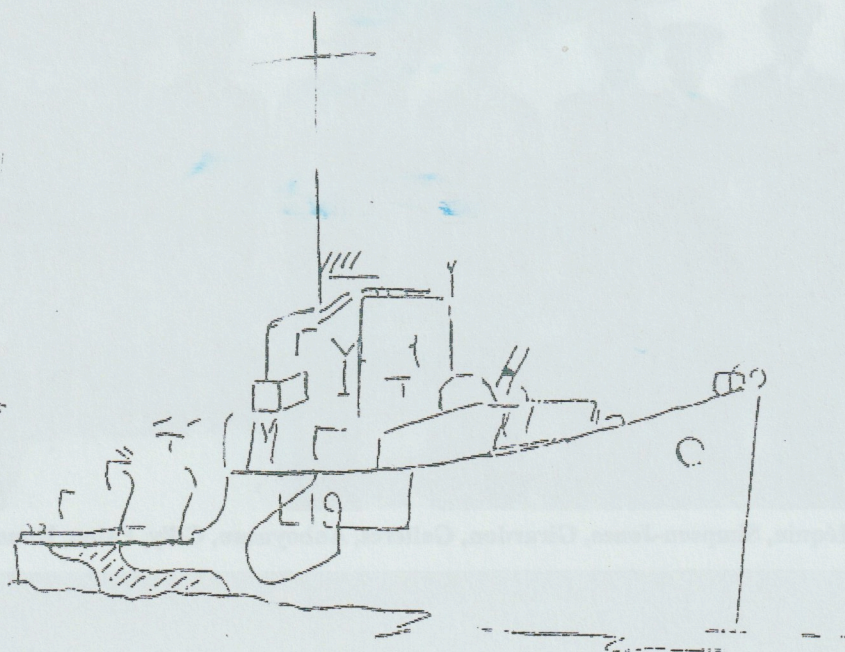




Du
contre-
torpilleur
au
sous-marin.



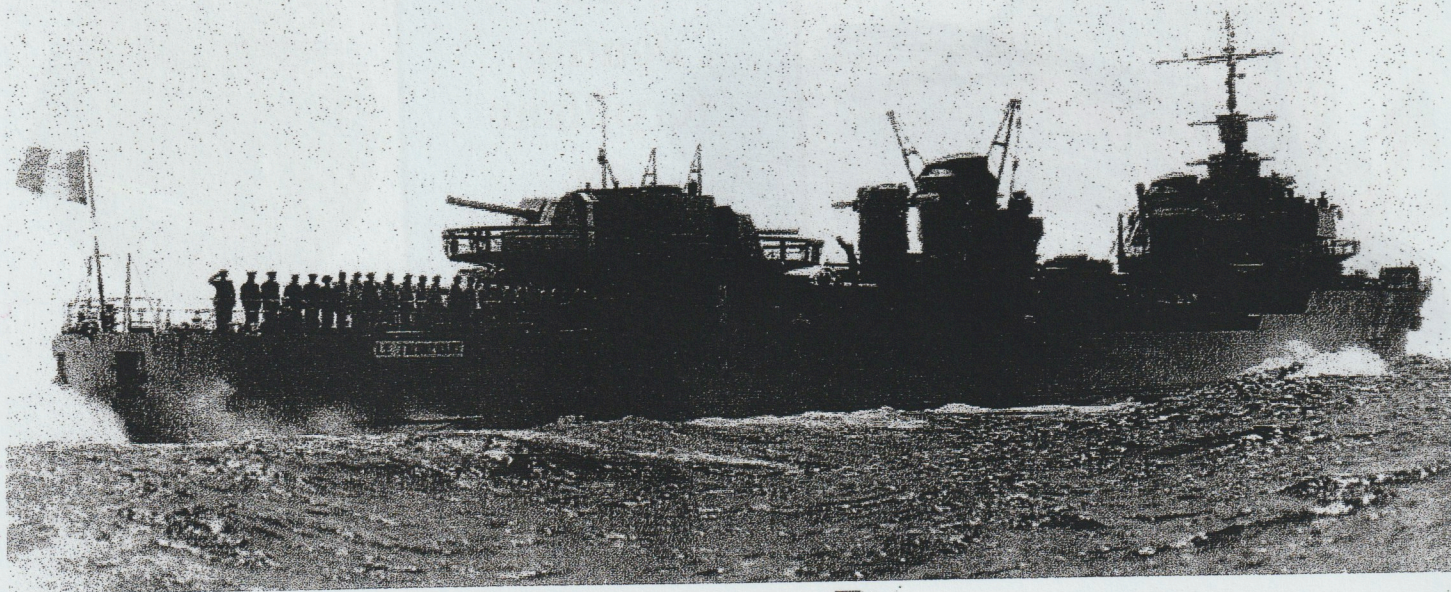
*Jean-Alexandre Oillac,
matelot-canonni  r de la
France Libre.*



Une tombe oubliée dans un cimet  re australien.

