

LA BATAILLE DE DAKAR (23-25 SEPTEMBRE 1940)

Gérard GACHOT

Replaçons l'événement dans la période difficile que vivait notre pays en cet été 1940 et retrouvons ainsi quelques points de repère.

Le général Maxime Weygand (1867-1965), éphémère commandant suprême des forces françaises pendant 1 mois (du 17 mai au 17 juin 1940) puis brièvement ministre de la Défense nationale jusqu'au 5 septembre, en remplacement du général Gamelin, a été nommé délégué général de l'Afrique Française ce même 17 juin.

Le 18 juin, encore abasourdis par les nouvelles de la débâcle de nos forces armées face à la furia germanique, nous découvrons sur les ondes radiophoniques britanniques un certain Charles de Gaulle dans un appel désormais célèbre et célébré. Trois jours plus tard, notre pays signe un armistice avec l'Allemagne à Rethondes, à l'endroit et dans le même wagon, comme l'a exigé Adolphe Hitler, où avait été signé le 11 novembre 1918 l'armistice qui consacrait la victoire de la France sur ces mêmes Allemands.

Le 3 juillet, sur ordre de Winston Churchill, qui a lancé l'**opération Catapult** en dépit des assurances données par le gouvernement de Vichy, la *Force H* britannique, placée sous les ordres de l'amiral Sommerville plus que réticent et qui n'a pas réussi à faire céder l'amiral français Gensoul, pilonne **Mers el-Kébir**. La flotte française, en cours de démilitarisation, culasses de pièces d'artillerie démontées et munitions en dépôt à terre conformément aux conventions d'armistice, est prise au piège à quai, machines à l'arrêt. La force navale britannique, rassemblée autour des cuirassés *Hood* et *Resolution* et du porte-avions *Ark Royal*, commence le feu à 17 heures après qu'un dernier ultimatum a été rejeté. L'attaque fait quelque 1 300 morts parmi les marins français, dont près d'un millier sur le seul cuirassé *Bretagne*. Quelques unités réussissent cependant à s'échapper du port, dont le cuirassé *Strasbourg* du capitaine de vaisseau (CV) Collinet et quatre contre-torpilleurs. Ce drame a fait en quelques minutes parmi nos marins plus de morts qu'il n'y en eut du fait des Allemands dans notre marine pendant toute la guerre.

Cependant, malgré le traumatisme qu'a constitué Mers el-Kébir, pour les marins en particulier, les autorités civiles et militaires d'Afrique du Nord, bien que vichystes dans leur ensemble, se détermineront favorablement à la poursuite de la lutte contre les puissances de l'Axe. L'Armée d'Afrique sera d'ailleurs dès 1942 l'une des composantes essentielles dans la participation de la France à la victoire finale.

Dès la fin du mois d'août 1940 la majeure partie de l'**Afrique Équatoriale Française** (AEF) est passée sous contrôle de la France Libre : le Tchad le 26 sous l'impulsion du Gouverneur Félix Éboué, en même temps que l'Oubangui Chari (aujourd'hui République Centre Africaine), le Cameroun le 27 après une action d'éclat d'un certain lieutenant-colonel Leclerc et le Congo Brazzaville le 28 grâce au colonel de Larminat.

L'**Afrique Occidentale Française** (AOF), dont la capitale Dakar est restée quant à elle fidèle au gouvernement de Vichy, est sous les ordres du gouverneur général Léon Cayla qui est remplacé par Pierre Boisson le 25 juin 1940.

Pierre François Boisson (1894-1948), acteur majeur de l'affaire de Dakar, est le fils d'instituteurs bretons. Ancien combattant et mutilé de la Première Guerre Mondiale où il a perdu une jambe à Verdun, il a intégré en février 1917 l'École coloniale dont il sort major de sa promotion. Après en avoir été le Secrétaire Général en 1934, il est gouverneur général de l'AOF une première fois d'octobre 1938 à août 1939, puis il occupe la même fonction en AEF de septembre 1939 à juin 1940, avant de revenir à la tête de l'AOF le 25 juin 1940. Il le restera jusqu'au 13 juillet 1943. Après avoir loyalement servi le régime de Vichy, il fera se rallier l'AOF aux alliés le 7 décembre 1942 et mènera une politique d'intensification de la production agricole, destinée à ravitailler les troupes alliées. En novembre 1943 il est convoqué devant la commission d'épuration, puis est inculpé par le tribunal militaire d'Alger, révoqué sans pension et renvoyé chez lui. Mais dans l'immédiat après-guerre il se voit à nouveau notifier le chef d'inculpation d'indignité nationale. Il est condamné par la Haute Cour de justice en juillet 1948 et décédera peu après.

Dakar doit ses origines modernes, en 1857, au capitaine de vaisseau Auguste-Léopold Protet, commandant de la Division navale des côtes occidentales d'Afrique, et au lieutenant-colonel Émile Pinet-Laprade, adjoint du général Faidherbe. En 1902, la ville-port a été choisie comme siège du Gouvernement Général de l'AOF, point d'appui de la Flotte et classé comme port de guerre. Dès 1910 de gros travaux d'aménagement du port ont été entrepris : approfondissement à 9 mètres, construction d'une grande jetée de 2 km, d'une forme de radoub longue de 200 mètres, de môles, de quais et de terre-pleins. Dakar est également relié par câbles sous-marins à Brest et Conakry. Et c'est toujours en 1940 le seul port d'importance sur la côte africaine française. Il y existe notamment des dépôts de combustibles et le seul bassin de radoub entre Casablanca et Le Cap. Les autres ports, Conakry, Abidjan, Lomé, Cotonou, Douala, Libreville et Pointe Noire, ne disposent à l'époque que de quais rudimentaires. Dakar est en 1940 le troisième port français.

