

L'AMIRAL ÉMILE LACROIX

(1883-1949)

Christophe Lacroix

P.U.F. | *Guerres mondiales et conflits contemporains*

2004/1 - n° 213

pages 25 à 38

ISSN 0984-2292

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2004-1-page-25.htm>

Pour citer cet article :

Lacroix Christophe, « L'amiral Émile Lacroix » (1883-1949),
Guerres mondiales et conflits contemporains, 2004/1 n° 213, p. 25-38. DOI : 10.3917/gmcc.213.0025

Distribution électronique Cairn.info pour P.U.F..

© P.U.F.. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

L'AMIRAL ÉMILE LACROIX (1883-1949)

Quel parcours plus emblématique du destin tragique de la marine française durant la Seconde Guerre mondiale que celui de l'amiral Lacroix ? Emblématique au point d'avoir vécu comme siens les principaux drames endurés par la plus belle Marine depuis la fin du XVIII^e siècle : avec son navire-amiral, le *Mogador*, blessé à mort à Mers el-Kébir ; la réponse au défi britannique et à la nécessité de protection de l'Empire français face aux prétentions gaullistes avec le commandement en chef à Dakar ; et enfin le sabordage de ses navires à Toulon, le 27 novembre 1942. Emblématique aussi par son parcours à la fois classique, par son adhésion au gouvernement légal de Vichy et à sa politique, par sa conception intransigeante de la discipline, son amitié avec le chef de la Marine et dauphin du maréchal Pétain, l'amiral Darlan, et atypique, du moins dans les idées reçues, par son origine modeste, son caractère très marin, sa passion pour l'aéronavale, son refus de toute compromission avec les clients ou les politiques, son anglophilie, son désir (contenu) de faire appareiller les Forces de Haute Mer à Toulon.

On l'aura compris, une biographie de l'amiral Lacroix est une invitation à dresser une nouvelle évaluation de l'histoire du corps des officiers de Marine, donc de la Marine en général, du conflit qui vit la disparition provisoire de cette dernière. Point de vue d'autant plus fort qu'il se constitue à partir du parangon d'un marin arrivé au sommet de la hiérarchie, au cœur des événements, à la popularité certaine, mais resté méconnu¹. Mais dans cette même logique, pour bien le comprendre, il ne faut pas l'enfermer dans l'amiral de la Seconde Guerre mondiale, « l'amiral Mers el-Kébir – Dakar – Toulon », et se souvenir qu'il n'aurait pas dû devenir marin.

1. Méconnu, comme nous le verrons plus tard, notamment à cause de son refus (exprimé à son entourage maritime et familial) que l'on parle de lui, imputable à une réelle modestie et à une conception désintéressée du devoir. C'est ce qui explique en grande partie l'originalité de ce travail, qui ne s'appuie pas sur des archives privées (qui n'existent plus), mais sur des archives administratives du Service historique de la Marine ou sur la mémoire individuelle (écrite et orale).

Aux origines de l'amiral

Bien que né en Bretagne en 1883, ses origines ne prédisposaient pas Lacroix à embrasser la carrière d'officier de la Royale. Son grand-père, mort avant la naissance de son fils, était cultivateur à Valempoulières, situé dans les moyennes montagnes jurassiennes. Hauteurs qu'a quittées Jean-Pierre Lacroix, le père de l'amiral, pour ne plus y revenir, en s'installant dans les Côtes-du-Nord, après sept années de conscription dans la cavalerie impériale, lorsqu'on lui a proposé un emploi dans la gendarmerie à cheval, à Bégard. C'est dans ce petit village de l'intérieur des terres qu'il rencontre sa femme et installe les Lacroix dans un environnement bretonnant, simple et paysan.

Émile Lacroix, après avoir perdu son père à l'âge de 10 ans, est pris en charge par le mari de sa sœur, Louis Le Razavet, qui lui fait découvrir, à l'occasion de vacances chez un cousin, la mer qui devient sa passion. Au point que le jeune homme profitera désormais de chaque congé pour la rejoindre, effectuant seul à pied les 25 km séparant Bégard de la ferme familiale des Le Razavet. L'adolescent sait tôt sa vocation : être marin.

Ses brillants résultats lui permettent d'envisager la carrière d'officier de Marine. Après avoir fait sa scolarité au lycée public de Saint-Brieuc, il intègre la *Flotte*² de Brest, bien que son directeur ait tenté de lui faire préparer Polytechnique, ce qui lui a valu cette réponse ferme, pour 15 ans : « J'ai décidé d'être marin. Si je ne suis pas capable de devenir officier, j'en saurai toujours assez pour être matelot. »

Après deux années de scolarité, Lacroix intègre, à la 30^e place sur 101, l'École navale, sur le *Borda* (résumé à lui tout seul de la « vieille Marine » qui imprègne encore l'institution de la Royale à cette époque)³. Cette École navale dont l'environnement est encore peu démocratisé et qui se situe entre Fachoda et l'Entente cordiale. Aspects peu anodins au sujet d'un outil de socialisation primaire au pouvoir structurant. Son entrée, permise par la politique méritocratique de la III^e République, consacre une élévation sociale pour le jeune élève officier, « fils de simple gendarme, boursier et républicain »⁴. Ses camarades sont les futurs amiraux Derrien, Moreau, d'Harcourt et Marquis ; ses anciens sont Sablé, Darlan, Muselier, Le Bigot ; ses « fistots » Decoux et Godfroy. On retrouve parmi ceux-ci les principaux acteurs de la Marine du second conflit mondial.

