

Sans nouvelles d'un Heinkel 111,

Le mystérieux

immédiatement aux ordres du général De Gaulle. Signé : Boisson».

Près de soixante ans plus tard, continue l'ancien Officier du chiffre, je maintiens formellement ce texte qui sur le coup m'avait un peu soufflé. Toutefois, je ne suis plus certain de l'identité de l'amiral français. Vers trois heures du matin, j'ai téléphoné au Gouverneur général que son message était entre les mains d'un officier du cabinet militaire qui le remettrait à la première heure au Maréchal, et nous avons aisément appris que l'avion de la mission allemande avait fait demi tour».

Témoignage des généraux de Sauvebeuf et Gallois

Un témoignage est toujours intéressant, mais il l'est encore plus s'il est confirmé par une autre source. Il se trouve qu'en juin 1941, le général P.M. Gallois, alors capitaine et responsable de piste de la base aérienne de Marrakech sous les ordres du colonel Duverger, a vu - et voit encore comme si c'était hier, - un avion allemand (un Heinkel 111, autant qu'il s'en souvienne) qui s'est posé sur la piste et roule vers la tour de contrôle. Un officier allemand en descend, se présente à Gallois et lui dit :

- Vous savez sans doute que les protocoles de l'armistice prévoient que vous

Trois officiers allemands se dégourdisent les jambes sur la piste, mais le capitaine Gallois n'a pas vu d'amiral français. Serait-il resté à bord avec ordre de ne pas se montrer? C'est une hypothèse comme une autre; mais nous entrons là dans le domaine des hypothèses. On peut imaginer aussi qu'il y aurait peut-être eu un autre avion avant cette date. Mais sans l'escale de Marrakech. Comme on peut le penser, le personnel de la base n'aurait parlé que de cela. On peut donc exclure qu'un deuxième avion se soit posé à Marrakech. Mais il aurait pu faire escale ailleurs, par exemple, Casa ou Agadir?

Seules certitudes : les témoignages des généraux Gallois et de Sauvebeuf, octogénaires, mais toujours bon pied bon œil.

Le témoignage du second participe bien à la réhabilitation de l'honneur du Gouverneur général Boisson, que le général De Gaulle fit incarcérer dans des conditions honteuses en 1943. Il confirme totalement ce que Robert Murphy, Consul général des Etats-Unis et envoyé spécial du Président Roosevelt écrivit à son sujet à l'issue du voyage en Afrique française qui le conduisit jusqu'à Dakar et Gao en fin 1940, «(Un diplomate parmi les guerriers. p. 83) :

«Quand j'arrivai à Dakar, trois mois après la bataille, l'attitude de Pierre Boisson, le Haut Commissaire, me stupéfia. Il me déclara qu'il était pro-anglais malgré la récente tentative contre la base. Boisson, qui avait perdu une jambe en combattant les Allemands lors de

« S'il se présente sur mon territoire, je le fais intercepter », avait averti le Gouverneur général Boisson dans un message secret transmis au Maréchal.

Le n° 199 du **«Maréchal»** publia le témoignage très intéressant du général de Sauvebeuf qui rappelait qu'en 1941, alors qu'il était officier du 2^e Bureau et chargé du chiffre à Dakar, il fut chargé par le Gouverneur général Boisson d'adresser au Maréchal Pétain «par les moyens les plus sûrs possible» le message suivant (je reprends ici les termes du général de Sauvebeuf) :

«A l'attention personnelle du Maréchal Pétain : J'apprends qu'une commission allemande accompagnée d'un amiral français se dirige sur Dakar et fait escale à Marrakech. Si l'avion de cette mission se présente sur mon territoire, je le fais intercepter par les forces aériennes dont je dispose et le groupe des Colonies de l'Afrique Occidentale Française passera

devez assurer l'assistance technique et les pleins de cet avion ?

- Je connais cette disposition, répond Gallois, et le plein sera fait.

