

L'AMIRAL DECOUX

*SUR TOUTES LES MERS DU
MONDE*

De l'Ecole navale (1901)
au gouvernement de l'Indochine
(1940-45)

© L'Harmattan, 2007
5-7, rue de l'École polytechnique ; 75005 Paris

<http://www.librairieharmattan.com>
diffusion.harmattan@wanadoo.fr
harmattan1@wanadoo.fr

ISBN : 978-2-296-04228-5
EAN : 9782296042285

Michel Huguier

L'AMIRAL DECOUX

*SUR TOUTES LES MERS DU
MONDE*

De l'École navale (1901)
au gouvernement de l'Indochine
(1940-45)

L'Harmattan

Ouvrages du même auteur

Scientifiques médicaux

Huguier M, Bernades P. *Traitement médical et chirurgical des maladies digestives*. Paris : Masson, 1982.

Bernades P, Huguier M. *Maladies du pancréas exocrine*. Paris : Doin, 1987.

Baumel H, Huguier M. *Le cancer du pancréas exocrine*. Paris : Springer-Verlag, 1991.

Huguier M, Flahault A. *Biostatistiques au quotidien*. Paris : Elsevier 2ème édition : 2003. Ce livre a eu le prix *Inventeur* de l'Université Pierre et Marie Curie au titre de l'année 2003.

Huguier M, Maisonneuve H, *La rédaction médicale*. Paris : Doin 4ème édition : 2003.

Huguier M. *Apprendre la lecture critique d'un article médical* : Paris : Elsevier, 2004.

Ces deux derniers ouvrages ont été honorés par un hommage de la presse médicale en octobre 2006.

Histoire

Huguier M. *1905, une année charnière du XX^{ème} siècle*. Paris : l'Harmattan, 2005.

A tous ceux qui ont porté l'honneur de la marine française sur toutes les mers du monde.

A la mémoire des explorateurs, missionnaires, marins, militaires et administrateurs qui ont construit et aimé l'Indochine française et à tous les Indochinois qu'ils soient annamites, cambodgiens, cochinchinois, laotiens ou tonkinois.

« Je ne puis retracer ici l'histoire de l'Indochine pendant ces années tragiques, mais je tiens à rendre l'hommage qui est dû à l'action de l'amiral Decoux qui sauvegarda la position de la France dont les épreuves ne ternirent par la noblesse ».

Edmond Giscard d'Estaing, *L'Indochine in : La France d'Outremer*, Paris : Plon, 1953, p 75.

PROLOGUE

Ceci est l'histoire – la longue et authentique histoire – de la carrière d'un officier de marine dans la première moitié du XX^{ème} siècle.

L'histoire est longue parce qu'elle commence en 1901 à Brest par son entrée à l'École navale et se termine en 1945 avec son emprisonnement par les Japonais, alors qu'il est devenu gouverneur général de l'Indochine.

Les océans forment le décor. La Méditerranée fermée à l'est par les échelles du Levant, l'Atlantique avec ses houles gigantesques, le Pacifique aux îles de rêve parfois accablées par la violence soudaine des cyclones, la lointaine mer de Chine.

L'acteur principal joue des rôles éclectiques. Il passe au début de sa carrière d'un navire en campagne à un sous-marin, puis à l'escadre et à un poste d'état-major. Il reprend la mer sur une canonnière. Ensuite, viennent les commandements d'un sous-marin et d'un escorteur pendant la première guerre, d'avisos, d'un croiseur, d'une division de croiseurs. Ces commandements sont entrecoupés par des postes à l'état-major, postes de plus en plus lourds, mais chaque fois plus passionnants. Les navires portent des noms prestigieux : Duguay-Trouin, Desaix, Primauguet, Duquesne, La Motte-Picquet... Le dernier rôle tenu par notre marin est celui de gouverneur général de l'Indochine française pendant les cinq années de la deuxième guerre mondiale. Il est à la barre de ce navire soumis aux tempêtes des pressions japonaises, chinoises, thaïlandaises, à 12.000 km de la métropole, sans l'aide de quiconque, notamment des anglo-saxons. A cinq mois près, il faillit gagner son incroyable pari d'y maintenir la souveraineté française.

Le personnage central de cette histoire, Jean Decoux, est né en 1884 à Bordeaux où il passe toute son enfance et y fait des

études secondaires. Son père, Michel, d'origine savoyarde, est conducteur des Ponts et Chaussées. Sa mère, Alice, est issue d'une famille bourgeoise bordelaise. Jean Decoux a deux frères plus âgés que lui. Lorsque commence ce récit, Laurent, l'aîné, est enseigne de vaisseau. Avec sa solde, il aide son père à payer les études des deux plus jeunes. Le second, Georges, est élève à l'Ecole polytechnique de Paris. Le benjamin, Jean, vient d'être admis au concours d'entrée de l'Ecole navale.

Si Jean Decoux est la vedette de ces pages, elles illustrent surtout ce que pouvait être l'extraordinaire diversité de la vie d'un officier de marine. Notre personnage est imprégné par deux sentiments profonds qui, aujourd'hui, pourraient paraître bien désuets. Le premier, forgé par la mer parfois cruelle, est la nécessité d'un même effort à tous les échelons de la hiérarchie, sous le signe d'une discipline librement consentie, à la fois rigoureuse, mais cependant libérale et humaine sans laquelle la vie à bord deviendrait impossible. Le second est un patriotisme farouche, lié de façon indissoluble à un sens aigu du devoir, de l'honneur et du rôle de la France coloniale dans le monde. Cette histoire montre encore - ce qui pourrait paraître de nos jours un dernier et étrange anachronisme - que l'intérêt d'une vie est à la hauteur des efforts qu'on lui consacre...

Chapitre I

ECOLE NAVALE SUR LE *BORDA* (1901-1902)

Deux ans d'internat à bord : apprentissage du métier de marin. - L'animation maritime du port de Brest. - Quelques figures du Borda.

Brest, 1901. Par une grise journée d'automne, un jeune homme de 17 ans, Jean Decoux, entre à l'Ecole navale. L'école n'est pas un bâtiment ordinaire : c'est un bateau vétuste, un peu austère, qui a plus de trente ans d'âge, ayant été construit sous le second empire. Le *Borda*, quatrième du nom, a trois ponts. Il est grécé en trois-mâts carré. Les élèves lui ont donné le sobriquet de ponton. Sa machine auxiliaire ayant été débarquée, il ne peut compter, pour naviguer, que sur la voilure de ses mâts dont la hauteur insolite lui confère une certaine majesté. Sous le beaupré¹ qui semble guider le navire, surmontant la guibre en saillie de l'étrave, le buste de Charles de Borda en est la figure de proue, hommage à ce landais, mathématicien, physicien et marin français du XVIII^{ème} siècle qui, en mesurant un arc du méridien, contribua à établir le système métrique.