2. Nom de la classe préparatoire à l'École navale.

3. Dossier personnel de l'amiral Lacroix, Service historique de la Marine (SHM), CC7 4^o Moderne 1071 (2).

4. C'est ainsi que l'amiral Lacroix décrivait le jeune homme qu'il était, confronté à la morgue aristocratique d'une minorité. Une anecdote de l'amiral Decoux met dans la bouche du commandant, souhaitant mettre en avant auprès du ministre radical Pelletan un élève d'origine modeste auquel il s'intéresse « tout spécialement », l'expression de fils de « simple gendarme » ; v.-a. E. Decoux, *Adieu, Marine*, Paris, Plon, 1957, p. 21.

Abréviations des grades : v.-a., vice-amiral ; v.-a. e., vice-amiral d'escadre ; c.-a., contre-amiral ; c. v., capitaine de vaisseau ; c. f., capitaine de frégate.

Plus particulièrement, Émile Lacroix va se lier d'amitié avec un certain nombre d'entre eux, dont François Darlan, qu'il invite chez lui à Bégard. Ces amis vont constituer le premier groupe dont s'entourera le futur amiral de la Flotte, ce que l'on appellera plus tard les Amis de Darlan, à la différence qu'ils ne lui devront pas leur carrière et qu'ils ne seront véritablement que sur le tard un relais du système Darlan.

Du point de vue scolaire, l'École navale confirme les efforts d'Émile Lacroix. Il arrive rapidement à la 4^e place et échoue au pied du podium, 5^e, à cause d'un séjour d'un mois à l'hôpital. Il est durant les deux années premier en anglais. L'École d'application se passe beaucoup moins bien. Il y est sévèrement noté par son commandant, le c. v. Berryer, qui juge son intelligence « plus théorique que pratique » (ce que sa carrière démentira). Ce qui le fait chuter dans le classement et l'empêche d'être affecté, avec les meilleurs ou les mieux aidés, en Extrême-Orient. L'aspirant Lacroix embarque, en 1903, dans l'océan Indien, jusqu'en 1907, puis en Méditerranée. Il retrouve la Bretagne en 1909, comme second d'un torpilleur. En 1911, il passe une année de croisière le long des côtes américaines avec le vieux croiseur d'*Estrées*, affectation très maritime. Durant toute cette période où un officier prépare son premier commandement, l'enseigne de vaisseau ne fait, curieusement, pas de spécialité. Ce qui lui permettra d'avoir une carrière plus ouverte que l'ordinaire des officiers.

En 1912, la campagne du Maroc lui offre la première occasion de se distinguer. Sur le croiseur *Friant*, puis sur le *Du Chayla*, il est ensuite détaché au port de Méhédiya, qui joue un rôle important dans le ravitaillement de Fez par la rivière du Sébou. Enfin, il est envoyé sur le croiseur *Cassard*, navire du commandant de la Division navale du Maroc, le c. v. Simon. En juillet 1913, il prend Forti, au nord d'Agadir. Cette action lui vaut la Légion d'honneur et la promotion au grade de lieutenant de vaisseau. Remarqué par Simon, il devient son adjoint de division, l'équivalent, pour une division, de chef d'état-major. En janvier 1914, il reçoit des félicitations du ministre pour son travail sur la prévision de la houle au Maroc et pour son étude sur les ports du même pays.

En 1915, il obtient son premier commandement, une escadrille de chalutiers de l'Océan, qu'il est aussi chargé de mettre en état afin de les rendre aptes à la lutte anti-sous-marine dans la Manche. En 1916, il prend le commandement de la *Somme*, un chalutier, dans les Patrouilles de la Méditerranée orientale. Lacroix se distingue au point de recevoir cette note flatteuse du commandant des Patrouilles Fatou : « Malgré la concurrence de nombreux et excellents collègues, il s'est mis tout à fait en vedette dans la division des patrouilles, par son entrain et son mordant. Cet officier n'est heureux que quand *il agit*⁵ et ses chefs partagent ce sentiment de satisfaction, car ils savent qu'il n'est pas une mission, pas une action de guerre qui puisse être mise entre de meilleures mains que les siennes. » En 1917, il est nommé adjoint à la base de Patrouilles de Patras

5. Souligné par le c.-a. Fatou.

et de Corinthe, avant de gagner au même poste la base de Corfou (base très importante, car point de ravitaillement des navires assurant le blocus de l'Autriche en Adriatique et point de passage de toutes les troupes rejoignant le front oriental). Ces fonctions lui valent cinq témoignages de satisfaction.

En novembre 1918, à Bougie, en Algérie, un ami du *Borda* lui fait rencontrer sa future femme, Blanche Chichillianne, divorcée. Ils se marient en août de l'année suivante et Pierre (prénomé ainsi comme tous les aînés Lacroix) naît en mars 1920 à Toulon.

En mai 1919, il est nommé capitaine de corvette et commandant de l'avisos *Toul*. Peu de temps après les mutineries, il est envoyé en Crimée, où il doit notamment participer à l'évacuation des troupes blanches, ce qui lui vaut des félicitations du ministre. En février 1921, il engage près d'Anapa, « faisant preuve de belles qualités militaires et de décision et de vigueur » dit la citation, le combat avec un bâtiment bolchevique qui l'avait attaqué inopinément. Il méritera durant cette campagne quatre citations.

Après le combat d'Anapa, le *Toul* est en gardiennage et Lacroix est désigné pour prendre le commandement de l'avisos *Du Couëdic*. Mais il ne reste pas longtemps sur ce navire, lui aussi en carénage, et part à Cherbourg prendre le commandement du torpilleur *Chastang*. À ce poste, il s'occupe de la remise en état des torpilleurs livrés par l'Allemagne.