De Gaulle a parfaitement compris que les pays d'Afrique du Nord ne lui seraient d'aucun secours et que le succès

de son entreprise reposait désormais et avant tout sur la disponibilité de la force que constituait notre empire colonial en AOF et en AEF. Et, d'accord avec les Britanniques et avec la bénédiction réticente des États-Unis, il va tenter de prendre le contrôle de Dakar pour assurer ainsi le ralliement de l'AOF à la France Libre.

Côté britannique, si l'on soutient le projet du Général - dont l'idée appartiendrait d'ailleurs au Premier ministre britannique, si l'on en croit ses *Mémoires de Guerre* -, l'analyse n'est pas la même. Churchill sait toute l'importance en temps de conflit armé de la suprématie sur mer, contrôle d'autant plus vital à ses yeux qu'il a parfaitement conscience que le soutien des États-Unis au travers de l'Atlantique nord lui est et lui sera indispensable. C'est dans cet esprit qu'il a lancé l'opération *Catapult* qui avait pour but d'éviter que ne tombe entre les mains de l'Axe le magnifique outil militaire que constituait alors la quatrième marine militaire au monde derrière la Grande Bretagne, les États-Unis et le Japon (avec notamment à une flotte sous-marine forte de 77 unités en ligne de bataille...). Et, après Mers el-Kébir, il voulait à tout prix éviter que les deux plus belles unités de notre marine, les cuirassés *Richelieu* et *Jean Bart*, formidables machines de guerre sans équivalent en 1940, ne tombent aux mains de l'ennemi.

Or, depuis le 23 juin 1940, le *Richelieu* est à Dakar.

Il faut prendre quelques instants pour mieux faire connaissance avec l'un des principaux protagonistes de notre affaire. Le cuirassé ***Richelieu***, bâtiment de 40 000 tonnes, constitue avec son jumeau le *Jean-Bart* ce que la flotte française a de plus puissant en 1940. Formidablement armé de deux tourelles quadruples de 380mm à l'avant et de 3 tourelles triples de 152 à l'arrière, disposant d'une artillerie de défense contre avions (DCA) très performante de 100mm et 37mm, c'est un adversaire redoutable. Les Britanniques n'ont pas l'équivalent.

En fin de construction à Brest - tandis que le *Jean Bart* est en achèvement à Saint-Nazaire - les travaux sont accélérés sur l'ordre du président Daladier dès le début de 1940, tandis que la construction d'un troisième bateau du même type, le *Clemenceau*, est abandonnée. Pour fuir devant l'avance des Allemands et éviter de tomber entre leurs mains, le bâtiment appareille vers Dakar le 18 juin. Ses essais ont été conduits au plus vite mais il n'a pas encore été admis au service actif, ingénieurs du génie maritime et ouvriers de l'arsenal restent donc à bord pour terminer l'armement. Si la DCA est opérationnelle, la mise au point de l'artillerie de 380 et de 152, notamment l'indispensable conduite de tir, n'est pas terminée et une seule tourelle de 152 est disponible. Le bâtiment appareille avec seulement 49 coups disponibles de 380 en raison du manque de gargousses¹, bien que disposant de 300 obus de ce calibre. Il n'y a aucun obus de 152 à bord..., il faudra attendre Dakar pour disposer de 600 coups. Par ailleurs, évacués de Brest, les élèves de la promotion 1939 de l'École Navale sont embarqués à bord.

Le cuirassé arrive à Dakar le 23 juin. Les élèves sont débarqués, l'école est dissoute et les élèves, promus enseignants de vaisseau le 15 juillet 1940, sont répartis à bord des unités présentes.

Les Britanniques se sont déjà manifestés à Dakar avec le porte-avions *Hermès*, mouillé sur rade dès le 20 juin. Ils sont accueillis favorablement par le contre-amiral (CA) Jean-Baptiste Plançon, commandant le Marine en AOF. Le CV Paul Marzin, qui commande le *Richelieu* et reste loyal au gouvernement de Vichy, ne se sent pas en sécurité. À tel point qu'il va décider de reprendre la mer dès le 25, sans en informer l'amiral. Mais l'annonce de l'armistice signé avec l'Allemagne et l'Italie va une fois encore changer la donne. Le *Richelieu* revient au port le 28, sa tentative ayant échoué face à la détermination des Anglais qui croisent toujours entre Dakar et Casablanca.

L'escadre britannique envoie un ultimatum le 3 juillet à Plançon. Et elle va finalement réussir à immobiliser le cuirassé dans le port après une attaque le 8 juillet par avions torpilleurs *Swordfish* depuis le porte-avions *Hermès*. L'explosion d'une torpille crée une importante voie d'eau et endommage gravement la ligne d'arbre extérieure bâbord. À la suite de cet incident le cuirassé est amarré à l'intérieur du port, au quai des combustibles sous protection de filets anti-torpilles et son intégrité est recouvrée grâce à la mise en place d'un batardeau.

Après cette démonstration de force, l'escadre anglaise va défilé au large de la presqu'île du Cap Vert, à portée semble-t-il des batteries côtières du Cap Manuel et de Gorée qui n'ouvrent pas le feu malgré l'ordre de l'amiral Plançon, prétextant que l'escadre est hors de portée... Les artilleurs ont-ils fait une erreur d'appréciation ou sympathisé avec l'agresseur - hypothèse la plus probable - ? Toujours est-il que le 6ème Régiment d'artillerie coloniale se voit retirer la mise en œuvre des batteries qui passent sous le contrôle de la Marine.