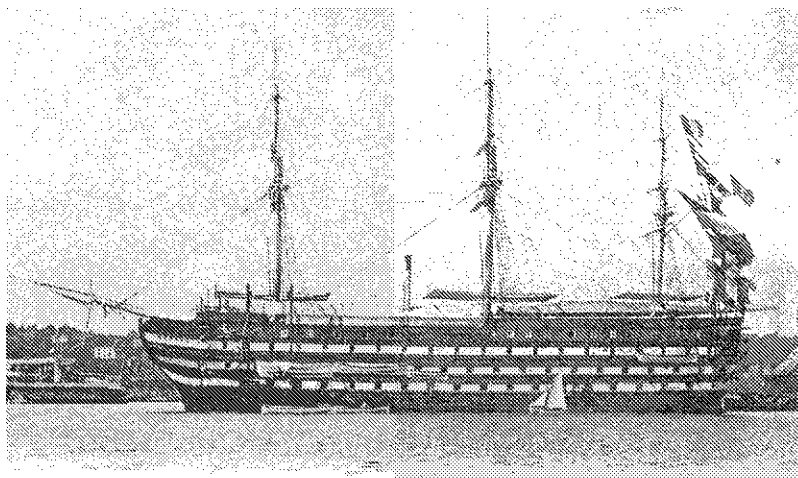
Bien qu'un peu ému, Jean gravit fièrement la coupée du vaisseau-école. Comme tous les élèves officiers, il va y passer deux ans.

Les manœuvres l'enthousiasment. Il s'y mêle une certaine appréhension lorsqu'au commandement, il doit, hiver comme été, grimper dans le grand mât et la misaine pour larguer les voiles sur les cargues : il faut se traîner, en partie sur le ventre, jusqu'à l'extrémité des vergues avec pour seul appui un marchepied de cordage volage qui se balance sous ses gros souliers de marin ; il faut encore ne pas se laisser aller au vertige lorsqu'un coup d'œil montre le pont 20 ou 30 mètres plus bas ! A chaque largage de voile, c'est la course le long des enfléchures. Chaque élève met son point d'honneur à être le premier à franchir en haut des haubans le trou de chat de la grand hune pour gagner les barres d'un hunier ou

¹ Un lexique de termes marins se trouve en fin d'ouvrage.

d'un perroquet. C'est l'école du sang-froid, de la maîtrise de soi, qualités essentielles pour un marin de métier.

Plusieurs fois par semaine, un autre apprentissage, qu'il fasse beau ou, ce qui est plus habituel, qu'il pleuve ou qu'il vente, consiste à faire des exercices d'accostage et de louvoyage dans la belle rade de Brest à bord de canots. Malgré le ciré, chacun rentre à bord trempé jusqu'aux os. Compensation l'hiver, les élèves ont droit à un vin chaud.



Le *Borda*, navire de l'École navale, à Brest en 1901

Le dimanche, après la messe réglementaire - elle allait être supprimée en 1902 -, les élèves de première année, les « fistots » dans le jargon de l'école, passent la journée sur la corvette *Bougainville*, vieil aviso mixte à voile et à vapeur, à hélice unique. Louis Antoine de Bougainville est l'auteur du *Voyage autour du monde*, qu'il avait réalisé à bord de la *Boudeuse* de 1766 à 1769 sous Louis XV. Les élèves de deuxième année, les « anciens », s'exercent sur le *Sylphe*, génie de l'air dans la mythologie du Moyen Âge ; en l'occurrence, une corvette à voile qui vire de bord avec aisance et louvoie sur rade ou dans le goulet lorsque le vent est favorable. Toute la difficulté pour le commandant du *Sylphe* consiste à prévoir le retour au corps-mort à 17 heures au plus tard

pour permettre aux élèves de regagner le *Borda*. Cela dépend du vent et des courants. Sinon, c'est la honte de se voir obligé de faire appel à un remorqueur, dernier recours en cas de calme plat. Bien entendu, entre les fistots du *Bougainville* et les anciens du *Sylphe* c'est la compétition permanente et, le soir, les quolibets d'un équipage à l'autre sur les manœuvres respectives des deux corvettes : appareillage, virements de bord, retour au mouillage ...

D'autres jours sont consacrés aux exercices à terre qui se déroulent en dehors des remparts de la ville au lieu dit « le Cabillot ». Les traversées de Brest, fusil sur l'épaule, ne sont pas rythmées par des musiques militaires, mais par des chansons égrillardes dont les paroles font éviter le parcours que suivent les élèves de Navale aux mères accompagnées de leurs jeunes filles... Les bordaches, comme on les appelait, avaient moins de 20 ans !

Les nuits sont passées à bord dans un hamac accroché dans la batterie. Chacun y berce ses rêves d'avenir tout en étant lui-même bercé par la houle et le sifflement du vent dans le gréement. L'hiver, les coups de vent de suroît dans la rade mal abritée obligent à doubler l'amarrage du corps mort par des ancrs mises en mouillage.

Les permissions sont limitées à quelques heures, le dimanche du mois où il n'y a pas d'exercice sur les corvettes.

Si Decoux apprécie, comme tous ses camarades, la dure et saine école du *Borda*, son esprit indépendant supporte mal l'autorité de quelques officiers marinières lorsqu'elle est tracassière. Cela lui vaut d'être consigné à quelques reprises !

Des scènes et des hommes marquent les souvenirs de ces deux années.

Un jour, l'émoi est causé par la rentrée en rade du croiseur *Assas* qui, appelé d'urgence d'une croisière dans l'Atlantique, doit prendre aussitôt des dispositions pour appareiller ; destination : la Martinique. L'éruption de la montagne Pelée en ce mois de mai 1902 vient de faire plus de 40.000 victimes à Saint-Pierre, préfecture de l'île.

