



TOURNERET Jean-Paul, Jules

Naissance : 9 mars 1921 - Saint-Nazaire - Loire-Inférieure - France

N° act. FFL : 53596 24/08/1940

Affectations : [Évadé 1](#), [FTGB](#), [1re CIA](#), [PPL](#), [1re CCP](#), [Free French Sqd](#)

Brevet Para. : n° 471 le 30 avril 1941 à Ringway

Missions : [MARTUBA](#)

Décès : Mort pour la France le 17 août 1942 - Mer Méditerranée

Prisonnier

Jean-Paul Tourneret naît le 9 mars 1921 à Saint-Nazaire, Loire-Inférieure.

En 1940, Jean-Paul habite Le Havre où il pratique le scoutisme. Il est alors âgé de 19 ans et prépare le concours d'entrée à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr.

Dès les premiers bombardements de la ville du Havre par l'aviation allemande, dans la nuit du 19 au 20 mai 1940 Jean-Paul prête main-forte comme secouriste à la Croix-Rouge ; sa mère est membre du Comité de la ville. Quarante-huit incendies sont déclarés en différents points de la ville et du port.

Au début du mois de juin à l'approche des troupes allemandes, la famille Tourneret décide de quitter la ville pour échapper à l'envahisseur.

L'ÉVASION

Jean-Paul ne supporte pas l'occupation de la France par l'armée allemande. Par soif de liberté, il désire rejoindre l'Angleterre pour se battre pour la France. Avec son calme habituel, il prépare silencieusement son départ.

Une matinée de juillet, il prévient sa mère qu'il part faire une petite promenade à bicyclette. Ne le voyant pas revenir, sa mère pénètre dans sa chambre et découvre ce petit mot : « Ma petite maman chérie, je pars pour l'Angleterre. J'aurais préféré l'Armée française mais je n'ai pas le choix. Il ne m'est pas possible de rester sans rien faire quand la France lutte encore. »

Quelques jours plus tard, elle reçoit un mot de Jean-Paul, qui lui dit être en Bretagne, qu'il a planté sa tente de scout sur la plage et cherche une occasion d'embarquer.

Finalement il réussit à trouver une petite embarcation qui l'emmène jusqu'en Angleterre, après cinq longs jours passés en mer et bien des difficultés pour traverser la Manche.

L'ENGAGEMENT

Le 24 août 1940, Jean-Paul Tourneret, alors âgé de 19 ans, se présente à Londres à l'Empire Hall, communément appelé Olympia, que le gouvernement britannique a mis à disposition du général de Gaulle

pour y installer un Centre d'accueil des volontaires désireux de s'engager dans la France libre. Jean-Paul y signe son acte d'engagement n° 00442D.

A la fin du mois, Jean-Paul fait la rencontre du général de Gaulle, l'homme de l'appel du 18 juin. Il rencontre également l'amiral Muselier commandant les Forces navales et les Forces aériennes françaises libres. Il a l'occasion également de partager un repas avec le capitaine Passy, de son vrai nom André Dewavrin, responsable du 2e Bureau de l'état-major des Forces françaises libres.

Jean-Paul est dirigé vers Delville Camp, près d'Aldershot et de Farnborough, à 70 kilomètres au sud-ouest de Londres. A son arrivée, il découvre deux camps qui se font face, de part et d'autre d'une grande aire de parade : Delville Camp et Morval Camp. Deux noms choisis en hommage à deux sites de la Bataille de la Somme en France. Chacun des camps a son lot de baraques en bois parfaitement alignées servant de dortoirs, de réfectoires, de douches, de salles d'instruction. Le plus étonnant sont les WC : douze sièges faisant face à douze autres, sans aucune cloison.

Le 20 septembre 1940, Jean-Paul signe, devant le capitaine Redel, son acte d'engagement définitif n°00973A. Débute alors une période de formation à l'instruction militaire élémentaire avec les chasseurs alpins de la compagnie du capitaine Lalande. Aux vues de ses capacités et de ses aptitudes, Jean-Paul Tourneret est sélectionné pour suivre le peloton d'Élève-officier.