L'opération Menace, ainsi que les Britanniques l'ont baptisée, a donc pour but, entre autres, d'éviter le retour du *Richelieu* en France métropolitaine et de mettre la main sur cette formidable machine de guerre.

Churchill, pour convaincre Roosevelt, qu'il pousse à rentrer dans le conflit, va grossir en conséquence la menace allemande sur l'AOF et Dakar dont il dit craindre qu'elle ne devienne une base de sous-marins de l'Axe. Mais il a une autre motivation, moins avouable celle-là, récupérer les 950 tonnes d'or de la Banque de France transférées au Soudan via Dakar quelques mois plus tôt. Quant à de Gaulle, il compte sur l'effet domino qu'aurait la conquête de Dakar et de l'AOF sur le ralliement à la France Libre de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie.

¹ La gargousse est une charge de poudre, destinée à propulser l'obus, contenue dans une enveloppe cylindrique en papier ou en toile d'un diamètre correspondant au calibre du canon. Dans le cas du 380 la gargousse pèse 60 kg et on en introduit entre 2 et 4 derrière l'obus, en fonction de la portée recherchée. Avec 4 gargousses on atteint la portée maximum, soit un peu plus de 40 km.

Les préparatifs de l'expédition

À l'époque, **de Gaulle** ignore tout ou presque de l'Afrique : des conditions climatiques, dont on verra combien elles vont peser sur l'issue de la bataille ; du relief ; pas plus qu'il ne connaît l'état exact des forces militaires stationnées en Afrique, et notamment en AOF. Il a même envisagé un débarquement à Saint-Louis, alors que la ville, située sur les rives du Sénégal, est difficilement accessible par voie de mer en raison de la forte barre qui marque l'embouchure du fleuve et des bancs de sable qui se déplacent constamment.

Il manque aussi à ses côtés de véritables connaisseurs de l'Afrique noire, même s'il compte parmi ses proches conseillers le capitaine de réserve Claude Hettier de Boislambert, grand amateur de safaris, qui a voyagé aux quatre coins de l'Afrique et y a noué de nombreux et utiles contacts.

Enfin, les forces dont il dispose, les moyens navals et aériens particulièrement, sont squelettiques.

Chez **les Britanniques**, le commandement des forces navales, qui constitueront la *Force M*, est confié le 12 août au vice-amiral John Cunningham tandis que les forces terrestres embarquées, *Force A*, sont placées sous le commandement du major-général Noël Irwin.

Le plan de l'opération envisage trois hypothèses : *Happy* (heureuse = ralliement pacifique), *Sticky* (épineuse = incertaine avec résistance symbolique) et *Nasty* (mauvaise = résistance organisée).

Le débarquement, pour neutraliser la résistance à terre et occuper Dakar, est organisé selon trois plans possibles : *William* (tête de pont à Rufisque) ; *Rufus* (tête de pont à Hann puis Ouakam) et *Conqueror* (combinaison des 2 précédents). Un quatrième, « Charles », proposé par Hettier de Boislambert, prévoit le débarquement des FFL à Rufisque dans le cadre du plan *Nasty*.

Le convoi lent des cargos français appareille de Liverpool le 26 août, suivi le 31 du convoi rapide des cargos transportant les forces britanniques. Les forces navales quittent Scapa Flow le 30 août. L'ensemble est rejoint en mer par la *Force H* (*Ark Royal*, *Barham*, *Resolution*) appareillée de Gibraltar le 6 septembre.

La *Force M* (comme *Menace...*) n'est effectivement constituée qu'à Freetown le 15 septembre.

Notons, à ce stade de notre histoire, le passage en Atlantique le 11 septembre de la **Force Y** vichyste, appareillée de Toulon le 9 septembre, qui réunit les 3 croiseurs légers de la 4^e division, *Gloire*, *Montcalm* et *Georges-Leygues* et les 3 contre-torpilleurs de la 10^e division, *Fantasque*, *Audacieux* et *Malin* qui n'est connu que le vendredi 13 septembre... La *Force Y* franchit donc Gibraltar sous les yeux des Britanniques qui, suite à une cascade de méprises et de mauvaises transmissions des informations, réagiront trop tard. Mais contrairement à ce que croira de Gaulle, Vichy n'agit pas, à ce moment du moins, avec l'intention de renforcer les défenses de Dakar mais réagit, dans le cadre des conventions d'armistice, au ralliement à la France Libre de l'AEF à partir du 26 août.

À peine arrivés à Dakar, les croiseurs ré-appareillent en direction du Gabon sur ordre du gouverneur Boisson. Ils sont pris en chasse dès le 19 septembre par le *Cumberland* et l'*Australia*. Le croiseur *Primauguet* (CV Goybet), qui est parti de Casablanca le 3 septembre, est rejoint de son côté par le *Cornwall* et le *Delhi* et est mis devant le choix de se rallier à la France Libre ou de retourner à Casablanca ; il obtempère à l'ordre de l'amiral Bourragué et rallie le port marocain en compagnie du pétrolier *Tarn*. Ne disposant plus de ravitailleur, Bourragué décide d'annuler l'opération vers Libreville et de revenir cap au Nord vers Dakar. Les *Montcalm* et *Georges Leygues*, grâce à leur vitesse, faussent compagnie aux Britanniques, mais la *Gloire* (CV Broussignac), confrontée à des ennuis de machines, se voit contrainte de céder à son tour à l'ultimatum britannique et fait route sous escorte vers Casablanca. Disgracié, l'amiral Bourragué est remplacé à la tête de la division, désormais limitée à deux croiseurs, par le vice-amiral Lacroix, sur ordre de l'amiral Darlan.