Soixante ans plus tard, ressurgit l'histoire d'un marin des Forces Navales
Françaises Libres, mort    21 ans loin de sa Bretagne natale. P.O.

Amicale des anciens du Triomphant.



De Pontivy . Canavaggio, Méquin, Simpson-Jones, Girardon, Galleret, Auboyneau, Gilly, Patou, Roussin, Stencel, Darfeuille.





Ecusson de vareuse F.N.F.L.
Londres 1941. (A.R. Bodié)

JEAN- ALEXANDRE OILLIC.

**Marin du général de Gaulle,
combattant de la France Libre.**

**Matelot dans les Forces Navales Françaises Libres.
En mission dans le Pacifique.
Mort pour la France en Australie.
Inhumé dans le cimetière Rockwood de Sydney.**



Dans un cimetière militaire australien :
Une croix recouverte du drapeau français parmi
des centaines de stèles portant le sigle A.I. F.
(Australian Imperial Forces : La tombe de J.A.
Oillic.

La famille de Jean-Alexandre Oillic était originaire de Theix. Son père est né le 19 avril 1900 dans le village de Tenac. Il choisit de quitter la ferme de ses parents pour aller travailler comme ouvrier boulanger à Vannes où il épousa une Vannetaise, Marie Bertho. Quand Jean-Alexandre a vu le jour, le 2 juillet 1923 ses parents étaient domiciliés à Vannes, au numéro 14 de la rue de la Loi.

ENTRÉE À L'ECOLE DES MOUSSES.

Si son père a préféré la boulangerie aux travaux de la ferme familiale, Jean-Alexandre lui, ne semble pas intéressé par le travail dans le fournil. Il n'a qu'un peu plus de 15 ans, le 4 avril 1939, quand il s'engage dans la marine et entre à l'Ecole des mousses. Il devient apprenti marin le 30 août 1939. Le 1^{er} avril 1940 il embarque sur un navire-école, le « Courbet ». C'est un cuirassé qui a été construit à Brest en 1910 et 1911. Long de 168 mètres, ce bâtiment a été transformé et modernisé de 1927 à 1929. Depuis 1939, il est navire-école à l'Ecole du canon à Brest. Au début de la seconde guerre mondiale, son équipage se compose de 27 officiers et d'environ 1600 hommes.



Le cuirassé « Courbet ».

En 1940, l'armée allemande progresse en France. Le 25 mai, le « Courbet » quitte la rade de Brest pour Cherbourg où il est utilisé comme batterie flottante pour opposer des tirs de barrage aux troupes qui envahissent le Cotentin. Pour ne pas tomber aux mains de l'ennemi, il rallie Portsmouth en Angleterre en juin 1940.

L'armistice met fin à l'état de guerre entre la France et l'Allemagne. Les équipages français qui se sont mis à l'abri dans les ports anglais se trouvent isolés dans un pays qui a choisi de poursuivre les hostilités. Un message radio de l'amiral Darlan donne l'ordre à tous les marins de rejoindre le territoire national avec leurs bateaux. L'ambassade de France à Londres confirme ce message mais l'Amirauté britannique interdit tout appareillage. Près de 250 bateaux français de guerre, de commerce et de pêche, de tout tonnage, sont immobilisés en Grande-Bretagne avec des équipages qui, le plus souvent, n'aspirent qu'à retrouver leurs familles en France. Les relations sont tendues dans les ports. Dans la « Royale », la rivalité franco-anglaise est ancienne et tenace. Les événements de ce mois de juin ne vont pas arranger les choses. Surtout après l'opération « catapult ».



Le « Triomphant » avec son camouflage 1942/43. Tableau d'André-Reiné Bodié, Français libre qui navigua en 1940 et 41 sur le « Triomphant », avant le départ du contre-torpilleur pour le Pacifique.

torpilleur « Mistral » saborde son bâtiment plutôt que de le laisser aux mains des Anglais et des partisans du général de Gaulle.