L'Allemand qui parle un excellent français, lui annonce alors «une grande nouvelle» : depuis ce matin, l'Allema-

gne est entrée en guerre avec l'Union Soviétique. Voilà pourquoi, nous dit le général Gallois, je me souviens parfaitement de cette date. C'était le 22 juin 1941.

par Léon Arnoux

la première guerre mondiale, me dit qu'il espérait la victoire anglaise, qu'il priait pour elle».

Parlant de ces contacts, Murphy ajoute : *«Mais tout en souhaitant la victoire anglaise, ces hommes sentaient que l'Afrique française était le seul atout qui restait à leur patrie. Ils ne souhaitaient l'abattre qu'au dernier moment».*

Revenons à notre avion et voyons si les historiens en savent plus long. Nous avons lu l'étude très pointue des événements, ballons d'essais et autres négociations - avortées ou non qui jalonnent l'année 1941 - et en particulier entre le début mai et le 14 juillet - et qu'ont co-signée les historiens Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan dans leur biographie de l'amiral Darlan. Les années

dernier contact juin 1941

avion détourné de Dakar

1941/42 sont, ne l'oublions pas, des années Darlan.

Très rapidement, les responsables français ont compris que les conventions d'armistice - très dures sur le plan économique-- n'étaient pas le cadre adéquat pour gérer le pays. La guerre mal préparée nous avait conduits au désastre et à la demande d'armistice, et maintenant, les dispositions de cet armistice et la situation économique exigeaient des renégociations. Principalement sur ces quatre points que tout le monde connaît :

a) frais d'occupation beaucoup trop élevés et qu'il faudrait réduire de moitié,

b) il y a près de deux millions de prisonniers et la France manque de bras : spécialistes dans quasi tous les domaines, paysans, etc. Il faut essayer d'en faire revenir le maximum.

c) les personnes et les matières premières nécessaires à l'alimentation des populations et aux fabrications industrielles doivent pouvoir passer la ligne de démarcation facilement,

d) obtenir des Allemands la fourniture de certains produits que le blocus anglais nous empêche de recevoir de nos fournisseurs traditionnels.

Donc, il y a eu Montoire, mais Montoire était inévitable, et gouverner, c'est aller au charbon sans complexe, car nécessité fait loi, surtout quand la vie du pays en dépend.

Négocier, oui, et tâcher d'obtenir de l'occupant, en lui promettant une honnête coopération - ou collaboration (le mot n'est pas encore chargé de sens péjoratif) - tout ce qui nous faisait si cruellement défaut. (**Lire notre document en page 11**). A une échelle plus réduite, c'est ce qui se passa dans les îles Anglo-normandes occupées par les Allemands. Après la guerre les responsables anglais n'inquiétèrent pas ceux qui par la force des choses et pour le bien des populations avaient été amenés à collaborer avec les Allemands. Mais pour manger à la table



Karl Ries/Atlas

du diable, il faut une longue cuillère. Darlan allait s'en apercevoir.

Homme méthodique et d'une grande organisation (ses notes le prouvent) l'Amiral de la Flotte avait dissocié les trois axes d'une inévitable négociation en volets **militaires, économiques, et politiques**. Le volet militaire est tout de suite exclu des discussions : la France ne souhaite pas entrer en conflit avec son ancienne alliée, et Hitler, fort de ses deux cent quarante divisions en les croyant invincibles, a déjà décliné cette hypothèse, bien que à l'O.K.W. tout le monde ne soit peut-être pas de cet avis.

Restent les volets économiques et politiques. Et l'utilisation des facilités de certaines de nos bases d'outre-mer. Les usines françaises peuvent tourner pour réparer et fabriquer tous les équipements nécessaires à une armée d'occupation, comme cela se produit chaque fois qu'il y a une occupation militaire. Les protocoles de l'armistice nous y contraignent, d'ailleurs. Pour cela on redemandera le retour des spécialistes prisonniers, également celui de certains fonctionnaires, des agents de la S.N.C.F., etc ; et aussi, et surtout, le retour des paysans.

Montoire, comme l'armistice : inévitables

Les personnes, les matières premières, les pièces fabriquées ailleurs et nécessaires aux assemblages industriels, doivent pouvoir passer la ligne de démarcation sans encombre. Pour cela, on demandera l'allègement des formalités pour circuler entre les deux zones.