Les forces en présence

Les Forces vichystes sont placées sous les ordres des généraux Barrau (Terre) et Gama (Air) et de l'amiral Landriau, qui a remplacé l'amiral Plançon.

Les forces arrivées comme on l'a vu de Métropole constituent un renfort d'une importance capitale :

Le cuirassé *Richelieu* (CV Marzin), parti de Brest le 18 juin et arrivé le 23 à Dakar, immobilisé tribord à quai à la grande jetée d'entrée de port.

Les croiseurs *Georges-Leygues* (CV Lemonnier) et *Montcalm* (CV Ferrières) et leurs hydravions de reconnaissance *Loire 130* embarqués qui constituent la 4^e Division de Croiseurs (CA Bourragué puis VA Lacroix à partir du 21 septembre).

La 10^e division de contre-torpilleurs qui comprend *Le Fantasque* (CV Still, chef de division), *Le Malin* et *L'Audacieux*.

Les forces navales stationnées à Dakar ou ayant récemment rallié depuis l'AEF ne sont pas négligeables :

Le torpilleur *Le Hardi*.

Les avisos : *La Surprise*, *Commandant Rivière*, *La Gazelle*, *d'Entrecasteaux*, *d'Iberville*, *Air France I*, *Air France III*, *Air France IV* et *Calais*.

Les sous-marins de la série des 1500 t : *Ajax*, *Persée* et *Béziers*² (CC Lancelot).

L'aéronavale est aussi présente sur la base aéronavale de Bel-Air :
3 hydravions *Latécoère 302* de l'escadrille *E4* (CC Durand de Coupelle de Saint Front) ;
3 hydravions *Loire 130* de l'escadrille *8S3*.

L'armée de l'air, basée à Oukam et à Thiès, dispose quant à elle de :
12 chasseurs *Curtiss H75* et 5 chasseurs *Dewoitine* du *groupe de chasse 1/5* (2 escadrilles) (commandant Fanneau de la Horie).
3 bombardiers *Glenn Martin 167F* basés à Thiès.

Enfin la protection rapprochée du port et de la ville de Dakar est assurée par les batteries doubles de 240mm installées au Cap Manuel, sur la pointe de Bel-Air et sur l'île de Gorée. Cette artillerie « bricolée » permet toutefois d'expédier un obus de 220 kg à 19 000 mètres, mais la cadence tir n'est que d'un coup par minute. Les tourelles sénégalaises seront ferrillées au moment de l'indépendance de la Fédération du Mali en 1960, seuls les restes de celle de Gorée, sauvée par son caractère insulaire, subsistent de nos jours.

Les Forces britanniques sont placées sous les ordres du vice-amiral Cunningham pour les forces navales et aéronavales embarquées et du major-général Irvin pour les troupes terrestres.

Forces navales (Force M) :

Le porte-avions *Ark Royal* et ses 32 avions (16 torpilleurs *Fairey Swordfish* et 16 chasseurs bombardiers *Blackburn Skua*). Le navire est commandé par le CV Cedric Holland, ancien attaché naval à Paris. C'est lui qui a tenté sans succès de négocier une reddition des forces navales françaises à Mers el-Kébir.

Les 2 cuirassés *Barham* et *Resolution*.

Les 3 croiseurs lourds *Cumberland*, *Devonshire* et *Australia*, de la marine australienne (*HMAS*).

Les 2 croiseurs légers *Delhi* et *Dragon*.

Les 5 destroyers *Inglefield*, *Fury*, *Greyhound*, *Foresight* et *Fortune*.

Le pétrolier ravitailleur *Ocean Coast*.

Forces terrestres (Force A) : 2 brigades de *Royal Marines* (brigadier-général Saint-Clair Morford) et 2 compagnies (Génie, Artillerie). Au total 4 270 hommes.

Les cargos *Ettrick*, *Karranja*, *Kenya* et *Sobieski* transportent les troupes et les chaloupes de débarquement ; le cargo *Belgravian* est chargé de vivres pour Dakar.

Les Forces françaises libres dont dispose de Gaulle.

Les **Forces Navales Françaises Libres (FNFL)**, sous le commandement du CF Thierry d'Argenlieu comprennent 4 unités moyennes ou légères, les avisos *Savorgnan de Brazza*, *Commandant Dominé* et *Commandant Duboc*, et le patrouilleur (ex-chalutier) *Président Houduce*.

Un **corps expéditionnaire de 2 400 hommes**, embarqué à Liverpool le 31 août à bord des paquebots hollandais *Westernland* et *Pennland*.³

Le *Groupe de combat n°1* des **Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL)** du commandant Lionel de Marnier, limité à deux avions reconnaissance *Caudron Luciole* embarqués (en pièces détachées) à bord du porte-avions.

Quatre cargos amenant matériel et approvisionnements : *Anadyr*, *Casamance*, *Fort-Lamy* et *Nevada*.

Le Général de Gaulle, qui a refusé d'être embarqué à bord du navire amiral britannique, est à bord du paquebot hollandais *Westernland*, accompagné du représentant de Churchill, le major-général Edward Spears.

Opération Menace

De Gaulle, qui comptait sur la présence visible au large des côtes d'une forte armada britannique pour impressionner les Dakarois et emporter ainsi leur adhésion, est contraint de constater que son projet n'est plus d'actualité en raison de la persistance au large des côtes sénégalaises d'une brume épaisse qui réduit la visibilité à moins de 3 000 mètres. Il va cependant tenter une première manœuvre de persuasion.