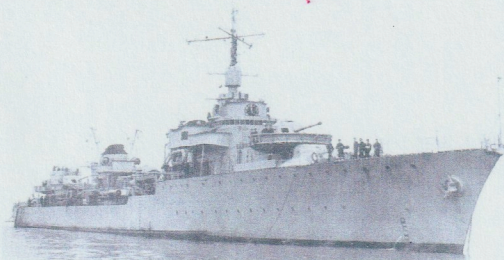
Le 3 juillet, à 3 heures 45, dans les ports anglais, des vedettes s'approchent silencieusement et accostent les bâtiments français. Les hommes de quart sont neutralisés et les officiers et les équipages surpris en plein sommeil. Des bagarres éclatent sur le « Courbet ». L'équipage du cuirassé navire-école est divisé. Beaucoup refusent de désobéir au gouvernement de Vichy, choisissent de rester fidèles au maréchal Pétain et sabotent les machines et l'armement du bateau. Sur certains bâtiments, des coups de feu sont échangés. Sur le sous-marin « Surcouf », il y a deux morts, un officier anglais et un ingénieur-mécanicien français. Par 42 voix sur 44, l'équipage du sous-marin « Rubis » du commandant Cabanier décide de poursuivre la lutte. L'enseigne de vaisseau et le second-maître pilote qui sont en désaccord avec leur commandant retourneront en France. Les commandants des sous-marins « Junon » et « Minerve » suivront le même chemin après avoir proclamé haut et fort leur attachement au gouvernement de Vichy et incité les marins à les suivre dans leur choix. Le commandant du

JEAN-ALEXANDRE OILLIC REJOINT LES FORCES FRANÇAISES LIBRES.

Dès le 3 juillet 1940, le lendemain de son dix-septième anniversaire, Jean-Alexandre Oillic s'engage dans les Forces Françaises du général de Gaulle. Il sera l'un des plus jeunes Français Libres.

Après être passé à la Royal Navy, le « Courbet » est restitué aux Forces Navales Françaises Libres. Durant la bataille d'Angleterre, il va servir de plate-forme anti-aérienne pour la défense contre les avions qui viennent bombarder Londres et les villes anglaises. En juin 1944, lors du débarquement allié en Normandie, il sera échoué devant Ouistreham pour servir de brise-lames.

SUR LE CONTRE-TORPILLEUR LE «TRIOMPHANT».



Le « Triomphant » en 1940.

non pour des missions de longue durée qui exigent davantage de robustesse et d'endurance.

Au début de la guerre 1939-45, le « Triomphant » a participé à la campagne de Norvège. Le 15 juin 1940, il était en réparation à l'arsenal de Lorient lorsqu'un message de l'Amirauté donna aux équipages, l'ordre de se tenir prêt à appareiller. Dans l'après-midi du 18 juin, n'étant pas en mesure de naviguer par ses propres moyens, il prend la mer, remorqué par le «Mammouth». A bord, on poursuit les travaux de remise en état. La machine tribord réparée, il fait route vers l'Angleterre en compagnie du torpilleur «Bouclier», escorté par le «Mammouth». Le 21 juin, ils arrivent à Plymouth.

Le 3 juillet 1940, comme les autres bâtiments français, le « Triomphant » a été occupé par les Anglais lors de l'opération « Catapult ». La neutralisation du bateau ne se fit pas sans mal et des bagarres opposèrent certains membres de l'équipage aux commandos britanniques. Le 28 août, le «Triomphant» est réarmé à Plymouth sous le pavillon des Forces Françaises Libres, pendant tous les travaux, il sera sous le commandement du capitaine de frégate Wietzel. Cinq jours plus tard, le 2 septembre, le matelot-canonier Jean-Alexandre Oillic rejoint l'équipage de ce contre-torpilleur. Jusqu'au 20 octobre le bateau va être remis en état et recevoir un complément d'armement : 2 canons de 37 (les fameux pom-pom), 4 canons anti-aériens et 10 mitrailleuses de 13 tandis qu'un canon de 138 mm est remplacé par un canon anti-aérien. Le capitaine de corvette Philippe Auboyneau qui a rejoint Londres et les Forces Françaises Libres prend ensuite le commandement avec Gilly comme commandant en second. Les lieutenants de vaisseau Robert Girardon et Jean Patou font partie des officiers du bord. Ce dernier qui est l'officier canonier et qui arrive du «Courbet» où il était instructeur, n'est peut être pas étranger à l'entrée dans les F.F.L. de Jean-Alexandre et de plusieurs autres matelots-canoniers.



