



ELIE FRANCE TOUCHALEAUME

Capitaine de Frégate
Forces Navales Françaises Libres
Compagnon de la Libération



Recueil de témoignages, d'écrits
d'Elie-France Touchaleaume,
et
d'extraits de livres en relation avec son épopée.

Rassemblés et mis en forme par Éric Segonne
délégué A.F.C.L de la Nièvre

«Il faut dire, répéter, proclamer, que l'Ordre de la Libération n'est pas formé d'hommes qui se sont séparés des autres par leur courage, mais bien d'hommes à qui leur courage a donné la chance de représenter tous ceux qui, le cas échéant, n'avaient pas été moins courageux qu'eux.

Il n'est pas une hiérarchie dans l'Ordre de la Libération.

Il est le symbole de la Libération.» André Malraux



**PATRIAM SERVANDO - VICTORIAM TULIT
EN SERVANT LA PATRIE,
IL A REMPORTE LA VICTOIRE**

PRÉFACE



Elie-France Touchaleaume : un Nivernais qui a répondu à l'appel du large et à celui de la France libre

Quatre-vingts ans plus tard, l'Histoire laisse aux historiens le rôle de régler les passions autour de la Deuxième guerre mondiale et il n'est pas question, ici, de distinguer quelques héros exclusifs, sans y voir la portée symbolique, la grandeur, le courage tenace et l'exceptionnelle abnégation, la chance aussi, dont ont su faire montre jusqu'aux plus anonymes des Français, et des Nivernais, dans ces temps plus que troublés pour notre pays !

Avec les 6 autres Compagnons de la Libération nivernais, qui ne se connaissaient pas, Elie-France Touchaleaume, le Lormois, attiré par la mer et brillant jeune homme issu d'une vieille famille nivernaise, a su rendre un destin ordinaire extraordinaire, et cela dès 1940.

Destin ! C'est sans doute, et vous le constaterez au travers de ces pages mises en partition par Eric Segonne, ce qui l'a fait remarquer, et honoré par le général de Gaulle, qui l'a fait Compagnon de la Libération le 17 novembre 1945. Le parcours d'Elie-France Touchaleaume est celui de bien d'autres Héros anonymes de l'époque, Héros dont il est le porte-étendard.

La Résistance et le combat n'ont pas été l'apanage de quelques-uns, durant cette période de grand chaos et de barbarie, mais seuls les plus déterminés ont pu, comme Elie-France et les autres combattants de la résistance et de la France Libre, devenir les symboles du refus de l'oppression et du renoncement.

Symbole ! S'il est remarquable que la Nièvre compte un marin, combattant, émérite dans son histoire contemporaine, le trajet d'Elie-France Touchaleaume, sa personnalité, ses faits d'armes, sa contribution exceptionnelle à la Libération et ses activités ultérieures au plus haut niveau, tout cela concourt à en faire un représentant de l'esprit français, vaillant et exemplaire, à l'heure où disparaît de notre mémoire collective l'engagement et le sacrifice de ces femmes et de ces hommes, et où les tentations sont grandes à des retours en arrière individuels et collectifs.

Destin et symbole : ces deux termes résument bien la personnalité du héros lormois. N'oublions pas Elie-France Touchaleaume et ses compagnons d'armes, sans qui, aujourd'hui, la France, et la Nièvre, ne seraient pas ce qu'elles sont !

Alain Lassus
Président du Conseil départemental de la Nièvre

PRÉFACE



Elie-France Touchaleaume, un marin du Morvan

Ce formidable livret est d'une précision remarquable qui nous entraîne sur les pas d'Elie-France Touchaleaume.

Notre histoire se confond avec celle du marin du Morvan Touchaleaume qui va traverser et raconter la France et le monde de la seconde guerre mondiale.

Les écrits d'Elie complètent le récit oral d'un autre Lormois, d'un autre Elie, Elie Silvain qui a vécu le 12 juin 44 à Lormes l'exécution de huit hommes.

Des destins croisés ou les prénoms et les noms donnent encore plus de force à ces itinéraires singuliers : Elie, France, de Gaulle.

Comme si l'Histoire était déjà écrite par leur patronyme. Troublant.

Et pourtant, rares furent ceux qui firent le choix en 1940 de résister et de combattre. De suivre durant toute la guerre un chemin si incertain.

« Conviction, rigueur et compagnonnage » nous dit Yves Guena pour définir le gaullisme.

Elie France Touchaleaume est absolument gaulliste.

C'est « une certaine idée de la France » que nous retrouvons dans ses écrits.

Sa plume est précise, droite, militaire bien sûr. Mais surtout elle raconte les faits, la guerre d'un marin avant tout, qui aime profondément son pays.

C'est l'itinéraire d'un homme de choix et de fidélité qu'Éric Segonne nous donne à voir et à mieux comprendre.

La lecture de ce livret est riche. Elle nous rappelle notre devoir d'Histoire et surtout la place que chacun d'entre nous peut y prendre ou bien ne pas y prendre.

Elie-France Touchaleaume a fait ce choix. Aujourd'hui encore, chaque 18 juin, nous le remercions pour nous même et pour la France.

Fabien Bazin
Maire de Lormes

SOMMAIRE



11

Elie-France Touchaleaume

33

Conclusion

35

Citations

36

**Extrait du mémoire de proposition d'attribution
de la Croix de la Libération à Elie-France Touchaleaume**

42

Elie-France Touchaleaume par sa fille Alyette

43

Postface

ELIE FRANCE TOUCHALEAUME

Source : <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/elie-france-touchaleaume>

Elie-France Touchaleaume est né le 15 octobre 1914 au n° 5 de la rue du vieux château à Lormes dans la Nièvre.

Il est le sixième enfant d'une fratrie de neuf. Son père, Elie Touchaleaume, a 40 ans, est «propriétaire».

Sa mère, née Marie Heulhard de Montigny, a 33 ans.



En 1928 ses parents partent gérer une vaste exploitation agricole au Maroc. Elie-France reste en métropole et fait ses études secondaires, à l'école Saint Charles de Saint-Brieuc de 1928 à 1933, en pension chez son oncle Gilbert Heulhard de Montigny.

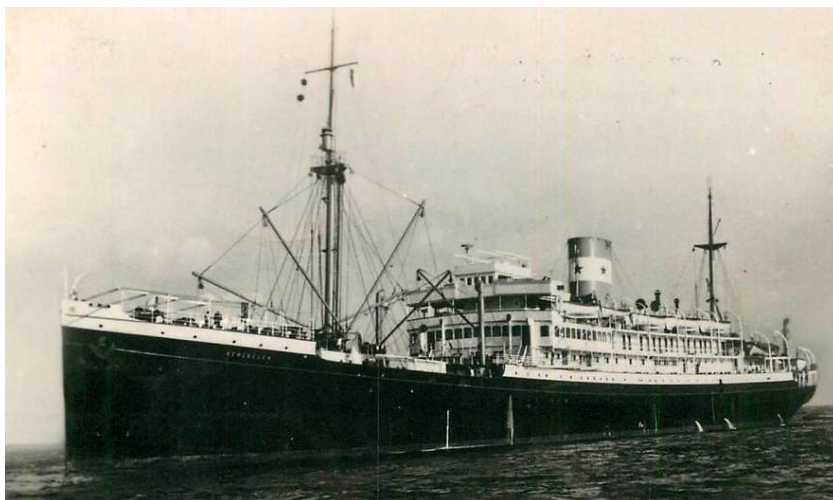
Il obtient son Baccalauréat série «A» (Latin, Anglais, Sciences) en octobre 1931 et valide une année de « Math élémentaire » en novembre 1932.

« *Élie-France choisit de s'orienter vers le métier de marin et se dirige vers la marine marchande, convaincu qu'un brevet au long cours pourrait lui ouvrir des perspectives d'évolution. Inscrit maritime provisoire à Saint-Malo le 16 décembre 1933, il débute avec le statut de pilotin à bord de navires des Armateurs français (6 mois), puis de la Compagnie industrielle des pétroles (CIP) pour six autres mois.*

*Il embarque ensuite au début de 1935 pour cinq mois sur le paquebot S/S Kerguelen, de la Compagnie des chargeurs réunis. Avec cette expérience, il tente et réussit le concours d'élève-officier à la session de juillet 1935, ce qui lui permet de passer à la compagnie Paquet, où il servira de novembre à avril 1936. Avec son ancienneté significative au long cours, il devient de ce fait inscrit maritime définitif à Saint-Malo le 11 avril et valide son examen théorique de lieutenant au long cours. Fort de ce succès, il doit néanmoins effectuer ses obligations militaires et, en tant qu'inscrit maritime, ce sera dans l'Armée de mer.»^{*1}*

Afin de répondre à ses obligations militaires, le 27 avril 1936, Elie-France rejoint le 5^{ème} dépôt de la marine à Toulon comme élève officier (matelot de 2^{ème} classe).

Sa formation le fera embarquer et servir sur différentes unités de la Royale



le paquebot S/S Kerguelen

Affectation	Grade	Fonction	Début	Fin
5ème Dépôt Toulon	Elève-officier	Groupe des recrues	27/04/1936	27/04/1936
Ponton Condorcet	Matelot de 2ème classe	Formation	27/04/1936	15/10/1936
Croiseur lourd Suffren	Aspirant	Officier quart en sous-ordre	15/10/1936	01/01/1937
Cuirassé Provence	EV2	Officier quart en sous-ordre	15/04/1937	27/04/1937
Torpilleur Foudroyant	EV2	Officier détail Officier quart	27/04/1937	21/09/1937
Torpilleur Boulonnais	EV2	Officier détail Officier quart	21/09/1937	20/04/1938
Contre-torpilleur Le Terrible	EV1	Officier de manœuvre	20/04/1938	24/02/1940



En septembre 1939, au moment de la déclaration de guerre, il est officier de manœuvre sur le contre-torpilleur, le Terrible, dans l'Atlantique qui, entre autre, fait la chasse au «Scharnhorst», croiseur de bataille de la Kriegsmarine.



Le 24 février 1940, il prend le Commandement du Chasseur 13



(Mis en service en 1940 sous le nom de CH 13 puis Calais, il est en cours d'achèvement à Cherbourg lors de l'avancée nazie et gagne la Grande-Bretagne. Saisi par les britanniques en juillet 1940, il est réarmé par les F.N.F.L en 1941. Il participe au Débarquement de Normandie puis assure la surveillance des côtes bretonnes.)^a

Fin mai 1940, Elie-France prend le Commandement par intérim du Chasseur 41, pendant les opérations d'évacuations de Dunkerque, du Havre et de Cherbourg.

(Le CH 41 est sérieusement endommagé à la mi-mai 1940 devant Ostende, malgré tout il participe à l'évacuation de Dunkerque avant de rejoindre la Grande-Bretagne où il est saisi en juillet. Sous le nom d'Audierne, il est réarmé par les F.N.F.L en septembre 1940, il participe au raid sur Dieppe de 1942 et à l'escorte des convois du Débarquement de Normandie en juin 1940.)^b



Dans une interview donné à François Thesmar le 20 octobre 1998, Elie-France dit : « J'ai pris le commandement d'un futur chasseur de sous-marin (Chasseur 13) c'était formidable à 25 ans de servir le bâtiment en construction, j'ai fait les essais, au milieu du mois de mai j'ai été envoyé à Dunkerque (Chasseur 41), j'ai fait deux voyages, on accostait où on pouvait, on prenait du monde et on rentrait. A partir du 4 juin j'ai continué à faire des patrouilles dans la Manche. »²

Sérieusement endommagé à la mi-mai 1940 devant Ostende, le Chasseur 41 regagne Cherbourg où il est remis en état. Il reprend la mer le 2 juin 1940 soit 48h avant la fin de l'opération Dynamo, c'est certainement pendant ces deux jours qu'Elie-France fait ses deux rotations sur Dunkerque.

