

C'est le vendredi 13 septembre 1940, étant alors à Casablanca, que l'*Ajax* avait reçu l'ordre d'appareiller pour relever à Dakar le *Poncelet* (envoyé à Libreville), tout en escortant le cargo « *Fort de Souville* » chargé de vivres pour Dakar. L'appareillage un vendredi 13 avait soulevé les protestations de l'équipage. Arrivé à Dakar le 20, l'*Ajax* se mit à couple du *Persée* et le capitaine de corvette Guimont se plaça sous les ordres du capitaine de corvette Lapière, son chef de division.

Comme on l'a vu, les deux sous-marins appareillèrent tardivement le 23 pour attaquer l'escadre britannique, le *Persée* à 10 heures, l'*Ajax* à 10 h 30. Les hommes de ce dernier, qui étaient tous au poste de combat depuis 6 heures en raison de l'alerte aérienne, avaient encore en main les tracts du général de Gaulle, lancés par un avion de l'*Ark Royal*. L'ingénieur mécanicien Chenais, de l'*Ajax*, a témoigné :

« L'un fait appel à des sentiments patriotiques qui peuvent toucher. Malheureusement, il se termine par une phrase de menaces qui détruit tout et ne fait que nous incliner vers la résistance (aux Britanniques). L'autre est encore plus catastrophique et, faisant allusion à des intérêts matériels, blesse l'amour-propre des hommes. Il n'y a pas à Dakar vingt pour cent de gens décidés à suivre les Anglais. Tous les militaires sont décidés à s'opposer à eux à outrance, mais sans esprit d'animosité contre eux ou contre la France libre, que personne ne considère comme une force valable. Le gouverneur Boisson a su même nous faire partager la conviction que l'on résistera à tout envahisseur, qu'il soit allemand ou britannique. »

Suivant le *Persée* à 1 000 mètres, l'*Ajax*, qui avait ordre de surveiller le secteur d'où l'escadre britannique allait couvrir le débarquement gaulliste de Rufisque, assista à la destruction du *Persée* et, très encadré lui-même par les obus d'un destroyer, fit aussitôt demi-tour en ripostant à la mitrailleuse. N'ayant alors pas encore reçu l'ordre de le détruire, le destroyer abandonna la poursuite, ce qui sauva le sous-marin, qui se réfugia dans la rade.

À 11h26, le sémaphore de Gorée lui fit savoir qu'à midi seulement il pourrait sortir par une autre porte, qu'on allait ouvrir dans le barrage.

À travers une déchirure de la brume, le commandant Guimont aperçut soudain au large un croiseur, puis deux cuirassés entourés de destroyers, et il comprit que la partie serait dure. Ce qui importait peu au contre-amiral Landriau, qui, faute d'avoir ordonné un appareillage discret à l'aube, envoyait froidement les sous-marins à la mort. Son message brutal scandalisa les sous-marinières : « Qu'attendez-vous pour sortir ? »

L'amiral ignorait que le barrage s'était refermé.

À 12h15, l'*Ajax* put enfin sortir de la rade, par la porte est de Gorée, avec un contre-torpilleur et, malgré les petits fonds, il plongea aussitôt pour éviter d'être surpris. Mais ce qu'avait redouté le commandant du *Persée* se produisit alors : l'*Ajax* fut surpris au moment de sa prise de plongée par trois Swordfish de l'*Ark Royal*, qui l'arrosèrent de grenades.

Dans un fracas de verre brisé, les disjoncteurs sautèrent et le sous-marin, moteurs stoppés et fortement choqué, se posa brutalement sur le fond, par 25 mètres. Aussitôt, le maître torpilleur Jégou, de quart au poste avant, rendit compte :

- Pas de voie d'eau à l'avant, commandant. Seulement une grosse fuite d'air. Tout ce qui est en verre a été brisé, les couchettes ont été arrachées de leur poste. Par mesure de sécurité, j'ai fait évacué le poste et fermer la porte étanche.