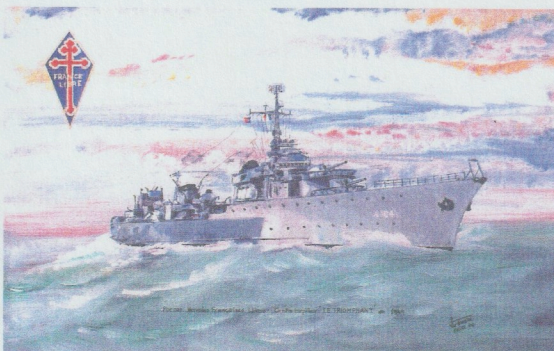
Jean Patou

Le 22 janvier 1941, le «Triomphant» subit des avaries lors d'un violent coup de vent alors qu'il est au mouillage dans la rade de Greenock. En février, lors de manœuvres près de la côte anglaise, il aborde accidentellement un cargo et doit entrer en réparation. Depuis 1940, il est doté d'un asdic qui lui permet de repérer les sous-marins. En 1941, un radar est installé en

remplacement de son gyrocompas. Il effectue plusieurs patrouilles et escortes dans l'Atlantique nord qui sont suivies de réparations souvent difficiles à réaliser en raison du manque de pièces de rechange dans les chantiers navals britanniques. On profite de ces immobilisations pour apporter des améliorations car le général de Gaulle a décidé d'envoyer ce contre-torpilleur des Forces Navales Françaises Libres assurer la présence de la France dans le Pacifique. Le drapeau français à croix de Lorraine va flotter sur les eaux de Tahiti, de la Nouvelle-Calédonie et des océans de cette région du monde.

MISSIONS DANS LE PACIFIQUE.

Avant le départ du contre-torpilleur, le général de Gaulle demande au capitaine de frégate Philippe Auboyneau de lui présenter son bâtiment et son équipage. Jean-Alexandre a le privilège de rencontrer le chef de la France Libre et l'amiral Muselier, commandant les F.N.F.L. Le 30 juillet 1941, le «Triomphant» appareille en direction du Pacifique. Il traverse l'Atlantique nord et emprunte le canal de Panama pour rejoindre sa future zone d'action. Lors de son arrivée dans le port de Sydney, il est chaleureusement accueilli par les Australiens qui eux aussi poursuivent le combat. La présence de bateaux de guerre français sera pour eux d'un grand réconfort. Aujourd'hui encore, ils n'ont pas oublié que des marins français ont combattu avec eux pour la défense de leur liberté.



En faisant escale à Nouméa du 28 décembre 1941 au 9 janvier 1942, l'équipage du «Triomphant» a le bonheur de passer les fêtes de fin d'année en terre française libérée. La Nouvelle-Calédonie s'est ralliée depuis 1940 à la France libre. Un bataillon placé sous les ordres du commandant Broché, constitué de volontaires originaires de Tahiti, des Nouvelles-Hébrides et de Nouvelle-Calédonie, après entraînement en Australie, a d'ailleurs rejoint la 1ère Division Française Libre en Egypte. Cette escale à Nouméa sera la seule du «Triomphant» en Nouvelle-Calédonie. Philippe Auboyneau est promu capitaine de vaisseau et prend le commandement des Forces Navales Françaises Libres du Pacifique, tout en restant commandant du contre-torpilleur. Après l'entrée en guerre du Japon, le 7 décembre 1941, alors qu'il se trouve en Australie, le Triomphant prend part à de nombreuses opérations dans le Pacifique, aux côtés de la flotte Australienne. En février 1942, il effectue un raid à proximité immédiate de bases occupées par la marine japonaise, afin d'évacuer les garnisons des îles Nauru et Ocean qui sont menacées par les Japonais.

En juin 1942, le capitaine de corvette Paul Ortoli prend le commandement du «Triomphant». Les bateaux naviguent en convoi et le «Triomphant» participe à de nombreuses missions d'escorte. Des avaries de machines le contraignent à réparer plu-



Philippe Auboyneau et Robert Girardon.



Contre-torpilleur le « Triomphant ».



sieurs fois dans les ports australiens. Pendant ces escales techniques, des membres des équipages sont logés dans des «Backpackers hostels», logements temporaires à prix modéré, notamment à Potts Point, un quartier de Sydney situé à quelques centaines de mètres de Woolloomooloo et de Garden Island où les bateaux de guerre viennent se mettre à quai.