Il réalise deux missions d'escorte, du Havre vers Cherbourg, et du secteur «Calvados» vers Cherbourg entre le 12 et le 17 juin 1940. Il en prend officiellement le commandement provisoire le 14 juin. Le 17 juin, après avoir été l'un des derniers à quitter Cherbourg, il rejoint la Grande Bretagne et débarque à Portsmouth le 18 juin.

En grande Bretagne les équipages des navires français, attendent les ordres de l'amirauté pour savoir quoi faire. L'armistice va plonger les équipages dans un dilemme, rentrer en France ou rester pour continuer à combattre ? le 2 juillet 1940 l'opération «Catapult» déclenchée par les Britanniques, a pour but de rallier la flotte ancrée à Mers el Kébir et de l'empêcher de tomber aux mains des Allemands. Les amiraux vichystes repoussent les propositions Franco-Britannique de ralliement, de neutralisation ou de départ de la flotte française. Les navires de l'amiral James Somerville ouvrent alors le feu et détruisent une grande partie de cette flotte restée aux ordres de Vichy.

Le 3 juillet alors que la Royal Navy se présente devant Mers el Kébir, les navires français en Grande Bretagne sont saisis par surprise, pour éviter des actions extrêmes (sabotage, résistance, violence etc...).

Elie-France témoigne : « Trois coups hésitants avaient

été frappés à ma porte. Avant d'avoir pu réaliser que je ne rêvais pas, un midshipman entra, salua, et me tendit un pli... Au-dessus de moi des bruits de pas indiquaient une activité insolite alors que le branle-bas n'avait pas encore sonné. J'allumai à tâtons. Il était 6 heures et demie. C'est ainsi que pour moi commença cette journée du 3 juillet 1940 qui changea le cours de mon existence. «Commandant, j'ai reçu l'ordre de vous prier d'en prendre connaissance sur le champ» insista le mid-ship en me montrant la lettre frappée de la mention «On His Majesty's Service».

J'y pris une note polycopiée adressée au commandant du «chasseur 41 « dont je résume de mémoire la teneur.

Le Gouvernement de sa Majesté a décidé de poursuivre la guerre coûte que coûte jusqu'à la victoire. Devant les menaces qui se précisent, il ne peut accepter plus longtemps l'existence dans les conditions actuelles, d'un grand nombre d'unités navales et du personnel de la Marine française stationnés en Angleterre, qui échappent à son contrôle et ne participent plus depuis l'armistice à la lutte contre l'ennemi commun. En conséquence, l'amiral (Sir William James) CinC (Commander-in-Chief) Portsmouth a reçu mission de demander aux officiers et aux équipages français de se prononcer sans délais sur l'une des deux propositions suivantes :

1. Continuer la lutte soit en s'engageant dans la Royal Navy tout en conservant leurs grades et prérogatives, soit en rejoignant les rangs d'un corps de volontaires français qui sera éventuellement constitué en Angleterre ;

2. Etre rapatrié dans un territoire sous contrôle français dès que les négociations et les moyens de transport nécessaires le permettront.

Tout le personnel embarqué devra évacuer les navires en emportant seulement ses effets personnels. Il sera acheminé à destination en fonction de l'option qui aura été choisie. Une réunion de tous les commandants d'unités aura lieu à l'Etat-major du CinC Portsmouth à 8 heures. Les dispositions ci-dessus sont immédiatement exécutoires. »³



James Somerville



Sir William James

A propos de Mers El Kébir, le général de Gaulle parle à la BBC le 8 juillet 1940 :

« Dans la liquidation momentanée de la force française, qui fait suite à la capitulation, un épisode particulièrement cruel a eu lieu le 3 juillet. Je veux parler, on le comprend, de l'affreuse canonnade d'Oran. J'en parlerai nettement, sans détour, car, dans un drame où chaque peuple joue sa vie, il faut que les hommes de cœur aient le courage de voir les choses en face et de les dire avec franchise. Je dirai d'abord ceci : il n'est pas un Français qui n'ait appris avec douleur et avec colère que des navires de la flotte française avaient été coulés par nos Alliés. Cette douleur, cette colère viennent du plus profond de nous-mêmes.

Il n'y a aucune raison de composer avec elles ; quant à moi, je les exprime ouvertement. Aussi, m'adressant aux Anglais, je les invite à nous épargner et à s'épargner à eux-mêmes toute représentation de cette odieuse tragédie comme un succès naval direct. Ce serait injuste et déplacé.

Les navires d'Oran étaient, en réalité, hors d'état de se battre. Ils se trouvaient au mouillage, sans aucune possibilité de manœuvre ou de dispersion,

avec des chefs et des équipages rongés depuis quinze jours par les pires épreuves morales.

Ils ont laissé aux navires anglais les premières salves qui, chacun le sait, sont décisives sur mer à de telles distances. Leur destruction n'est pas le résultat d'un combat glorieux. Voilà ce qu'un soldat français déclare aux Alliés anglais, avec d'autant plus de netteté qu'il éprouve à leur égard plus d'estime en matière navale.

Ensuite, m'adressant aux Français, je leur demande de considérer le fond des choses du seul point de vue qui doit finalement compter, c'est-à-dire du point de vue de la victoire et de la délivrance. En vertu d'un engagement déshonorant, le gouvernement qui fut à Bordeaux avait

consenti à livrer nos navires à la discrétion de l'ennemi. Il n'y a pas le moindre doute que, par principe et par nécessité, l'ennemi les aurait un jour employés, soit contre l'Angleterre, soit contre notre propre Empire. Eh bien ! je dis sans ambages qu'il vaut mieux qu'ils aient été détruits.

J'aime mieux savoir, même le Dunkerque, notre beau, notre cher, notre puissant Dunkerque, échoué devant Mers el-Kébir, que de le voir un jour, monté par des Allemands, bombarder les ports anglais, ou bien Alger, Casablanca, Dakar.

En amenant cette canonnade fratricide, puis en cherchant à détourner sur des Alliés trahis l'irritation des Français, le gouvernement qui fut à Bordeaux est dans son rôle, dans son rôle de servitude.

En exploitant l'événement pour exciter l'un contre l'autre le peuple anglais et le peuple français, l'ennemi est dans son rôle, dans son rôle de conquérant.

En tenant le drame pour ce qu'il est, je veux dire pour déplorable et détestable, mais en empêchant qu'il ait pour conséquence l'opposition morale des Anglais et des Français, tous les hommes clairvoyants des deux peuples sont dans leur rôle, dans leur rôle de patriotes.

Les Anglais qui réfléchissent ne peuvent ignorer qu'il n'y aurait pour eux aucune victoire possible si jamais l'âme de la France passait à l'ennemi. Les Français dignes de ce nom ne peuvent

méconnaître que la défaite anglaise scellerait pour toujours leur asservissement.

Quoi qu'il arrive, même si l'un des deux est, pour un temps, tombé sous le joug de l'ennemi commun, nos deux vieux peuples, nos deux grands peuples, demeurent liés l'un à l'autre. Ils succomberont tous les deux ou bien ils gagneront ensemble.

Quant à ceux des Français qui demeurent encore libres d'agir suivant l'honneur et l'intérêt de la France, je déclare en leur nom qu'ils ont, une fois pour toutes, pris leur dure résolution.

Ils ont pris, une fois pour toutes, la résolution de combattre. »



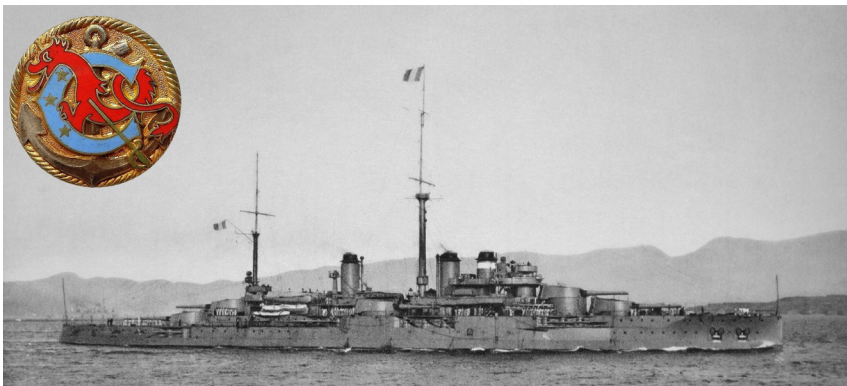
**Le Général Charles de Gaulle,
Chef de la France Libre**

L'ultimatum est sans appel. Les événements des jours suivants, conduiront une majorité de marins à demander leur rapatriement sur le continent. Parmi ceux qui souhaitent continuer la lutte, un petit groupe de quatre, le Lieutenant de vaisseau Robert Détroyat et les Enseignes de Vaisseau Hubert Amyot d'Inville, Elie-France Touchaleaume et Jean des Moutis, se rallient à la France libre et demande, à l'Amiral Muselier, devant la difficulté d'armer des vaisseaux de guerre français faute d'équipage, entre autre, la création d'un bataillon de fusiliers marins dans lequel ils pourraient continuer à combattre.



Amiral Emile Muselier

Le 5 juillet Muselier accède à leur demande et décide la création d'un Bataillon de Fusiliers Marins au sein des Forces Navales Françaises Libres. Après un appel aux volontaires, le 1^{er} BFM est rassemblé sur le Courbet le 17 sous les ordres de Robert Détroyat



Croiseur Courbet



Détroyat



Amyot d'Inville



des Moutis



Touchaleaume



Le Bourgeois

Le 25 juillet 196 marins, dont Détroyat, Touchaleaume et des Moutis, s'installent à Aldershot, camp d'entraînement britannique. Le 1^{er} août ils sont rejoints par 102 autres marins et volontaires de différentes armes, parmi eux, les Enseignes de Vaisseaux Philippe Le Bourgeois, Hubert Amyot d'Inville et l'Officier des Equipages Yves Le Meur. Ils vont être formés par des cadres de la 13^e Demi-brigade de Légion Etrangère (13^e DBLE) revenus de Narvik.



Fusiliers marins à Aldershot le 1^{er} août 1940



Fanion du 1^{er} BFM

Le 31 août 1940, le 1^{er} Bataillon de Fusiliers Marins (1^{er} BFM), sous les ordres de Robert Détryat, quitte la Grande-Bretagne, embarqué sur le S/S Hollandais Westernland, aux côtés du général de Gaulle et de la 13^e DBLE, pour participer à l'opération «Menace» devant Dakar. L'enseigne de vaisseau Touchaleaume reçoit alors le commandement d'une des trois compagnies du 1^{er} BFM.



Le paquebot S/S Westernland

L'opération «Menace» a pour but de rallier le Sénégal et l'Afrique occidentale française à la France Libre. A Dakar, le gouverneur général Boisson, vichyste, repousse les propositions Franco-Britannique de ralliement. Les vichystes ouvrent le feu sur les plénipotentiaires de la France Libre. Le général de Gaulle refuse que les hostilités s'engagent entre Français, et conformément à ce qui a été prévu, il passe la direction des opérations aux Britanniques. Les navires de l'amiral John Cunningham ouvrent alors le feu pour répondre aux attaques des Vichystes. Ces combats tournent à l'avantage des Vichystes. L'opération est un échec.



John Cunningham

Après cet échec, le général de Gaulle dira :

« Les hommes de Vichy, qui ne veulent pas faire la guerre aux envahisseurs de la patrie, ont préféré combattre ceux des Français qui veulent libérer la France ! »

Le corps expéditionnaire Franco-Britannique se dirige alors vers Freetown. Le 11 octobre 1940 le BFM arrive à Pointe Noire au Congo. Après diverses opérations sur les côtes Congolaise et au Gabon, le BFM est regroupé, le 27 janvier 1941, à Pointe Noire. Retour à Freetown. Le 6 mars le BFM embarque à bord du Thysville, et débarque le 23 avril à Suez.