Un autre matin, c'est la venue d'un croiseur léger allemand, *l'Amazone*, arborant les couleurs de la marine impériale, timbrées

de l'aigle germanique. Le commandant de l'*Amazone* refuse le pilote que le préfet maritime n'a pas manqué de lui proposer. La marée est haute et des travaux d'allongement de la grande jetée du port ne sont signalés que par une bouée. Le commandant allemand, n'ayant probablement pas lu les avis aux navigateurs qui entraient en rade, dépasse l'extrémité de l'ancienne digue, lance en grand sur bâbord et vient s'échouer sur les enrochements de la jetée en construction. A marée basse, le spectacle de ce navire à sec, la quille et les hélices hors d'eau suscite un sourire ironique bien que discret sur les lèvres des jeunes marins français. Néanmoins, la solidarité maritime aidant, ils sont envoyés en corvée à bord du croiseur échoué pour l'aider, à marée haute, à se déhaler. Le kaiser Guillaume II, informé de cet incident humiliant, relèvera de son commandement le capitaine de l'*Amazone*.

Le passage d'autres visiteurs reste encore gravé dans la mémoire des bordaches. C'est le cas de croiseurs japonais construits dans des chantiers navals anglais : l'empereur Mitsu Hito, pensant déjà à un conflit russo-japonais, voulait moderniser sa flotte. Il préparait ainsi l'attaque de Port-Arthur, la grande base navale russe de Mandchourie, qui aura lieu sans préavis, sans déclaration de guerre, en février 1904. L'année suivante, ces mêmes croiseurs japonais commandés par l'amiral Togo contribueront, au large des îles de Tsushima dans le détroit de Corée, à anéantir la formidable deuxième escadre russe de l'amiral Rodjevski, venue de la Baltique. La bataille de Tsushima donnera à la flotte japonaise une suprématie totale en mer du Japon, contribuant ainsi aux lourds revers des troupes du tsar Nicolas II en Mandchourie. D'autres visiteurs brestois sont de vieux cuirassés et de lourds gardes-côtes russes qui, eux aussi, partent renforcer leur flotte d'Extrême-Orient.

Mais, en visite à Brest, il n'y a pas que des navires étrangers. Chaque année, un grand événement est l'arrivée sur rade de l'escadre française de la Méditerranée, constituée par les unités les plus modernes de notre flotte. Ces navires de guerre arborent en haut de chaque mât, une girouette rehaussée d'une croix de Malte dont la couleur varie selon l'escadre : blanche pour la flotte du Ponant qui forme la division du Nord, bleue pour celle du Levant

c'est-à-dire de la Méditerranée. Au printemps, c'est encore, après une campagne annuelle d'entraînement, le retour de la belle frégate *Melpomène* qui, sans aucune machine à bord, est le navire-école des gabiers. Ces marins sont ainsi formés à exécuter tous les exercices à la voile, ce qui exige une grande force et une parfaite cohérence dans l'exécution des manœuvres. La *Melpomène*, au nom de la muse de la tragédie, va finir sa carrière pendant l'été 1903, au retour d'une dernière campagne, sous l'œil nostalgique des équipages. Elle symbolisait la fin de l'ambiance très particulière du rude apprentissage de la navigation à voile qui avait forgé tant d'officiers et d'équipages expérimentés.

Il y eut un autre motif de nostalgie qui paraîtrait aujourd'hui bien insolite : la disparition de la tradition religieuse dans notre marine de guerre, la « Royale ». Au branle-bas du soir, devant tout l'équipage rassemblé le long des bastingages, l'officier de quart après avoir réglé les questions de service et fait lire les punitions, commandait : « La prière ». Tous se découvrent alors et, du haut de la dunette, un jeune timonier récite un *Pater* et un *Ave*. Ce rituel, dans son émouvante simplicité, ne manque pas de grandeur. Chaque dimanche, c'est aussi le cérémonial de la messe réglementaire. Il est impressionnant : en présence du commandant et de l'état-major, tout l'équipage ou presque y participe. Les marins de la garde, en grande tenue, mettent au moment de l'élévation un genou en terre et présentent les armes alors que les clairons et les tambours battent aux champs. Mais la République est laïque, fortement anticléricale. La célèbre loi du premier juillet 1901 sur les associations a pour objectif essentiel d'obliger les congrégations religieuses, afin de pouvoir se maintenir, à déposer une demande d'autorisation auprès du gouvernement. Cette autorisation est refusée à la majorité d'entre elles, surtout celles qui font de l'enseignement. Deux mille huit cents écoles catholiques sont fermées. Le 31 mars 1902, une autre loi supprime la possibilité pour les enseignants de travailler à la fois dans l'enseignement public et dans l'enseignement privé. C'est dans cet esprit que le ministre de la Marine, Camille Pelléan, croit bon de supprimer toute manifestation religieuse dans la marine, tradition que tous ou presque tous, qu'ils soient officiers ou élèves,

considéraient alors comme l'une des plus anciennes et des plus nobles de la « Royale ».

C'est encore l'époque où de nombreux membres d'équipage ne parlent que breton, comprenant seulement les quelques mots de français nécessaires pour exécuter les ordres. La solde se monte à quelques sous par jour, mais ceux qui sont mariés arrivent quand même à envoyer à leur femme, souvent ouvrière dans une usine de conserve de sardines de Concarneau, Douarnenez ou Loctudy, un maigre pécule. Cependant, à bord, des promotions sociales sont possibles, parfois inattendues. Ainsi, un matelot, à l'orille ornée de quelques anneaux, devient coiffeur de l'état-major et de l'équipage après avoir manifesté des talents dans ce domaine et appris des rudiments de français. Cela lui permet d'arrondir son pécule. Les promotions de l'équipage sont limitées : après vingt-cinq ans de service et de rengagements successifs, beaucoup de marins terminent leur carrière comme quartier-maître, parfois même seulement comme matelot de première classe.

Les gradés spécialisés de pont viennent tous de l'inscription maritime qui recrute des jeunes marins de commerce ou des pêcheurs. La plupart savent à peine lire et écrire. Leur rude langage est marqué par la saveur de la mer et l'aigre relent de goudron et de saumure de leurs précédentes expériences maritimes. Le commandement n'est pas en reste : du temps de la navigation à voile, surtout par gros temps, les manœuvres, virements de bord, prise des ris, ne souffrent ni lenteur, ni médiocrité. Les ordres donnés debout, sur le fronton de la dunette, à la bordée de quart ou à tout l'équipage sur le pont et dans la voilure pour les gabiers, nécessitent une voix puissante même si elle est amplifiée par le porte-voix. Des expressions aussi brutales qu'imaginées stimulent indéniablement l'exécution des ordres. Cela ne choque pas : la marine a toujours utilisé des termes expressifs : la partie arrière d'un bâtiment, arrondie au dessus de la ligne de flottaison, ne s'appelle-t-elle pas les fesses, de même qu'un navire a des hanches ? A ce propos, Decoux raconte une anecdote dont se sont régalés les élèves. Un jour d'exercice général sur le *Borda*, en présence du commandant de l'école, élèves et gabiers s'affairent à serrer les voiles du petit hunier sous l'œil infailible du