Le 8 février 1943, le «Triomphant» qui participe à la protection d'un convoi, recueille 14 marins de l'«Iron Monark», un minéralier torpillé par un sous-marin ennemi au large de Cape Howe. En mai 1943, le «Triomphant» quitte Brisbane, un port australien du Queensland, pour escorter un convoi de bateaux jusqu'à Melbourne où il arrive le 13 mai. Pendant sa mission, le 8 mai, il sauve des aviateurs alliés dont l'appareil s'est abîmé en mer. Il est immobilisé à Melbourne aux chantiers

de Williamstown du 26 mai au 17 juin pour remplacer la chaise porte-hélice bâbord, source d'ennuis à répétition. Le 29 juin, il part pour des essais à 24 nœuds et escorte le «Rochambeau» (ex «Maréchal Foch») qui arrive à Melbourne le 1er juillet. Du 4 au 6 juillet, il effectue des essais à 36 nœuds. Il est redevenu l'un des contre-torpilleurs les plus rapides au monde. Il peut reprendre ses missions d'escorte.

Du 8 au 10 juillet, il accompagne l'USS Otus de Sydney à Brisbane, puis un convoi qui effectue le trajet Melbourne, Sydney, Brisbane, Milne Bay et Sydney où il est de retour le 6 septembre 1943. Six jours après, le 12 septembre, il appareille pour Melbourne, Fremantle et Diégo-Suarez à Madagascar où il escorte le «Cedar-Mills», un pétrolier américain et un cargo hollandais, le «Java». Le bateau dont le commandant est alors le capitaine de frégate Gilly, l'ancien second de Philippe Auboyneau lors du départ d'Angleterre, est pris dans un typhon particulièrement violent dans l'Océan Indien. Le 2 décembre, lors d'une tentative de ravitaillement en carburant par le pétrolier, la manche qui relie les deux bateaux casse pendant la manœuvre. Le travail sur le pont devient périlleux et le panneau qui protège l'entrée de l'une des ouvertures où un quartier maître venait plonger la jauge qui permettait de surveiller la consommation, est arraché. L'eau de mer remplit la cuve et déséquilibre le bateau.



Paul Ortolé.

Pendant cinq jours, le «Triomphant» va lutter. Plusieurs marins ont été emportés dont le commandant en second, le capitaine de frégate Bourguin qui venait d'embarquer sur le contre-torpilleur et De Pontivy, le médecin du bord. Alourdi, le bâtiment se couche, dérive et a de plus en plus de mal à se relever. Le vent souffle à force 9. Le 3 décembre, à 4 heures 35, la machine est stoppée. Une demi-heure plus tard, le quartier-maître radio Jean Tossen de l'île-aux-Moines envoie en clair le message du commandant Gilly que vient de lui remettre l'officier des transmissions : «Position S.O.S. à 05 heures 00 du matin : 10°40'S. 83° 10'E». Le quartier-maître Le Rouzic d'Auray, un ancien élève du collège Jules Simon de Vannes et Michel Le Barz du Conquet ont capelé leurs ceintures de sauvetage. La gîte atteint 50°. Dans son rapport, le commandant Gilly écrira : «Dans le petit jour glauque, la visibilité est presque nulle. La mer est blanche et fume. Le bâtiment est couché sur l'eau, complètement capelé de l'avant à l'arrière par les vagues. A gorges serrées, les hommes entonnent la Marseillaise.»

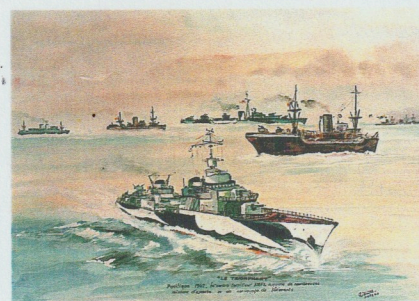


Le «Triomphant» et le «Cedar Mills» dans le typhon. Tableau de A.R. Bodié

dans la Marine de Nouvelle-Calédonie puis hospitalisé à Sydney.

Il faut des nerfs solides et un caractère bien trempé pour vivre plusieurs années à bord d'une unité de la marine en période de guerre. Le danger que constituent les sous-marins ennemis est toujours présent et les sorties de protection des convois sont nombreuses dans l'Océan Pacifique et l'Océan Indien où les tempêtes sont fréquentes.