© Musée de l'Ordre de la Libération

De gauche à droite : Hubert Amyot d'Inville, Elie France Touchaleaume, Philippe Le Bourgeois, le père Lacoïn et Jean des Moutis, sur le Thysville

Elie-France est envoyé en mission à Alexandrie pour essayer de rallier aux FNFL, les marins de la Force X qui ont désarmés leurs navires mais restent fidèles à Vichy :

Elie-France : *« J'ai été délégué à Alexandrie pour rencontrer des officiers, j'y suis resté 15 jours et je n'ai pas réussi du tout à les convaincre »*²

*« Alexandrie où Darlan offre de grandes vacances ensoleillées aux officiers et marins de la Force X. À bord des croiseurs Duquesne, Tourville, Suffren, Duguay-Trouin, « les officiers et gradés ont organisé une existence douillette, partageant leur temps entre les régates à la voile ou en chaloupe, le golf au Sporting Club d'Alexandrie, le bridge à l'Alexandrie Bridge Club », constate, désespéré, Le lieutenant de vaisseau Touchaleaume du 1^{er} BFM, de retour d'une mission à Alexandrie, où il a tenté de ramener dans la guerre une centaine d'officiers et quelque mille cinq cents officiers marinières et marins bronzant au soleil du Nil : « L'ensemble des marins français a un penchant très marqué à voir se maintenir le statu quo : une inaction agréable, bien payée, dans laquelle ils s'enlisent. S'il existe quelques velléités de rallier, elles sont combattues par une propagande adverse et par l'influence des liaisons féminines à terre venant souvent des ressortissantes d'une colonie italienne nombreuse en Égypte et qui n'est pas en guerre avec leur pays. »*⁶

De retour au BFM, Elie-France prend part aux opérations de Syrie.

Ces combats sont fratricides, les Français Libres se battent contre d'autres Français restés fidèles à Vichy. Après la Syrie, le général de Gaulle dira : « ...En Syrie, cette armée vient de soutenir des combats non moins durs, mais infiniment plus douloureux. L'équivoque créée par Vichy a dû être tranchée par l'épée. La lutte impie qui nous était imposée était nécessaire. Mais nous ne pouvons-nous réjouir de succès obtenus contre nos frères. Même après la victoire, nous continuerons à porter le deuil des nôtres tombés en Syrie, aussi bien de ceux qui ont combattu dans nos rangs que de leurs adversaires, victimes de la trahison de quelques hommes qui ont sacrifié la France pour mieux servir Hitler.»⁵

Ainsi qu'il l'avait dit avant les combats, aucune décoration ni citation n'est accordée aux Français Libres pour leur action en Syrie.

Elie-France est blessé deux fois, au ventre et à la jambe, à une heure d'intervalle le 17 juin 1941 à Djedet-Artouz devant Damas : « Chez Mouaddamiyé. Deux de ses chefs de section, Amyot d'Inville et Touchaleaume, ne font leur réapparition au camp, blessés, qu'en fin de journée. Le second, touché au ventre et à la jambe, s'est caché plusieurs heures, immergé jusqu'au cou dans un ruisseau »⁴
Après avoir été soigné à l'hôpital de campagne de Nazareth, à l'hôpital de Tel-Aviv puis de Jaffa en Palestine, Inapte aux fusiliers marins, en raison de ses blessures, il est contraint de quitter le 1^{er} BFM et reçoit l'ordre de servir à nouveau dans la Marine navigante.



© Musée de l'Ordre de la Libération

Le 1^{er} BFM entre en Syrie

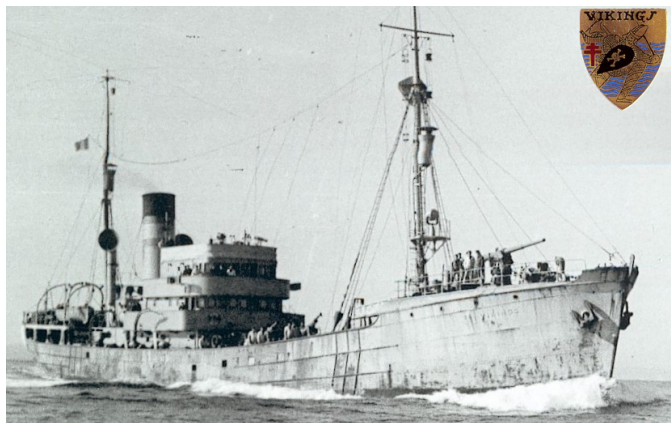


© Musée de l'Ordre de la Libération

Elie-France en Syrie

Anecdote d'Elie-France sur sa première sortie de l'hôpital de Jaffa : « Et puis, avec Karcher, cet autre compagnon des premiers jours, je ne puis résister au plaisir d'évoquer la scène «des pestiférés de Jaffa» que nous avons jouée avec Amyot, Volvey et Langlois lors de notre première sortie de convalescents. Malgré les soins attentifs des admirables soeurs de l'hôpital de Jaffa, les plâtres dont nous étions cuirassés, suivant la méthode mise au point par le docteur Fruchaud pendant la guerre d'Espagne, répandaient une odeur épouvantable et ce jour-là nous n'avions eu aucune peine à nous frayer un chemin à travers la foule des militaires qui prenaient le frais sur la terrasse d'un grand café de Tel Aviv, pour nous installer à la meilleure table, précipitamment évacuée. »¹¹

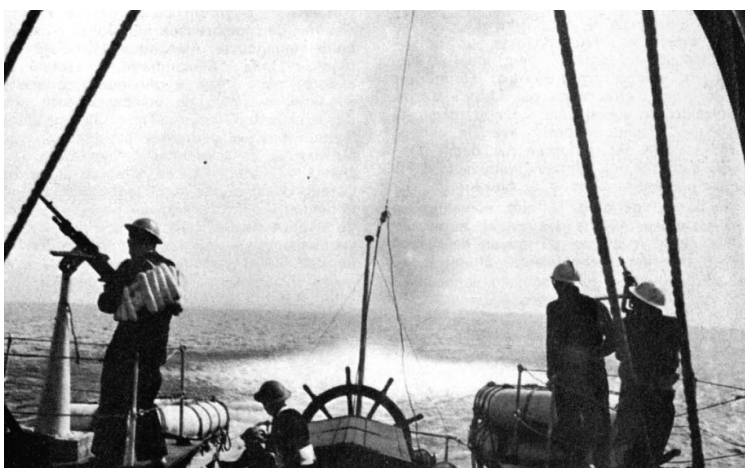
En décembre 1941, il est nommé commandant du patrouilleur P 41 Vikings en Méditerranée orientale, chargé d'opérations d'escorte le long des côtes de Libye et de Cyrénaïque.



Le Patrouilleur P 41 Vikings



*Le Vikings en Méditerranée orientale
février 1942 de Gauche à droite
EV1 Courtois officier en second, LV
Touchaleaume Commandant,
EV1 Santarelli*



*Le P 41 Vikings au grenadage
en Méditerranée orientale février 1942*

Convoy TA.21/M

Depart Tobruk on 29 January 1942.

Arrive Alexandria on 31 January 1942.

Hague's records contain 3 merchants and 6 escorts

Vessel	Pdt.	Tons	Built	Cargo	Notes
AVON VALE					ESCORT 28/01 - 30/01
EMPIRE PATROL (Br)		3,334	1928		
GLOXINIA					ESCORT 29/01 - 31/01
HAVRE (Br)		2,073	1905		
HYACINTH					ESCORT 28/01 - 30/01
MALINES					ESCORT 28/01 - 30/01
ROBERT MAERSK (Br)		2,290	1937		
SOTRA					ESCORT 29/01 - 30/01
VIKINGS					ESCORT 29/01 - 31/01

Data supplied by Don Kindell, extracted from the late Arnold Hague's papers with the kind permission of Mrs. Gill Hague.

Elie-France : « Le patrouilleur « Vikings », des Forces Navales Françaises Libres, entra en Méditerranée par le canal de Suez après un long périple autour de l'Afrique fin novembre 1941. Basé sur Beyrouth, Il rayonna pendant cinq mois en escorte des bâtiments de guerre français engagés dans la guerre aux côtés des alliés en Méditerranée après l'Armistice. C'est là, au large des côtes du Levant, qu'il succomba dans la nuit du 16 avril 1942 sous les coups de l'ennemi avec quarante et un hommes de son équipage. A cette époque, en Méditerranée, beaucoup de navires alliés étaient envoyés par le fond, car la guerre y était meurtrière pour tout ce qui flottait, c'est pourquoi on parla peu de la perte du « Vikings », incident parmi tant d'autres. Cependant, ce vaillant patrouilleur avait une histoire déjà longue qui nous est très chère, à nous F.N.F.L. car son nom était un symbole de la reprise de la lutte sur mer et, bien plus que ses modestes canons c'était un immense espoir qu'il apportait en contribution à la machine de guerre alliée engagée dans une lutte à mort contre l'Axe sur les côtes de la Méditerranée orientale. Le « Vikings » était avant la guerre une des plus belles unités de notre flotte de pêche de haute mer. Grand chalutier de 800 tonnes à formes élancées, doué d'une bonne vitesse, il avait été dès 1939 réquisitionné par la Marine nationale et transformé en escorteur de convois. L'arsenal de Brest l'avait doté d'un canon de 100 mm sur le gaillard, de quatre canons de 75, de deux de 37 mm contre avions et de multiples affûts de mitrailleuses. Des grenadiers anti-sous-marins et, plus tard, un des premiers types d'appareils de recherche « Asdic » complétaient son armement. Ainsi équipé, le « Vikings » escorta des convois entre l'Angleterre, la France et le Maroc. A l'Armistice de juin 1940, se trouvant dans les eaux anglaises, il devait tout naturellement compter parmi les premiers navires français réarmés par les F.N.F.L. Après quelques missions d'escorte en mer d'Irlande, il fut envoyé en décembre 1940 en A.E.F. où la France Libre comptait depuis peu les importantes bases de Pointe-Noire, Libreville et Douala. Pendant des mois, il monta la garde au large de ces côtes, protégeant inlassablement les transports de troupes et cargos alliés qui traversaient son secteur jusqu'au



© Alyette Touchaleaume

moment où il apparut qu'un bâtiment aussi bien équipé pouvait rendre de meilleurs services sur un théâtre d'opérations plus mouvementé. On décida à Londres de l'envoyer en Méditerranée pour y constituer le premier élément d'une force navale d'escorteurs travaillant en liaison avec la Royal Navy. En route vers sa destination, il s'arrêta à Durban pour caréner et arriva à Beyrouth au début de décembre 1941. Tout d'abord, il fallut procéder à quelques changements dans l'état-major et dans l'équipage, fatigués par leur longue campagne en A.É.F. en puisant dans le premier bataillon de Fusiliers Marins à cette époque en pleine transformation à Beyrouth. Le lieutenant de vaisseau Touchaleaume, en provenance de cette unité, fut désigné comme commandant. Dans son sillage arrivèrent quelques solides fusiliers dont un officier marinier d'élite le second maître Basquin, qui devint capitaine d'armes et qui accompagna dans la mort ses camarades du « Vikings » dont il avait su se faire aimer dès les premiers contacts. Un Ingénieur mécanicien de la base de Beyrouth embarqua lui aussi ce qui, avec les deux enseignes déjà à bord, compléta l'état-major. Il fallut ensuite procéder à des transformations pour accroître la valeur militaire du « Vikings » dont les deux mâts élancés furent sacrifiés aux exigences de la D.C.A. : le mât d'artimon fut coupé à plat pont, le mât de misaine à la hune et l'un des copropriétaires de l'ex-chalutier, enseigne de vaisseau à la base de Beyrouth, vit ainsi avec quelque mélancolie, transformer son joli navire en plate-forme à canons. Il fut décidé, d'accord avec la Royal Navy, que le « Vikings » irait parfaire son entraînement à Alexandrie avant d'être lancé dans la bagarre. Un beau matin de fin décembre 1941, il entre donc dans le port d'Alexandrie, son équipage rangé à la bande, et suivant les règlements de la Marine, rend les honneurs au clairon aux bâtiments de guerre sur rade. Il faut croire que les traditions de courtoisie de la Marine Française ne se conservent intactes qu'à la mer, car les beaux croiseurs inactifs et les torpilleurs de la Force X affectent d'ignorer l'arrivée du « Vikings », et ne répondent pas au salut, cependant que le cuirassé « Queen Elizabeth » portant la marque de l'amiral Cunningham et le « Valiant » saluent gravement ce vivant symbole de la