Mais la Marine subit une grave crise après la guerre. De nombreux officiers doivent rester à terre, faute de pouvoir servir en mer. De bonnes appréciations lui permettent d'embarquer, mais il doit demander, pour continuer, à être maintenu comme commandant en second seulement sur le même *Chastang*. Cette attitude lui vaut d'être bien vu du commandant de la 2^e flottille de torpilleurs, qui en fait son adjoint, sur le *Mécanicien Principal Lestin*. Après un commandement en mer ininterrompu depuis la fin de la guerre, le capitaine de frégate Lacroix, depuis juin 1923, est obligé de travailler à la recherche d'une affectation intéressante à terre. La vacance du poste de sous-directeur du port de Brest l'amène à intervenir auprès du directeur Bréart de Boisanger, Breton franc à la brillante carrière de marin, à la Noël⁶. Cet exemple traduit la crise traversée par le métier d'officier de Marine au début des années 1920, lorsque la Marine doit accepter de se sacrifier au profit de l'Armée et de l'arme nouvelle de l'Air, prioritaires.

L'aéronavale

Mais pour Lacroix cette période est davantage marquée par la perte de son second fils, Jacques, né le jour de Noël 1921 et mort le jour de Noël suivant. L'homme, sensible, n'arrive pas à s'en remettre (jusqu'à appeler sa fille Jacqueline et ne pas oublier Jacques dans son testament)⁷. Si les notes

6. Dossier personnel Lacroix, *op. cit.*

7. Testament amiral Lacroix, archives privées.

ne font pas apparaître une baisse de la qualité de son service (il reçoit en décembre 1923 un nouveau témoignage de satisfaction pour le concours d'honneur des torpilleurs), la famille Lacroix a suffisamment ressenti cette épreuve pour prêter à Darlan une tentative de remotivation, grâce à un nouveau centre d'intérêt : l'aéronavale⁸.

Si l'on ne peut exactement expliquer l'origine de ce qui va constituer une de ses grandes passions et occuper le quart de sa carrière, en 1924, il s'intéresse aux essais effectués au sein du port de Brest. Le 1^{er} décembre de la même année, il prend le commandement de l'Aéronautique maritime du 2^e arrondissement (celui de Brest) et devient membre de la Commission d'études pratiques de l'aéronautique. En 1925, il crée, en prenant le premier commandement, l'École supérieure de la navigation aérienne. Le c. f. Lacroix reçoit pour cela deux lettres de félicitations du ministre. Enfin, en 1926, il est nommé commandant de l'aviation maritime de la 4^e région, à la base aéronavale de Karouba (Bizerte).

En 1928, souhaitant reprendre la mer, après avoir perdu l'habitude du commandement durant toutes ces années où il s'est occupé de l'aéronavale, il demande à être mis sur la liste des officiers désireux de servir en mer. Il est nommé commandant en second du nouveau croiseur lourd *Duquesne*. Promu en janvier 1930 capitaine de vaisseau, il devient auditeur au Centre des hautes études navales (CHEN), réservé aux officiers destinés à occuper les hautes fonctions de commandement. Le vice-amiral Bréart de Boisanger, commandant du CHEN depuis peu, qui avait demandé en 1925 que le c. f. Lacroix y entre, n'y est probablement pas étranger. Appréciant Lacroix, il le classe premier de sa promotion pour un commandement. Ainsi, en juillet 1930, celui-ci prend le commandement du récent et beau croiseur de 10 000 t *Suffren*, dans la 1^{re} Division de croiseurs du contre-amiral Descotte-Genon. Il récupère, avec les deux autres croiseurs de la division, les élèves de l'école d'application, perdue en mer. Si pour le « pacha » le pouvoir de former l'avenir de la Marine constitue une joie réelle, l'expérience est un échec, à cause de la mauvaise volonté des officiers du bord de s'en occuper, en plus du service habituel⁹. En juin 1931, le c.-a. Darlan succède à Descotte-Genon. En octobre, le *Suffren* fait partie de la représentation de la France lors des cérémonies du cent cinquantième de la bataille de Yorktown, aux États-Unis. Il reçoit à son bord le maréchal Pétain, représentant la France, pour la traversée de l'Atlantique. Cet embarquement laissera d'ailleurs un goût amer à la Marine, Pétain ayant tenu, en bon terrien, des propos désagréables sur un bâtiment incapable d'être constamment prêt à se battre, suite à une avarie qui l'avait immobilisé. Cependant, le c. v. Lacroix n'en gardera pas un

8. Cf. partie consacrée au choix de l'aéronavale : Christophe Lacroix, *L'amiral Lacroix, exemple de l'officier de Marine*, mémoire de maîtrise à l'université de Paris I, sous la direction du P^f Robert Frank, 2002, p. 74-78.

9. V. A. Philippon, *Le métier de la mer*, Paris, France-Empire, 1971, p. 30-31 ; C. A. Auphan, *L'honneur de servir*, Paris, France-Empire, 1978, p. 142-144.

mauvais souvenir, au point, plus tard, de faire trôner dans son salon la photographie, autographiée à l'occasion, du vainqueur de Verdun. Cet intermède maritime lui permet d'être absent de l'aéronavale pendant la période la plus vive de l'affrontement avec le ministère de l'Air. Il ne sera donc jamais vraiment inquiété par la menace d'un transfert des personnels entre les ministères.

En juin 1932, il prend le commandement du porte-avions *Béarn*. Il retrouve l'aéronavale, mais en tant que commandant d'un navire cette fois-ci. Son service, prévu pour durer une année, est prolongé suite à une demande du v.-a. Dubois, commandant la 1^{re} Escadre, au chef d'état-major général Durand-Viel, car le *Béarn* a bien progressé sous sa direction et Lacroix a « son bateau et ses marins bien en main »¹⁰. En 1934, il quitte le porte-aéronefs pour la base aéronavale de Berre, le temps d'un été. En septembre, il est à la tête de l'aviation de la 3^e Région maritime, la plus importante, celle de Toulon. Promu, le 20 mai, contre-amiral, il est nommé quelques jours plus tard par Durand-Viel à ce qui sera le sommet de sa carrière dans l'aéronavale, la direction du service aéronautique à l'état-major.