A bord le confort n'existe pas et la place fait défaut. Pour pallier à cet inconvénient, la vie est minutieusement réglée. En posant son sac sur le «Triomphant», Jean-Alexandre s'est vu attribuer un numéro qui va désormais remplacer son identité. Les numéros pairs deviennent des bâbordais tandis que les numéros impairs ont toutes leurs activités sur la partie tribord du navire. Il dispose



Le «Triomphant» escortant un convoi.

Des marins ont réussi à prendre place dans les chaloupes. D'autres se sont réfugiés sur la coque à l'arrière. Sur la passerelle, le commandant, le torse enveloppé dans le pavillon à croix de Lorraine, s'est attaché à la barre. Tous sont persuadés que leur bateau va disparaître à tout jamais dans l'océan mais le «Triomphant» ne veut pas mourir. Le miracle va avoir lieu. Plusieurs bateaux amis se sont dérottés dès qu'ils ont reçu les premiers messages de détresse. Le pétrolier «Cedar Mills» sera le premier sur les lieux, bientôt rejoint par le croiseur australien «Froshiber» qui réussira à prendre le «Triomphant» en remorque et le conduira à Diego Suarez tandis que le capitaine de vaisseau Jubelin, celui qui remplacera Gilly après réparation du Triomphant aux Etats-Unis, commandant du «Savorgnan de Brazza» part à la recherche des sous-marins japonais qui ne vont pas manquer de venir à la rencontre des navires qui se porteront au secours du bateau en détresse.

Jean-Alexandre Ouilic qui a souvent connu les conditions difficiles de navigation dans les mers australes n'a pas eu à subir les effets de ce typhon. Depuis le 5 mai 1943, très éprouvé par deux ans et 9 mois passés sur le «Triomphant», malade, il a été affecté

d'un casier métallique pour «serrer» ses affaires et d'un hamac pour dormir. Ils portent son numéro ce qui évitera les erreurs quand on viendra le réveiller en pleine nuit pour assurer son quart. Le soir, le hamac est capelé à des crocs soudés aux barrots. Le matin, c'est le clairon qui réveille l'équipage qui doit se lever rapidement et chacun range son hamac sur un plat-bord au-dessus de son caisson. Il n'y a pas de douches à bord et la distribution d'eau pour la toilette dure 20 minutes. Ils sont huit par table. Pour le petit déjeuner, l'un d'entre eux va à la cuisine chercher le « jus ». Très souvent, il faut éplucher les pommes de terre avant d'être servi. Les inspections du matériel individuel sont fréquentes et redoutées. Le quart attribué à chacun doit être «briqué» et brillant. Pour ne pas le salir, les matelots boivent leur «jus» et leur «pinard» dans une vieille boîte de conserve qui elle, est plutôt «culottée». A 8 heures, le clairon sonne le rassemblement. Tous les hommes se réunissent par spécialité. Jean-Alexandre retrouve les canonniers qui ne sont pas de veille. Les officiers marins font l'appel et donnent les instructions pour la journée. A 9 heures c'est le casse-croûte, chacun reçoit un morceau de pain, du pâté en boîte ou des sardines à l'huile.

L'entretien commence aussitôt après. Chaque jour, les postes sont nettoyés et le matériel entretenu. Il faut nettoyer les endroits salis par la mer et la fumée du bateau. Tout doit briller, luire de propreté. Parodiant l'«Honneur et patrie» du maréchal Pétain, les marins F.F.L. utilisent une expression qui leur est familière : « Naol et toile émeri », deux mots qui résument une bonne partie de leur activité sur le bateau quand ils ne sont pas de quart. Le Naol est un produit d'entretien. A 11 heures, les «rationnaires» sont appelés au clairon. C'est l'heure du déjeuner pour ceux qui vont prendre le quart. Pour les autres, midi est l'heure du repas. Les tables qui sont suspendues au-dessus de leur emplacement sont dépliées et descendues. Les huit de la même table constituent le «plat». Chaque semaine, le «plat» désigne deux matelots. Celui qui est de cambuse va s'approvisionner en vin avec un bidon qui porte le numéro du «plat» et une assiette car c'est lui qui rapporte aussi le pain et le dessert. L'autre qui est «de gamelle» va à la cuisine chercher le reste du repas. C'est lui qui lavera ensuite la «gamelle» avant de la ranger dans un petit local réservé à cet usage. A 13 heures 30, reprise du travail. Appel quand le bateau est au mouillage mais en mer, chacun rejoint directement son poste. A 17 heures, dîner des rationnaires, suivi une heure après par celui du reste de l'équipage.