rentrée de la France dans le combat. Mais qu'importe, un bon exemple n'est jamais perdu ! Dès l'arrivée, le programme d'entraînement de l'équipage est élaboré et les réparations urgentes entreprises avec le concours des officiers des *motherships* HMS « Ressource », HMS « Medway » qui rivalisent de gentillesse et de compréhension pour initier le « Vikings » aux derniers secrets de la guerre anti-sous-marine, de la DCA et de la tactique d'escorte. Le lieutenant Smith R.N.V.R., officier de manoeuvre du destroyer « Kimberley » récemment coupé en deux par une torpille sur la route de Tobrouk, est embarqué à bord comme officier de liaison et l'entraînement se poursuit sans relâche pendant quinze jours. A terre, la colonie française presque tout entière reçoit et fête les marins de la France Libre et grâce à elle. Noël 1941 aura été pour beaucoup de petits gars du « Vikings » un Noël Joyeux et bien français. Le dernier, hélas le dernier. Enfin, tout est fin prêt, la conférence de convois a réuni à Ras-el-Tin les commandants d'escorteurs, le « Vikings » va avoir l'honneur pour sa première mission de participer à l'escorte d'un convoi jusqu'à Tobrouk. A bord, c'est l'enthousiasme auquel succède une grave fierté, car Smith a raconté l'épopée de Tobrouk. C'est à cette époque avec Londres un des « coins les plus chauds du monde ». Il y a quelques mois à peine, Polonais et Australiens encerclés dans son périmètre y écrivaient l'une des plus belles pages de la guerre, les torpilleurs de la Royal Navy fondaient à trente nœuds vers Tobrouk pendant les nuits sans lune pour apporter à la garnison harassée des munitions et des renforts qu'il fallait débarquer en deux heures avant le lever du jour et pour remporter les blessés et les prisonniers. C'est de Tobrouk enfin qu'on a pu dire que chaque mille de la route qui y mène est jalonné par une épave alliée ou ennemie. La place, actuellement encore, est à peine dégagée et le « Vikings » mesure tout l'honneur qu'on lui fait d'aller y montrer ses trois couleurs. Pendant quatre jours, l'escorte déployée sous les ordres du croiseur auxiliaire « Malines » fait bonne garde autour de son convoi et repousse à plusieurs reprises les tentatives d'avions torpilleurs ennemis qui lancent de trop loin sans mettre au but. Puis, au petit matin, c'est l'arrivée à Tobrouk, les navires se glissent un à un dans l'ouverture étroite des filets et pénètrent dans une belle rade rectangulaire et profonde parsemée de dizaines d'épaves au milieu desquelles il faut trouver son chemin et son mouillage. Ce qui reste de la petite ville offre un spectacle hallucinant de pans de murs incendiés et croulants que

ne surmontent plus ni toits ni terrasses. Pas un mètre carré de sable qui n'ait été retourné dix fois par les bombes et les obus. Au milieu de ces ruines et de ces épaves règne une activité fébrile de camions et de chalands écornés qui déchargent les précieuses cargaisons à un rythme accéléré car il s'agit de renvoyer les convois dehors le plus tôt possible, bien heureux s'ils peuvent repartir au complet.

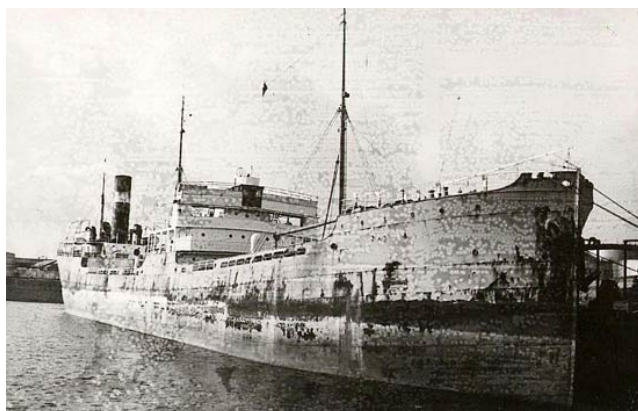


Port de Tobrouk 1942

La Royal Navy, par principe, s'est installée dans les ruines de la base italienne qui est le building le plus croulant et le plus déformé, mais noblesse oblige. Le charmant captain R.N. qui est en charge de la Marine de Tobrouk est là depuis un an. Il a subi tout le siège et a refusé la relève. L'Entente Cordiale se renoue aussitôt entre lui et le commandant du « Vikings » dans son bureau ouvert aux quatre vents autour d'un whisky tiède et sec, car l'eau est rare ici et réservée à d'autres usages. Avant la guerre, déjà, les Italiens en faisaient venir de Derna par citerne. A force de persévérance et de diplomatie, le « Vikings » obtient de l'armée anglaise qui en a capturé des centaines, quatre canons italiens « Breda » contre avions qu'on espère avoir le temps d'embarquer. La bonne nouvelle réjouit tout le bord, mais hélas ils n'arriveront pas à temps. Pendant deux jours et deux nuits, le « Vikings » apporte le concours de ses canons contre les nombreuses attaques d'avions ennemis qui tentent d'atteindre le milieu de la rade et de larguer leurs bombes avec précision. Les nuits surtout sont féériques et terribles, le vacarme infernal. A chaque instant, l'horizon s'embrase des lueurs de la DCA et des bombes, puis tout se calme un instant pour recommencer sur un autre point du ciel, mais le rideau de feu est très dense et seules les épaves du croiseur italien « San Marco » et du paquebot « Liguria »,

situés à la périphérie, enregistrent des coups directs. Le deuxième jour, le « Vikings » a la joie d'accueillir et de reconforter à son bord, l'enseigne de vaisseau Le Bourgeois et deux marins du 1^{er} Bataillon de Fusiliers Marins venus en liaison à Tobrouk, et qui apportent des nouvelles du désert. Au soir du deuxième jour, ordre d'appareiller pour Derna d'où il faut convoier sur Tobrouk des chalands de débarquement, mais au moment du départ, contre-ordre, Derna est sur le point d'être repris par l'Africa Korps, la mission est irréalisable. Le soir même, le « Vikings » quitte Tobrouk avec le convoi, dont l'escorte est renforcée par deux baleiniers sud-africains armés jusqu'aux dents qui retournent au repos à Alexandrie. Au large, pendant la nuit suivante, se succèdent les assauts des avions torpilleurs qui éclairent le convoi au moyen de fusées Parachutes, et lancent leurs attaques au ras de l'eau, de tous les points de l'horizon, sur les navires des convois qui se détachent en ombres chinoises. Les escorteurs tirant au jugé, essaient de tendre un barrage autour du convoi, c'est miracle qu'ils ne se canonnent pas à bout portant. Mais plusieurs navires sont touchés ; à l'arrière le baleinier « Santra » atteint par une torpille saute avec toutes ses grenades et ses munitions dans un splendide feu d'artifice. Enfin, aux premières tueurs du jour, la R A F arrive à la rescousse, les escorteurs comptent les manquants, font serrer les rangs et rallier les traînants, et trois jours plus tard le convoi rentre à Alexandrie sans autre incident, ayant accompli sa dure mission. Le « Vikings » peut être fier d'avoir reçu le baptême du feu en de telles circonstances, il s'y est bien comporté suivant les meilleures traditions de la Marine Française. Rentré à Beyrouth en février, il exécute ensuite de nombreuses missions d'escorte entre Famagouste, Alexandrie, Port-Saïd, Haïfa et le Golfe d'Alexandrette, le secteur est encore calme, mais à plusieurs reprises la sonnerie du poste de combat retentit pour des alertes qui heureusement ne se développent pas en véritables attaques. Au début d'avril, le lieutenant de vaisseau Touchaleaume, atteint d'une sinusite aigue qui l'aveugle, est contraint de débarquer temporairement, Le lieutenant de vaisseau Reboul, de la base de Beyrouth, prend alors le commandement au pied levé. Au cours de ses deux dernières semaines d'existence, le « Vikings », seul escorteur disponible de la zone du Levant, ne touche guère terre que pour se ravitailler, exécute sept missions d'escorte, coule plusieurs mines dérivantes à la mitrailleuse et ramène à la remorque à Beyrouth une M.T.B. anglaise en difficultés. Le 16 avril, il entre pour la

dernière fois à Haïfa pour prendre des ordres et escorter jusqu'à Tripoli le pétrolier « Caspia ». chargé de 12.000 tonnes d'essence d'aviation. Il y a lieu de penser, signale la Royal Navy, que des sous-marins ennemis ont fait leur apparition dans la région. A la tombée de la nuit, le petit convoi se trouve au large de Sidon. le « Vikings » zigzague autour du « Caspia », l'équipage est aux postes de veille, l'Asdic fouille la mer systématiquement, lorsque soudain, vers 21 h -10, une explosion formidable secoue le navire,



Le pétrolier Caspia

qui prend aussitôt une gîte de 30' sur bâbord, l'avant s'immerge presque immédiatement pendant que l'arrière sort de l'eau. L'explosion a surpris dans son sommeil la bordée de repos. Seuls quelques hommes réussissent à se grouper autour du commandant sur le flanc tribord déjà presque horizontal, d'autres ont été projetés à l'eau. Le commandant ordonne « sautez » et quelques secondes plus tard, le « Vikings » bascule et s'enfonce sans créer de remous heureusement, son arrière est à la verticale, l'hélice continue doucement à tourner. A ce moment les survivants qui pataugent dans une nappe de mazout et qui se cherchent dans la nuit, entendent un bruit de moteur, c'est le sous-marin qui approche en surface. Chacun fait silence et aperçoit au ras de l'eau sa silhouette, il stoppe ses moteurs tout près. puis, après de longues minutes. s'éloigne. Trois quarts d'heure plus tard une flamme gigantesque illumine le ciel, c'est le « Caspia » qui vient d'être torpillé à son tour, il flambe comme une torche, ses tanks explosent l'un après l'autre, il va demeurer visible toute la nuit. L'enseigne de vaisseau Courtois, excellent nageur, réussit à grouper seize survivants sur le seul radeau qui a pu être mis à l'eau, après quoi il annonce qu'il va tenter de gagner la terre à la nage. Un marin est volontaire pour le suivre, mais ses forces le trahiront

en route et, seul, Courtois sera repêché près de la côte après avoir nagé neuf heures consécutives. Le radeau fut retrouvé par une vedette de Sidon vers sept heures du matin avec quinze occupants. Soutenus et encouragés par l'enseigne de vaisseau Santarelli, qui se trouve avec eux, ils avaient pagayé toute la nuit et parcouru 12 milles en direction de la côte. Enfin, vers neuf heures du matin, une M.T.B. retrouva le commandant, transi de froid et épuisé, accroché à un caillebotis et, non loin de là, le

chien du bord qui s'était maintenu le museau et les pattes hors de l'eau sur un aviron.

Telle est l'histoire du patrouilleur «Vikings» des Forces Navales Françaises Libres, qui n'avait pas renoncé à la lutte et qui repose par cent brasses de fond avec ses quarante et un marins au large des côtes du Levant, témoins depuis tant de siècles des sacrifices et des gloires de la France éternelle. »⁷



EV Philippe Le Bourgeois



LV1 Georges Reboul



EV1 René Courtois



EV1 Pierre Santarelli

Elie-France Touchaleaume est nommé, en mai 1942, commandant par intérim puis commandant en second de l'avis La Moqueuse qui effectue des missions d'escorte de convois en Méditerranée.