VOLONTAIRE POUR LES PARACHUTISTES

Au cours de l'hiver, il apprend qu'un certain capitaine Bergé cherche des volontaires pour former une compagnie de parachutistes. Jean-Paul, en soif d'action, voit là une opportunité de pouvoir rejoindre plus rapidement les zones de combat. Il décide de s'engager dans les parachutistes.

Le capitaine Bergé impose à ses hommes un entraînement physique des plus rigoureux. Ils suivent une formation les préparant à leurs futurs combats, dans différents centres, dont celui de Wothan dans le Comté du Kent, puis à celui des Français au Camp de Camberley à son ouverture en janvier 1941. Les entraînements sont d'une extrême dureté, marches organisées par tous les temps, de jour comme de nuit, entrecoupées d'exercices variés, attaque d'une ferme, d'un pont, pose de charges explosives, tout cela sans se faire attraper par les Home-Guards. Celui qui se fait prendre, n'ayant aucune pièce d'identité sur lui, risque d'être pris pour un parachutiste allemand et subir arrestation et interrogatoire musclé des services de sécurité. Les hommes apprennent à se battre, à tuer, l'art du sabotage, le tir avec tout type d'armes, dans toutes les positions.

FORMATION de PARACHUTISTE À RINGWAY

Le 4 avril 1941, Jean-Paul Tourneret est affecté à la 1ère CIA (Compagnie d'Infanterie de l'Air) de la France libre. Il est dirigé vers le Centre de formation des parachutistes de Ringway (situé près de Manchester, au nord-ouest de l'Angleterre).

Sur cette Base Aérienne de la RAF a été créée en 1940 la première École d'entraînement parachutiste (n°1 Parachute Training School). École de formation incontournable pour obtenir son brevet de parachutiste. Les Français du First Para Bataillon ne passent pas inaperçus avec leur tenues kaki, coiffés du calot bleu-marine de l'Armée de l'air française, et cousu à l'épaule le badge "France". Ce centre de formation est réputé pour sa dureté et son extrême rigueur. Le stage d'entraînement dure quatre semaines. Les hommes en sortent fièrement avec leur brevet de parachutiste.

Le 10 avril 1941, Jean-Paul effectue son premier saut en parachute à Ringway.

Le 25 avril 1941, devant Winston CHURCHILL, venu saluer les volontaires français, Jean-Paul participe à un exercice d'entraînement par équipe. Les Français sont en compétition avec les autres équipes anglaises. Le saut se fait par 8, avec containers et parcours d'exercices au sol. Résultat, les Français arrivent les premiers en armes, et les premiers au but !

Le 27 avril 1941, Jean-Paul, qui a poursuivi ses activités de scoutisme, est nommé membre du Conseil fédéral scout. Dès son arrivée en Angleterre, Jean-Paul s'était rapproché de M. Renoult, « le Chef français », pour les scouts en Angleterre. Monsieur Renoult réside à Londres, au 142 St Georges Street, Hanover Square.

Le 30 avril 1941, Jean-Paul Tourneret obtient son brevet parachutiste n°471.

FORMATION à INCHMERY-HOUSE

Le 15 mai 1941, après l'entraînement de saut en parachute, la 1^{ère} CIA quitte Ringway pour s'installer à Exbury, au camp d'entraînement de Inchmery-House dans une propriété appartenant à la famille Rothschild. Elle est située en bord de mer, face à l'île de Wight, tout près du port de Southampton, dans le sud de l'Angleterre.

La compagnie est alors renommée 1^{re} CP (Compagnie Parachutiste) et comprend alors dix officiers, douze sous-officiers et soixante-quatorze hommes. Là, les parachutistes reçoivent une formation de commando très poussée et physiquement très dure.

Deux groupes distincts sont constitués. Le premier groupe reçoit une préparation au combat et à l'exécution de coups de main, tandis que le second groupe est destiné à la lutte clandestine et au renseignement.

En juillet 1941, le général de Gaulle tient particulièrement, malgré son petit nombre, à ce que la France Libre soit présente partout et participe aux combats du Proche-Orient. Il souhaite ainsi faire la preuve que la France Libre occupe un rôle actif dans la conduite de la guerre et également s'assurer que les territoires français libérés ne seront pas alors dirigés par les Britanniques. Dans ce but, il réclame que la 1^{re} Compagnie de Parachutistes soit envoyée au Levant. À cette date, la Syrie et le Liban viennent d'être libérés par les Alliés avec l'intervention de la 1^{re} Brigade des Forces françaises libres commandée par le Général Monclar.