Dès que la lumière fut revenue, le commandant fit ouvrir le poste avant. On colmata une petite entrée d'eau. L'air comprimé qui fusait bruyamment provenait de la soupape de lancement du tube 4, que l'on étancha. L'appareil d'écoute G 16 était avarié, les tubes de niveau des caisses d'assiette brisés. Les quatre tubes lance-torpilles avant risquaient d'être inutilisables, mais apparemment le sous-marin n'était pas désemparé.

Après quarante-cinq minutes passées au fond, n'entendant plus les bruits des escorteurs, le commandant Guimont fit remettre en route. Le sous-marin décolla difficilement du fond et, malgré ses barres avant de plongée endommagées, fila vers son secteur de patrouille.

Pendant tout l'après-midi, l'*Ajax*, en plongée, fut chassé à l'asdic par deux destroyers britanniques et bien près d'être coulé à la grenade.

Il fit surface à 18h 40.

La nuit tombait. La journée avait été dure pour tout le monde. Les Anglais avaient encaissé de nombreux obus. Ils avaient coulé le contre-torpilleur *Audacieux*. Quatre-vingts morts. Le débarquement des troupes gaullistes ayant échoué, Churchill ordonna à Cunningham de prendre l'affaire en main plus énergiquement encore. Il s'agissait surtout de neutraliser le cuirassé *Richelieu*.

L'*Ajax* atteignit son point de patrouille, à 15 milles au sud de Gorée. Bien qu'épuisé par la chaleur humide et la tension nerveuse, l'équipage semblait heureux d'avoir étalé le baptême du feu. Fallait-il rentrer au port, pour réparer les avaries et donner aux hommes un repos mérité ? Guimont décida de passer la nuit sur place pour réagir vis-à-vis d'un débarquement éventuel.

Avant l'aube du 24 septembre, l'*Ajax*, batteries rechargées malgré une panne de diesel, plongea et commença sa patrouille, à immersion périscopique, dans des conditions mauvaises puisque la visibilité n'atteignait pas 1 000 mètres et que les escorteurs anglais ASM étaient aux aguets. Dix minutes plus tard, le détecteur sonore G 16 capta des bruits d'hélice. Deux destroyers l'avaient repéré et pris en chasse.

Cette fois encore, l'*Ajax* leur échappa. À 07h50 il remonta à l'immersion périscopique. Rivé à l'oculaire, dès qu'il eut la vue le commandant Guimont s'écria :

- Une escadre s'avance dans le nord-nord-est vers Dakar, visiblement pour bombarder le port. À 1000 mètres, je vois deux cuirassés, suivis par un croiseur. Ils sont éclairés par deux destroyers. Poste de combat, Disposez tous les tubes !

Les cuirassés Barham, portant la marque du vice-amiral Cunningham, et Resolution, suivis du croiseur Devonshire, s'avançaient pour écraser Dakar.

Guimont le sait, les chances de l'*Ajax* sont très minces ; non seulement de frapper un cuirassé, mais aussi d'échapper aux coups des destroyers. L'avarie de barre avant rend le sous-marin peu manœuvrant. Le personnel, qui n'a pas pu dormir à cause de la chaleur, est épuisé. Et le poste central vient d'annoncer que la tourelle orientable des tubes lance-torpilles arrière est désemparée, alors même que l'on ignore si les tubes avant vont fonctionner !

- Nous franchirons le rideau des destroyers et attaquerons les cuirassés en faisant route au nord à contre-bord. Vitesse minimale sur un seul bord. Rentrez le périscope.

08 h0 2. Périscope. L'*Ajax* approche de la ligne des destroyers, dont les émissions des asdics se font de plus en plus fortes. Ils sont maintenant à moins de 500 mètres. Enormes, les cuirassés s'avancent dans leur sillage, les tourelles de 381 déjà battantes vers Dakar et le Richelieu, immobilisé en plein port.

