

## Torpillage du paquebot Meknès le 24 juillet 1940

A la suite de la saisie, par la Royal Navy, des bâtiments français réfugiés dans les ports anglais, le 13 juillet 1940, on pouvait compter internés :

- à Aistrée :	293 officiers - 5 973 hommes
- à Arrow Park :	92 officiers - 1 850 hommes
- à Haydock Park :	48 officiers - 2 035 hommes
	<hr/>
	433                      9 858

Total général : 10 291 hommes

Dès avant cette date, les Britanniques avaient manifesté leur intention d'organiser le rapatriement immédiat des équipages.

Sur ces entrefaites, la Commission d'Armistice allemande, le 22 juillet, faisait parvenir à la Délégation française de Wissbaden, une déclaration que l'Amiral Michelier téléphona aussitôt à l'Amirauté française et selon laquelle « tous bâtiments de commerce navigant sous pavillon français rencontrés à la mer hors de la Méditerranée après le 23 juillet... seront traités comme ennemis par la Défense navale allemande ».

Cette déclaration parvenait à l'Amirauté française le 24 juillet. Ce retard eut les conséquences que l'on va voir.

En effet, dès le 5 juillet, M. de Castellane, le Chargé d'affaires français à Londres, dans un télégramme à M. Baudein disait que le Foreign Office « propose rapatriement par port français occupé, sous réserve que sauf-conduit soit accordé et que nos navires ne seront pas prisonniers à leur débarquement... le Meknès pourrait faire plusieurs voyages en transportant 1 500 marins en voyage... ».

A ces propositions, l'Amirauté française répondit par une fin de non-recevoir formelle que « l'Amirauté française fait savoir à l'Amirauté britannique qu'elle n'acceptera ces équipages en des ports français que à bord de leurs propres navires de guerre ».

Dans la soirée du 19 juillet, l'Amiral Dickens expose à M. de Castellane et à l'Amiral Odend'hal « qu'ils doivent user de leur influence auprès de l'Amiral Cayol pour ne plus s'opposer à la décision prise de procéder le plus rapidement possible à l'évacuation sur des bâtiments français vers Marseille (probablement) d'un certain nombre de marins cantonnés à Aintree ».

Le télégramme rendant compte de cette entrevue parvient à Vichy le 25 juillet à 20h.

A 11h50, donc le même jour, l'Amirauté française avait reçu un télégramme de l'Amiral Afrique annonçant que l'on avait, la veille au soir, intercepté un S.O.S. du Meknès : « S. O. S. Meknès torpillé à 15 milles de Start Point 2224/24/7 ».

Le Meknès était parti de Southampton vers 16h30 avec 1 180 passagers et 104 hommes d'équipage. Il se trouvait à 20h10 à dix milles dans le sud de Sainte-Catherine, route au 241, à 15 noeuds.

Vers 22h55, une rafale de mitrailleuse fut brusquement tirée de bâbord (quelques balles atteignant le bord, les autres passant sur l'avant – repérées par des travers rouges). Le Meknès stoppa aussitôt, signalant sa manœuvre par deux coups de sifflets prolongés. Il tenta de se faire reconnaître par signaux Morse.

Dix minutes plus tard, il recevait une torpille par bâbord, entre les cales 3 et 4. Le Capitaine donna l'ordre aussitôt de mettre les embarcations à la mer et de lancer un S. O. S. qui fut passé par le poste de secours, l'explosion de la torpille ayant interrompu le courant.

Le bâtiment se cassa en deux à la hauteur du roof arrière et s'engloutit en huit minutes. Toutefois, on avait pu utiliser sept sur dix des embarcations de sauvetage. L'une d'elles, percée de balles, coula dès sa mise à l'eau – deux autres chavirèrent au cours de la manoeuvre. Une grande quantité de matériel en bois, flottant après l'enfoncement du navire, permit à beaucoup d'hommes de se maintenir à la surface. L'ensemble fut recueilli au lever du jour par les destroyers Draks, Welverine, Sabre et Shikari, alertés par le S. O. S. du Meknès.