Elie-France : « j'ai été à ce moment-là, nommé au commandement d'un Aviso, un vrai bateau de guerre, celui-là, «La Moqueuse», qui lui aussi venait d'arriver avec deux autres avisos français libres, en Méditerranée Orientale. Sur la «Moqueuse», j'ai continué les convois de Tobrouk, de Bengasi et de Tripoli jusqu'au moment où en Avril 1943, j'ai été rappelé en Angleterre pour prendre le commandement d'une corvette. Cette corvette s'appelait La Lobélia, j'ignorais même le nom de la fleur, c'est un nom de fleur; il y en avait d'autres de ce genre, il y avait la Roselys, la Renoncule, l'Aconite, qui étaient aussi des corvettes françaises libres »⁸



L'Aviso La Moqueuse



Beyrouth août 1942

Le général de Gaulle à bord de la Moqueuse juste après Bir Hakeim quand tout allait mal

Le général dit au commandant Touchaleaume (x) :

« Ne vous en faites pas les gars ! Quoi qu'il arrive, on s'en tirera !!!

Beyrouth, le 3 AVRIL 1943.

FORCES NAVALES FRANÇAISES LIBRES
AU LEVANT

ÉTAT-MAJOR

No. 341 - E.M.I.

O R D R E
-----oOo-----

O B J E T : Mission du Lieutenant de Vaisseau TOUCHALEAUME.

REFERENCES: Messages 1120b/27/2 et
1150A/29/3 de F.N.F.L. LONDRES.

-----oOo-----

Le Lieutenant de Vaisseau TOUCHALEAUME désigné par les messages citées en référence pour prendre un commandement en Angleterre, sera mis en route de Beyrouth le 4 Avril 1943 et rejoindra le Royaume-Uni par la voie des Airs. Il est autorisé le cas échéant à utiliser les lignes aériennes alliées passant par l'Algérie et Gibraltar.

A son arrivée à Londres il se présentera au Contre-Amiral, Commandant en Chef les Forces Navales Françaises Libres.-

STAFFORD-MANSIONS



MISSION ORDER

It is requested that all help can be given by allied Authorities to enable Lieutenant de Vaisseau TOUCHALEAUME, appointed in command of one Free French Warship in England to join UK by air with the utmost rapidity.

Senior French Naval Officer Levant Area will be particularly thankful for all aid given .-

COMMANDER KOLB-BERNARD
SENIOR FRENCH NAVAL OFFICER
LEVANT

Le Capitaine de Frégate KOLB- BERNARD
Commandant les F.N.F.L./Levant.



DESTINATAIRES :

- L.V. TOUCHALEAUME
- E.M.I. - F.N.F.L. Levant
- PmI LONDRES.

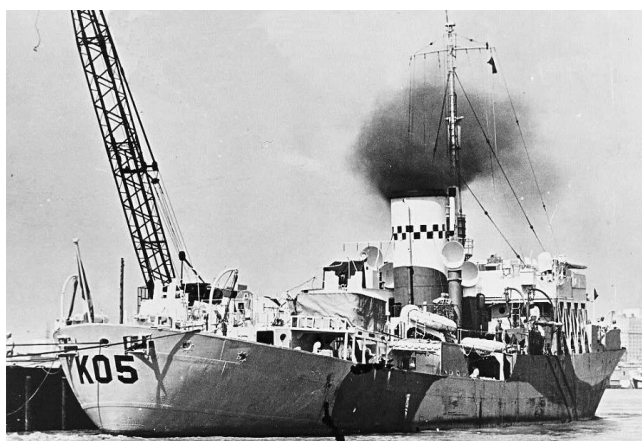
COPIES :

- Archives.

En mai 1943, il arrive en Grande-Bretagne pour prendre le commandement de la corvette Lobelia chargée d'escorter des convois dans l'Atlantique Nord. Basée en Ecosse, à Greenock, la Lobelia conduit les convois d'Islande, de Terre-Neuve et d'Halifax.



La Corvette Lobélia



Elie-France : « Les corvettes, c'est je crois qu'on peut dire que c'est un petit peu aux convois ce qu'étaient les chasseurs aux bombardiers, c'est-à-dire qu'elles étaient faites pour protéger contre les sous-marins et permettre aux convois de passer à travers l'Atlantique Nord. C'était à ce moment-là le seul lien que l'Angleterre avait avec le monde extérieur et les convois étaient destinés à ravitailler l'Angleterre en troupes, en munitions, en armes, en équipements, en pétrole, et c'était extrêmement important, de faire passer ces convois quoi qu'il arrive. Il se trouve qu'au milieu de l'année 1942, les alliés perdaient plus de bateaux de commerce qu'il ne pouvait en construire. Autrement dit, à un certain moment, il a fallu construire des bateaux, des escorteurs, en très grand nombre, et le type de corvette qui a été construit par tous les chantiers anglais, ce type de bateaux est extrêmement robuste, des bateaux d'une soixante de mètres de long, pas très rapides, extrêmement bien armés, et qui étaient munis d'un équipement de détection aussi bien radar, car nous avons été les premiers utilisateurs du radar parmi tous les marins de France, qu'en sonar, qu'en écoute sous-

marine. Les quatre corvettes françaises, qui faisaient partie du groupe alliés d'escorte d'Atlantique Nord, ont travaillé sur l'Atlantique Nord de 1942 à 1944, sans interruption.



Convois dans l'Atlantique Nord 1942

Le rythme des convois, en gros 2 par semaine. Ces convois portaient un convoi lent et un convoi rapide. Lent, ça voulait dire 7 noeuds, rapide, c'était 9 noeuds. Mais enfin,

il fallait quand même avoir une vitesse moyenne pour les bateaux de tous types et de tous genres qui constituaient ces convois. On partait de l'embouchure de la Clyde, du nord de l'Écosse, ou de la mer d'Irlande, en direction des États-Unis, avec un convoi en général vide, que nous passions, aux trois-quarts du chemin, à la marine canadienne qui nous relevait au sud de Terre-Neuve, et nous reprenions le chemin du retour avec un convoi chargé celui-ci qui aboutissait aux mêmes endroits, en mer d'Irlande ou au Nord de l'Écosse.»⁸



Escorteurs

L'escorte des convois : « L'escorte des convois, surtout dans les premières années de la guerre, n'est pas un métier de routine. L'organisation est complexe et nécessite de connaître comment chacun a été mis sur pied ainsi que la stratégie utilisée pour lutter contre les dangers qui menacent les navires. Les bateaux marchands, cargos, pétroliers, minéraliers, paquebots sont répartis en deux classes. Les rapides, filant plus de 10 nœuds, et les lents, moins de 10 nœuds. Ceux qui marchent à bonne vitesse font route indépendamment. Il existe aussi des convois rapides pour les transports de troupe et de matériel de guerre.

Les plus vulnérables sont bien entendu les navires lents dont la vitesse est inférieure à l'allure de croisière des sous-marins en surface. Ils doivent bénéficier d'une forte protection puisque, pour maintenir la cohésion du convoi, le bâtiment qui marche le plus vite doit s'aligner sur le bâtiment le plus lent. En Atlantique Nord, les convois à destination du Canada ou des États-Unis

portent le sigle ON, désignant les convois rapides, le sigle ONS pour les plus lents. Dans l'autre sens, vers la Grande-Bretagne, ils sont désignés par les lettres HX et SC. Les convois naviguent généralement au rythme de, un par semaine dans chaque sens, pour chaque catégorie concernée. Lorsqu'ils voguent vers l'Amérique, les cargos sont sur lest, étant vides de chargement ; ils prennent leur cargaison aux États-Unis et au Canada, à destination des îles Britanniques. Les ON et les HX ont une vitesse minimale de 8 nœuds et doivent en principe franchir 190 milles par jour ; les ONS et les SC se traînent à 6 ou 7 nœuds et font 150 milles par jour. Un convoi SC en 1941-1942 met un peu plus de deux semaines pour faire la traversée à partir du Canada, et il faut à un HX le même laps de temps, à partir de New York. »⁹

Quelques-uns des convois escortés par La «Lobélia» sous le commandement d'Elie-France Touchaleaume^{*10} :

[LOBELIA in Convoy HX.239 \(May 1943: NYC - Liverpool\) \(Présent sur la corvette sous commandement de Pierre de Morsier.\)](#)

LOBELIA in Convoy OS/KMS.49KM (Jun 1943: Liverpool - Convoy Split)

LOBELIA in Convoy SL/MKS.132 (Jun 1943: Freetown - Rendezvous with MKS.16)

LOBELIA in Convoy SL/MKS.132MK (Jul 1943: Rendezvous of SL132 with MKS16 - Split Fast & Slow)

LOBELIA in Convoy SL/MKS.132F (Jul 1943: Convoy Divided - Liverpool)

LOBELIA in Convoy HX.253 (Aug 1943: NYC - Liverpool)

LOBELIA in Convoy ONS.15 (Aug 1943: Liverpool - Halifax)

[LOBELIA in Convoy ONS.18 \(Sep 1943: Liverpool - Halifax\)](#)

[LOBELIA in Convoy ON.202 \(Sep 1943: Liverpool - NYC\)](#)

LOBELIA in Convoy HX.259 (Sep 1943: NYC - Liverpool)

LOBELIA in Convoy ON.208 (Oct 1943: Liverpool - NYC)

LOBELIA in Convoy MKS.34G (Dec 1943: Gibraltar - Rendezvous with SL.143)

LOBELIA in Convoy SL/MKS.143MK (Dec 1943: Rendezvous of SL143 with MKS34 - Liverpool)

LOBELIA in Convoy OS/KMS.61KM (Dec 1943: Liverpool - Convoy Split)

LOBELIA in Convoy OS/KMS.65KM (Jan 1944: Liverpool - Convoy Split)

LOBELIA in Convoy MKS.38G (Feb 1944: Gibraltar - Rendezvous with SL.147)

LOBELIA in Convoy SL/MKS.147MK (Feb 1944: Rendezvous of SL147 with MKS38 - Liverpool)

LOBELIA in Convoy ON.225 (Feb 1944: Liverpool - NYC)

Attaque du convoi ON.202 le 21 septembre 1943 :
 « Le 21 septembre, alors que les vingt-sept navires du convoi **ONS.18** ont opéré leur jonction avec les soixante-huit autres de l'**ON.202** à hauteur de Reykjavik, les dix-neuf escorteurs sont très rapidement mis en alerte. Des explosions viennent en effet de signaler l'assaut de la « meute » des vingt et un sous-marins allemands du groupe Leuthen. Dans ce jeu du chat et de la souris, la Lobelia doit mener trois attaques contre des échos sous-marins, sans parvenir cependant à obtenir des résultats. Le lendemain vers 17 heures, le grenadage d'une zone suspecte semble enfin s'avérer payant, puisque des débris de bois au milieu d'une tâche irisée de gas-oil, parsemée de remontées de gaz, vient animer la surface de l'eau. Ruse de l'ennemi ou avaries réelles, l'importance des conséquences visibles plaide plutôt pour la seconde explication. Les renseignements obtenus par la suite démontreront que le sous-marin touché est l'U-758, qui est parvenu, malgré ses dommages, à quitter son groupe pour rallier la base de Saint-Nazaire. Cet épisode de la bataille de l'Atlantique restera d'ailleurs l'un des plus meurtriers, puisqu'au bilan, sept navires de commerce, ainsi que six escorteurs ont été coulés ou ont subi des avaries importantes, deux sous-marins allemands ont été détruits et cinq mis hors de combat. »¹