Au lever du jour le 23 septembre, il dépêche vers Ouakam depuis le porte-avions *Ark Royal*, les deux avions *Luciole* des *FAFL* qui atterrissent peu après six heures sur la base aérienne, après avoir largué des tracts au-dessus de la ville. Les pilotes, le capitaine Jacques Soufflet – qui deviendra sénateur à partir de 1959 puis ministre de la Défense de Valéry Giscard d'Estaing en 1974 – et le capitaine Gaillet sont « accueillis » par le Commandant

² NDLR. Le *Béziers* a été coulé le 5 mai 1942 à Diégo-Suarez par les *Swordfish* de l'*Illustrious*, opération *Ironclad*, autre attaque perfide britannique.

³ Cette troupe constituera ultérieurement la *1^{ère} Division Française Libre*, dont notamment la *13^e Demi-Brigade de Légion Étrangère* (Lieutenant-Colonel Magrin-Vernerey, dit Monclar) et le *Bataillon de Fusiliers Marins* (capitaine de corvette Détroyat).

Fanneau de La Horie, commandant le *groupe de chasse 1/5*, et son second le capitaine O'Byrne. Ils sont déferés devant le commandant de la base, le Colonel Georges Pelletier Doisy, et le général Gama qui les font emprisonner.

Par ailleurs, comme il en avait le plan et toujours à l'aube du 23, de Gaulle envoie deux embarcations, mises à l'eau devant Gorée par l'avis *Savorgan de Brazza*. Les deux vedettes, sous le commandement du CF Thierry d'Argenlieu, pénètrent dans le port, arborant le pavillon français à la poupe et un drapeau blanc à l'avant, et accostent le môle 2 vers 6h30. L'idée de manœuvre est simple : provoquer et obtenir sans heurt le ralliement de Dakar à la cause des Français libres. Mais, conformément aux ordres de l'amiral Landriau, les émissaires sont repoussés sans violence par le chef de la police portuaire (CF Lorfèvre) et priés de repartir. Les deux embarcations essuient cependant en quittant le port un tir de mitrailleuse et le commandant d'Argenlieu est sérieusement blessé à la jambe.

De Gaulle a également, dès le 18 septembre, envoyé « par les coulisses » (selon ses propres termes) depuis Freetown son représentant en AEF, le commandant Hettier de Boislambert, rencontrer l'administrateur des colonies Marcel Campistron, commandant de cercle de la région du Siné-Saloum à Foundiougne au sud de Dakar, qui a secrètement rallié la France Libre, pour préparer le ralliement de Dakar. Boislambert est sur place dès le 22 septembre mais ne trouve pas le soutien escompté. L'échec de l'opération se traduit par l'arrestation de l'envoyé du général de Gaulle à Tambacounda, alors que, voyant que sa mission est un échec, il cherche à gagner la Gambie. Campistron gagnera finalement la Gambie de son côté sans se faire prendre.

La bataille

La *Force M* et les *FNFL*, qui ont appareillé de Freetown le 21 septembre, se présentent donc au large de Dakar aux petites heures du 23 dans une brume épaisse. À 5h les bâtiments sont repérés à une vingtaine de milles au sud de Dakar par l'avis *Calais*, bâtiment de grand-garde, qui s'est porté au-devant du paquebot *Banfora*, lequel rejoint Dakar en provenance de Conakry, puis par un hydravion de surveillance *Loire 130*.

À 5h30 les *Luciole* décollent de l'*Ark Royal* et sont guidées par un *Swordfish* vers Ouakam où elles se posent à 6h, tandis que l'avis *Savorgan de Brazza* est détaché vers Dakar pour déposer le commandant Thierry d'Argenlieu dont, comme on vient de le voir, la mission est un échec. L'avis a entretemps dû se replier au large pour obtempérer aux coups de semonce de 100mm du *Richelieu*, qui réitère cette semonce peu après 8h00 afin de dissuader les avisos *FNFL* *Commandant Duboc* et *Commandant Dominé* de pénétrer dans le port.

Vont suivre maintenant une succession d'événements et d'heures auxquelles ils sont intervenus. Cet inventaire horaire au caractère quelque peu rébarbatif est apparu nécessaire pour tenter de faire revivre au lecteur le film de ces trois journées de folie. Mais voyons plutôt ce qui va se passer **le 23 septembre**.

Vers 9h00 les sous-marins vichystes *Ajax* et *Persée* appareillent vers leurs zones de patrouille.

Vers 10h40 les batteries côtières du Cap Manuel et de Gorée prennent sous leur feu les croiseurs *Cumberland* et *Dragon* et le destroyer *Foresight*. Au même moment, la *Persée* lance torpilles sur les destroyers *Foresight* et *Inglefield* qui les évitent. Mais le sous-marin, qui opère par petits fonds, est aussitôt repéré et attaqué au canon. À 11h04, atteint par un obus de 152 du *Dragon* puis par l'artillerie des *destroyers*, il est contraint de faire surface. Avant d'ouvrir les purges, le commandant fait évacuer son équipage qui sera récupéré sain et sauf par les avisos *Surprise* et *Calais*, grâce à la protection assurée pendant le sauvetage par la batterie du Cap Manuel qui touche le *Dragon* à deux reprises ainsi que l'*Inglefield*.

À 11h09, le *Cumberland* est sérieusement touché par un obus de 240mm du Cap Manuel qui explose dans sa machine, ce qui force le croiseur à rompre le combat et à gagner Bathurst pour plusieurs mois de réparations.