L'aéronavale, contrairement à une idée reçue, commence à être prise en considération. Lacroix succède et précède des éléments brillants de la Marine, Godfroy et Michelier, très proches des chefs d'état-major général Durand-Viel et Darlan, témoignant de leur part d'une prise de conscience plus précoce qu'on a voulu le dire. Le problème est d'ordres budgétaire, politique, industriel et stratégique. La Marine doit, dans la perspective du conflit à venir, s'orienter vers une guerre de liaison (méditerranéenne pour la France), nécessitant la construction prioritaire de navires de ligne. La crainte de voir certains projets confisqués par l'armée de l'Air l'incite à ne pas trop s'engager en avant, d'autant qu'elle n'arrive pas toujours à des résultats concluants dans sa production (à cause notamment des grèves du Front populaire, de l'échantillonnage)¹¹. Les deux années de Lacroix (favorisées par une conjoncture permettant des moyens supplémentaires et une menace de l'Air qui commence à se dissiper) entament la recherche d'une nouvelle cohérence stratégique de l'arme aéronautique, avec des armes de projection offensives (les hydravions torpilleurs lourds et les projets de porte-avions), avec l'abandon progressif du dogme de l'hydravion (avec les *Dewoitine*) et la prise en compte de la Défense contre avions à tir rapide (les 20 mm auront cependant besoin d'être complétés par du 37 mm). La rédaction d'un règlement de bord spécifique marque également un souci de rationalisation. Il restera toutefois de nombreuses imperfections au début de la guerre.

Lacroix est donc, pendant ces quinze ans, présent à tous les postes de l'aéronautique maritime. Si on ne peut exactement le qualifier de pion-

10. Fonds privé amiral Durand-Viel, SHM, 120 GG², lettre de l'amiral Dubois du 5 juin 1933, p. 226.

11. Huan et Coutau-Bégarie, *op. cit.*, p. 142-143.

nier, au sens où il s'est engagé dans l'aéronavale lorsque celle-ci existait déjà en tant qu'organisation, il est un des artisans les plus importants de l'élaboration de l'outil aéronaval français. Appartenance appuyée par des ailes d'observateur d'aviation, portées sur l'uniforme, fièrement affichées.

La 2^e Escadre légère, la guerre et Mers el-Kébir

Après son refus d'une promotion à l'état-major, Darlan, chef d'état-major général depuis janvier 1937, lui donne le commandement de la 2^e Escadre légère (EL), constituée de contre-torpilleurs qui sont parmi les meilleurs du monde. Son navire amiral est le beau *Mogador*¹². Il est basé à Brest, avec l'escadre de l'Atlantique, sous les ordres de l'amiral Gensoul.

À ce poste, il doit d'abord assurer à la tête de cette escadre, fierté de la Marine, un travail de représentation sur les côtes bretonnes, mais aussi sur les côtes ibériques. Il en profite pour observer le mouvement des navires allemands dans les ports espagnols. Lors de la déclaration de guerre, la 2^e EL escorte les convois dans l'Atlantique et est endivisionnée avec les Anglais. Le c.-a. Lacroix participe notamment à la poursuite du *Graf Spee*, prenant un temps la tête d'un groupe franco-britannique. Avec la mise en application de la nouvelle répartition des forces navales alliées, la Force de Raid, constituée après la recomposition de l'escadre de l'Atlantique, gagne la Méditerranée et mouille dans le port de Mers el-Kébir, à partir du 28 avril.

La guerre ne s'arrête pas avec la demande d'armistice du 17 juin. La 2^e Escadre légère effectue des sorties, cherchant vainement une flotte italienne. À partir du 25 juin, les navires sont immobilisés, attendant la démobilisation des réservistes. L'Amirauté a donné des consignes pour le sabordage des navires, en cas de tentative d'une puissance étrangère de s'en emparer. Les relations franco-britanniques se sont dégradées et la visite à l'amiral Gensoul de l'amiral anglais North, dans le but d'obtenir un ralliement à la *Royal Navy*, accentue l'inquiétude. Nombreux sont ceux qui, comme Lacroix, croient en la possibilité d'une attaque¹³.

Les sentiments du contre-amiral Lacroix, à ce moment, nous sont connus grâce à un déjeuner pris à bord du *Mogador*, le 1^{er} juillet, par son neveu Émile Le Razavet. La conversation porte sur l'état moral des marins de Mers el-Kébir et Lacroix regrette de ne pas avoir, à cause des conditions d'armistice, de grand-garde au large ou de surveillance

12. Beau, du moins dans sa conception. En pratique, par faute d'avoir voulu insérer trop d'innovations en même temps, le *Mogador* n'a jamais pu atteindre son rendement théorique et a souvent dû être caréné pour réparations ; cf. Jean Lassaque, *Les contre-torpilleurs de 2 880 tonnes type Mogador (1936-1945)*, Marines éditions, 1996.

13. Contrairement à ce qu'écrit Gensoul dans son rapport, en plus de la visite de North, les survols de la base par des avions britanniques les 28 juin et 1^{er} juillet (pour contrôler la disposition des navires), pour les éléments dont on est sûr, suffisaient à l'installation d'une certaine méfiance. Rapport de l'amiral Gensoul, SHM, série TTO 1.

aérienne. Il ajoute que sa seule source d'information est le centre naval de Nemours¹⁴. Il est obsédé par l'exemple d'Aboukir, évoqué à nombreuses reprises, et craint d'être « coincé » dans le port, sans pouvoir réagir¹⁵. Et ce n'est pas l'attitude de « cet amiral [Gensoul] coincé dans son *Dunkerque* », avec lequel il n'a eu aucun contact depuis plus de trois jours, qui le rassure¹⁶.