Attaque de convois

Elie-France : « Le moment le plus dramatique, c'est je crois lorsque au mois de Septembre 1943, mon groupe d'escorte, a été aux prises pour la première fois avec les sous-marins allemands, attaquant en meute, c'est-à-dire, de tous les côtés de l'horizon à la fois, en pleine nuit, et attaquant avec des torpilles acoustiques. C'est un moment qui a été assez long, d'ailleurs, puisqu'il a duré 4 jours et 4 nuits. A plusieurs reprises, au cours de la nuit, des escorteurs, de mes camarades, de mes amis, des garçons polonais en particulier ou canadiens, qui étaient de mon groupe d'escorte, ont sauté purement et simplement. Dans une seule nuit nous avons perdu 4 escorteurs, parce que les torpilles acoustiques étaient destinées spécialement aux escorteurs. J'aime autant vous dire qu'à ce moment-là, il n'était pas question de se porter au secours des camarades, d'abord, dans la nuit noire c'était très difficile, et puis, en plus de ça, les consignes étaient absolument formelles, tant que les sous-marins étaient au contact, et tant qu'il y avait danger pour les bateaux qui continuaient à flotter, il n'était pas question de secourir un malchanceux qui avait été torpillé et il n'était pas question de se porter au secours des gens qui pouvaient être à la patouille, car c'était dangereux pour l'escorteur, tant pis pour ceux qui avaient été touchés. »¹

Elie-France : « la nuit qu'on illumine à coups d'obus éclairants, les malchanceux qui sautent dans un feu d'artifice et qu'on pourra peut-être secourir, la massive silhouette du convoi qui resserre ses rangs, les sous-marins en surface, la meute, perçus par le radar et qu'il faut faire plonger avant qu'ils n'arrivent à portée de lancement, la chasse au moyen de l'Asdic, avec les pips qui s'accélèrent et qui passent à l'aigu à mesure qu'on s'approche, la tension avant de commander feu, les patterns à grenades qui giclent de l'arrière, les secondes qui paraissent des minutes avant le martèlement puissant des éclatements dans les profondeurs, et l'apothéose des gerbes crevant la surface, et puis, après le doute, l'anxiété, les questions qu'on se pose, les décisions à prendre... on l'a eu ? On l'a perdu ? On revient dessus ? Veille les épaves ! On abandonne !... au prochain ! »¹¹



La Lobelia au grenadage

"Lobélia" 1943 et d'Argenlieu.



© Alyette Touchaleaume

*1943 Inspection de la « Lobélia » et de son équipage par l'Amiral Thierry d'Argenlieu
Au premier plan à droite le Commandant Elie-France Touchaleaume*



© Alyette Touchaleaume

La Nouvelle Orléans Juin 1944

Remise de la Croix de guerre à la « Lobélia » et à son commandant le lieutenant de vaisseau Touchaleaume

ALGER, le 24 Fevrier 1944

COMMISSARIAT A LA MARINE

ETAT MAJOR GENERAL

Bureau " Operations "

150 E.M.G/15.

Le Contre-Amiral LEMONNIER
Chef d'Etat-Major de la Marine
Agissant par delegation du Commissaire à la Marine,

CITE A L'ORDRE DE L'ARMEE DE MER

La Corvette " LOBELIA "

avec le motif suivant :

" A participe pendant trente mois a la Bataille de l'Atlantique, escortant, dans des conditions difficiles, plus de 1200 navires de commerce. Du 19 au 24 Septembre 1943, sous le commandement du Lieutenant de Vaisseau TOUCHALEAUME, a mene de nombreux engagements contre des sous-marins qui attaquaient le convoi qu'elle escortait et a reussi, tres probablement, a mettre l'un d'eux hors de combat ".

Cette deuxieme citation, a l'ordre de l'Armee de Mer, comporte, pour la Corvette "LOBELIA", l'attribution de la Fourragere verte, et, pour le Lieutenant de Vaisseau TOUCHALEAUME (M.G.V.E) l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme,

En juillet 1944, à Halifax, il quitte son commandement, et est envoyé à Boston prendre le commandement du contre-torpilleur « Le Triomphant ». Un message chiffré, de Londres, en date du 1^{er} août 1944, le rappelle en Grande-Bretagne, pour être affecté à l'un des régiments de fusiliers marins. En fin de compte Elie-France, après un mois à l'état-major des FNFL à Londres est affecté à l'Etat-major de la Marine à Brest comme chef du 2^e Bureau; il participe à la libération de Brest et assiste à la reddition du général allemand Ramcke. Il réorganise les services de marine civils et militaires en Bretagne.

Elie-France : « Je suis rentré en France au mois d'août 1944, par Cherbourg, alors que j'avais quitté Cherbourg 4 ans avant, et je me suis porté à ce moment-là, par ordre; je me suis mis à la disposition du commandant de la marine à Brest, car Brest, à cette époque, était encore tenu par les Allemands. Ils étaient assiégés par les FFI et par les Américains. Nous avons regroupé là des FFI et



Reddition du général Ramcke

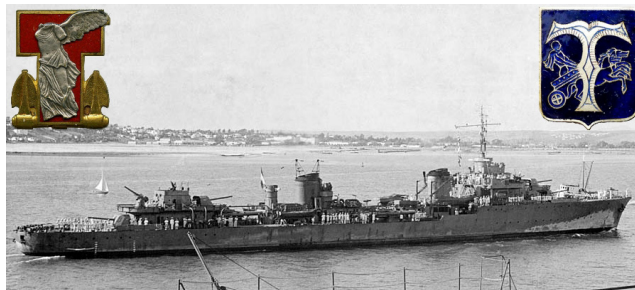
nous avons participé au siège de Brest, et j'ai eu la joie, je dois dire de recevoir (d'assister), au pied des remparts de la Porte Tourville, dans l'arsenal de Brest, absolument démoli, la reddition de l'Amiral Ramcke qui commandait la marine à Brest à l'époque, et qui se rendait avec tout le reste de ses survivants. »¹²

(Le général Allemand Ramcke, commandant de la place forte de Brest, n'était pas un marin mais un parachutiste (Fallschirmjäger))

Elie-France : « En arrivant en Angleterre, j'ai été affecté à l'état-major de Brest en France avec l'amiral Lucas, avec les FFI derrière



Amiral Pierre Lucas



Le Triomphant

les Américains. La ville de Brest avait été rasée par le siège, il ne restait plus rien, il a fallu faire flèche de tout bois c'était le désert intégral. »²

Il organise ensuite le siège de Lorient avec les FFI jusqu'au début 1945.

La poche de Lorient ne tombera que le 10 mai 1945, soit 2 jours après la reddition, sans condition, des armées allemandes.

Le 30 avril 1945, Elie France est détaché aux services de presse et d'information du ministère de la marine, pour lui c'est une « corvée ».

Elie-France : « En avril 1945, j'ai été désigné pour prendre la tête d'une petite formation qui circulait à travers la France pour montrer, avec des films et des documents, ce que la marine avait fait »²

Le 8 mai 1945 l'Allemagne capitule sans condition. Une autre période s'ouvre dans la vie d'Elie-France.

En forme de conclusion sur son épopée dans les Forces Navales Françaises Libres :

Elie-France : « La chance ! Bien sûr j'ai eu de la chance, parce que je ne serais pas là pour vous raconter, mon histoire. Mais bien de mes camarades n'ont pas fait tout le chemin, et ne sont pas arrivés au bout du chemin comme moi, Amyot d'Inville, Destroyat, Biraud, qui commandait la corvette Mimosa. Le moment, je crois où la chance a souri à la France Libre pour la première fois, et à moi en particulier, c'est quand nous étions sur ces 2 transports hollandais, qui emmenaient vers une destination absolument inconnue pour nous, et vers l'aventure, la petite phalange du Général de Gaulle. 2.000 garçons, marins, ou légionnaires, embarqués sur 2 bateaux, à peine protégés. Une torpille de sous-marin,

*ou une bombe de stuka, auraient pu régler l'affaire et vraisemblablement la chance de la France Libre se serait arrêtée là. Et puis peut-être aussi, j'ai eu de la chance d'une autre façon car j'ai quand même eu la possibilité de me battre sur 3 terrains d'opération, 3 théâtres d'opération différents, et de passer du soleil d'Egypte, aux brumes de l'Atlantique Nord. Indemne. Enfin, je crois que la meilleure de mes chances, c'est encore d'avoir commencé la guerre en 1940, j'étais un peu plus qu'un gosse, pas encore un homme, et d'avoir terminé 4 ans après je crois comme un homme..»^{*12}*

En octobre 1945, il est en poste à l'Etat-Major du haut-Commissaire de France à Saïgon.

En juillet 1947, il est membre du cabinet du ministre de la Marine.

Nommé capitaine de corvette en août 1948, il démissionne au même moment.

Entre 1948 et 1956, il travaille en Egypte à la compagnie du Canal de Suez, comme pilote sur le canal, puis est rappelé à l'activité d'août 1956 à février 1957 et détaché à l'Etat-major de l'amiral Barjot pour les opérations de Suez.

En 1957, il trouve un poste de cadre supérieur dans l'industrie du pétrole à Paris.

Elie-France : « *A la fin de la guerre j'en avais marre de ce cirque, et en juillet 1945 j'étais parmi les volontaires pour l'Indochine. Je suis parti avec*

*d'Argenlieu à Saïgon et j'ai fait la guerre jusqu'en 1948, puis j'ai démissionné. J'étais assez déçu par la marine en France. J'étais capitaine de corvette activé (c'est-à-dire commandant). Je me suis marié, et j'en avais marre de la guerre, de la France par ce que ce n'était pas ce que j'avais imaginé. Je suis parti au canal de Suez ravi, c'était le paradis par rapport à la France et ce jusqu'en 1956. Mais la marine ne m'avait pas lâché complètement et après 56 j'ai été rappelé à Paris, j'ai eu un rendez-vous avec l'amiral Barjot et en septembre j'ai rejoint le Richelieu à Oran comme passager, il m'a emmené à Chypre (Où il embarque sur le Jean Bart) puis ça a été le débarquement à Port Saïd. Ensuite j'ai été très, très mal fichu, KO, et j'ai été rapatrié sur la Marseillaise à Toulon où j'ai fait 3 semaines d'hôpital à St Anne. En avril 1958 j'ai re-démissionné. Après j'ai été repris par ESSO qui était une boîte qui marchait merveilleusement j'y suis resté jusqu'en 83. »^{*2}*

Il est capitaine de frégate de réserve en août 1962.

Elie France Touchaleaume, nous a quittés le 5 mars 2010 à l'hôpital Ambroise Paré situé, au 9 de l'Avenue Charles de Gaulle, à Boulogne-Billancourt dans les Hauts-de-Seine.

Il a été inhumé le 12 mars dans son village natal de Lormes dans la Nièvre.