Le capitaine Bergé laisse à Inchmery le groupe spécialisé dans les missions de renseignements, et se prépare, avec le reste de la compagnie, pour un départ au Moyen-Orient.... Jean-Paul Tourneret est du voyage....

DÉPART POUR L'ÉGYPTE

Le 21 juillet 1941, une cinquantaine d'hommes de troupe, deux officiers, trois sous-officiers et un médecin militaire, embarquent sur le paquebot SS Cameronia au port de Greenock près de Glasgow (Écosse) à destination du Moyen-Orient.

Le 03 août 1942, le SS Cameronia intègre le convoi WS-10 en formation et prend la mer. Le convoi WS-10 comporte seize navires de transport de passagers, et trois cargos de transport de matières explosives, le navire commandant étant le SS Orcades.

Après quelques jours de navigation le navire passe au large des îles des Açores et des îles du Cap-Vert, poursuivant sa route vers le sud.

Le 17 août 1941, le SS Cameronia fait escale dans la baie de Freetown en Sierra-Leone pour ravitaillement.

Le 02 septembre 1941, il fait escale au port de Cape-Town en Afrique du Sud.

Le 05 septembre 1941, nouvelle escale au port de Durban en Afrique du Sud. La Compagnie de parachutistes débarque.

Le 08 septembre 1941, la Compagnie de parachutistes embarque sur un autre navire le SS Nieuw-Amsterdam, qui prend la mer à 13h00-GMT avec le navire SS Mauretania formant le convoi CM18 escorté par le croiseur HMAS Australia à destination d'Aden et de Suez.

Le 18 septembre 1941, arrivée à Port-Toufik près de Suez en Égypte.

ARRIVÉE AU MOYEN-ORIENT

La compagnie de parachutistes est transférée par voie routière de Port-Toufik à El-Kantara (Égypte) en camions, puis par voie ferroviaire à Beyrouth (Liban), en traversant la Palestine.

Le 23 septembre 1941, c'est enfin l'arrivée à Beyrouth et la réception des parachutistes par le général de Larminat, commandant les FFL au Levant. La compagnie passe sous contrôle de l'Armée de terre et prend le nom de Peloton de Parachutistes du Levant.

Le 30 septembre 1941, après un court séjour à Beyrouth, le groupe du capitaine Bergé rejoint le camp d'aviation de Mezzé près de Damas en Syrie et passe sous les ordres du général Monclar.

Les parachutistes sont enregistrés à la Compagnie de l'Air à Rayak. Le capitaine Bergé dès son arrivée découvre le manque cruel de moyens : pas de parachutes, ni d'avions adaptés aux parachutistes. Il tente malgré tout, au cours des premières semaines, de maintenir le moral de ses hommes en organisant divers exercices d'entraînement.

Le 15 octobre 1941, par décision du général de Gaulle, la Compagnie est rebaptisée 1^{re} Compagnie de Chasseurs Parachutistes » (1^{re} CCP).

Le 22 octobre 1941, trois parachutistes, Jacques LINALE 19 ans, Pierre PROVOT 21 ans, Gaston KLINKEMAILLÉ 19 ans, meurent accidentellement lors d'un vol d'entraînement à bord du Bristol-Blenheim IV T1855 du Groupe Lorraine piloté par le sous-lieutenant Daniel NEUMANN (25 ans), qui s'écrase non loin du terrain d'aviation à trois kilomètres au nord-est de Daraya.

Le 26 novembre 1941, le Général Catroux passe en revue les parachutistes de Bergé. La 1re CCP passe sous le commandement des FAFL au Moyen-Orient, sous les ordres du général Martial Valin.

Le 24 décembre 1941, le jeune parachutiste Hilaire Gaultier 20 ans, meurt accidentellement en voulant dévisser la fusée d'un obus qui explose.

CHEZ LES SAS au CAMP de EL-KABRÏT

La 1re CCP ne pouvant réellement être opérationnelle par manque de moyen, il est décidé qu'elle puisse intégrer la Brigade des commandos britanniques du Major David Stirling.