Bien sûr, il y a les escales, mais tous ne descendent pas à terre. Il faut assurer l'armement des chaloupes et les arrivées de vivres ainsi que la garde à la coupée. Un officier et plusieurs matelots et quartiers maîtres enregistrent les sorties et les entrées de l'équipage pendant que les matelots de faction restent le fusil sur l'épaule pendant deux heures, quel que soit le temps.

Et puis il y a la mer ! Elle sait se faire calme mais parfois elle entre dans des colères qui rendent dangereuse la vie à bord. Le matelot de quart qui vient d'être réveillé et qui doit rejoindre son poste dans l'obscurité, en traversant le pont balayé par les vagues, a toujours peur d'être enlevé malgré les filets de protection. Et puis, par mauvais temps, il y a ceux qui «étalent» mais aussi ceux qui sont malades. Ceux qui résistent au mal de mer bénéficient ces jours-là de la ration de vin et d'une partie du repas de leurs camarades, mais en contrepartie, ils doivent souvent assurer le travail de ceux qui ne sont pas en état de le faire car la surveillance n'autorise aucun relâchement.

Matelot-canonnier, Jean-Alexandre a connu cette vie à bord pendant près de trois ans. Les conditions climatiques difficiles, les longues heures de veille à son poste de combat lors des escortes de convois, la navigation souvent éprouvante sur les mers australes, tout cela fatigue les organismes et finit par laisser des traces indélébiles sur la santé des marins, même les plus jeunes et les plus résistants. Avec tout l'équipage du «Triomphant» et comme indiqué dans la citation signée par le général de Gaulle, il « a fait preuve au cours de ces années de guerre, dans des circonstances souvent difficiles et sous les climats les plus durs, de belles qualités de courage, d'endurance et d'énergie ».

L'AUSTRALIE PENDANT LA GUERRE.

Dès juin 1940 à l'initiative de M. André Brenac, consul général nommé par le général de Gaulle, est né à Sydney le « Free French Movement ». Albert Sourdin, directeur du journal hebdomadaire qui paraît en français, le « Courrier Australien », va contribuer grandement à faire connaître et à développer le Mouvement de la France Libre qui s'étendit rapidement à travers tous les états australiens. Collectant des fonds pour venir en aide aux Français libres, le « Free French Movement » maintint « l'image d'une France combattante et culturelle face à toute épreuve ». Des bateaux de guerre de la France Libre: le « Triomphant », l'avisos Savorgnan de Brazza », le patrouilleur-escorteur « Chevreuil », le croiseur auxiliaire « Cap des Palmes » qui travailla surtout avec la 3ème Flotte américaine du Pacifique, ainsi que le « Polynésien » des Messageries maritimes, l'« Ile de France » paquebot transformé en transport de troupes et plusieurs navires de la société « Le Nickel » firent escales à Sydney.

Le « Free French Movement » créa, en plein centre de Sydney le « Foyer des Français Libres » qui permettait aux marins du général de Gaulle de se retrouver à terre dans une ambiance plus chaleureuse et également un local moins exigü que les coursives d'un contre-torpilleur. Le Foyer accueillait par dizaines les équipages des bâtiments des F.N.F.L. basés dans le Pacifique.

Plusieurs marins y ont fait connaissance avec des jeunes filles du « Free French Movement » qu'ils ont épousées par la suite. Pour la plupart, ils sont venus s'établir dans l'Etat de Nouvelles Galles du Sud. En 1947, ils ont constitué la «Section d'Australie des Français Libres» qui est devenue aujourd'hui, la délégation



A bord du « Triomphant » (A.R. Bodie)



SYDNEY -Le 137, Victoria street à Potts Point où est décédé Jean-Alexandre Oillac.

(Photo Robert Michkine)



Un rosier pousse sur la tombe de Jean-Alexandre comme sur toutes les tombes de ce cimetière militaire très bien entretenu. (Photo G.A. Brouet.



Photo G.A. Brouet.

en Australie de la « Fondation de la France Libre » dont le délégué est Georges Brouet, un ancien du « Savorgnan de Brazza ».

SYDNEY. LA MORT DE JEAN-ALEXANDRE.