CONCLUSION



La Croix de la Libération

Elie-France : « *Cela a été un plus, quand je suis arrivé en France, je ne me rendais pas compte que j'avais vécu une période extraordinaire, les Français continuaient normalement mais c'est moi qui n'avais pas continué. Beaucoup d'officiers étaient gênés vis-à-vis de moi et c'est une des raisons qui m'ont fait quitter la marine. Je ne demandais rien en rentrant mais il y avait une certaine indifférence et d'égoïsme des gens qui étaient là et qui me voyaient comme un canard sauvage. Esso a été formidable pour moi, les gens étaient très gaullistes et j'avais l'impression de ne pas quitter la marine française libre. C'est à ce moment-là que je me suis rendu compte qu'on n'était pas très nombreux à avoir fait cela et les gens nous mettaient un peu à part dans leur cœur. Chaque fois que j'ai rencontré un Compagnon, il y a eu quelque chose de magique on n'a pas besoin de s'expliquer, on est resté très lié entre nous même si on ne le connaît pas. Il y a quelque chose qui est resté en commun et qui est plus fort que tout je l'ai ressenti après peu à peu et j'ai vu que les autres n'avaient pas fait grand-chose. »^{*2}*

L'Ordre de la Libération

Elie-France : « *C'est ce qu'il y a de plus élevé, de plus prestigieux, pour moi, C'est la reconnaissance par la France de quelque chose qui a été fait, alors qu'on était très peu à l'avoir fait. C'est pour moi le summum de ce que à quoi on peut arriver pour être tranquille avec sa conscience et avec son peuple. On a fait quelque chose qui a réussi, il n'y a rien qui vaille cette distinction. »^{*2}*

Notes :

- *a <https://www.postenavalemilitaire.com/t3215-calais-1940-1959>
- *b <https://www.postenavalemilitaire.com/t3219-audierne-1940-1952>
- *1 Capitaine de Frégate Eric Brothé « Aventurier de la France Libre » édition l'Harmattan
- *2 Interview Touchaleaume par François Thesmar le 20 octobre 1998, document musée de l'Ordre de la Libération
- *3 La revue de la France Libre et Le Bavard (journal local) 12 juin 2004 n°122
- *4 Jean-Christophe Notin « 1061 Compagnons » édition Perrin 2000
- *5 Extrait de la Revue de la France Libre, n° 274, deuxième trimestre 1991
- *6 Témoignage d'Elie-France Touchaleaume dans : « Les rebelles de La Combattante » d'Eddy Florentin, édition Ancre de Marine Editions 2009
- *7 « Il y a trente ans coulait le vikings » par Elie-France Touchaleaume ancien commandant du « Vikings » Cols bleus (Paris), N° 1227 du 15 avril 1972
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9603241t.r=Touchaleaume%20vikings?rk=21459>
- *8 Interview de Mr Touchaleaume par Mme Catherine Anglade le 24 avril 1971 document musée de l'Ordre de la Libération
- *9 Michel Bertrand, « Les Escorteurs de la France libre » édition Presses de la Cité 1984
- *10 <http://www.convoyweb.org.uk/hague/index.html>
- *11 Témoignage d'Elie-France Touchaleaume document Alyette Touchaleaume
- *12 Interview de Mr Touchaleaume par Mme Catherine Anglade le 24 avril 1971 (montage) document musée de l'Ordre de la Libération

CITATIONS



Collectives :

24 février 1944 : Citation à l'ordre de l'Armée de Mer de la corvette Lobelia : «A participé pendant trente mois à la bataille de l'Atlantique, escortant dans des conditions difficiles, plus de 1200 navires de commerce. Du 19 au 24 septembre 1943, sous le commandement du lieutenant de vaisseau TOUCHALEAUME, a mené de nombreux engagements contre des sous-marins qui attaquaient le convoi qu'elle escortait et a réussi, très probablement, à mettre l'un d'eux hors de combat ».

Ordre n°150 EMG3 du 24 février 1944

16 janvier 1946 : Citation à l'ordre de l'Armée de Mer de l'avis La Moqueuse : «A été l'un des premiers bâtiments armés par les forces navales françaises libres pour poursuivre la lutte à côté des alliés. Dans l'océan Indien puis dans le Levant à partir de mars 1942, n'a cessé d'effectuer de multiples missions de patrouille et d'escorte, participant en particulier au soutien de l'avance de la 8eme Armée pendant son offensive d'Égypte en Tripolitaine, puis en septembre 1943 aux opérations alliées en Dodécannèse ».

Décision n°17 du 16 janvier 1946

Individuelles :

24 février 1944 : La citation à l'ordre de l'Armée de Mer décernée à la corvette Lobelia comporte pour le lieutenant de vaisseau TOUCHALEAUME, MGVE l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Ordre n°150 EMG3 du 24 février 1944

16 janvier 1946 : La citation à l'ordre de l'Armée de Mer décernée à l'avis La Moqueuse comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme pour le lieutenant de vaisseau TOUCHALEAUME.

8 août 1947 : Citation du lieutenant de vaisseau Touchaleaume à l'ordre du corps d'armée : «A fait preuve de courage et d'endurance au cours de la guerre 1939-1945 en effectuant dans des circonstances souvent périlleuses 51 mois de navigation en opérations ».

Ordre n°338 EMGO du 8 août 1947

TÉMOIGNAGES DE SATISFACTION :

Collectif :

9 mars 1957 : Aux commandant, état-major et équipage du Jean-Bart, « pour leurs services exceptionnels au cours des opérations d'Égypte d'octobre-novembre 1956 ».

Individuel :

13 octobre 1942 : Le commissaire national pour la Marine, l'amiral Auboyneau, au lieutenant de vaisseau Touchaleaume, « pour l'intelligence, le tact et l'énergie dont il a fait preuve dans ses fonctions de commandant p.i. de la «MOQUEUSE» où il a rapidement réussi à rétablir la discipline compromise et à rendre à l'état-major et à l'équipage une tenue et un moral qui font maintenant honneur au bâtiment et aux FNFL ».

Lettre n°807 FNFLI du 13 octobre 1942

Extrait du mémoire de proposition d'attribution de la Croix de la Libération à Elie-France Touchaleaume

RAPPORT JUSTIFICATIF.

(Description détaillée du ou des faits d'armes ou de résistance motivant plus particulièrement la proposition.)

Le Lieutenant de Vaisseau TOUCHALEAUME qui a rallié la France Libre en Juillet 40 a été, aux côtés du Commandant DETROYAT et du Commandant AMYOT D'INVILLE (tous deux tués à l'ennemi par la suite) un des premiers fondateurs et animateurs du 1er Régiment de Fusiliers Marins de la France Libre. A été blessé grièvement en combattant dans cette unité. A par la suite commandé plusieurs bâtiments de guerre de la France Combattante, avec honneur et distinction (Viking, Moqueuse, Lobelia).

Par décision 150 E.M.G.3. du 24.2.44. Le Contre-Amiral LEMONNIER, C.E.M.G. de la Marine, a cité à l'ordre de l'armée de mer: la Corvette "LOBELIA":

"A participé pendant trente mois à la bataille de l'Atlantique, escortant dans des conditions difficiles, plus de 1200 navires de commerce; Du 19 au 24 Septembre 1943 sous le commandement du Lieutenant de Vaisseau TOUCHALEAUME a mené de nombreux engagements contre des sous-marins qui attaquaient le convoi qu'elle escortait et a réussi, très probablement à mettre l'un d'eux hors de combat.

Cette citation à l'ordre de l'armée de mer comporte pour la corvette LOBELIA, l'attribution de la fourragère verte et, pour le Lieutenant de Vaisseau TOUCHALEAUME l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme.

Il y a lieu de récompenser en TOUCHALEAUME le courage tenace qui le fit toujours depuis Juillet 1940, se trouver aux postes les plus exposés donnant ainsi un bel exemple d'abnégation et de sacrifice mis aux services de la France.



CHASSEUR-41-AUDIERNE



CAPITAINE DE FREGATE



PATROUILLEUR VIKING



1^{er} BATAILLON
DE FUSILIERS MARINS



F.N.F.L



AVISO La MOQUEUSE



CORVETTE LOBELIA



DÉCORATIONS

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11

- 1 : Commandeur de la Légion d'Honneur
- 2 : Compagnon de la Libération - décret du 17 novembre 1945
- 3 : Croix de Guerre 39/45 (4 citations)
- 4 : Médaille de la Résistance avec rosette
- 5 : Médaille Coloniale
- 6 : Médaille des Blessés
- 7 : Médaille Commémorative 39/45
- 8 : Médaille des Services Volontaires dans la France Libre
- 9 : Officier du Dragon d'Annam
- 10 : Officier de l'Ordre Royal (Cambodge)
- 11 : Officier du Nicham Iftikar (Tunisie)



- Mention in Despatch (GB)

CARRIERE

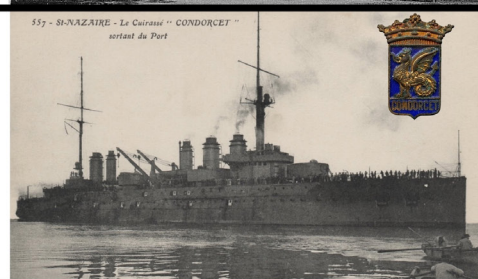
27/04/1936 - 24/02/1940

**5ème Dépôt Toulon
Elève-officier
Groupe des recrues
27/04/1936 - 27/04/1936**



**Ponton Condorcet
Matelot de 2ème classe
Formation
27/04/1936 - 15/10/1936**

27/04/1936



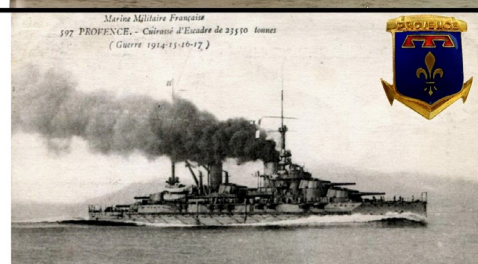
**Croiseur lourd Suffren
Aspirant Officier quart en sous-ordre
15/10/1936 - 01/01/1937**

27/10/1936

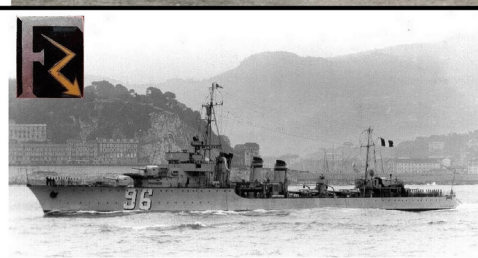


**Cuirassé Provence
Enseigne de Vaisseau de 2ème classe
Officier quart en sous-ordre
15/04/1937 - 27/04/1937**

27/04/1937



**Torpilleur Foudroyant
Enseigne de Vaisseau de 2ème classe
Officier détail Officier quart
27/04/1937 - 21/09/1937**



**Torpilleur Boulonnais
Enseigne de Vaisseau de 2ème classe
Officier détail Officier quart
21/09/1937 - 20/04/1938**



**Contre-torpilleur Le Terrible
Enseigne de Vaisseaux de 1ère classe
Officier de manœuvre
20/04/1938 - 24/02/1940**

27/04/1939



CARRIERE

24/02/1940 - 27/04/1942

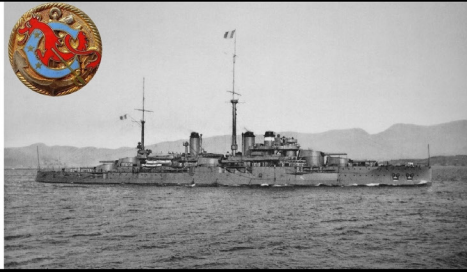
Chasseur de sous-marins CH 13 Calais
Enseigne de Vaisseau de 1ère classe
Commandant
24/02/1940 - 14/06/1940



Chasseur de sous-marins CH 41 Audierne
Enseigne de Vaisseau de 1ère classe
Commandant
14/06/1940 - 03/07/1940



Cuirassé Courbet
Enseigne de Vaisseau de 1ère classe
Rattachement administratif
04/07/1940 - 13/07/1940

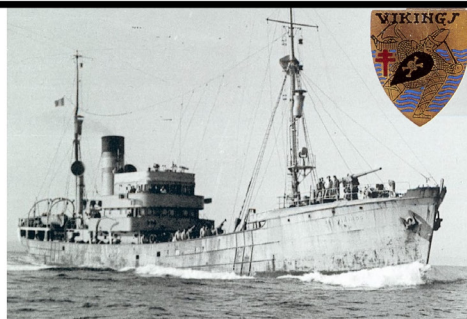


1er Bataillon de Fusiliers-Marins
Enseigne de Vaisseau de 1ère classe
Commandant de compagnie
14/07/1940 - 04/12/1941



Patrouilleur Vikings
Lieutenant de Vaisseau
Commandant
04/12/1941 - 27/04/1942

01/03/1942



CARRIERE

27/04/1942 - 12/02/1957

**Etat-major de la marine au Levant
L.V 2ème bureau
17/04/1942 - 01/06/1942**

**Aviso La Moqueuse
Lieutenant de Vaisseau
Officier en second
01/06/1942 - 29/05/1943**



**Corvette Lobelia
Lieutenant de Vaisseau
Commandant
28/05/1943 - 07/07/1944**



**Contre-torpilleur
Le Triomphant
Lieutenant de Vaisseau
Commandant
07/07/1944 - 01/08/1944**



**Marine Londres
L.V Officier d'état-major
01/08/1944 - 06/09/1944**

**État-major de la marine à Brest
L.V Chef du 2ème bureau (renseignement)
06/09/1944 - 30/04/1945**

**Services de presse et d'information du ministère de la marine
L.V Officier communicant
30/04/1945 - 01/10/1945**

**État-major particulier du haut-commissaire en Extrême-Orient
L.V Chef du 1er bureau (effectifs)
01/10/1945 - 01/07/1947**