Le 02 janvier 1942, La 1re Compagnie de Chasseurs Parachutistes du capitaine Bergé quitte Damas pour l'Égypte. Les parachutistes atteignent le Camp de Kabrit proche du Grand Lac Amer, situé à 100 kilomètres à l'est du Caire, sur les bords du canal de Suez. A son arrivée, le French Squadron ainsi nommé, installe son campement. Un sergent tunisien et quatre volontaires syriens sont intégrés dans le French Squadron. Débute alors le très dur entraînement exigé par le Major Stirling, et en particulier « l'art du sabotage » que leur enseigne le Captain Bill Crumper.

Le capitaine Bergé demande à Jean-Paul Tournernet de se former tout particulièrement à l'usage de ces explosifs.

Le 16 janvier 1942, Jean-Paul obtient la note de 20/20 à l'issue d'une série d'exercices de destruction. Il est ensuite désigné pour donner des cours de destruction à des officiers, cours durant lesquels il prend beaucoup de plaisir.

Le 11 février 1942, Jean-Paul Tournernet est nommé caporal avec la mention : « Peut et doit être officier ».

Le 21/02/1942, la période de formation des paras du French Squadron se termine.

UN PREMIER EXERCICE DE SABOTAGE

Pour prouver leurs capacités, les parachutistes français s'adonnent à un exercice de sabotage en effectuant un raid sur l'aérodrome de Héliopolis distant de 130 kilomètres. Vingt-quatre hommes sont désignés et forment deux groupes placés sous le commandement du capitaine Bergé et du lieutenant Jordan. Le raid débute par « une marche vers le Caire » à travers le désert de Kabrit. Au bout du troisième jour, les deux groupes atteignent le point prévu pour l'approche finale à quinze kilomètres de l'objectif. La nuit suivante, les groupes de sabotage pénètrent, sans être découverts, sur la Base aérienne de Héliopolis sévèrement gardée. Pour simuler le sabotage des avions, ils doivent apposer des étiquettes adhésives sur les avions disséminés sur le terrain.

L'opération est une réussite ! Sans avoir été repérés, les parachutistes de Bergé ont marqué quatre-vingt dix avions et deux dépôts d'essence. La preuve est faite, le French Squadron est opérationnel.

Quelques jours de permission sont passés dans un endroit merveilleux au bord du Nil dans la propriété de M. Vendé, directeur d'une sucrerie française.

Le 22 mai 1942, le French Squadron est réparti en deux compagnies. L'une est commandée par le lieutenant André Jourdan, avec pour adjoint Jean-Paul Tournernet.

Le 1er juin 1942, le général Martial Valin, commandant les FAFL, rend visite à la compagnie de parachutistes français à Kabrit. Jean-Paul TOURNERET est proposé au grade d'aspirant....

Le 2 juin 1942, le Duc de Gloucester rend visite à son tour au French Squadron. Dans l'après-midi, les ordres sont donnés pour préparer le départ pour la prochaine mission. Le Major Stirling vient d'être sollicité pour apporter sa contribution à une importante opération qui consiste à venir en aide à la garnison britannique présente sur l'île de Malte. En effet, le maintien des britanniques à Malte est très préoccupant. L'île subit un blocus maritime depuis 1940 et les attaques quotidiennes de l'aviation ennemie. Une opération de grande envergure, pour en assurer le ravitaillement, est en préparation pour y conduire un important convoi maritime au départ d'Alexandrie. La RAF doit à la fois assurer la protection aérienne du convoi, et dans la mesure du possible occuper l'aviation ennemie dans d'autres lieux. Mais les moyens dont dispose la RAF sont limités en raison de son engagement sur le front libyen en soutien des troupes au sol qui mènent bataille face à l'Afrikakorps du maréchal Rommel.

Dans ce contexte, le Major David Stirling propose à son état-major d'intervenir avec ses hommes pour mener une opération commando en s'introduisant directement dans les aérodromes utilisés par l'aviation allemande, pour détruire un maximum de leurs avions. L'opération commando est accordée à Stirling. Elle concerne une série d'aérodromes libyens autour de Benghazi à plus de 150 kilomètres à l'arrière de la ligne de front, ainsi que l'aérodrome d'Héraklion situé sur l'île de Crète.