commandant. Dans ces grandes circonstances, seul ce dernier ou l'officier de quart dirigeant la manœuvre ont le droit d'élever la voix. Le maître d'équipage ne peut qu'exhorter du geste ses matelots. Il faut savoir que, lorsque l'on serre une voile, celle-ci est ensuite liée par un petit tampon d'étoupe appelé le « couillon ». Cette manœuvre implique une bonne répartition de la voile pour permettre une parfaite synchronisation et une « chemise » impeccable. Ce jour là, le maître d'équipage, condamné au mutisme, trouve la solution pour commander la manœuvre aux intéressés perchés sur les vergues 15 à 20 mètres au-dessus de lui : il écarte les jambes et, vous l'avez deviné, soulève à plusieurs reprises ce qui était dans son entrecuisse. Chacun comprit parfaitement la signification de cet ordre, donné de façon aussi silencieuse qu'imagée.

Les professeurs se répartissent en trois groupes : des officiers en activité enseignent la manœuvre, le canonnage, la navigation, les calculs nautiques... ; d'autres, qui ont parfois dépassé l'âge de la retraite, dispensent des cours de mathématiques, d'astronomie ou d'architecture navale ; enfin, des civils, « professeurs à l'École navale », complètent ces maîtres dans des disciplines comme la physique, l'histoire maritime, la géographie, le dessin, l'anglais ou encore la danse. Le responsable de ce dernier apprentissage est, à l'époque, un lieutenant de pompiers de la ville de Brest ! Tous les enseignements sont dispensés dans le petit amphithéâtre du bord. Chaque matin, quelle que soit l'époque ou quel que soit le temps, les professeurs sont transportés par une canonnière des quais de Brest jusqu'au *Borda* mouillé en rade sur son coffre. Lorsqu'elle transborde des civils, la canonnière est surnommée « la ménagerie ». En effet, tous les professeurs civils sont loin d'avoir le pied marin, ce qui suscite les quolibets des élèves, qui redeviennent sérieux et attentifs dès le cours commencé.

Un peu plus de 50 ans après, Jean Decoux se souvient de quelques figures du *Borda*. L'une d'elles est le maître de manœuvre chargé des élèves de première année, un breton des Côtes-du-Nord, Côtes d'Armor d'aujourd'hui. Il est de taille moyenne. Son visage est orné d'une barbe et d'une moustache en

broussaille, « vent debout ». Il ne refuse jamais un verre de vin, ce qui confère à son visage, battu par l'air marin, une trogne enluminée. Comme beaucoup de marins et de gradés, il chique sans arrêt et possède un art consommé de jeter avec précision, à l'endroit voulu, un long jet de salive brune. Il ne brille guère par l'instruction, mais compense cette lacune par un langage que n'aurait pas désavoué Rabelais. Ses ordres se concluent inmanquablement par un énergique « Pas plus ! », n'admettant aucune réplique. « Pas plus » était devenu son surnom. Un jour, au pied du grand mât du *Bougainville*, les élèves devaient énumérer et désigner la cinquantaine de filins de tous diamètres, les drisses, les cargues, les balancines et les écoutes rangées dans un ordre aussi immuable que nécessaire dans les poulies au pied de ce mât. A un moment, un élève répond mal aux questions du maître. Ce sont des jurons, des cris, des jus de chique. Après avoir explosé, le bosco se tourne avec une assurance superbe vers le cercle attentif des bordaches qui l'entourent. Il leur hurle ce vieux dicton de la marine à voile : « Ici tout filin à un nom, comme chaque femme a son c..! », avant de lancer son habituel « Pas plus », suivi d'un jus de chique. Ce bosco contribuait ainsi à transformer des adolescents de bonne famille, juste sortis des écoles secondaires, en hommes.

Une autre figure est un lieutenant de vaisseau, canonnier. Son intelligence modérée ne lui avait pas valu une haute destinée qui aurait pu être favorisée par le fait que son père était amiral. C'est un géant dont la mandibule inférieure, puissante et prognathe, s'orne d'une maigre barbe. Pour cette raison, il est surnommé « Galochon ». Une voix caverneuse, un langage particulièrement grossier en font un Poséidon, dieu de la mer, qui terrorise les élèves. Il est chargé de les initier aux exercices du canon qui étaient un peu méprisés par les bordaches. Pourtant cette arme est déterminante dans les combats navals. Les batteries sont situées dans la pénombre des entreponts dont la hauteur limitée oblige « Galochon » à se tenir ployé tête en avant et à se déplacer dans une démarche presque simiesque. A tour de rôle, chaque élève doit réciter, auprès des pièces, des commandes fictives de feux : feux de salve, feux de file, feux de bordée, dans un silence complet entrecoupé du son des palans, des aspects et des écouvillons. Un

jour, « Galochon », impatient et agacé par le trac évident d'un malheureux élève, marque la promotion par une réplique restée célèbre : « Pressez-vous un peu, monsieur, pendant ce temps, ma femme aurait eu le temps d'accoucher trois fois... ».

Le commandant du *Borda*, le pacha, ne faisait, lui, que de rares apparitions, laissant le soin au second, surnommé le « chien de bord », de garder le navire pendant les séjours au mouillage, l'obligeant à une vie quasi monacale. Ce commandant est habituellement un jeune et brillant capitaine de vaisseau. Les premières années de ce XX^{ème} siècle, le pacha dont la figure est ornée d'un pince-nez, donnait surtout l'impression d'un homme impénétrable. Il vivait dans l'espoir légitime d'être promu amiral. Un jour, lors d'une visite à bord de M. Pelletan, ministre de la Marine, il passe en revue les deux promotions d'élèves rassemblées à leurs postes. Voulant flatter l'esprit républicain de son ministre, le commandant s'arrête devant un élève en disant à voix forte : « Monsieur le ministre, je vous présente l'élève X... qui est le fils d'un simple gendarme. Je m'intéresse tout spécialement à lui ». Mais, entendant quelques murmures dans les rangs des autres élèves, après une pause un peu trop marquée, il se croit obligé d'ajouter : « Comme d'ailleurs au reste de la promotion ». Merci pour elle ! Il ne fut pas promu amiral pour autant.