À 11h37 la *Persée* coule par 22 mètres de fond à moins de 2 milles du Cap Manuel, tandis que les forces britanniques, en cherchant à atteindre le *Richelieu*, vont toucher le cargo *Porthos* accosté au môle 2 faisant 16 morts.

Vers midi, le commandant du *Richelieu* décide d'utiliser le remorqueur *Buffle* pour écarter son arrière du quai (d'environ 30 degrés) et rendre ainsi une tourelle de 380mm battante vers le sud.

Vers 14h30, les *FNFL*, qui ont reçu l'ordre de tenter un débarquement à Rufisque (le *Bataillon de Fusiliers Marins* commandé par le capitaine de corvette Détrouy est chargé d'établir la tête de pont), sont repérées dans le sud-ouest par un avion d'observation. Le contre-torpilleur *L'Audacieux* reçoit alors l'ordre de rallier la baie de Rufisque pour s'opposer au débarquement.

Vers 16h30, *L'Audacieux* est attaqué peu après sa sortie du port par le croiseur lourd *Australia* et les destroyers *Fury* et *Greyhound*. Le contre-torpilleur est touché à plusieurs reprises par des obus de 203mm, qui détruisent le bloc passerelle dès le début de l'engagement, et devient rapidement la proie des flammes.

Le bâtiment australien, qui s'est approché jusqu'à 3 000 m, a tiré 8 salves de 203mm de 3 coups chacune qui ont fait 81 morts à bord de *L'Audacieux*. Les tirs au 138mm des deux destroyers britanniques, qui sont trop longs, tombent sur la ville et font 7 morts.

Vers 17h00 la *Surprise* commence à récupérer les rescapés de l'*Audacieux* et avec l'aide du *Calais* ils vont embarquer 188 hommes dont 71 blessés. Le contre-torpilleur continue de brûler toute la nuit et finit par s'échouer au petit matin au sud de Rufisque. À Rufisque, les *FNFL* rencontrent une forte résistance de la part des troupes à terre. Les troupes du général de Gaulle comptent 3 morts (à bord du *Commandant Duboc*) et 2 blessés.

Un peu avant 18h00, le général de Gaulle, qui apprécie mal la situation et redoute une action de la *Force Y* – les deux croiseurs ont effectivement appareillé mais en raison du brouillard persistant ils passeront à moins de 2 milles des forces du général sans les voir –, ordonne le repli aux forces de débarquement qui commençaient à mettre les chaloupes à l'eau. Dans la nuit de Gaulle décide de retirer ses forces pour éviter un affrontement direct entre Français. Mais l'amiral Cunningham, commandant en chef britannique, reçoit l'ordre de Churchill de poursuivre le combat : « *Puisque nous avons commencé, il faut aller jusqu'au bout, ne reculer devant rien* ». L'amiral intime alors par radio au gouverneur général Boisson de rallier le Général de Gaulle avant 6h00 le 24

Le 24 septembre, dès 3h40, le Gouverneur général répond par message radio depuis le *Richelieu* : « *La France m'a confié Dakar. Je défendrai Dakar jusqu'au bout.* »

À l'aube, la situation météorologique évolue, la brume devient moins dense et la visibilité s'améliore ; elle atteindra presque 20 km en fin de journée. Les événements vont se précipiter.

À 5h00, le sous-marin *Béveziers*, dont l'équipage a travaillé sans relâche pour lui permettre de sortir du bassin de radoub, appareille peint au minium et sur une seule ligne d'arbre pour rallier une position d'attente à 10 milles au sud de Gorée. Peu après le sous-marin *Ajax*, en patrouille depuis la veille, plonge.

À 7h15, un groupe de 3 bombardiers *Skua* attaque le *Richelieu*. Il est repoussé par la DCA des navires.

À 8h00, l'*Ajax* en plongée périscopique aperçoit les 2 cuirassés et 3 croiseurs, mais il est repéré et attaqué à la grenade par le destroyer *Fortune*. Au même moment le *Béveziers* aperçoit la flotte britannique.

À 8h15, un groupe de 6 *Swordfish* attaque la batterie du Cap Manuel, 1 *Swordfish* est abattu.

À 9h00, l'*Ajax*, gravement avarié, est contraint de faire surface et son équipage doit évacuer le navire; il est fait prisonnier mais il n'y a eu aucune victime.

À 9h10, un groupe de 5 *Swordfish* attaque le *Richelieu* sans succès et 3 d'entre eux sont abattus par l'artillerie anti-aérienne du cuirassé et la chasse vichyste.

À partir de 9h30, les cuirassés et les croiseurs lourds ouvrent le feu au 380 et au 203 sur le *Richelieu* et sur les batteries de Gorée et du Cap Manuel. 150 coups sont tirés sans aucun effet, les bâtiments étant maintenus à distance par les 240 des batteries côtières. En même temps le *Richelieu* commence à tirer avec sa seule tourelle de 380mm disponible (la II) qui tombe immédiatement en avarie après éclatement du tube n°7 qui touche également les 2 tubes voisins. Le *Richelieu* continue de tirer au 152 et atteint le *Barham* à deux reprises peu avant 10h00. Il le touchera de nouveau un peu plus tard, sans causer de dégâts importants.

À 10h15, l'*Ajax* coule à 12 miles au sud du Cap Manuel.

