

## LE TORPILLAGE DU MEKNES

Extrait de l'ouvrage du Cdt Michel BUREAU : "Au service de la Marine (1920-1985)" - CDM

Dans la deuxième quinzaine de juillet, j'étais désigné pour rentrer en France par le paquebot *Meknès* (l'ancien *Puerto Rico* sur lequel j'avais été lieutenant en 1926)

Le 24 juillet 1940, on nous mis en route dans d'excellentes conditions, train très confortable, casse-croûte convenable, était-ce pour nous laisser un bon souvenir de notre séjour dans le camp? Nous étions environ 1300 officiers et marins, mais pour ma part, mon équipage ne faisait pas partie du convoi.

Nous sommes arrivés le 24 dans la soirée à Southampton, amicalement accueillis par l'état-major et l'équipage du paquebot. Quelle joie ce fut pour nous de retrouver un navire battant pavillon français et qui plus est confortable, après notre séjour dans la nature.

Arrivés vers 14 heures, on nous avait indiqué que l'appareillage avait lieu vers 16 heures. En fait, que s'est-il passé, l'accord avec les allemands n'était-il pas parvenu, par ailleurs, l'amiral Cayol ne devait arriver que dans la soirée, quoi qu'il en soit nous avons appareillé avec un certain retard.

Avec mon camarade Nissen, nous étions affectés à la même cabine et naturellement à la même embarcation de sauvetage n° 8. Dès le départ nous avons fait un tour sur le pont pour reconnaître notre embarcation et la manière dont elle était disposée pour être mise à la mer sans délai.

Nous avons eu un excellent diner dans la salle à manger des premières classes, et qui plus est servi comme en temps de paix. Le voyage s'annonçait donc sur les meilleurs auspices. Des deux côtés de la coque étaient peintes en très grandes dimensions les couleurs françaises éclairées par des projecteurs ainsi qu'en très grandes lettres « *MEKNES-FRANCE* ».

Beaucoup de camarades s'installèrent au salon, après le diner, pour jouer au bridge ou au monopoly, alors très en faveur.

Pour ma part, vers 22 heures, je ralliais tranquillement ma cabine et suspendais ma montre chronomètre en or au-dessus de ma couchette pour l'heure du réveil. Mais le réveil eut lieu beaucoup plus tôt. En effet, vers 22h30, je suis réveillé par des tirs de mitrailleuses et coups de canon de petit calibre. Je passe rapidement mon pantalon et mon veston d'uniforme et je monte sur le pont; ça tiraille toujours, instinctivement tout le monde se couche à plat ventre sur le pont et dans les coursives; dans le salon les vitres ont été brisées par les balles, il y a des blessés.

Je redescends dans ma cabine pour revêtir ma brassière de sauvetage et instinctivement je prends ma montre en or, je retourne alors à nouveau vers le pont et lorsque je me trouve en haut du grand escalier, c'est le grand boum ! La torpille a frappé les cales arrière. Aussitôt un certain déséquilibre se manifeste cependant le navire ne prend pas une forte gîte.

Je rallie mon embarcation n° 8 à l'arrière du pont promenade bâbord. Avec mon camarade Lecussan, commandant à la Compagnie des Câbles sous-marins, nous mettons l'embarcation à la mer, sans en avoir reçu l'ordre ! En fait, toutes les embarcations seront mises à la mer de la même manière. Une seule embarcation mal manœuvrée ne pourra être utilisée. Pour ma part voyant que les palans de l'embarcation ne sont plus raides, la lumière ayant disparu, je me rends compte qu'il n'y a plus de temps à perdre. Je saisis un tire-veille pendant et j'espère me glisser ainsi, mais au bout d'un ou deux mètres de descente je n'ai plus de bout, sans doute le cordage a-t-il été accroché je ne sais où. Finalement je lâche tout et tombe dans l'embarcation, vraisemblablement d'une hauteur de 2 à 3 mètres au plus, j'en serai quitte pour une légère luxation au bras. J'ai été sauvé par le fait que le navire coule tellement rapidement, qu'au moment où je me suis lancé, l'arrière a déjà dû s'enfoncer de près de dix mètres.

Dans l'embarcation surchargée de naufragés, c'est une pagaille indescriptible. On a toutes les peines du monde à retrouver le gouvernail et à le mettre en place. Beaucoup de camarades sont dans l'eau, appellent au secours, alors que le navire coule à quelques mètres seulement de nous. L'avant s'élève à plus de trente mètres, puis tout disparaît sans faire heureusement trop de remous.



Dessin Cdt Bureau

Lorsque le calme est revenu dans l'embarcation, j'ai appelé : "Nissen est-il là ?". J'ai entendu une voix d'outre tombe venant du fond de l'embarcation : "je suis là". J'étais tranquilisé.