- Un avion au ras de l'eau !

Sont-ils repérés ? Oui. Trois minutes après le passage de l'avion, les deux cuirassés et le croiseur se dérobent par la contre-marche à la route inverse. L'*Ajax* reste seul avec ses ennemis implacables, les destroyers.

- Immersion 30 mètres, rapide. Les deux moteurs en avant 4.

À 25 mètres de profondeur, on entend déjà le grondement des hélices d'un destroyer qui passe à la verticale à grande vitesse, suivi immédiatement par l'explosion de trois grenades encadrantes, une sur l'arrière et deux sur le travers.

« On aurait cru que le bâtiment se déchirait », a raconté le commandant Guimont. Fracas de verre brisé, de ferraille entrechoquée. Panne totale d'électricité. Désemparé, l'*Ajax* pique vers le fond ; il coule.

- Chassez aux rapides et aux régleurs.

Mais rien n'arrête la chute. Le sous-marin est sauvé par les petits fonds. Un choc brutal : il a touché le fond. L'officier en second Vautherin braque sa lampe sur le manomètre de profondeur. L'aiguille est bloquée. D'un coup de poing, il débloque l'appareil et lit : 52 mètres.

- Voies d'eau aux deux batteries par les puisards. Nombreux bacs cassés, annonce le maître principal électricien Hérou.

L'odeur mortelle du chlore, produit par le mélange d'eau de mer d'acide sulfurique des accus, se répand dans tout le bord. Après avoir échappé à la mort par écrasement, va-t-on périr asphyxié ? Le commandant Guimont, descendu au poste central, dit à l'ingénieur mécanicien Chenais :

- Faites isoler les batteries après avoir lancé de la chaux dans les cales. Vautherin, faites le tour des compartiments et rendez compte.

Par miracle, il n'y a pas d'autres voies d'eau. Mais la moitié des accumulateurs sont détruits, les compas inutilisables, les périscopes endommagés. Pendant trente minutes, le sous-marin, désarmé sur le fond, va lutter pour sa vie. Par les puisards, l'eau monte toujours dans les cales. Elle arrive bientôt à la moitié de la hauteur des bacs inférieurs d'accus. Les hommes étouffent. Après trente minutes de lutte sans espoir, Guimont comprend qu'il doit remonter pour sauver son équipage. Mais pas question de se rendre !

- On remontera près de la surface, sans faire surface. Seulement pour réduire la pression de l'eau. Allez ! Chassez aux régleurs.

À 08h25, le sous-marin décolle avec une vivacité imprévue. Les plombs ont dû se détacher, ou bien les explosions ont provoqué des fuites aux groupes d'air des ballasts.

- Les deux moteurs en avant 2.

Aussitôt, la lumière s'éteint. Au compartiment des moteurs électriques, le maître principal Herrou annonce :

- Le moteur bâbord ne tourne pas. Tribord est avant 1.

La lumière revient, vacillante. L'ingénieur mécanicien Chenais va voir ce qui se passe. Dans le compartiment des moteurs électriques, Herrou, son adjoint Robert et leurs hommes luttent pied à pied. Le moteur stoppe, repart... Les électriciens doivent tenir les contacteurs à la main. À chaque démarrage, qui pompe le peu de courant qui reste la lumière s'éteint, brisant les nerfs. L'ingénieur mécanicien au central.

- Faut-il mettre les pompes en route, commandant ?

- Non. Cela amènerait de l'huile en surface.

Car il ne songe toujours pas à se rendre. Mais l'eau continue à monter dans les batteries, le sous-marin va bientôt être privé de courant : la mort. Le commandant ordonne :

- Turbine milieu et pompes d'assèchement en route. Epuisez le compartiment batteries.

Le sous-marin avance à quelques nœuds, à seulement 20 mètres de la surface.

- Bruiteur ! annonce Guillamet, le second maître radio.