À 13h00 l'amiral Landriau ordonne de tendre des écrans de fumée pour masquer le port et les navires qui s'y trouvent. Les Britanniques, qui poursuivent leurs tirs en aveugle, n'atteignent aucun objectif militaire mais touchent deux cargos, le français *Porthos* une nouvelle fois et le suédois *Tacoma*. Ce dernier, chargé de fûts d'huile d'arachide s'embrase instantanément.

Vers 13h30, la *Force M* se replie au nord.

À 15h30, un groupe de 8 appareils, *Swordfish* et *Skua*, attaque de nouveau le *Richelieu* et les croiseurs, mais la DCA des bâtiments fait bonne garde et 2 *Skua* sont abattus. Les deux croiseurs en grand rade sont également attaqués mais parviennent à éviter les torpilles.

Extrait du journal du lieutenant de vaisseau Henri de Pimodan : « Nous voyons à 3 000 m par le travers 6 avions torpilleurs qui lancent trois torpilles sur le Georges-Leygues, lequel tourne en rond à 8 nœuds. Les machines en avant 380 tours est ordonné et en 2 minutes le bâtiment est à 25 nœuds. L'augmentation d'allure est trente fois plus rapide que celle du tableau réglementaire. Les torpilles sont passées à deux mètres sur l'arrière. Une fois encore le bateau est sauvé. »

Entre temps, le remorqueur *Buffle* a reçu l'ordre de remorquer le *Tacoma* hors du port en raison des risques d'explosion. Mais après avoir franchi les passes la remorque casse et les fûts surchauffés commencent à exploser, rendant toute approche impossible. Le cargo part à la dérive et le *Hardi* reçoit l'ordre de le couler au canon, sans y parvenir. Finalement, le cargo, qui s'enfonce, est poussé par le courant et va s'échouer à la pointe nord de l'île de Gorée. Il finit par y couler.

À 20h00 le *Béveziers* rentre à quai.

Dans la nuit, à bord du *Richelieu*, le Commandant Marzin, dont on se souvient qu'il ne dispose que d'un équipage très réduit, a réussi à réarmer la tourelle I de son artillerie principale en faisant procéder au transfert des munitions d'une soute à l'autre, mais il ne lui reste que 24 coups de 380 disponibles. Il hésite en effet à utiliser les gargousses de confection locale qui n'offrent que peu de garantie face au risque d'explosion.

La brume s'est totalement dissipée dans le courant de la nuit et au lever du jour la visibilité atteint 30 km. Et ce **25 septembre** à partir de 4h00 les appareillages et les mises en l'air d'avions de reconnaissance vont se succéder.

À 5h00, le *Béveziers* appareille et une patrouille de 6 *Curtiss* décolle d'Ouakam. Elle abattra un *Swordfish*.

Dès 8h30, le contre-torpilleur le *Hardi* et l'avisos la *Surprise* tendent un épais rideau de fumée pour protéger le *Richelieu*, car les Britanniques peuvent désormais, grâce à l'excellente visibilité, bénéficier pleinement de l'avantage de portée (près de 40 km) des 380 des cuirassés.

À 8h45, l'*Australia* catapulte son hydravion *Walrus* de reconnaissance.

À 9h00, le *Béveziers* arrive à portée de tir des cuirassés et lance 4 torpilles sur le *Barham* et le *Resolution*. Ce dernier est gravement touché par une torpille qui provoque une brèche de 9 x 15 m. Le compartiment machines bâbord est noyé et le navire prend 12° de gîte, ce qui lui interdit l'usage de son artillerie. Le *Béveziers* dérobe et parvient à échapper au *Foresight*, tandis que le *Richelieu* touche par deux fois le croiseur *Australia* au 152.

À 9h15, le *Richelieu* est atteint par un 380 du *Barham*, mais l'obus ricoche sur le pont blindé et les dégâts sont minimes. Il n'y a pas de blessé.

À 9h20, le *Walrus* de réglage du tir des Britanniques est abattu par un *Curtiss*, lequel est abattu à son tour peu après par la chasse anglaise.

À partir de 9h30 la **force britannique se retire** et fait route au sud vers Freetown. Elle sera aperçue vers 10h00 par le sous-marin *Sidi Ferruch* qui, rappelé en renfort de Conakry fait route sur Dakar. Le sous-marin s'apprête à engager le combat mais, repéré par les avions de l'*Ark Royal*, il est contraint de plonger pour dérober.

À 14h00, le *Béveziers*⁴ rentre à Dakar où il reçoit un accueil triomphal. Le sous-marin sera cité à l'ordre de l'armée de mer le 10 octobre 1940.

La bataille est terminée. Le cuirassé *Resolution* sera pris en remorque par le *Barham* à partir du 27 et acheminé vers Bathurst. Il restera indisponible pendant 9 mois.

Le sang a coulé des deux côtés et les pertes en vies humaines s'élèvent à :

- Pour les Britanniques : 36 morts ou blessés.
- Pour les Forces gaullistes : 3 morts et 5 blessés.
- Pour les Forces vichystes : 98 morts (dont 81 sur l'*Audacieux*) et 72 blessés.
- Du côté des civils et des habitants de Dakar : 68 morts et 270 blessés.

Que retenir de cette bataille, opération pour les uns, agression pour les autres ?

Remarquons avant toute chose, de la part du Général comme de celle de ses alliés Anglais, une surprenante accumulation d'erreurs ou, à tout le moins, d'approximations : préparation insuffisante, hésitations, erreurs tant stratégiques que tactiques,... À quoi on peut ajouter l'échec des parlementaires, le nombre de civils tués pour rien ou encore les tensions internes du côté des assaillants, le tout sur un fond d'ambivalence française qui n'en était hélas qu'à ses débuts.

