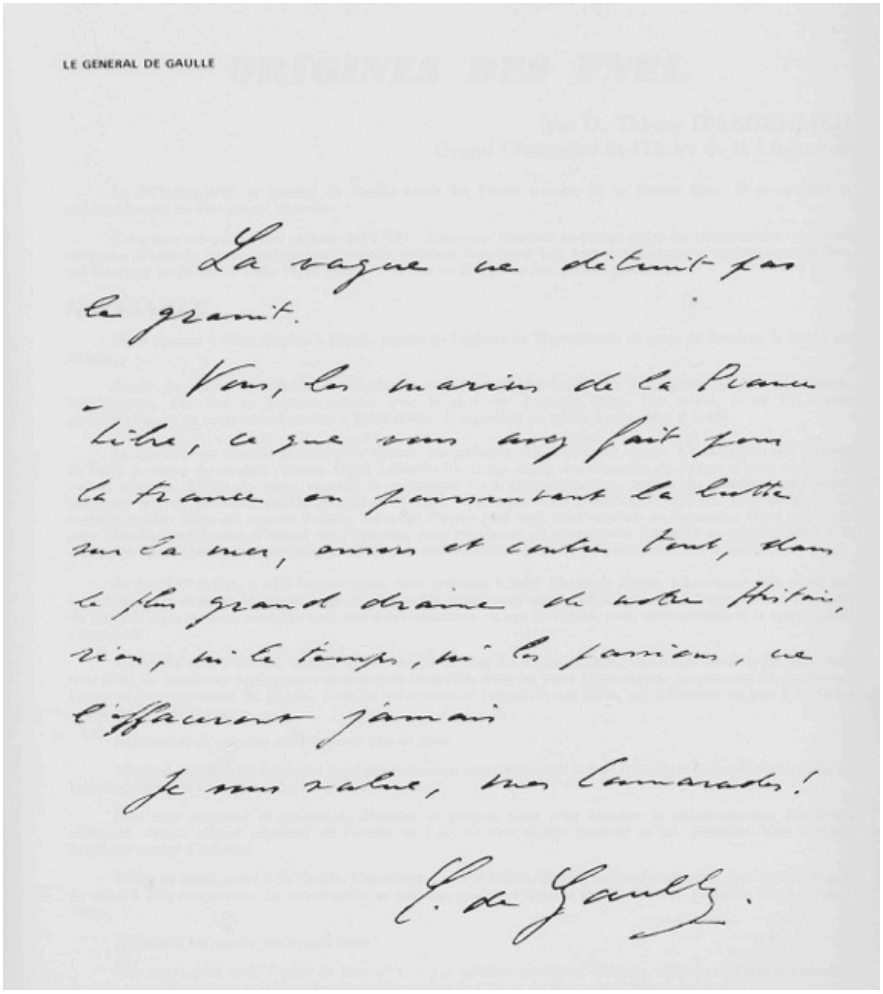
FONDATION
DE LA
FRANCE
LIBRE

DÉLÉGATION AU SOUVENIR DES MARINS

Hommage aux marins de la France Libre partis de Paimpol pour l'Angleterre les 18 et 19 juin 1940

Paimpol – 21 avril 2018


LE GENERAL DE GAULLE

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.

« La vague ne détruit pas le granit.
Vous les marins de 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

Inscription figurant sur le monument national à la mémoire des marins marchands et pêcheurs de la France Libre à Paimpol (22)

Les départs pour l'Angleterre depuis Paimpol les 18 et 19 juin 1940

Fuyant l'avance des troupes allemandes, une foule considérable de réfugiés est regroupée à Paimpol. Les quais sont encombrés de voitures, de camions, la population est inquiète. Une quantité de navires, bateaux-pilotes du Havre, de Rouen, chalutiers, remorqueurs, arrivent dans le port y amenant les administrations maritimes de nos grands ports du Nord avec leurs archives. Parmi la foule, des jeunes gens s'agitent. Ce sont les élèves officiers de l'Ecole d'Hydrographie de Paimpol qui est en pleine effervescence des examens de fin d'année, alors que les Allemands tiennent Saint-Brieuc...