D'après un message de l'Amiral Cayel, expédié de Londres le 26 juillet, deux embarcations auraient mis le cap sur la côte française. Une enquête effectuée en 1957 au quartier d'inscription maritime de Dieppe n'a pas permis de retrouver la trace de survivants ayant atteint le littoral dans les limites de ce quartier où, par contre, commencèrent à arriver, à partir des premiers jours de septembre (soit six semaines après le sinistre) des dizaines de cadavres épaves, amenés par le courant de la côte, de Saint-Valéry en Caux au Tréport. Un grand nombre furent identifiés. Certains portaient des bouées de sauvetage estampillées au nom de Meknès, d'autres portaient des débris d'uniformes ou de tricots rayés.

Les destroyers britanniques débarquèrent à Weymouth, le 25 au matin. On comptait quatre cadavres, 57 blessés qui furent transportés à l'hôpital Saint-Martin, de Bath. Quant aux hommes valides, ils furent envoyés d'abord au camp Raleigh, à Devonport, puis le 5 août à Arrow Park.

Le Meknès transportait 1 279 officiers et marins. Le total des victimes est de 420.

Au moment du torpillage, le paquebot naviguait feux clairs. L'éclairage des ponts et des emménagements fonctionnait normalement. Les tapes des hublots avaient été ôtées. Des projecteurs éclairaient de chaque bord les marques de nationalité peintes sur la coque. Deux puissantes lampes illuminaient le pavillon national resté hissé.

Aucune méprise n'était possible, pas même avec un bâtiment rallié à la France Libre qui aurait évidemment navigué feux masqués et n'aurait pas obtempéré en stoppant à la première rafale de mitrailleuse.

Dans le journal de guerre de la Marine allemande (S. K. L.), on trouve, à la date du 25 juillet :  
Manche. « Durant un raid en direction de Portland par la première flottille de vedettes rapides au cours de la nuit du 24 juillet, un grand vapeur à deux cheminées a été coulé au sud-ouest de Weymouth.

Suivant une déclaration de l'Amirauté, c'était, comme il le fut également rapporté par le service d'écoute, le bâtiment français Meknès (6 127 tonnes) rapatriant 1 300 français, officiers et marins. Le bâtiment portait ses feux. Ni le gouvernement allemand, ni la Commission d'Armistice n'étaient informés ».

Le Meknès était un bâtiment de la Compagnie Générale Transatlantique qui jaugeait 6 127 tonnes. Son port d'armement était Bordeaux. Il était commandé par le C. L. C. Dubroc.

On peut dire que les responsables de ce sinistre sont :

- Le Commandant de la vedette allemande qui ne peut prétendre n'avoir pas reconnu les marques françaises que le Meknès portait si ostensiblement et se comportait sans nul doute possible comme un neutre (cet officier avait évidemment à sa portée une proie facile).
- Le Gouvernement britannique qui n'avait pas fait le nécessaire pour annoncer le départ du Meknès aux Gouvernements français et allemands.

- Le Gouvernement français qui ne s'est pas efforcé par tous les moyens (alors qu'il savait par M. de Castellane depuis le 5 juillet que le projet de rapatriement des marins français avait reçu un commencement d'exécution) de faire connaître aux anglais les menaces qui pesaient sur les bâtiments français circulant hors de Méditerranée sans préavis.

En contrepoint de ce drame où se mêlent la vanité, la confusion et la peur, il n'est sûrement pas inutile de parler du L. V. (R) A. Melingue qui fut cité à l'ordre de l'Armée de Mer avec le motif suivant :

« Après le torpillage du paquebot Meknès, étant déjà embarqué dans un canot, a cédé sa place à un homme blessé, est descendu à l'eau et a disparu ».

Parmi les morts et les rescapés du Meknès, il y avait d'autres « L. V. Melingue ». Les gens de cette sorte font une Marine : mieux que la puissance d'armement ou la chance des guerres.

### **TORPILLAGE DU « MEKNES »**

Aussitôt après la saisie des bâtiments français présents en Angleterre, les Anglais manifestèrent leur intention d'organiser le rapatriement des équipages. Le paquebot Meknès fut un des navires désignés à cet effet.

Parti de Southampton le 24 juillet 1940 vers 16h30, avec 1 180 passagers et 104 hommes d'équipage, le Meknès se trouvait à 20h10 à 10 milles dans le sud de Sainte-Catherine.