Parmi les nombreux échanges télégraphiques entre Churchill et l'Amiral Cunningham, celui du 25 septembre donne la mesure de la confusion dans laquelle semblent s'être déroulées les opérations. Churchill s'exprime ainsi : « *Nous ne comprenons pas comment un bombardement a pu être conduit pendant plusieurs heures à 10 000 yards sans causer de graves dommages aux navires et aux forts, à moins que la visibilité ne fût si mauvaise qu'elle rendit les objectifs invisibles. Et si la visibilité était si mauvaise, pourquoi n'a-t-il pas été possible de débarquer sur les plages proches de Rufisque ?* »

Les Américains quant à eux, outre le fait que l'antipathie considérable que le Président Roosevelt et le Général avaient l'un pour l'autre fut très exacerbée par l'affaire de Dakar, ont longtemps reproché aux Britanniques leur insuccès. Ils considéraient en effet que Dakar aux mains des forces de l'Axe risquait de servir de base de départ pour une attaque sur les États-Unis, les Caraïbes et l'Amérique du Sud. Alors que tenu par les forces alliées, le port, solidement fortifié et protégé par une flotte conséquente, aurait constitué un point d'appui formidable pour la suite des hostilités en Atlantique sud.

Un des mystères dans cette affaire réside dans la surévaluation faite par de Gaulle, comme par Churchill d'ailleurs, du potentiel de dissidence de l'Afrique noire française où en fait, à l'époque, après l'armistice de juin 1940, la situation était loin de correspondre à leur analyse et en tout cas à leurs souhaits.

Ce premier combat fratricide entre Français a eu un impact considérable en Métropole. Mais si on peut à juste titre hésiter à parler de victoire, d'autant que la marine vichyste a perdu trois bâtiments (*L'Audacieux*, *l'Ajax* et la *Persée*) tandis que les Britanniques, en dépit de dégâts importants subis par plusieurs de leurs unités, n'ont perdu que quelques avions, le succès des forces vichystes est incontestable.

Les Allemands ont reconnu plus tard que si les Anglo-Gaullistes avaient pris Dakar et le contrôle de l'AOF en septembre 1940, ils auraient très probablement rompu l'armistice et envahi la zone Sud pour attaquer l'Afrique du Nord, avec des conséquences difficiles à évaluer mais très certainement néfastes pour les forces alliées et la suite de la guerre. On peut sans doute dire, en définitive, que ce succès de Vichy a été aussi bénéfique à la France qu'à la cause des Alliés. Et lorsqu'en décembre 1942 l'AOF a rallié la France Libre, les Allemands, qui avaient alors d'autres soucis sur d'autres fronts, n'ont rien fait pour s'y opposer formellement...

⁴ Le commandant Lancelot a poursuivi une brillante carrière. En 1943, il commande le contre-torpilleur *Le Terrible*, qui opère en Méditerranée. Il rencontre à Malte l'Amiral Cunningham qui l'accueillera par un mémorable « Good shot ! ».

Quant au général de Gaulle, il constate : « À Londres, une tempête de colères, à Washington, un ouragan de sarcasmes, se déchaînèrent contre moi. Pour la presse américaine et beaucoup de journaux anglais, il fut aussitôt entendu que l'échec de la tentative était imputable à de Gaulle ». Il fait brièvement allusion au fiasco de Dakar dans ses *Mémoires de guerre* (t.I) : « Les jours qui suivirent me furent cruels. J'éprouvais les impressions d'un homme dont un séisme secoue brutalement la maison et qui reçoit sur la tête une pluie de tuiles qui tombent du toit. »

On peut toutefois rester perplexé si l'on considère la confiance faite à Pierre Messmer lors de leur dernière rencontre en 1969 : « Dakar, Messmer, rendez-vous compte si nous avons été seuls : Dakar, sans les Anglais, comme à Douala, comme à Libreville. Nous aurions réussi sans coup férir. Et, à Dakar, c'était d'un seul trait tout l'Empire qui nous suivait dans la guerre. »

C'était oublier un peu vite que, sans le soutien armé des Britanniques, il n'aurait jamais été en mesure de se présenter en force au large d'une capitale de l'AOF qui, de plus à l'époque, lui était tout sauf favorable.

Nous laisserons la conclusion à Sir Winston Churchill dans ses *Mémoires sur la seconde guerre mondiale - L'heure tragique - Mai - Décembre 1940* :

« L'épisode de Dakar mérite d'être étudié de près parce qu'il constitue un exemple parfait non seulement de l'impossibilité de prévoir tous les incidents de la guerre, mais encore de l'interdépendance des forces militaires et politiques et de la difficulté que présentent les opérations combinées, spécialement quand plusieurs alliés y participent ».

Celui qui, *First Sea Lord* à l'époque, avait exigé et programmé l'opération sur le Déroit des Dardanelles en 1915, avec le succès que l'on sait, savait de quoi il parlait !

-0-

Bibliographie

Hervé COUTAU-BEGARIE, Claude HUAN, *Dakar 1940, la bataille fratricide*, Économica 2004
Capitaine DESJARDINS, « Avec de Gaulle devant Dakar, septembre 1940. Carnet de route », *Espoir* n°49, 1984
Général J.A. WATSON, *Échec à Dakar, septembre 1940*, Robert Laffont, 1968
Interview du capitaine de vaisseau Paul Bernard sur Radio Fidélité - Septembre 1990
<<http://bernard.hesnard.free.fr/PaulBernard/Dakar.html>>
Journal du lieutenant de vaisseau Henri de Pimodan, officier à bord du croiseur Georges-Leygues,