« *Le 17 juin vers 11 heures*, raconte **Jean Saliou** (20 ans à l'époque), *mon père qui était Pilote au Havre a téléphoné à l'amiral Pacé, directeur de l'Ecole d'Hydrographie. C'est cet appel qui a tout déclenché. Il voulait sauver les bateaux-pilotes du Havre avant l'arrivée des Allemands et encourageait les élèves à partir en Angleterre à bord de* l'Albert-Faroult ».

Georges Ménage (18 ans) dans son livre « *Odyssée d'un marin de la France Libre* » explique que c'est le 17 juin qu'avec quelques camarades ils ont pris la décision de rejoindre l'Angleterre, après avoir entendu le maréchal Pétain annoncer l'armistice. « *Il nous est impossible d'accepter ainsi que tout soit fini, que notre pays soit soumis à la loi de l'envahisseur avec le consentement de ce vieillard qui parle d'honneur alors que tout ce qu'il dit transpire le renoncement et l'abandon* ».

Le 18 juin, vers 14h30, ils étaient environ 150 à essayer d'embarquer. Mais « *l'administrateur de l'Inscription maritime s'est opposé à notre évacuation* », déplorait Jean Saliou. Un autre élève, **François Flohic** (né à Ploubazlanec en 1920), se faisait plus précis : « *un officier des équipages du navire a refoulé les candidats, revolver au poing. C'était la pagaille.* »
Tout à coup, vers 16 heures, les ordres changent et des officiers en uniforme obligent les jeunes gens à évacuer *l'Albert-Faroult*. Quel désespoir parmi ces candidats !

Les élèves de l'Ecole d'Hydrographie une quinzaine de jours avant leur départ pour l'Angleterre (Coll. Saliou)

L'*Albert-Faroult* le 18 juin 1940

Voici le récit que fait **Georges Ménage** de cette journée du 18 juin :

« *Les deux bateaux-pilotes du Havre sont là : le* Georges-Leverdier *est à quai et* l'Albert-Faroult *est à couple. Le premier vient d'allumer les feux, il ne partira sûrement pas avant demain, mais l'autre qui réchauffe ses moteurs pourrait bien appareiller tout à l'heure. Des tas d'informations circulent. Une chose est sûre : tous les volontaires pour un départ en Angleterre qui avaient envahi le* Faroult *ont été obligés de débarquer et sont maintenant sur le* Leverdier *où on les laisse tranquilles. Les pilotes du Havre et de Rouen qui ont la responsabilité des deux navires refusent d'embarquer quiconque sans ordre et il semble bien que l'administrateur de l'inscription maritime qui pourrait donner cet ordre, ne veuille pas prendre cette responsabilité. Tous les élèves de l'école qui ne sont pas sur le* Leverdier *sont sur le quai, les Paimpolais et les réfugiés aussi, que de monde ! […] Jean Saliou, nous apprend que des matelots n'étant pas rentrés à temps, le commandant de* l'Albert-Faroult *est en train d'embarquer un complément* d'équipage [il sera recruté comme canotier]. *Le bateau-pilote appareillera bien à la marée, lui-même et Gourvil (19 ans), un autre de nos camarades, fils du patron du* Faroult*, sont assurés de partir aussi.*

Nous décidons de tenter notre chance. D'abord embarquer sur le Leverdier*... Profitant d'une bousculade, je lance sac et valise dans une descente de* l'Albert-Faroult *et je saute à bord en disant à Jean de me suivre. Aussitôt, j'enlève ma veste et l'envoie rejoindre mon sac. En bras de chemise, je passe à tribord et je file rejoindre à l'arrière les six veinards régulièrement embarqués. Complices, ils ne bronchent pas et me font même place parmi eux. Mais où donc*