Autour de nous, ce sont des appels de ceux qui n'ont pas la chance de prendre place dans l'embarcation. Pour ma part, je suis assis à l'extrême avant, j'ai prié à haute voix, puis j'ai cru en raison de mon grade, avoir à donner des ordres, alors que je suis un simple passager. En fait, le chef de l'embarcation est Gilbert (que je ne connais pas alors) en qualité de second-capitaine du *Meknès*. Je le retrouverai dans les camps anglais et il deviendra mon ami et allié. Ayant réussi à armer quelques avirons, l'embarcation s'éloigne lentement des lieux du naufrage, le navire a coulé en dix minutes et il est environ 23 heures, la lune vient de se lever, il fait assez clair et la mer est à peine clapoteuse. Mais l'embarcation est très surchargée et à l'avant les embruns nous mouillent les fesses.

Après une discussion pour savoir si nous essayons de rallier la France ou l'Angleterre (nous sommes à mi-chemin entre Cherbourg et Portland) la décision est prise de se diriger vers l'Angleterre. Nous entendons des bruits de moteur de vedette et d'avion, aussi par crainte de l'ennemi, nous évitons de montrer une lumière quelconque. Au petit jour, de très bonne heure, le temps s'annonce beau, mais les embarcations se trouvent très dispersées et aucun navire en vue. Cependant, nous savons par Gilbert qu'un SOS a été envoyé.

Enfin, vers 7 heures, apparaissent de petits points à l'horizon; cela se rapproche et se précise. Il s'agit d'une escadrille de torpilleurs anglais, arrivés à notre hauteur nous sommes recueillis sans trop de difficultés, mais il n'en va pas de même des naufragés exténués, des radeaux ou individuels accrochés à des épaves. Il faut les aider à monter l'échelle volante et par ailleurs les manœuvres du torpilleur ne s'avèrent pas faciles. C'est ainsi qu'un isolé aperçu sur l'arrière tribord, le commandant anglais fait machine arrière pour le recueillir, mais le naufragé disparaît presque sous la coque, pour reparaître, grâce à Dieu, juste à la coupée où il est happé de justesse.

A bord des torpilleurs, les équipages sont au poste de combat, à leurs pièces, on ne peut compter sur leur aide, nous nous installons tant bien que mal sur les ponts, comme il fait bon vivre au soleil après une nuit dramatique.

Dans l'après-midi, vers 14 heures, nous arrivons en rade de Portland au moment d'une alerte aérienne cela nous vaudra encore une attente de près de deux heures avant de pouvoir débarquer à terre.

Des dispositions ont été prises par la Royal Navy pour nous donner les secours nécessaires en vêtements, nourriture et boissons. Même des vêtements de femmes seront distribués et l'on verra des matelots littéralement déguisés, près de moi un officier du Génie Maritime, démuné de la presque totalité de ses vêtements, se revêtira d'une couverture à la manière d'une tige romaine.

Quoi qu'il en soit, dans mon secteur, on nous a distribué force whisky, aussi le moral est-il bien remonté lorsque l'on nous embarque dans un train spécial à destination de Fareham, à proximité de Portsmouth. (\*)

(\*) L'Amiral Muselier vint, en effet, à Fareham, tenter de recruter pour les F.N.F.L. Il déclare avoir évité la torpille sur un cargo où il avait pris passage. "J'ai aperçu le sillage nous dit-il, j'ai mis la barre à droite, la torpille est passée sur l'arrière, sans dommage."

(Propos confirmés par le C.V. Héron de Villefosse dans son livre "Les Iles de la Liberté", page 59)

**MEKNES** (ex PUERTO-RICO – changement de nom en 1929)

*Paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique*

*Construit en 1913 aux Chantiers de Normandie de Grand Quevilly*

*L : 131.50 m / l : 15.54 m / JB : 6127 tx / PL : 3456 t /*

*V : 14.5 nds / 2 hélices / Appareil moteur (2) à pilon triple expansion vapeur / 5000 cv*

*Le navire ayant appareillé avec 1179 passagers, tous officiers et marins du commerce et de la pêche et 103 membres d'équipage.*

*Le torpillage a fait 420 victimes, 186 corps n'ont jamais été retrouvés.*

*Une stèle a été érigée à leur mémoire sur laquelle sont mentionnés leurs noms sur les falaises de Berneval le Grand / Saint Martin en Campagne (entre Dieppe et Le Tréport), face à la mer.*

*Leur mémoire est aussi et surtout entretenue par l'Association « Les oubliés du MEKNES » dont l'excellent site vous permettra d'en savoir plus, revue de presse, bibliographie, et autres témoignages y sont compilés :*

<http://www.lesoubliesdumeknes.fr>

*Centre de Documentation Maritime*

*Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des Marins*

*Ecole Nationale Supérieure Maritime*

*39 Avenue du Corail*

*13008 Marseille Cedex 08*