Mais il est surpris quand il reçoit, le 3 juillet à 7 h 30 GMT, l'ordre de prendre les dispositions de combat. Il semble qu'il ait alors donné la consigne de préparer l'appareillage des contre-torpilleurs (qui est l'étape suivante et qui implique de pousser les feux), une heure en avance¹⁷. À 9 h 30, il participe à la réunion des amiraux autour de Gensoul et déclare : « Ces gens-là [les Anglais] considèrent tout ce qui flotte comme un ennemi en puissance... ; ils vont nous couler ! »¹⁸ Vers 15 h 30, il croit que la pose de mines à l'entrée du port d'Oran, par des hydravions, est une attaque à la torpille. Si celle-ci est infirmée, le mouvement ne peut que le renforcer dans son idée¹⁹. À 16 h 18, le *Mogador* intercepte le dernier ultimatum britannique : « Si une des propositions n'est pas acceptée pour 16 h 30, il faut que je coule vos bâtiments. » À 16 h 28, les contre-torpilleurs reçoivent la consigne « appareillez tous immédiatement », qu'ils commencent à exécuter. Le *Volta* retransmet aussitôt le message du commandant en chef : « Prenez poste de mouillage prévu. » Lacroix répercute l'ordre, avant de l'annuler, « jugeant préférable de ne pas les faire mouiller [jeter l'ancre] ». Il veut pouvoir sortir le plus rapidement possible. À 16 h 56, les premiers obus tombent sur la rade. Le *Mogador*, à toute allure, montre la voie, mais il est obligé de s'arrêter pour éviter un remorqueur, qui dégage les filets de la porte. Un obus anglais de 380 tombe sur les grenades anti-sous-marines et volatilise le quart arrière du navire. L'amiral Lacroix, qui avait été renversé, légèrement ensanglanté par la déflagration, se lève et fait signe aux autres contre-torpilleurs, des mains, de continuer sans lui. Désormais, il va s'occuper de sauvegarder le navire et d'apporter les premiers secours.

Huit jours plus tard, il revoit son neveu à Alger, avant de gagner Toulon. Il évoque les Anglais seulement pour dire qu'il avait des amis en face et regrette d'avoir perdu, avec sa cabine, sa collection de Shakespeare !

14. Nemours était un centre d'espionnage secret situé à la frontière marocaine, donc près du détroit de Gibraltar et de la base éponyme.

15. Lettre d'É. Le Razavet à l'auteur, le 11 juillet 2001.

16. Entretien de l'auteur avec Michel Béguin, le 13 mars 2002. Émile Le Razavet avait dit, il y a de nombreuses années, cet élément, oublié au moment de la correspondance avec l'auteur, à Michel Béguin.

17. Pour les questions posées par l'attitude de Lacroix à Mers el-Kébir, se référer à C. Lacroix, *op. cit.*, p. 105-109.

18. Commandant Vulliez, *Mers el-Kébir*, Paris, France-Empire, 1975, p. 137-138.

19. Rapport de l'amiral Lacroix à l'amiral Gensoul, le 31 juillet 1940, SHM, série TTO 1. L'action de Lacroix pendant cette journée est, sauf mention contraire, issue de ce rapport.

Le commandement de l'Escadre de l'Armistice

Mais la carrière de l'amiral Lacroix va prendre un tournant historique après Mers el-Kébir, plus précisément le 10 juillet 1940, lorsqu'il est nommé chef de la 3^e Escadre, avec autorité tactique sur la 4^e escadre et la 2^e Escadre légère, sous les ordres théoriques de l'amiral Gensoul²⁰. Promu vice-amiral, le 29 juillet, il est confirmé à son poste le 10 août, au moment du départ de son ancien chef. Derrière cette fonction apparaît en fait un commandement unique (au statut provisoire, à cause des négociations avec la Commission d'armistice et de l'incertitude sur l'avenir de la flotte), sous les ordres directs et indirects de Lacroix, de toutes les forces navales opérationnelles de métropole et d'Afrique (une partie importante est indisponible, soit à cause du blocus britannique, soit à cause de dommages), qui auraient dû constituer l'escadre de la Flotte de l'armistice. Ce commandement ne prendra forme qu'avec la constitution, le 24 septembre, des Forces de Haute Mer²¹.

Cette fonction récompense des qualités de commandement opérationnel. L'amiral Lacroix est un chef de guerre, à l'image et à la popularité fortes (consacrées par les surnoms « Mimile » et « Lagadec »²²) et nécessaires dans une période qui a besoin de personnalités capables de susciter l'adhésion. Elle est aussi opportuniste, à cause des relations amicales entre Darlan et Lacroix et de l'absence, pour causes diverses, de nombreux cadres qui auraient pu prétendre à cette affectation.