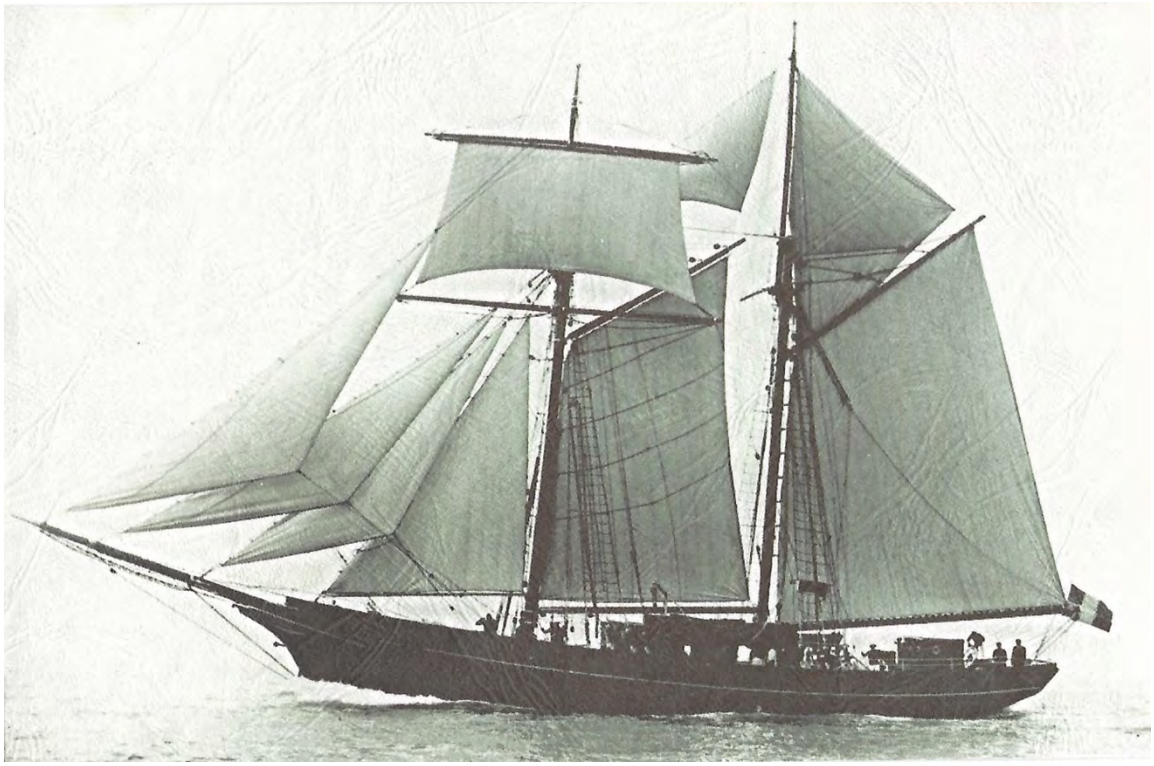
est Jean Heuzé [20 ans] ? Je l'aperçois à bâbord aux prises avec un pilote en uniforme d'enseigne de vaisseau qui est en train de le sortir sans ménagement. Du Leverdier*, il me fait un signe que je ne comprends pas et disparaît. Sa valise est toujours à bord. Le temps de faire connaissance avec un cousin d'Heuzé, nommé Caron, venu passer l'examen de capitaine de la marine marchande, et voilà l'homme aux deux galons qui galope vers nous. Il me considère un moment et me demande ce que « je fous là ». Je réponds sans sourcilier que je suis inscrit maritime, que j'ai été embarqué avec les autres, que mes affaires sont en bas (ça c'est vrai l) et que j'attends l'appareillage. Caron approuve. Juste à ce moment, une nouvelle tentative de prise à l'abordage du* Faroult *se dessine et cela me sauve. Sans insister, mon bonhomme, revolver au poing, se précipite à la coupée : triste spectacle. […] A 17 h 30,* Faroult *appareille, je redescends et me trouve nez à nez avec Heuzé et Petit, tout juste sortis du canot où ils s'étaient cachés… »*