Ainsi huit groupes de para-commandos sont constitués : deux britanniques et six français :

- le groupe du commandant Bergé, avec cinq hommes, est débarqué sur l'île de Crète, désormais aux mains des Allemands, pour aller détruire des avions présents sur l'aérodrome ;
- le groupe du lieutenant Jordan, le groupe du Caporal de Bourmont, et le groupe du caporal Tourneret, chacun accompagné de quatre hommes, devront atteindre trois aérodromes du secteur Maturba - Derna ;
- le groupe du sous-lieutenant Jacquier, et ses quatre hommes, doit atteindre l'aérodrome de Barce ;
- le groupe de l'aspirant Zirnheld, et ses quatre hommes, doit atteindre l'aérodrome de Berka III, près de Benghazi ;
- le groupe du Captain Mayne, et ses quatre hommes, doit atteindre l'aérodrome de Berka I ;
- le groupe du Major Stirling, et ses quatre hommes, doit atteindre l'aérodrome de Bénina.

Le groupe du commandant Bergé embarque le 8 juin à bord d'un sous-marin pour atteindre l'île de Crète. Il doit entrer en action dans la nuit du 11 au 12 juin.

DÉPART EN MISSION

Le 07 juin 1942, les sept autres groupes, dont celui de Jean-Paul Tourneret, sont transportés par avion du terrain de Kabrit jusqu'au terrain de l'oasis égyptienne de Siwa situé à 1150 kilomètres près de la frontière libyenne. Les avions décollent à heures avec hommes, vivres, eau, munitions et explosifs, pour atterrir vers midi. Ils sont accueillis comme prévu par leurs amis du LRDG (Long Range Desert Group) que l'on surnomme également « Service de taxi du désert libyen », des spécialistes dans la reconnaissance à très longue distance derrière les lignes ennemies.

C'est le capitaine néo-zélandais Guild du LRDG qui accompagne les groupes de Jordan, Tourneret, et de Bourmont. L'après-midi est occupée à préparer les véhicules. Stirling distribue au chef de groupe les photos récentes des sites à atteindre. Le plan prévoit que les groupes seront transportés et déposés au plus près des aérodromes. Pour cela ils disposent chacun d'un camion bâché aux couleurs de l'Afrikakorps et d'hommes d'origines allemandes, farouches opposants de Hitler, qui serviront de chauffeur et accompagnateurs. Les commandos français seront camouflés à l'arrière des camions.

Le 8 juin 1942, c'est le départ pour parcourir les mille kilomètres à vol d'oiseau qui les séparent de l'endroit à atteindre à travers le désert libyen. A cette époque de l'année la température dépasse les 40°C à l'ombre.

Le 10 juin 1942, dans l'après-midi le convoi arrive à l'endroit prévu, environ à mi-chemin entre Benghazi et Tobrouk, à l'arrière des lignes allemandes.

Le 12 juin 1942, c'est le départ à l'aube vers les aérodromes. Les premiers barrages de contrôles sont franchis avec succès, les équipages allemands jouant pleinement leurs rôles.

À 14 heures, ils ne sont plus qu'à une quarantaine de kilomètres des aérodromes de Derna et Maturba.

Un seul camion part en reconnaissance pour repérer les lieux au plus près des aérodromes, à son bord Jean-Paul, Pierre de Bourmont son ami, Michel Vidal, Jean Royer et le lieutenant Jordan. Des trous dans la bâche du camion permettent aux commandos d'observer la situation. A Derna-ouest, ils vont même aller jusqu'à traverser le terrain d'aviation et observer au plus près deux escadrilles d'avions de chasse Messerschmitt Me-110. Ensuite, à l'approche du terrain de Siret-El-Cheira, c'est à la jumelle qu'ils observent une dizaine de chasseurs-bombardier Stukas.

À 17 heures 30, leur ballade terminée, ils sont de retour. Le Lieutenant Jordan répartit les objectifs à atteindre à chaque chef de groupe.

L'heure du départ est fixée à 20h45 pour chaque camion. Le groupe de Tourneret doit s'occuper de l'aérodrome de Maturba 3. Le camion les dépose à trois kilomètres au nord de l'objectif. L'attaque doit être lancée comme convenu à minuit. Jean-Paul Tourneret, les deux frères Royer, Émile Logeais et Lucien Geizer atteignent les abords de l'aérodrome.