Vers 22h55, une rafale de mitrailleuse fut brusquement tirée de bâbord. Le Meknès stoppa aussitôt et tenta de se faire reconnaître par signaux Morse. Dix minutes plus tard, il recevait une torpille par bâbord entre les cales 3 et 4. Le Capitaine donna l'ordre aussitôt de mettre les embarcations à la mer et de lancer un S. O. S.

Le bâtiment se cassa en deux à la hauteur du roof arrière et s'engloutit en 8 minutes.

Toutefois, on avait pu utiliser 7 sur 10 des embarcations de sauvetage. L'une d'elles, percée de balles, coula dès sa mise à l'eau, deux autres chavirèrent au cours de la manœuvre. Une grande quantité de bois flottant après l'enfoncement du navire permit à beaucoup d'hommes de se maintenir à la surface. L'ensemble fut recueilli par les destroyers Drake, Walverine, Sabre et Shikari, alertés par le S. O. S.

Le nombre des victimes s'élevait, pour les passagers à 393 dont 7 officiers, plus 27 officiers et marins du Meknès.

D'après le rapport du Capitaine au long cours Dubroc, Commandant le Meknès.

*Doc : Archives de la Marine - Vincennes*

## **Il y a vingt-cinq ans, une catastrophe maritime : LE TORPILLAGE DU « MEKNES »**

Le 24 juillet 1940, le paquebot « Meknès » appartenant à la Compagnie Générale Transatlantique et transformé en transport de troupes sur réquisition de la Marine Nationale et navigant à ce moment-là dans les eaux britanniques, quittait à 16 heures les quais du port de Southampton en direction de Marseille, rapatriant 1 279 officiers de marine et marins français vers la zone non occupée. A 23 heures, à la hauteur du Portland Bill, une vedette lance-torpille allemande coulait, avec une seule torpille, ce navire complètement illuminé avec les marques de nationalité réglementaires. Le naufrage faisait 420 victimes.

Voilà vingt-cinq ans que se produisait cette catastrophe maritime qui passa complètement inaperçue à l'époque – les préoccupations du moment étaient d'un autre ordre. Aujourd'hui encore, bien peu de gens ont eu connaissance de ce drame. Je me devais donc de vous en parler, d'autant plus que je me trouvais parmi les rescapés...

Construit à Rouen sous le nom de « Porto-Rico » et affecté à la ligne des Antilles, ce paquebot à deux cheminées et long de 130 mètres avait été débaptisé peu avant la guerre pour assurer, avec son frère le « Marrakech », la ligne Bordeaux-Casablanca.

Si je crois bon aujourd'hui de vous parler de ce torpillage du « Meknès », c'est uniquement dans le but de vous donner quelques conseils pratiques.

Tout d'abord ne dites surtout pas : « Cela ne m'arrivera pas, à moi ! », car moi aussi je pensais de cette façon et pourtant, dans la Marine, c'est un peu le genre de choses qui peut vous arriver...

Ensuite, restez très calme. Vous ne pouvez pas vous figurer ce que les secondes représentent de temps : des siècles, dans de pareilles circonstances ! C'est ainsi que j'ai pu redescendre dans ma cabine pour y prendre ma veste (où se trouvaient tous mes documents personnels) et ma casquette. Mais cela, je le déconseille très vivement.

De plus, ne vous laissez pas influencer par des réflexions pessimistes et de peu de valeur. Une fois dans l'embarcation de sauvetage – la nuit était sans lune – quelqu'un demanda : « Dans quelle direction allons-nous ? ». Une voix (il n'aurait pas fallu qu'elle le répète une deuxième fois) déclara : « Allons plutôt du côté de la France. Moi, je n'aime pas le breakfast anglais... ».

Une bonne voix vous sera également nécessaire, pour donner le rythme aux manieurs d'aviron. C'est tout simplement tuant de faire cela pendant des heures, mais c'est indispensable. On me surnomma « le chanteur »...

Et puis, il me paraîtrait sage que vous fussiez né sous une bonne étoile. Mais cela, évidemment, ne dépend pas tout-à-fait complètement de vous...

O. P. G.  
Echoreco n°16 d'octobre 1965