En septembre 1944, Jean-Alexandre Oillac est logé à Sydney, au 137, Victoria street dans l'un des «Backpackers hostels» du quartier de Potts Point. C'est là qu'il meurt le 9 (ou le 11) septembre 1944. La date figurant sur sa tombe est le 9 mais la date officielle est le 11. Jean-Alexandre n'a que 21 ans. Les obsèques ont lieu le 14. La cérémonie religieuse est célébrée par le père Léon Chaize, un prêtre catholique, aumônier de la marine à Sydney. Il est enterré dans le carré militaire du cimetière de Rockwood. Ce sera seulement le 1^{er} novembre 1944 que Roy Wood Willis, officier de l'état-civil du district de Sydney dans l'Etat de Nouvelle Galles du Sud enregistrera son décès. La transcription de l'acte de décès sur les registres du Consu-

lat de France à Sydney est effectuée le 13 octobre 1948, donc plusieurs années après la fin de la guerre. La transcription sur les registres de Vannes est effectuée le 11 janvier 1949. Lorsqu'on recherche sa famille, son père et sa mère sont décédés. Leur dernière adresse à Vannes était au n°16 de la rue de Bernus.

Depuis, oublié de tous, Jean-Alexandre Oillac, marin du général de Gaulle, mort pour la France, reposait dans le carré militaire du cimetière Rockwood de Sydney. C'est en 2002 qu'un guide de ce cimetière signala l'existence de sa tombe à M. Robert Michkine, président de l'Association France-Australie et également des Anciens Combattants Français d'Australie. Depuis, avec des membres de cette association, il va déposer des fleurs sur la tombe le 9 septembre. La solidarité entre anciens compagnons de lutte nous permet aujourd'hui de rendre hommage à un jeune Vannetais, Français libre qui fut l'un des premiers à rejoindre la marine du général de Gaulle.

Le «Triomphant» a été l'un des premiers bâtiments armés par les Forces Navales Françaises Libres pour poursuivre la guerre aux côtés des alliés.

A rempli avec succès les nombreuses missions d'escorte et de patrouille qui lui ont été confiées, en particulier dans le Pacifique où, le premier, il a porté le pavillon de la France combattante.

En janvier 1942, a effectué un raid audacieux, sans aucun soutien, à proximité des bases ennemies, afin d'évacuer les garnisons alliées dans les îles Nauru et Océan qui furent peu après, occupées par les Japonais.

Tous à bord ont fait preuve au cours de cinq ans de guerre, dans des circonstances souvent difficiles et sous les climats les plus durs, de belles qualités de courage, d'endurance et d'énergie.

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme pour les capitaines de frégate : Auboyneau, Ortol, Gilly et Jubelin, commandants successifs du bâtiment. »

Paris, 24 février 1946.

Charles de Gaulle.

Ce document a été réalisé grâce au concours de :

Robert Michkine, président de l'Association France-Australie qui est à l'origine de toutes nos recherches effectuées sur Jean-Alexandre Oillac.

Georges Brouet, président de la délégation d'Australie de la Fondation de la France Libre.

M. Alexandre Lemaître, président et **Mme Donnard**, secrétaire de l'amicale des anciens du «Triomphant».

Mme Girardon, épouse de l'amiral **Robert Girardon**, ancien du Triomphant.

André-Reiné Bodié, qui navigua sur le «Triomphant» en 1940 et 1941, dont plusieurs tableaux illustrent ce document.

M. Georges Le Lièvre, ancien du «Triomphant» en Indochine qui a décrit avec beaucoup de précisions, la vie à bord du contre-torpilleur.

M. Le Rouzic, un Alréen, ancien du lycée Jules Simon de Vannes, qui embarqua sur le «Triomphant» en mai 1942 à Sydney et qui se trouvait à bord lors du typhon.



Délicate attention de nos amis d'Australie : le drapeau français sur la tombe de Jean-Alexandre Oillac.

(Photo Robert Michkine)



Novembre 2003.

Pierre Oillo

Secrétaire des « Amis de la Fondation de la France Libre » Vannes-Pontivy.



Documentation

Revue et documents de la France Libre.

Archives et photos de l'amicale des anciens du «Triomphant».

« Marin de métier, pilote de fortune ». Editions France Empire. Capitaine de vaisseau Jubelin, commandant du «Triomphant» après son retour des U.S.A. où le bateau fut remis en état après avoir été endommagé dans un typhon dans l'Océan Indien.

Sites de la Fondation de la France libre et de l'Ordre de la Libération.