Voilà que l'aérodrome se retrouve en pleine alerte à 23h00 ! Fusées éclairantes, projecteurs, patrouilles multiples,... Finalement Jean-Paul décide de stopper la mission et rebrousse chemin au point de rendez-vous prévu. Ils finissent par l'atteindre à l'aube après avoir marché toute la nuit.

Ils sont rejoints par son ami Pierre de Bourmont et Marcel Drezen. Pour eux aussi les choses ont mal

turné : ils ont été trahis par un des chauffeurs qui s'est avéré être un espion allemand. L'alerte donnée à 23 heures explique l'effervescence provoquée au terrain de Maturba 3 où devait intervenir le groupe de Jean-Paul. Au lever du soleil, dépourvus d'eau et de nourriture, les sept commandos décident de rejoindre les montagnes les plus proches. A la sortie de la cuvette dans laquelle ils se trouvent, le groupe de paras est pris à partie par une patrouille allemande. Débute alors un violent combat à la mitrailleuse et la grenade. Marcel Drezen est sérieusement blessé à la jambe. Au bout de quinze minutes, alors qu'ils sont entourés d'une soixantaine d'Allemands, ils finissent par admettre que le mieux est de rompre le combat, plutôt que de perdre la vie dans ces conditions.

L'opération n'est pas un échec pour autant : le groupe Zirnheld atteint son objectif sur l'aérodrome de Berka III ; le groupe Stirling celui de Benina ; le groupe Mayne celui de Berka I ; le groupe Jacquier, à défaut de pouvoir saboter les avions sur l'aérodrome de Barcé, a fait exploser le dépôt de bombes. Les commandos intervenus en Libye ont retrouvé les camions au point de rendez-vous et seront de retour à l'oasis de Siwa pour le 20 août.

Le groupe Bergé a atteint son objectif en Crète sur l'aérodrome d'Héraklion, vingt et un avions sur soixante sont détruits ; avant de pouvoir s'échapper George Bergé, Jack Sibard, et Jacques Mouhot sont faits prisonniers. Le jeune Pierre Léostic, 17 ans, est mortellement blessé lors de la capture du commando.

JEAN-PAUL TURNERET FAIT PRISONNIER

Les Français, dont Jean-Pierre, faits prisonniers le 13 juin sont remis aux mains des Italiens par les Allemands. Le lendemain, ils sont conduits par camion vers un camp de prisonniers installé dans une oasis à dix kilomètres de Benghazi. Ils sont regroupés avec des éléments de l'armée britannique (Australiens, Néo-Zélandais, Chypriotes, Hindous).

Après cette opération de sabotage, ce sont quatorze des parachutistes français qui se retrouvent prisonniers : Jean-Paul Tourneret, Georges Royer et son frère Jean, Émile Logeais, Lucien Geiger, Pierre de Bourmont, Marcel Drezen, Michel Vidal, Henri James, Aimé Gillet, Isidore Jouanny, Louis Le Goff, Joseph Prados, Robert Guichaoua. Au vue de leurs blessures Marcel Drezen et Louis Le Goff sont rapatriés vers l'Égypte pour être soignés par les Anglais.

Avec eux, il y a des rescapés Français libres de la Bataille de Bir-Hakeim. On estime le nombre des Français prisonniers à six cent quatre-vingt trois. Séparés des prisonniers britanniques, ils reçoivent un traitement déplorable, victimes de brimades. La privation d'eau dure quatre jours et fait vingt-deux morts parmi les blessés.

Jean-Paul Tourneret résiste plus tôt bien dans ces conditions, et quand il le peut remonte le moral de ses camarades. Les prisonniers sont dans un sale état, en short et pieds nus, leur chemise qui s'en va par morceaux pour fabriquer des mouchoirs et serviettes. Deux mois se passent ainsi sous un soleil brûlant....

TRANSFERT VERS L'ITALIE

Le 15 août 1942, des camions commencent à venir chercher les prisonniers dans la soirée pour les conduire au port de Benghazi en vue d'un transfert vers des prisons italiennes.