Dakar

Le hasard des événements va encore rattraper le v.-a. Lacroix et l'obliger à s'affronter à nouveau avec les Alliés d'hier. Le 21 septembre, il est nommé dans l'urgence à la tête de la Force Y, qui était commandée par le c.-a. Bourragué. Celui-ci, sous la contrainte d'un affrontement en situation d'infériorité avec les Britanniques, a dû renoncer au projet de reconquérir les colonies passées à la dissidence et revenir à Dakar. L'amiral de la Flotte a pris, sur l'instant, ce geste pour un acte de faiblesse et l'a démis de ses fonctions, au profit de son supérieur hiérarchique, dont l'assurance d'un esprit ferme et dévoué au service du gouvernement fran-

20. Pour le commandement intérimaire de juillet, lire les télégrammes 3577, 3590 et 3591 du 10 juillet 1940 de l'Amirauté, SHM, série TTE 87-88 Grands Commandements, Flotte de l'Atlantique. À compléter par la série TTF 82 Divisions navales, 3^e escadre ; pour le commandement confirmé du 10 août, voir l'organisation définie par les Instructions générales 1496 FMF 3 (sur le commandement des forces maritimes) et 1497 FMF 3 (sur l'organisation des forces navales) dans ce même carton ; pour l'autorité tactique sur la 4^e escadre en juillet, consulter la série TTF 82 4^e escadre SHM.

21. *Ibid.*, série TTE 112, télégramme FMF 3 2024.

22. L'amiral Lacroix était appelé, affectueusement, « Mimile » par les matelots, car il leur prêtait une véritable attention, due sans doute à son origine semblable. « Lagadec », qui veut dire en breton « grand œil », employé surtout par les officiers, venait d'un de ses tics de langage : « mon œil ! », le geste joignant la parole.

çais, l'autorité charismatique, maritime et guerrière sont autant de garanties pour la réussite d'une mission de guerre et de maintien du territoire au sein de l'Empire.

Quand l'amiral Lacroix arrive à l'aéroport de Ouakam, il s'informe de la situation auprès du contre-amiral Landriau, commandant de Marine Dakar. Il rend compte à l'Amirauté de ses impressions :

« De l'ultimatum anglais [adressé à Bourragué lorsqu'il essayait de regagner la base] se dégage notion que toute force réunie à Dakar gêne Britanniques. Stop. Logiquement cela doit conduire soit à blocus soit à attaque Dakar. Pour le moment attaque paraît aléatoire. Stop. Par contre blocus possible et conduit à étouffement complet AOF. Stop. Ce blocus ne peut être qu'accélééré par acte hostile ou attitude déloyale de notre part. *Quarto*. J'estime, étant donné nos moyens, que seule solution est, sur le plan gouvernemental, établir avec les Britanniques un accord au moins tacite permettant passage transports prévus en personnel et ravitaillement question vitale pour nous, et tout faire pour éviter hostilités ouvertes entre France et Angleterre. »²³

On voit bien que, si le diagnostic est visiblement erroné, on est loin du bouffeur de *youms*²⁴ que des historiens britanniques ont voulu décrire en parlant de lui²⁵. On peut aussi noter l'accord parfait avec la politique de *modus vivendi* recherchée par le gouvernement avec la « Perfide Albion ».

Au niveau opérationnel, le premier souci du commandant en chef des forces navales et, compte tenu du rôle de la Marine, du responsable de la défense de la base, est de rendre ses navires manœuvrables, pour éviter le piège de Mers el-Kébir, en les faisant mouiller dans la baie de Rufisque, qui deviendra le « ratodrome », lorsque les croiseurs seront encadrés des heures durant dans cet espace réduit. Incapables d'atteindre les bâtiments de la Force Y, qui empêchent tout débarquement, et touchés par le tir des batteries côtières, les navires britanniques sont obligés de se retirer. Dakar est la dernière grande bataille navale française et une victoire à l'importance stratégique, car elle permet au gouvernement français d'assurer son influence sur l'AOF. face aux visées gaullistes et d'être en meilleure posture dans les négociations avec l'Allemagne.

Mais chaque médaille a son revers. L'Amirauté, envisageant au moment de la bataille d'employer les forces navales disponibles à Toulon contre les Anglais, a rappelé en activité l'amiral de Laborde (qui intégrait

23. Mordal, *La bataille de Dakar*, Ozanne, 1956, p. 161.

24. Anglais en argot *baille*.

25. Le général Watson, qui était de l'expédition franco-britannique dit que « l'amiral Lacroix arriva à Dakar par avion pour prendre le commandement et qu'il était particulièrement "monté" contre les Anglais, ayant perdu un neveu à Mers el-Kébir [le c. v. Pierre Lacroix était encore bien vivant à Dakar en septembre 1940 !] » (J. A. Watson, *Échec à Dakar*, Paris, Robert Laffont, 1968, p. 220). L'historien Arthur Marder, lui, a sa façon de traduire : « Une source française décrit Lacroix comme un personnage ordurier "vieux loup de mer hirsute, qui paraissait taillé au couteau. Il avait la réputation d'être un Amoureux de la guerre [War lover]" » (A. Marder, *Operation Menace, The Dakar Expedition and the Dudley North Affair*, Londres, Oxford University Press, 1976, p. 108). Le terme de *warrior* aurait été tout à fait juste.

la réserve) et donné à celui-ci l'autorité qui était celle de Lacroix, constituée organiquement en Forces de Haute Mer. Il est impossible de renvoyer Laborde dans ses foyers immédiatement. Le v.-a. Lacroix doit rester à Dakar.

Toulon et le sabordage

Le 25 mars 1941, il est promu vice-amiral d'escadre, commandant la 1^{re} Escadre de croiseurs à Toulon, sur l'*Algérie*, sous les ordres de l'amiral de Laborde. On peut s'étonner du maintien de celui-ci, aux dépens d'un chef populaire, aux qualités maritimes certaines et ami, lui, du chef de gouvernement Darlan. Mais ce dernier doit composer avec les Allemands, leur donner le maximum de garanties pour obtenir des avantages, et de ce point de vue-là Laborde est bien mieux placé que Lacroix, qui ne dispose pas de relais dans les milieux de décision²⁶. De plus, le commandant des Forces de Haute Mer l'a assuré de sa fidélité²⁷. Rien n'impose donc son départ. Au contraire, Darlan veut mettre à profit ce délai pour installer aux commandes de la flotte une nouvelle génération, toute dévouée à sa personne, avec les amiraux Gouton et Bléhaut, pour l'automne 1942, juste avant un changement de situation qu'il entrevoit pour le printemps 1943. L'amiral Lacroix, qui arrive près de la limite d'âge, est sacrifié. Le destin a décidé qu'il devrait vivre sa plus grande souffrance, couler ses navires.