**Cabinet militaire du Ministre de la marine
L.V Section décorations
19/10/1947 - 22/03/1948**

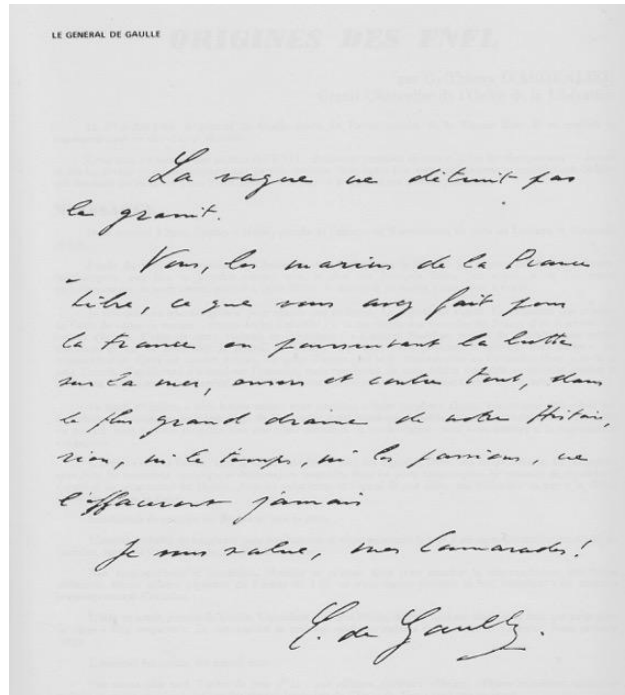
**Services de presse et d'information du ministère de la marine
L.V Corvée
22/03/1948 - 30/04/1948**

**En congé pour convenances personnelles
30/04/1948 - 18/08/1948
Démissionnaire le 18/08/1948**

**Cuirassé Jean Bart
Capitaine de Corvette
Pilote
04/09/1956 - 12/02/1957**

19/07/1948

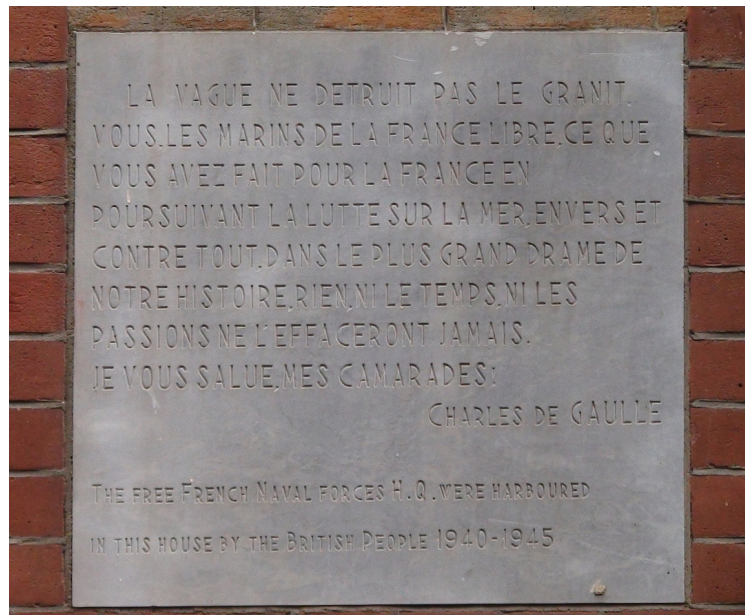




La vague ne détruit pas le granit.

Vous, les marins de la France libre,
ce que vous avez fait pour la France en poursuivant la lutte sur la mer,
envers et contre tout, dans le plus grand drame de notre histoire,
rien ni le temps ni les passions ne l'effaceront jamais.
je vous salue, mes camarades

C. de Gaulle

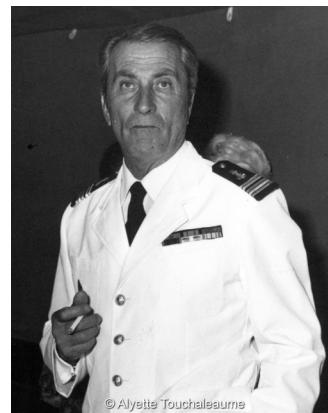


*Ancien Quartier
général
des F.N.F.L
à Londres*

Elie-France Touchaleaume par sa fille Alyette :

L'exercice est difficile pour moi, d'écrire sur mon père. lui, qui l'a si bien fait dans cet article que j'avais fait passer au journal d'ici, en tout cas en ce qui concernait son engagement dès juin 40, où transparait son émotion en découvrant de Gaulle au premier 14 juillet 40 alors qu'il défilait à Londres vers la statue du maréchal Foch à Grosvenor square, avec le premier Bataillon de fusiliers marins, 1^{ère} compagnie à 3 sections d'une centaine d'hommes, dont il avait été à l'origine, avec ses aînés Amyot d'Inville, des Moutis et Détroyat chargé par l'amiral Muselier de constituer ce qui deviendrait plus tard le premier régiment de fusiliers marins.

Je cite mon père : « le fixant intensément, j'imaginai qu'il disait à Foch : « Je suis de Gaulle, votre cadet. Vous avez mené à la victoire les plus grandes armées du monde. Moi, j'ai bien peu de soldats mais ce sont les fils des vôtres. Ensemble nous effacerons la honte... ». Puis, lentement, il passa sur le front de ses minces cohortes, et chacun la gorge serrée, chercha son regard et comprit que cet homme grave, résolu et prophétique, ce général au nom prédestiné venait de nous rendre la fierté et l'espoir. Désormais nous savions pourquoi nous combattions ».



Elie France Touchaleaume est né, 6^{ème} de 9 enfants, le 15 octobre 1914, dans le vieux château de famille de Lormes où il me disait avoir vu, garçonnet, sa mère faire atteler leur phaéton pour rendre visite à une cousine éloignée de 30 km. Un autre siècle ! Avec un sens de la famille et de respect aux anciens qui le caractérisait tout comme ses frères et sœurs, tous élevés chez les religieux dès l'âge de 6 ans, il excellait au partage de l'histoire de ses ancêtres aux côtés de l'Empereur, et même moi, sa fille, il m'a fait vibrer à leurs exploits, mais il ne parlait pas ou peu des siens. Passionné de voile, nous étions proches à bord de notre voilier « Lobélia » où je lui servais de mousse et il m'avait si bien amarinée, qu'il était fier de moi, montée en tête de mât pour dégager une drisse : j'avais quinze ans et grâce à lui, un peu garçon manqué !

Cette forme de modestie, je l'ai retrouvé auprès de ses amis compagnons lors de leurs retrouvailles officielles ou officieuses où le plaisir de se revoir l'emportait sur ce qu'ils avaient fait d'héroïque, les uns et les autres. Le témoignage de son officier en second, Marc de St Denis, lors de la prise de commandement de la corvette « Lobélia » par le « beau Touche » en mai 43, montre des qualités déjà affirmées, de cet homme jeune, de 25 ans : « Dès que nous vîmes le nouveau venu, nous fûmes, tous, conquis par son charisme exceptionnel... il resplendissait d'équilibre souriant et de dynamisme. J'ajouterai que, bien qu'originnaire de la marine marchande, il avait l'allure et le comportement d'un militaire d'active. A toutes ces qualités, il faut ajouter qu'il était fort beau garçon et que sa réputation de tombeur de belles filles, l'avait précédé jusqu'à Greenock. Tout ceci lui donnait évidemment un grand prestige auquel nous étions, tous, sensibles ».

De mon côté, j'ai pu ressentir la grande pudeur et réserve dont il faisait montre quant à ses émotions, même auprès de sa fille unique : la seule fois où je l'ai aperçu les larmes aux yeux, c'était le jour de l'annonce de la mort du Général de Gaulle.

Alyette Touchaleaume

POSTFACE



« Le choix de la suite, telle est la question qui anima une poignée d'hommes en ces heures tragiques de juin 1940 et que leur esprit d'équipage, galvanisé par une certaine idée de l'honneur, poussa à poursuivre la lutte contre les Allemands, envers et contre tout. Un seul homme symbolisait alors la France, De Gaulle, l'amiral Muselier était l'amer des marins de la France libre à Londres, ceux que l'on reconnaissait comme les « Free French ».

Marin d'État est le métier qu'a toujours voulu exercer le jeune Élie-« France » Touchaleaume et sa détermination, autant que le cours des événements l'ont amené à s'y illustrer et à démontrer d'étonnantes capacités militaires, à terre comme à la mer. Même si les manœuvres d'infanterie n'ont jamais été une finalité pour lui, mais plutôt un moyen de reprendre le combat pour repousser l'ennemi. Son parcours impressionnant, mis ici en lumière et valorisé par le travail d'Éric Segonne, témoigne d'une volonté affichée de servir son pays, l'action d'Élie-« France » répondant en écho à l'appel du général De Gaulle. Avec cette illustration des plus vivantes, ce portrait d'un enfant du Morvan nous démontre que la « maritimité » n'est pas l'apanage des riverains côtiers. Elle fait bien partie des traditions de notre pays et la place qu'occupe aujourd'hui la France sur l'échiquier international lui doit beaucoup. Et cela aussi, Élie-France l'avait bien compris.

Cette question du choix reste toujours autant d'actualité, le cinéaste-écrivain Pierre Schoendoerffer l'aura d'ailleurs développée avec talent dans son œuvre et aura mûri sa réflexion sur ce sujet tout au long de sa vie, à partir notamment de son expérience en Indochine. Autre point commun avec Élie-France, qui y aura servi une figure de la « Marine-Muselier », l'amiral d'Argenlieu. Ainsi aura-t-il été lui aussi l'un des visages de cette France libre des premiers instants, aux côtés des Détroyat, Amyot d'Inville, Schlumberger, des Moutis, etc. Et il serait incomplet de ne pas mentionner Élie-France Touchaleaume sans évoquer sa fille, Alyette, qui veille au quotidien sur la mémoire de son héros de père.

Capitaine de frégate Éric Brothé
Directeur de l'antenne Maistrance de Saint-Mandrier »



Remerciement à tous ceux sans qui ce projet n'aurait pu se réaliser :

Monsieur Fabien Bazin, Maire de Lormes

Le Capitaine de Frégate Éric Brothé, Directeur de l'Antenne Maistrance de Saint-Mandrier

Monsieur Christian Bureau, Président de l'Association des Réservistes de la Nièvre U.N.O.R

Monsieur Emmanuel Coulombeix, Conseil départemental de la Nièvre

Capitaine de Vaisseaux Paul-Henri Desgrées du Loû, président de l'A.N.F.M.C

Madame Catherine Jaunet, Directrice de l'O.N.A.C-V.G de la Nièvre

Monsieur Alain Lassus, Président du Conseil départemental de la Nièvre

Le Capitaine de Frégate Victor Lengrand

Monsieur Jean-Pierre Manse, Président du Comité d'Entente des Anciens Combattants de Nevers

Madame Béatrice Parrain, Responsable des collections photographiques du Musée de l'Ordre de la Libération

Madame Julie Plissier, et l'équipe de l'imprimerie du Conseil départemental de la Nièvre

Madame Roxane Ritter, Archiviste du Musée de l'Ordre de la Libération

Le Maître Principal Jean Rousseau

Madame Alyette Touchaleaume, Fille d'Elie-France Touchaleaume

Monsieur Vladimir Trouplin, Conservateur de Musée de l'Ordre de la Libération

L'Association des Familles de Compagnon de la Libération





(Source : http://archives.ecpad.fr/wp-content/gallery/france libre/01_LONDRES-118-31.jpg)