Jean Saliou avait réussi à cacher quatre collègues d'école sous des tauds d'embarcation à l'arrière du navire, le cuisinier en avait fait embarquer cinq qu'il dissimule dans divers locaux. Au large de Bréhat, Saliou dévoile à Fauchon la présence de ses copains. Bertrand informé est furieux. Il est trop tard pour faire demi-tour. Arrivé à Falmouth sur rade le lendemain matin, il est arraisonné par une vedette anglaise et conduit au mouillage. Déclarés comme « *stowaways* » aux autorités anglaises par Bertrand, Saliou et les autres élèves sont conduits dans un camp de transit pour 48 heures, avant d'être dirigés sur Londres et internés dans un autre camp.
La Royal Navy mettra *l'Albert-Faroult* à la disposition du Commodore responsable de la sécurité des convois au départ de Belfast. Après la guerre il reprend du service au pilotage de la Seine au Havre, en ramenant les premiers permissionnaires français libérés. Au fil des années il est mis de côté. Racheté à plusieurs reprises à partir de 1974, il est finalement abandonné au fond du bassin Vauban, au Havre, et se détériore rapidement. En 1985, il coule après avoir été pillé, il sera remonté à la surface en 1987 pour être découpé. Triste sort pour un navire qui en lors de sa mise en service en 1939 était le bateau-pilote le plus moderne et le plus envié !
Se trouvaient à bord de *l'Albert-Faroult* : Georges Ménage, Jean Saliou, François Flohic, Jean Heuzé, Raymond Demay, René Gourvil, Gaston Guyomard, Raymond Hostalier, Le Ni alias Milner, Louis Passemard alias Thompson, Jean Petit, Roland Thery, François Tilly… La plupart rejoignirent la France Libre dans la marine de guerre et aussi la marine marchande. Plusieurs suivirent les cours du *Britannia Royal Naval College à Dartmouth*.

(coll. Saliou)

D'août à décembre 1940, la 1re session du *Britannia Royal Naval College* rassemble : (debout de g. à d.) Raymond Demay, Louis Passemard, Roland Thery ; (assis de g. à d.) Le Ni, Jean Petit, Robert Léandri et Jean Saliou.

Le yacht *Manou* le 19 juin 1940



Le Yacht Manou (Coll. Le Deut)

Georges Lapicque (de Ploubazlanec), raconte dans ses « *Souvenirs d'un enfant de la France Libre* » cette journée du 19 juin 1940.

« Le yacht Manou *était arrivé, paraît-il, piloté par le seul patron, aidé d'un seul homme, avec, pour rendre l'exploit plus extraordinaire, un dundee de 50 tonneaux en remorque. Le* Manou *était accostée quai Loti, seul, devant l'école d'hydrographie de Paimpol, fine coque noire prête à affronter l'aventure de sa vie face à tous les dangers. Les estafettes allemandes étaient signalées, et, devançant la soumission, les autorités du port voulaient, parait-il bloquer toute tentative de sortie.*
C'était l'unique chance, l'ultime bras tendu par le Destin ; bras, ou plutôt fil. En effet, on avait su, plus tard, que le mécanicien, de qui dépendait la réparation du moteur, avait rallié le bord en motocyclette dans la nuit, depuis Paris. Bien plus tard encore, la guerre finie, il était apparu qu'un des passagers, futur général [il s'agit de Claude Le Hénaff] *était intervenu, de son côté, pour s'efforcer de persuader les responsables de l'écluse d'ouvrir les portes aux heures habituelles de la marée. En tout cas, dans la matinée du 19, l'inspecteur de la marine, favorable au départ, avait réuni un équipage de volontaires, et l'amiral directeur* [professeur général] *de l'école d'hydrographie avait décidé d'embarquer ses 52 élèves, prenant le risque d'affronter à découvert le nouveau pouvoir officiel ainsi que l'armée allemande. Cet amiral s'appelait Lecocq, nom bien gaulois.*
Une poignée d'hommes courageux avaient donc permis à quelques jeunes gens de choisir la folle et grandiose aventure de la Liberté, faisant revivre en un instant la devise « Vivre libre ou mourir *», qui devait, après guerre, être gravée sur une montre d'argent d'autrefois donnée par sa vieille tante archiviste au jeune officier revenu parmi les siens. »*

Le lendemain 20 juin, le Manou arrivait à Plymouth. *« On était arrivé sains et saufs. C'était l'Angleterre, la Liberté ! On avait sauvé l'honneur. On allait sauver la France !* », s'exclame Georges Lapicque.