Le débarquement allié en Afrique du Nord a pour première conséquence à Toulon de repousser la cérémonie de passation de commandement, qui devait avoir lieu le 13 novembre. Le commandant de la 1^{re} Escadre de croiseurs, qui aurait dû céder sa place au c.-a. Bléhaut, vit difficilement ces jours de novembre si particuliers, où il est difficile de savoir où est son devoir. Beaucoup veulent aller au devant des Anglo-Américains pour venger leurs camarades morts à Casablanca. D'autres, probablement la majorité (mais les sentiments étaient mélangés), souhaitent un renversement d'alliances, sans autant définir une attitude politique précise, faisant confiance pour cela au Maréchal. Le désarroi prime. L'atmosphère devient difficile au sein des Forces de Haute Mer. Pour la première fois depuis les mutineries de la mer Noire, des manifestations ont lieu sur les bâtiments pour demander un appareillage, même sur l'*Algérie* de Lacroix, dont la personnalité imposait pourtant. Depuis la réponse négative de l'amiral de Laborde à l'appel de l'amiral Darlan de le rejoindre à Alger, les marins savent qu'ils sont dans l'impasse, coincés entre les Allemands et l'impossibilité de rejoindre les Alliés, tant qu'une solution politique n'aura pas assuré le renversement d'alliance et évité

26. L'amiral de Laborde ira même, le 7 novembre 1942, jusqu'à des discussions pour tenter de monter une expédition au Tchad, avec des armes et des uniformes allemands, qu'il aurait dirigée pour reprendre les territoires perdus. Il avait donc noué des relations très proches avec les autorités occupantes. Cf. Huan et Coutau-Bégarie, *op. cit.*, p. 569.

27. Cdt. Vulliez, *Les 20 derniers jours de la Flotte*, Presses de la Cité, 1963, p. 37-38.

ainsi un deuxième Mers el-Kébir²⁸. Mais c'est le « Comte Jean » (de Laborde) qui tient les cartes en main.

Laborde, avec lequel Lacroix a de mauvaises relations²⁹. Outre leurs éducations différentes, qui se retrouvent dans leurs façons de traiter les subordonnés, les « humbles », leur lecture politique des événements n'est pas la même. Le v.-a. e. Lacroix veut, sinon rejoindre Darlan (ce qui est cependant probable, mais non prouvé), du moins appareiller. L'amiral Darrieus (qui servait alors dans les Forces de Haute Mer) raconte ce souvenir d'enseigne : « Les jeunes officiers et les jeunes marins voudraient partir, certains le confient. Mais à mesure que l'on grimpe dans la hiérarchie l'ardeur combative diminue. Il y a des exceptions et je vois encore la tête de l'amiral Lacroix, furieux de rester. »³⁰ Ce témoignage est confirmé par ceux d'autres officiers de la flotte de Toulon, sans même compter l'impression qu'il a laissée dans sa famille³¹. Le commandant de la 1^{re} Escadre n'est pas cependant allé au-delà, jusqu'au conflit public avec l'amiral de Laborde. Son sens de la discipline, son respect du supérieur, qui l'a toujours obligé à ne pas mettre en doute ses décisions (ce qui l'amènera à ne pas participer à l'opprobre jeté sur Gensoul), sa volonté de ne pas laisser les divisions s'installer au sein de la Marine empêchaient un tel acte d'insubordination, assimilable à une mutinerie. La réalité des moyens était aussi un obstacle, même s'il était le seul à pouvoir le faire, par son élévation hiérarchique, son autorité, sa popularité³². Si l'on dépasse les difficultés d'appareillage à proximité des Allemands (mais la menace n'était encore pas trop sérieuse au 13 novembre), la « vigilance » britannique qui aurait pu amener une bataille en pleine mer, à cause de la présence du vainqueur de Dakar à la tête des navires ayant appareillé, il n'est pas sûr qu'une tentative ait pu réussir, car le second de la Flotte aurait pu ne pas être suivi par tous ses marins (et la marche d'un navire ne tolère aucune défaillance) et le commandant des Forces de Haute Mer, ayant pris des dispositions pour se protéger d'une tentative de s'emparer de lui, n'aurait pas hésité à prendre des mesures préventives s'il n'avait pas eu confiance en son subordonné. Quelles que soient les tentatives de ré-écrire l'histoire, la tragédie était écrite pour Lacroix et la Flotte.

Le 27 novembre 1942, à 5 heures, le v.-a. e. Lacroix est réveillé par le commandant adjoint de l'Algérie, le c. f. Bergot³³. Il interprète d'abord

28. Les Forces de Haute Mer étaient en effet attendues par une flotte anglaise et des sous-marins allemands.

29. Cf. partie consacrée aux rapports entre les amiraux de Laborde et Lacroix, (C. Lacroix, *op. cit.*, p. 109-116).

30. A. Henri Darrieus et c. v. Jean Quéguiner, *Historique de la Marine française (1922-1942)*, L'Ancre de Marine, 1996, p. 368.

31. Lettres du c. v. Vaury à l'auteur, les 21 octobre et 10 novembre 2001, archives privées. Entretiens avec Alex Wassilieff, le 19 octobre 2001, et le cdt. Gaydon, le 28 octobre 2001.