Le 16 août 1942, les prisonniers doivent embarquer à bord de deux cargos italiens, le Nino-Bixio et le Sestriere, qui doivent les amener en Italie. Parmi les sept milles prisonniers (ce chiffre varie selon les sources) embarqués sur le cargo Nino-Bixio, on retrouve quatre cent-dix Français, y compris le groupe des douze parachutistes, entassés dans les cales supérieures de l'arrière du navire. Dans les cales inférieures sont entassés des Hindous, et dans les cales à l'avant des Sud-Africains.

LE NAUFRAGE

Le 17 août 1942, le cargo Nino-Bixio est en train d'effectuer la traversée de la Méditerranée. Il fait partie d'un convoi léger composé de deux cargos, accompagnés de deux destroyers et de deux torpilleurs pour leur protection. Le convoi est maintenant à hauteur du Péloponnèse, au large de Pylos.

Il est 16h33, lorsque les passagers ressentent soudain une violente secousse suivie d'une assourdissante explosion. Le bateau vient d'être touché par une torpille lancée par un sous-marin. Le navire se met à gîter rapidement par tribord lorsqu'un paquet de mer s'engouffre dans les cales et provoque la relève du

bateau. Une seconde torpille explose dans la salle des machines. Les prisonniers paniqués se ruent sur les échelles pour sortir des cales. Jean-Paul, très calme, ramène Pierre à l'apaisement. Après la cohue, les voilà sur le pont, Jean-Paul veut sauter à la mer pour s'éloigner le plus vite possible du navire pour ne pas être happé par les remous occasionnés au moment où le bateau sera englouti par les eaux. Mais Pierre ne sait pas nager et veut d'abord trouver une bouée de sauvetage avant de sauter. C'est à partir de ce moment que les deux camarades se perdent de vue. Après quelques minutes, Pierre se rend compte que le navire s'est stabilisé et finalement semble ne pas vouloir couler. Il fait le choix de rester à bord et se met à la recherche de son ami. En vain, Jean-Paul a dû très certainement sauter à la mer comme plusieurs centaines l'ont déjà fait. Pierre garde cependant espoir qu'il ait pu rejoindre à la nage la côte grecque que l'on aperçoit au loin, mais se met à en douter en raison des vingt-deux kilomètres qu'il faut parcourir. Plus tard, vers 19 heures un navire torpilleur qui accompagnait le convoi, le Saetta, prend le Nino-Bixio en remorque le cargo pour le conduire au port grec de Navarin près de Pylos. Le capitaine du Saetta refuse de recueillir les centaines de naufragés encore à la mer estimant le risque trop important de devenir une cible pour un sous-marin anglais pouvant encore croiser dans les parages.

Le 18 août 1942, vers 8 heures du matin, le Nino Bixio s'échoue sur une plage dans la baie de Navarin.

Les prisonniers survivants sont tous rassemblés sur le pont, et comptés.

On retrouve, dans la cale avant du navire, les corps de trois cent trente-six victimes, les deux tiers sont des Sud-Africains et un tiers (cent dix-huit) sont des Néo-Zélandais, tués lors de l'explosion de la première torpille. (Ils seront inhumés dans le cimetière de Pilos). Sur le pont du Nino Bixio, au terme de l'appel des prisonniers, on dénombre plusieurs centaines de prisonniers manquants (selon les sources entre 1500 à 3000 manquants).

Concernant les Français il en manque cent quarante-trois, dont douze Polynésiens du Bataillon du Pacifique qui avaient participé à la Bataille de Bir-Hakeim et 7 parachutistes de la 1^{re} Compagnie d'Infanterie de l'Air dont voici la liste : Jean-Paul Tourneret, Georges Royer, son frère Jean Royer, Émile Logeais, Henri James, Aimé Gillet, et Isidore Jouanny.

Jean-Paul Tourneret sera déclaré « disparu en mer ». Il venait d'être promu à compter du 1^{er} août au grade de caporal-chef. Il sera déclaré officiellement présumé mort en date du 17 août 1942.

Son corps ne sera jamais retrouvé.

Lieux de mémoire

Sources - Liens

Service historique de la Défense, GR 16P 575340

Service historique de la Défense, Caen, AC 21P 159950

Source Mr Bentley, de l'association pour la Mémoire des FAFL

"Remembers" de Raymond Forgeat, ©SHAT

Mémorial des Parachutistes FFL et SAS - <https://memorial.afpsas.fr>