D'autres officiers supérieurs impressionnent vivement et remplissent de respect les jeunes marins. C'est le cas de certains amiraux du haut commandement. Ils sont majestueux dans leur grande tenue composée d'un bicorne empanaché de plumes blanches, de manteaux brodés sur lesquels sont fixés les plaques et les grands cordons d'ordres prestigieux. Ils intimident surtout par leur aura. Il en est ainsi de l'amiral Roustan, préfet maritime de Brest, dont le visage est encadré de longs favoris ou encore de l'amiral de Maigret qui fut chef d'état-major de l'amiral Amédée Courbet lorsqu'il commandait la division navale du Tonkin. Tous les élèves savent encore que l'amiral Gourdon, jovial au regard malicieux et au généreux embonpoint, a été à leur âge le co-auteur sous le pseudonyme de Sahib d'un livre satirique *La frégate l'Incomprise* qui fit le divertissement de nombreuses générations d'amoureux de la mer. Mais surtout, pendant la campagne du

Tonkin en 1885, lorsqu'il était second du *Bayard*, vaisseau-amiral de l'escadre de Courbet, son exploit le plus spectaculaire fut, avec deux canots à vapeur armés en porte-torpilles, sous un feu très violent, la destruction de deux croiseurs chinois. Ces nobles figures, aux prestigieux passés, étaient les modèles qui marquaient des générations de jeunes navals en ce début de siècle.

Telle est la vie rude, monacale et saine que Jean Decoux et les autres élèves de l'école Navale mènent pendant deux ans sur le *Borda* : initiation au dur métier de la mer.

Chapitre II

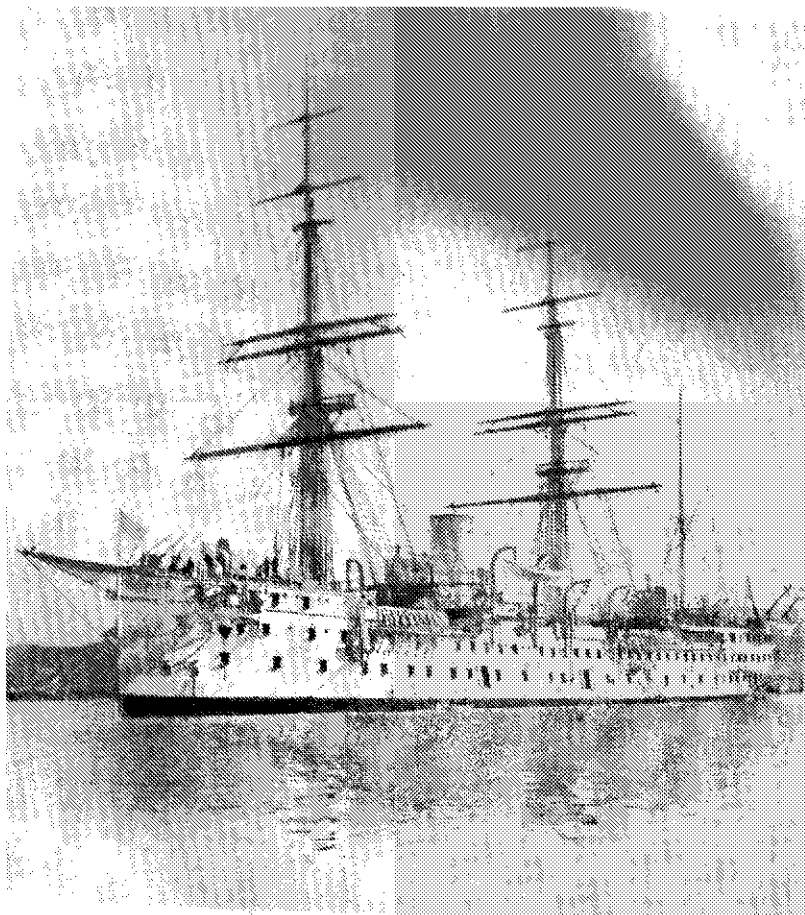
PREMIERE CAMPAGNE SUR LE DUGUAY-TROUIN (1903-1904)

Sur le Duguay-Trouin, navire d'instruction des aspirants. – Croisière dans l'Atlantique : Buenos Aires, Le Cap, Sainte-Hélène. - La Méditerranée orientale. - Quarantaine dans la lagune vénitienne ; Cadix, Lisbonne.

En août 1903, Jean Decoux reçoit une lettre du contre-amiral, directeur du personnel au ministère de la Marine : « Monsieur, je vous prévien que, sur le compte-rendu qui m'a été transmis de l'examen que vous venez de subir, je vous ai nommé aspirant de deuxième classe de la marine à compter du premier de ce mois. Vous embarquerez sur le bâtiment Ecole d'application le premier octobre 1903 ». A 19 ans, avec les autres aspirants de sa promotion, il se retrouve ainsi sur le *Duguay-Trouin* pour une campagne d'instruction. Au programme : l'Atlantique Sud et la Méditerranée avant le retour à Brest. Le grade d'aspirant est hybride, intermédiaire entre celui d'officier marinier et d'officier. Quant au *Duguay-Trouin*, il porte le nom d'un illustre malouin, homme de cœur très aimé de ses équipages qui vécut sous le règne de Louis XIV. Exemple de désintéressement, il est mort presque pauvre. Le bateau qui porte son nom n'est plus tout jeune. Il a fait la campagne d'Indochine en 1884 et 1885 comme transport de troupes sous le nom de *Tonquin*. Après une longue période de réserve, il a été transformé pour jouer le rôle d'Ecole d'application des futurs officiers de marine. Il est gréé en trois-mâts barque. Sa proue verticale a de l'allure, mais sa double rangée de sabords lui donne, de travers, un air de caserne flottante ce qu'il est effectivement un peu.

Les jeunes aspirants, environ 80, sont logés à dix par postes de quatre mètres sur trois, d'environ 1,70 mètres de haut, recevant air et lumière par deux sabords à double mantelet. Chacun a son caisson dans lequel il range ses cinq vêtements réglementaires, allant de la grande tenue aux tenues de manœuvre. Au milieu du poste, occupant toute sa longueur, une table sert à prendre les

repas, à réaliser des calculs nautiques ou à rédiger son journal de bord. Le soir, un marin d'office accroche, sous les barrots, les hamacs. Cette installation sommaire paraît presque confortable par rapport à celle vécue pendant deux années sur le *Borda* ! Decoux, comme d'autres, considère que l'année passée sur le *Duguay-Trouin* – peut-être enjolivée par le recul et la jeunesse - est parmi les belles de sa vie. Il est particulièrement fier lorsqu'il revêt sa



Le *Duguay-Trouin*, navire d'instruction de l'Ecole navale

grande tenue, sabre au côté, aiguillettes tombant de l'épaule et gants blancs.