32. Le v.-a. Marquis, préfet maritime, n'avait d'autorité que sur les bâtiments de protection du port, de faible valeur, et sur les navires en gardiennage d'armistice jusqu'à 20 milles des côtes. Au-delà elle appartenait aux FHM.

33. Rapport de l'amiral Lacroix sur le Sabordage, SHM, TTD 273. On peut noter l'abandon dans ce document administratif de son habituel silence. Signe d'émotion.

l'ordre de prendre les dispositions finales lors du sabordage, accompagnées de l'allumage des feux, comme une consigne d'appareillage, qui contredit le premier élément. Il demande une confirmation écrite et donne ensuite la consigne d'évacuer les croiseurs. Un officier allemand se présente à l'échelle de coupée. Le commandant Malgouzou doit le retarder afin d'achever le sabordage du navire, pendant que l'amiral Lacroix détruit lui-même le système radar installé clandestinement³⁴. Il les rejoint, après avoir ostensiblement salué une dernière fois les couleurs, et tente lui aussi de gagner du temps. Lacroix est fait prisonnier et emmené. Daniel Jeanleboeuf, du *Strasbourg*, raconte :

« J'ai vu passer la voiture bien encadrée de l'amiral Émile Lacroix. Il faisait froid, un officier allemand a voulu lui mettre une couverture sur les épaules. Il l'a rejetée d'un geste brusque. Lorsque le véhicule roula le long des quais, on entendit : "Garde-à-vous ! L'amiral !" Et plusieurs marins criaient : "Vive Mimile !" en agitant leur bonnet. Mais d'autres pleuraient. »³⁵

Il est retenu deux jours avec certains amiraux et commandants de vaisseaux. Passé dans la 2^e section, il se retire avec sa famille à Paris et quitte la Marine sur le sabordage de ses navires. Il doit tenter de démarrer une nouvelle vie, loin de ce qui a été toute sa vie³⁶.

Le marin devient éléphant³⁷, ou l'exil au milieu de la société

Émile Lacroix tente d'abord de diriger une entreprise de renflouement de bateaux. Mais la découverte de malversations lui fait demander un audit et démissionner. Cette affaire ne fait rien pour relever à ses yeux l'image qu'il se fait du monde civil. Cela dans une ambiance de fin de régime, de la découverte de la politique répressive visible (les milieux maritimes de Dakar et de Toulon étaient préservés) et de la dérive milicienne du gouvernement. Malheureusement, de cette confrontation avec une réalité politique, il n'est resté aucune trace, Lacroix ayant toujours gardé une grande réserve vis-à-vis des affaires politiques, correspondant trop peu aux principes simples qui ont dicté sa vie. S'il a adhéré sans réserve à la Révolution nationale, qui répondait à sa conception traditionnelle de la société, son jugement est aussi celui du fils de la III^e République, radical devenu conservateur, soucieux d'égalité. C'est dans ce sens qu'il condamne la franc-maçonnerie, symbole pour lui du copinage méprisant la valeur, et ressent un déséquilibre de la représentation juive aux postes de responsabilité par rapport au poids démographique de la population israélite. Cet abord républicain nous oblige à ne pas avoir cette

34. Lettre d'É. Le Razavet à l'auteur, le 27 juin 2001, archives privées.

35. Antier, *op. cit.*, p. 233.

36. Il refusera désormais de remonter sur un bateau, même lors de vacances en Bretagne, se contentant de pêcher à pied. On en imagine sans peine la signification pour cet amoureux de la mer.

37. Civil en langage *baille*.

vision caricaturale de l'officier de la Royale, à l'image de la pratique religieuse de ce croyant sans foi (mais dont les enfants seront profondément religieux).

La période est aussi difficile pour le marin dans l'âme, qui doit vivre avec le sabordage de ses navires, la brutale fin d'activité, loin de la mer. Dans une ambiance de persécution pour la Marine qu'il a connue et aimée. À la Libération, il n'est pas jugé par la Haute Cour de justice, grâce à une intervention du gouvernement britannique pour que Dakar ne soit pas évoqué et grâce à la faible insistance de son ami le président de la Commission d'épuration de la Marine, l'amiral Sablé³⁸. Mais il constitue une exception. Ses camarades sont déchus de leurs droits, jugés, voire emprisonnés dans des conditions inhumaines (Esteva et Derrien en mourront). Ce martyr des amiraux de Vichy les pousse, en plus de leur habituelle proximité sociale, à se réunir, plus particulièrement dans une action de révision du procès du maréchal Pétain, notamment par une écriture de l'histoire de Vichy (c'est ce que nous avons appelé le « complot des amiraux », qui est une partie d'une organisation très structurée plus vaste, à l'origine de la thématique du « double jeu », de l'historiographie vichyste de Vichy)³⁹.

Le crépuscule moral est également physique. Lacroix souffre d'un long et douloureux cancer. Toussant, régulièrement mal, très amaigri, il n'est plus le marin énergique, solide, capable d'affronter les pires tempêtes, qu'il était (une photographie prise lors du mariage de son fils aîné, en 1948, le montre méconnaissable). La nuit, à l'hôpital du Val-de-Grâce, il revit, rapportèrent les infirmières, ses commandements. Il attend désormais de retrouver Jacques. Ce qu'il fait le 1^{er} août 1949. Sa femme, de chagrin, le rejoindra trois mois plus tard.

Christophe LACROIX,
Institut Pierre-Renouvin,
Université de Paris 1.

38. Émile Le Razavet s'est rendu au domicile de l'amiral juste après que Sablé lui a montré la lettre britannique. Lettre d'É. Le Razavet à l'auteur, le 6 mai 2000, archives privées.

39. Voir le petit développement que nous avons fait dans notre mémoire de maîtrise, *op. cit.*, p. 171-175.