- Relèvement ?

- Le détecteur est bloqué, commandant.

08h32. Immersion 16 mètres. Ah ! Si ces maudits périscopes n'étaient pas bloqués aussi, on verrait ce qui se passe en surface !

- Turbine en avarie, annonce le premier maître mécanicien Tretout.

- Continuez l'assèchement avec la pompe avant.

- Pompe d'assèchement en avarie !

08h35. Les fusibles des auxiliaires sautent. On les remplace. Puis le moteur électrique tribord stoppe, repart, hésite, stoppe à nouveau, repart, grâce aux efforts acharnés de Herrou et de son personnel.

- Gouvernez au 310. On va tenter de rentrer à Dakar.

- Le gyro est en avarie, commandant. Le compas magnétique du kiosque est noyé, annonce le maître timonier Bertho.

08h38. Les deux moteurs stoppent. C'est la fin. Dans son rapport, le commandant a écrit : « Désespérant de pouvoir combattre encore, j'ai décidé de sauver l'équipage ».

— Surface. Chassez très doucement aux centraux ; on risque d'avoir une forte bande.

À 08h41, l'*Ajax*, bien droit, fait surface comme à l'exercice. Suivi de l'enseigne de vaisseau Canet, le commandant monte dans le kiosque, ouvre le panneau et grimpe dans la baignoire. Un coup d'œil du côté de Dakar. Le ciel est rempli d'avions qui piquent sur le *Richelieu*. La chasse française intervient. Mais l'*Ajax* a d'autres préoccupations. L'assaillant est là. Evoluant à 200 mètres à bonne vitesse, le destroyer *Fortune* (que suit le *Fury*) vire brutalement de bord et, canons braqués, fonce sur le sous-marin. Mais, constatant que l'*Ajax* est désarmé, le commandant Gibbs ne donne pas l'ordre de l'achever, ce qu'il aurait sûrement fait avec un U-Boot, car le risque de torpillage demeure 1.

1. Rapport du commandant du destroyer *Fury* ; « Nous avons constaté que les six tubes lance-torpilles du sous-marin étaient prêts à tirer. De toute évidence, l'intervention rapide des destroyers avait sauvé la Flotte d'un danger certain. » (Archives de l'Amirauté britannique.)

- En vidange, ordonne le commandant Guimont.

Utilisant le peu d'électricité qui reste, les soufflantes démarrent pour finir de vider les ballasts et donner au sous-marin la flottabilité nécessaire. Puis elles stoppent, repartent et s'arrêtent enfin définitivement. La vidange est à quarante-cinq pour cent et le sous-marin s'alourdit à nouveau. L'air injecté fuse bruyamment à travers tuyautages rompus de chasse ou de purge.

- Faites monter et jeter à l'eau tous les documents secrets. Signalez en clair à Marine-Dakar : « Fais surface après grenadage. »

Le maître timonier Bertho est monté sur la passerelle.

- Commandant, le destroyer signale à bras : « Si vous plongez, je vous attaque ».

- Répondez : « Je ne peux plus plonger ». Chenais, essayez de faire démarrer un diesel. On rentre à Dakar.

C'est le dernier espoir de sauver le sous-marin, en admettant que le destroyer le laisse repartir. Mais, faute d'électricité, il est impossible de faire démarrer les diesels. C'est la fin de l'*Ajax*. D'une voix qui, pour la première fois, a perdu son assurance, le commandant Guimont ordonne :

- Evacuez le bâtiment. Deux tiers de l'équipage sur le pont, le troisième tiers restera en bas pour assurer les dernières manœuvres. Mettez le youyou à l'eau. Mais ne vous pressez pas !

Il espère toujours que le destroyer va le lâcher, Alors, il pourrait appeler un remorqueur de Dakar.

Le youyou est crevé et coule. Le destroyer signale :

- Je vous envoie une embarcation.