Le montant quotidien des frais d'occupation exigés par l'occupant (quatre cents millions de francs quotidiens) constitue une véritable bombe à retardement pour nos finances. Au 31 janvier 1942, la France aura versé au titre des frais d'occupation 216 milliards et huit cents millions de francs à l'Allemagne, plus environ 9 milliards au titre des dépenses de logement des troupes (lettre de Yves Bouthillier du 29/1/42 au Comte Schwerin von Krosigk, ministre des Finances du Reich). Après avoir espéré voir cette somme réduite de moitié, la France, unilatéralement, décide de ne plus verser que 300 millions par jour. Le budget du pays est de 134 milliards de francs - sans les frais d'occupation - et les rentrées fiscales ne sont que de 68 milliards de francs.

Un autre détail est souvent cité : pour que les trains puissent circuler, il fallait de la graisse pour les essieux des wagons, et cette graisse, seuls les Allemands la possédaient. Oui, Laval et le Maréchal sont allés à Montoire, mais à Montoire ou ailleurs, les contacts et négociations étaient aussi inévitables que la demande d'armistice l'avait été.

Un gros point noir dans ces négociations, la brutale mise à l'écart de Laval le 13 décembre 1940 a été ressentie par les Allemands comme une claque et un défi. D'après Hitler, l'esprit de Montoire est mort. Il ne croit plus en une collaboration confiante. Tout doit se ramener à l'épreuve de force et au «donnant donnant».

Revenons à notre avion...

Pendant le premier semestre de 1941, la situation militaire fait apparaître que la guerre est devenue surtout aérienne et maritime. Les forces terrestres sont relativement peu employées. Avant l'entrée de la guerre de l'Allemagne contre l'U.R.S.S., bien des experts militaires pensent que le fléau de la balance penche en faveur de l'Allemagne. Darlan est de ceux-ci.

Arrivé au pouvoir à la suite du renvoi de



Editions Valoire

«Donc, il y a eu Montoire (ci-contre : la gare) car nécessité fait loi quand la vie du pays en dépend».

Le mystérieux avion

RECHERCHES HISTORIQUES

>>> *Suite de la page 9*

Flandin le 9 février 1941, Darlan pousse ses pions dans toutes les directions. Il est désireux de prouver que tout aussi bien que Laval il peut obtenir de grandes concessions de la part de l'Allemagne.

Pour en revenir à notre avion, rappelons que les négociateurs des protocoles de Paris (mai/juin 41) attachaient beaucoup d'importance à l'accès à des bases comme celles de Bizerte et de Dakar, même si les Allemands, à propos de cette dernière, paraissaient prêts à se contenter d'une base flottante.

Il n'y a pas de doute que Darlan attachait à la réussite de ces négociations beaucoup d'importance. Il avait été reçu le 11 mai à Berchtesgaden, mais le chancelier allemand lui était apparu plus disposé à prodiguer des bonnes paroles qu'à s'engager véritablement. Il rappela à son visiteur que la responsabilité de la France dans le déclenchement du conflit entre les deux pays ne devait pas être oublié et que cette dernière devant payer pour ses erreurs.

Pour informer Boisson à Dakar ?

Arrive l'épisode de la révolte de Rachid Ali contre les Britanniques en Irak. Darlan, en accordant à la légèreté des droits de transit aux avions allemands, avait placé la France dans une position difficile vis-à-vis de l'Angleterre. Il sait déjà qu'il sera accusé de la perte de la Syrie. A-t-il en même temps décidé l'envoi d'un amiral à Dakar pour informer Boisson de ses intentions ? Il est très tentant d'y penser, mais nous verrons qu'à la date du 22 juin c'est déjà peu vraisemblable. Encore que l'Amiral sera toujours tenté d'avoir deux fers au feu.