Le maître à bord, après Dieu, approche la soixantaine. L'amiral Berryer descend d'une grande lignée d'avocats. Son abondante chevelure et sa barbe grisonnent à peine. Un regard sombre, une attitude composée et hermétique contribuent à renforcer le souvenir qu'il laisse à ses aspirants d'être un chef taciturne. Il donne une remarquable impulsion aux études des jeunes marins, tout en leur inspirant un respect qui confine parfois à la terreur. Les réunissant tous, il lui arrive de prononcer des paroles définitives comme : « Messieurs vous pouvez vous tromper, vous ne me tromperez jamais ! » A l'époque, cette infailibilité ne prêtait pas à sourire.

Le commandant en second est le capitaine de vaisseau Ronarc'h qui s'immortalisera comme contre-amiral pendant la guerre de 1914-1918 avec sa brigade de fusiliers-marins dans les Flandres. Il tint sa position entre Nieuport et Ypres, sous des bombardements ininterrompus et les attaques incessantes des fantassins allemands. Le commandement avait demandé aux marins de résister au moins quatre jours, coûte que coûte, jusqu'au dernier homme. Leur résistance âpre, forcenée, inébranlable, héroïque dura vingt-cinq jours. Le commandant Ronarc'h est autoritaire, fort en gueule, dur pour tous comme pour lui-même, mais il est apprécié comme un chef au grand cœur.

Les autres officiers occupent à la fois les rôles d'officiers de quart et, selon leur spécialité, d'officiers instructeurs. Ils sont choisis avec soin et appartiennent à l'élite de leur génération. Beaucoup de ceux qui échappèrent en 1914-1918 à la mort sur le front ou à bord de leur bâtiment, torpillé et coulé par l'ennemi, finirent leur carrière comme officiers généraux.

En ce mois d'octobre 1903, après avoir appareillé de Brest, la traversée du golfe de Gascogne est marquée par un coup de surfeit obligeant à garder la cape quarante-huit heures. Premier amarinage, première assurance. Le beau temps revenu, la première escale est Madère aux jardins fleuris, en terrasses, sur les pentes du « *Nostra Dama del Monte* ». Le passage de l'équateur donne

ensuite lieu au traditionnel baptême de la ligne pour ceux dont c'est la première aventure dans l'hémisphère Sud. Pendant quelques heures les membres de l'équipage qui ont déjà franchi la ligne sont maîtres à bord.

L'Atlantique traversé, se dessine la côte du Brésil et la baie de Bahia avec ses églises coloniales ornées d'or ; au delà, appuyés au



Principales escales dans l'Atlantique de la campagne d'instruction sur le *Duguay-Trouin*

bastingage, les jeunes marins devinent la forêt tropicale. La côte du Brésil est longée jusqu'au Rio de la Plata dont la largeur de l'embouchure ne permet pas de distinguer la rive uruguayenne lorsque l'on se tient sur la rive argentine. Le *Duguay-Trouin* relâche dans l'avant-port de Buenos Aires, principal arsenal de la riche République : l'Argentine est alors le second pays du monde exportateur de céréales après la Russie tsariste. Le théâtre Colon, le plus grand encore jamais construit, sera inauguré en 1905. Les aspirants, lorsqu'ils ne sont pas de service, passent leur temps libre à faire de l'équitation dans la pampa, sur des chevaux loués à des paysans argentins. Ils montent à cru ou presque : une simple couverture ou une peau de mouton, tenue par une sangle, remplace la selle. Après une dizaine de jours, le *Duguay-Trouin* traverse le Rio de la Plata et gagne Montevideo sur la rive uruguayenne. La petite République orientale de l'Uruguay avait conquis son indépendance depuis un peu moins d'un siècle sur l'Argentine et le Brésil.

Après l'Amérique du Sud, 3.500 milles d'océan Atlantique parcourus en dix-sept jours mènent le *Duguay-Trouin* en Afrique. Cette merveilleuse traversée, souvent par vent portant, permet de débrayer l'hélice et, en établissant la voilure, de naviguer vent arrière ou grand large. Le loch indique que sept nœuds sont parfois atteints, source de légitime fierté de l'équipage. La navigation sous voile nécessite cependant une vigilance permanente : un jour, un gabier, monté dans la mâture pour exécuter un travail d'entretien, relâche son attention ou fait un faux mouvement. Il s'écrase sur le pont. Les aspirants vivent, pour la première fois, le cérémonial des obsèques à la mer, fait de simplicité et de grandeur. En présence du commandant, des officiers et de tout l'équipage au garde-à-vous, l'aumônier du bord lit la prière des morts devant la dépouille du malheureux matelot recouverte d'un drapeau tricolore. Le bateau est stoppé. Deux hommes mettent sur une planche le sac de toile dans lequel a été mis le cadavre, lesté aux pieds d'un boulet. Le sac glisse et tombe lourdement dans le vide pendant que les maîtres de quart rendent au défunt les honneurs du sifflet. L'hélice est alors remise en marche.

L'approche de l'Afrique du Sud est annoncée par le survol d'oiseaux aquatiques, vagabonds du grand large, qui planent, zigzaguent, piquent brusquement ; frégates à plumage sombre au vol rapide, petits pétrels au vol syncopé ou grands albatros aux ailes déployées, immobiles dans le ciel.

Fin décembre, en plein été austral, les fêtes de Noël et du nouvel an 1904 voient le *Duguay-Trouin* à Cape Town. La ville a été fondée par les Hollandais et les Anglais il y a près d'un siècle. Les prémices de l'entente cordiale entre l'Angleterre et la France ont fait converger vers Cape Town le *Duguay-Trouin* ainsi que deux croiseurs français de la division de l'Atlantique. Il s'agit d'effacer la tension de Fachoda où, au Soudan, un affrontement armé avait failli éclater entre une troupe de tirailleurs sénégalais commandée par le capitaine Marchand et le commandant britannique Kitchener à la tête d'une colonne soudanaise qui poursuivait des rebelles. Oubliée aussi la guerre des Boers toute fraîche. Elle avait opposé les Anglais et les descendants des anciens colons hollandais du Transvaal, menés par leur président Kruger, soutenu par la plupart des pays européens. En cette fin d'année 1904, le gouverneur britannique de Cape Town offre plusieurs réceptions à ses hôtes français. Jean Decoux se souvient de la maison du gouvernement, entourée de buissons d'hortensias roses et bleus et d'une pelouse impeccable sous un soleil radieux. Les midships tiennent des propos un peu ironiques sur les teintes acidulées des robes des jeunes anglaises, propos qui masquent probablement des sentiments ressentis devant le charme de ces jeunes filles...