Elle accoste à 09h20. L'équipage évacue le plus lentement possible. Le commandant Gibbs s'impatiente. Par projecteur, il communique avec le cuirassé-amiral, qui s'éloigne. Mais Cunningham ne veut pas qu'on dise que ses marins ont abandonné des naufragés !

À 09h30, il ne reste en bas que l'officier en second Vautherin, le premier maître mécanicien Tretout et un second maître mécanicien. Le commandant est toujours dans la baignoire. Une seconde baleinière accoste et embarque une vingtaine d'hommes.

À 10h10, après avoir fait jeter les documents secrets à la mer, le commandant Guimont ordonne d'ouvrir les remplissages des caisses d'assiette. L'officier en second Vautherin exécute la manœuvre. L'*Ajax* s'enfonce. L'eau affleure maintenant le pont. Le sous-marin ne demeure en surface que grâce à la réserve d'air des ballasts centraux.

Le commandant descend et effectue une dernière ronde pour s'assurer qu'il ne reste personne à bord. Il fait monter ses officiers, puis il ouvre la vanne de noyage de la soute à munitions, grimpe rapidement l'échelle du kiosque et saute à bord d'une embarcation qui le conduit sur la *Fortune*. Presque aussitôt, l'*Ajax* s'enfonce à jamais dans la mer. L'avant touche le fond, puis l'arrière disparaît, pavillon tricolore battant. Il est 10h12.

Le grondement énorme de l'artillerie de l'escadre britannique, qui vient d'ouvrir le feu sur Dakar et sur le Richelieu, prend possession de l'espace.

Dans son rapport, le commandant Guimont a rendu hommage à ses hommes.

« Malgré sa fatigue, le personnel a montré dans l'accomplissement de ses devoirs un dévouement, une endurance, un sang-froid et une habileté dignes des grandes traditions de la Marine nationale. Je ne peux qu'être fier d'avoir eu l'honneur de commander un tel équipage en opération de guerre et au combat. »

Il signalait que le sous-marin avait été perdu en raison des petits fonds qui ne lui laissaient aucune chance de s'échapper et amplifiaient l'effet destructeur des grenades. L'*Ajax* avait été mis hors de combat en raison de la fragilité de ses bacs d'accumulateurs et de la sensibilité excessive des disjoncteurs de tête. Toutefois, la coque épaisse et les soutes à gazole avaient bien résisté. La brume et l'avarie du détecteur G 16 n'avaient pas permis de s'échapper avant d'entrer dans le volume de détection des asdics. L'épuisement de l'équipage et les dégagements de chlore n'avaient pas empêché à tous de faire jusqu'au bout de leur devoir.

L'*Ajax* sera cité à l'ordre de l'Armée de mer :

« Après avoir déjoué d'incessantes attaques d'escorteurs et d'avions, a été durement touché et mis hors de combat, alors qu'audacieusement il se préparait à torpiller le gros adverse. Dans ces circonstances difficiles et périlleuses, commandant, état-major et équipage ont donné un magnifique exemple de courage et de sang-froid. »

Recueilli par le destroyer *Fortune*, le personnel de l'*Ajax* assistera aux derniers combats contre Dakar, puis sera transféré à bord du croiseur *Cumberland*, et de là à Freetown, sur le cuirassé *Barham*, qui ralliera Gibraltar. Les sous-marins seront ensuite envoyés en Grande-Bretagne. Trente et un marins rallieront les FNFL, parmi lesquels l'ingénieur mécanicien Chenais et les enseignes de vaisseau Canet et Jallard. Le commandant Guimont, l'officier en second Vautherin et trente-quatre marins, parmi lesquels tous les maîtres, seront internés, puis envoyés en Afrique du Nord <sup>1</sup>.

1. Réf. *Ajax* : Rapports du commandant Guimont, de l'ingénieur mécanicien principal Chenais et correspondance du commandant Guimont (SHM. TTY 758).

Copyright Jean-Jacques ANTIER