Lors du conseil des ministres du 3 juin, Weygand a fait un éclat bien connu des historiens. Sur invitation du maréchal Pétain, il a donné lecture d'une déclaration mani-

festant son opposition à la cession de la base de Bizerte, mettant sa démission en balance. Huan et Coutau-Bégarie rapportent l'incident. Weygand déclare :

- C'est une autre politique que j'ai été chargé de faire en Afrique. Elle me ferait mentir à tout ce que j'ai affirmé, d'accord avec le gouvernement. Le gouvernement change de politique : à politique nouvelle, homme nouveau.

- Ce n'est pas une politique nouvelle, c'est celle de l'armistice ; **répond Darlan.**

- Non, les deux politiques n'ont aucun rapport. L'armistice n'a pas dit : collaboration militaire avec l'ennemi.

- Ce n'est pas une collaboration militaire.

- Voilà bien l'équivoque qui fait que personne ne peut plus avoir confiance dans le gouvernement.

Le Gouverneur vient à Vichy

Weygand quitte la salle en manifestant son intransigeance.

Le 6, nouveau conseil des ministres auquel assisteront, outre Weygand, l'amiral Estéva arrivé de Tunis, et Boisson venant de Dakar. Darlan présente un canevas de négociations fortement amendé et incluant, sous forme de protocoles additionnels, des exigences que les Allemands pourront difficilement accepter. Peine perdue : «Si quelqu'un vient à Bizerte, je le fous à l'eau à coup de canon» déclare Weygand. Estéva et Boisson approuvent hautement cette déclaration quelque peu irréaliste, puisqu'il n'y a en Tunisie que des canons de 75.

Recevant Weygand venu le saluer le 7 avant son départ, le Maréchal lui promet «*de ne jamais laisser Darlan agir seul à l'avenir*». Il rassure aussi Boisson en lui disant que «*c'est une affaire réglée*».

Selon H. Coutau-Bégarie et C. Huan, un point capital doit être précisé. Si l'Amiral accepte d'apparaître comme le vaincu dans cette affaire, c'est parce qu'il a laissé

Weygand faire la besogne à sa place. Dès le 31 mai, déçu du peu de résultat que ses concessions en Syrie lui ont valu de la part des Allemands il était décidé à ne pas exécuter les protocoles qui se préparaient. Les protocoles additionnels, rédigés par Benoît-Méchin, prévoyaient (entre autres) le retour de tous les prisonniers et la fin des frais d'occupation. C'était quand même se faire beaucoup d'illusions sur la naïveté des Allemands.

Il reste que l'époque était fertile en retournements de situation inattendus. Voilà pourquoi nous aimerions tant en savoir un peu plus long sur la mission de cet avion.

Dès le 10 juin, Darlan envoie le capitaine de vaisseau Gandin à Alger informer Weygand de l'imminence de l'attaque allemande contre la Russie. Il semble donc bien établi que dès la première décennie de juin, Darlan avait de bonnes raisons de changer son fusil d'épaulé. Il apparaissait déjà invraisemblable qu'un amiral français ait pu accompagner une mission allemande vers Dakar sans un ordre formel de Darlan. Encore plus à la date du 22 juin, lorsque se déclenche la formidable opération Barbarossa.

Des points encore à élucider

Restent : a) l'escale à Marrakech de cet avion en route pour Dakar, b) le message sans équivoque de Boisson au Maréchal Pétain, c) le fait prouvé qu'aucun avion, sous-marin, ou bateau de surface allemand n'aient jamais touché Dakar pendant la guerre.

Interrogé au sujet de cet avion, Hervé Coutau-Bégarie nous a avoué ne rien connaître d'une tentative aérienne vers Dakar en 1941. Preuve qu'il reste toujours aux historiens de nombreux points à élucider, ou à réviser. Si parmi nos lecteurs se trouvent des militaires ou des fonctionnaires ayant participé aux événements de cette époque, inutile de dire que toute information à ce sujet serait la bienvenue. D'avance, merci.

Léon Arnoux

Le bombardier bimoteur Heinkel He 111 était en 1939 sur le point d'être déclaré inapte aux opérations. En 1980, l'appareil ci-dessous volait encore mais pour le compte de la Confederate Air Force.