Il est prévu qu'en remontant du Cap vers le nord, le *Duguay-Trouin* relâche dans l'île de Sainte-Hélène à condition que les aléas des coups de vent de l'Atlantique Sud le permettent. L'île est située à mi-parcours entre le tropique du Capricorne et l'équateur. Par chance, le vent et la houle sont favorables. La vigie, ayant signalé la terre, tout l'équipage se masse sur le gaillard d'avant. La première vision est celle du pic de Diane, sommet de l'île. Puis, c'est la rade de Jamestown, seul mouillage praticable. Il est dominé par des falaises à pic couronnées de vieilles batteries. Une échancrure indique la vallée qui monte au plateau de Longwood.

Vingt et un coups de canon tirés du *Duguay-Trouin* saluent la mémoire de Napoléon. Sitôt débarqués, tous empruntent le sentier en corniche qui mène à sa maison d'exil. La modeste habitation soulève d'autant plus l'émoi des midships qu'à l'intérieur les pièces minuscules ont perdu leur ameublement, hommage britannique au vaincu de la coalition. Les marins vont ensuite s'incliner devant le lieu de l'ancienne sépulture impériale, avant le transfert de ses cendres aux Invalides. Un chemin creux, entouré d'une riche végétation, mène à une clairière au centre de laquelle se voit une grande dalle de pierre, dénuée de toute inscription et entourée d'une simple grille de fer. Un saule pleureur abrite ce sobre cénotaphe. Dans un même silence, commandant, officiers, midships, marins se recueillent devant cette inoubliable vision.

Après Sainte-Hélène, le *Duguay-Trouin* met le cap sur Dakar. La capitale du Sénégal est un gros bourg sur la rive d'une rade naturelle ouverte. La marine y dispose d'un embryon de base, marquée par la présence d'un petit stationnaire à propulsion mixte, voile et vapeur, animé par une roue à aube. Dakar se résume alors à quelques hangars recouverts de tôle ondulée qui servent d'entrepôts et de comptoirs. Au-delà, s'étend une vaste agglomération indigène constituée par de nombreuses cabanes où les jeunes aspirants, avides de pittoresque, déambulent lors de leurs brefs séjours à terre. L'entreprenant commandant de la base est un capitaine de frégate, le comte Paul-Albert de Gueydon. Les midships se souviennent le jour du départ du *Duguay-Trouin* de sa brillante conférence intitulée « Dakar point d'appui de la Flotte » dans une vision futuriste, pertinente et anti-britannique malgré les perspectives de l'entente cordiale : il reste encore des séquelles de Trafalgar dans la marine française. Elles seront ravivées dans ce même port de Dakar, lorsqu'en 1940, la flotte anglaise attaquera au canon, à la torpille et à la bombe les vaisseaux français ancrés en rade.

Le *Duguay-Trouin* doit ensuite rallier Toulon pour terminer à Pâques la première campagne d'instruction des aspirants. La navigation leur permet de découvrir Tanger la bleue qui s'annonce par une falaise escarpée, puis qui apparaît avec ses maisons mauresques étagées en amphithéâtre, dominées par la casbah sur

laquelle flotte l'étendard rouge de l'islam frappé du sceau de Salomon. Le Maroc est alors un sultanat où de nombreux colons français sont installés, mais sur lequel l'Allemagne pose un oeil concupiscent. Des tribus, surtout dans le sud, Berabers, Doui Menia, Oulad Djerir ou Beni Guil, échappent au pouvoir du sultan. Des escarmouches ont régulièrement lieu sur les 1.200 km de frontières qui séparent le Maroc de l'Algérie française.

Le 11 février, à l'aube, la masse abrupte des rochers dénudés de Gibraltar est doublée, colonnes d'Hercule des navigateurs grecs de l'antiquité. Poursuivant sa route vers l'est, le *Duguay-Trouin* ancre à Alger, majestueuse. Les midships se perdent dans les accueillantes et pittoresques ruelles de la casbah où, écrit Loti, on vendait « pêle-mêle avec des chapelets d'oignons enfilés, des courges, des oranges, des légumes avec de vieilles babouches, et des poissons secs à côté de paquets de fleurs d'oranger qui embaumaient ». Le point final du périple africain est Bizerte la tunisienne où le vaisseau école relâche une semaine.

Une traversée, cap au nord, permet à l'équipage le 6 mars de s'émerveiller devant la baie de Naples, ne manquant d'avoir à l'esprit la description qu'en fit Lamartine dans *Graziella* : «... le golfe de Naples, bordé de ses collines, de ses maisons blanches, de ses rochers tapissés de vignes grimpanes et entourant sa mer plus bleue que son ciel, ressemble à une coupe de vert antique que blanchit l'écume, et dont le lierre et le pampre festonnent les anses et les bords ». A Naples, le *Duguay-Trouin* s'amarré sous le château Sainte-Elme. Un immense bateau blanc, brillant de ses cuivres et de ses ors est presque à couple : c'est le yacht impérial de sa majesté le kaiser, Guillaume II. Ce même bateau débarquera l'année suivante Guillaume II à Tanger où il prononcera un discours que l'on pourrait résumer en substance par : « Vive le Maroc indépendant, vive le Maroc libre ». La France n'admit ni le ton, ni surtout le contenu de ce discours qui faillit entraîner une guerre prématurée avec l'Allemagne. Néanmoins, la situation en 1904 n'est pas encore trop tendue et les aspirants espèrent que l'empereur d'Allemagne viendra visiter leur navire-école, comme il l'avait fait les années précédentes. Ils ont été déçus : ce ne fut pas le cas cette année-là.

Enfin, après cinq mois et demi de navigation, le *Duguay-Trouin* rejoint Toulon, notre premier port de guerre. La marine y occupe une place prépondérante. Les officiers de la « Royale » tiennent le haut du pavé. La vie des officiers, la plupart restés longtemps célibataires, est une longue succession de campagnes et d'embarquements. La vie à terre, la vie d'escadre sont des accidents transitoires. Les marins ne frayent guère avec les civils et encore moins avec les officiers de l'armée coloniale. L'esprit de corps de la marine, puissamment ancré, soulève contre elle des jalousies et des préventions qui sont d'autant plus marquées que les marins expriment des sentiments de supériorité, de noblesse et d'orgueil. Dans ce monde clos et surpeuplé, tous vivent le rite des initiés d'une caste. La préfecture maritime est à la fois le centre géographique des garnis d'officiers et des femmes de petite vertu. Un autre épicentre est un café habilité, la « Rotonde », vers lequel convergent, surtout le soir pour l'apéritif, les officiers débarqués des canots majors ou venus des gargotes de la place d'Armes. Tous sont en civil, mais dans la même tenue : veston de molleton bleu à col rabattu, légèrement entrouvert, vaste pantalon de même tissu, petit chapeau noir à bords relevés. Au cou, une lavallière à bouts flottants les apparente un peu aux rapins de Montmartre. A la « Rotonde », l'atmosphère est enfumée par les bouffardes. Autour des tables de marbre, les groupes se forment dans un brouhaha qui monte progressivement, parfois ponctué par quelques ovations ou des éclats de rires collectifs. Les consommations se jouent aux dominos qui claquent sur les tables. Les plus jeunes se racontent les excentricités de quelques originaux à forte personnalité qui suscitent leur admiration.

Mais, après un mois de ces délices qui valaient ceux de Capoue, il faut entreprendre la seconde partie de la campagne d'instruction qui offre la perspective de passer le printemps en Méditerranée et met du baume dans le cœur des jeunes aspirants. Après avoir touché la Corse, une relâche à Messine leur permet d'admirer les vieux palais du quartier du port. Ils seront détruits par le terrible tremblement de terre de 1908 qui fera un peu plus de

80.000 morts. Puis, les midships font l'escalade rituelle des pentes de l'Etna.

La traversée de la Méditerranée les mène ensuite en Egypte, à Alexandrie où le rôle et l'influence de la France restent marqués, comme ils le sont à l'escale suivante, Beyrouth dont les souks n'ont rien perdu de leur splendeur ancienne. Sur la route de retour, à Rhodes, Decoux ressent une grande asthénie. Il ne va pas à terre et se contente de dessiner sur son carnet de croquis, à partir du bord, les pittoresques moulins turcs qui ornent le rivage. En remontant dans l'Adriatique, l'étape suivante est l'île de Corfou. Notre midship, de plus en plus fatigué, se traîne quand même à terre pour voir les décors enchanteurs de « l'Achilleion », qui fut la propriété de l'impératrice Elisabeth d'Autriche-Hongrie, femme de François-Joseph. Soutenu par ses camarades, il rentre à bord. On craint une variole. L'étape suivante est Venise. Decoux est emmené en isolement à Santa Maria della Grazzia, petite île de la lagune sur laquelle un hôpital vient d'être inauguré à la suite d'une épidémie de variole. Il y fête ses vingt ans. Par chance, l'infirmier italien qui le prend en charge se rend compte que sa variole est, en fait, une varicelle ! Un matin, des sonneries de clairon, un peu lointaines, se font entendre et Decoux voit le *Duguay-Trouin* sous sa peinture blanche et ses longues lignes de sabords longer l'île des contagieux et s'éloigner vers la haute mer. Seuls restent avec lui le brave infirmier et son épouse. De longues journées s'écoulent alors sur l'île semi-inculte. La monotonie des jours et l'isolement sont seulement rompus par les visites du médecin italien de service qui vient en gondole, au rythme cadencé des avirons et lui apporte quelques gâteaux vénitiens envoyés par la municipalité et par l'ambassade de France. Parfois, des chants et des danses de pêcheurs débarqués plus ou moins clandestinement sur l'île des contagieux apportent une autre animation. Le dimanche, les cloches de toutes les églises de la lagune sonnent, dominées par celle de San Giorgio Maggiore, toute proche. Moins joyeuses sont des clameurs venues de l'île voisine, San Clemente, où sont internées des folles. Enfin, après deux semaines d'isolement, une gondole de luxe de la municipalité vient chercher le naufragé pour lui permettre de prendre l'express de Gênes où il s'embarque sur la

Ville de Naples, petit paquebot de la Transat à destination de Philippeville en Algérie. Le convalescent y rejoint le *Duguay-Trouin* sur lequel, tel l'enfant prodigue, il est accueilli avec de grandes manifestations d'amitié par ses condisciples et même, dit-il, par ses instructeurs.

Fin juin 1904, le *Duguay-Trouin* mouille en baie de Cadix après avoir franchi à nouveau, mais d'est en ouest, les colonnes d'Hercule. Puis, c'est une escale de quelques jours à Lisbonne, au beau milieu du Tage. Les marins qui ne sont pas de service déambulent dans le quartier d'Alfama aux ruelles tortueuses marquées par des murs bordés d'azulejos et dominés par des balcons fleuris en fer forgé sur lesquels, à défaut de belles lusitaniennes, pend et sèche le linge. Les aspirants vont aussi saluer la tour de Belem, dernier souvenir qu'emportaient les caravelles partant vers le Nouveau Monde. Un événement traditionnel enrichit ce séjour portugais : à chaque passage d'un bâtiment de guerre français, la reine Amélie, fille aînée du comte de Paris, arrière-petite-fille de Louis-Philippe, a l'habitude d'inviter le commandant de bord au palais royal ainsi que ses officiers et, lorsqu'il s'agit du navire-école, les jeunes aspirants qui ne sont pas de garde. Malheureusement pour Decoux, il fait partie des aspirants de bâbord qui sont de service ce jour-là et, ce sont les tribordais qui ont la chance d'assister à la réception royale dont ils narrent tous les détails à leurs camarades restés à bord. La reine échappera quatre années plus tard, en 1908, à un dramatique attentat révolutionnaire qui tuera son époux, le roi Charles 1^{er} et son fils, le prince héritier.

Avant de regagner Brest, une brève escale à Portsmouth, premier port de guerre de la Royal Navy, a été concertée avec l'Amirauté britannique. Les aspirants français visitent sous la direction de leur commandant et la surveillance vigilante de leurs instructeurs les installations de l'immense arsenal. Des officiers de marine britanniques leur servent de cicérones. Pour rejoindre leur bord, ils embarquent ensuite sur des remorqueurs salués par le superintendant des docks, un amiral anglais, venu personnellement les accompagner sur le quai. Ses traits sont restés gravés, de façon inoubliable, dans la mémoire des aspirants : avec des yeux