Pour sa part, **Jean Le Deut**, capitaine de la marine marchande, qui commandera le yacht *Manou* se rappelle de cette journée du 19 juin 1940 :

« Le 19 au matin l'agitation recommence sur les quais. Que faire, peut-on rester prisonnier volontaire à 34 ans ? Il faut se décider, le Manou *me tente, mais encore faut-il trouver un équipage, surtout un mécanicien. Après toute une matinée de consultations l'équipage est trouvé. Le chef mécanicien M. Eouzan est arrivé à Paimpol le matin même venant de Dunkerque, il a parcouru la France par des moyens de fortune, il est très fatigué, malgré tout il me donne son accord.*
Tout est prêt. Garel me certifie qu'il y a tout ce qu'il faut à bord, carburant, eau, vivres, etc. La publicité est faite près des élèves du cours d'Hydro et l'éclusier doit ouvrir les portes du bassin de 18 à 19 heures à l'heure de la pleine mer. Les Allemands sont à Paimpol, il faut donc éviter d'ébruiter cet appareillage. Sur les quais un tas de jeunes gens m'attendent. « Est-ce bien vous le capitaine qui partez avec le *Manou* ? Nous voulons partir avec vous. Soyez prêts, et lorsque vous me verrez sauter à bord, suivez-moi. *»*
Les écluses sont ouvertes. Pas une minute à perdre. En un clin d'œil le pont du yacht est noir de monde. Étudiants, quelques marins militaires, quelques jeunes journalistes de Rennes et deux femmes anglaises. « Larguez partout – Arrière en route les deux moteurs. » […] *Le* Manou *franchit le sas après quelques avaries causées à son côté tribord, canot écrasé, lisse et pavois faussés et brisés. Le navire gouverne très mal car le moteur tribord est toujours en panne. Sur les jetées les gens s'interpellent. Ce sont encore des au revoir. Tout à coup, quelqu'un donne des ordres, la garde maritime. «* Ne partez pas, vous n'avez pas le droit de partir, venez amarrer votre bateau ici*. »*
Rien ne nous retient, le Manou *franchit les passes. Le maître d'équipage Jean Batard, un habitué du chenal, est à la barre et fait fonction de pilote. Arrivé sur rade à 19 h 30 les deux moteurs sont en route. Après être clair des récifs de la côte, je mets le cap sur Plymouth. Dans la nuit nous sommes arraisonnés par des navires de guerre britanniques : «* Where are you bound to ? Where you come from ? *». Le 20 juin à 10 heures, après une belle traversée sans incident, le* Manou *jette l'ancre en rade de Plymouth. Après les formalités d'usage les passagers sont débarqués, seuls restent à bord sept hommes et moi-même pour former l'équipage du yacht. J'ai su par la suite que tous les passagers du Manou avaient rejoint la France Libre. »*

Une partie de l'équipage (tous engagés dans les FNFL/Marine marchande), le deuxième capitaine Roger Balara, les deux lieutenants Eugène Le Breton et Jean Courteville, ainsi que le matelot Losq sont appelés à Bristol par la France Libre, pour l'armement du cargo Gravelines, qui appareillait pour le Canada et sera torpillé le 31 mai 1941, le commandant et 12 hommes d'équipage disparaissent et 25 rescapés (dont ceux du *Manou*).
Puis c'est le tour du chef mécanicien Jean Eouzan (né à Paimpol) d'aller rejoindre le cargo FNFL *Myson* à Liverpool, pour appareiller dans un convoi de 90 navires vers l'Amérique du Nord. Enfin, début septembre, Jean Le Deut embarque sur le *PLM 27* à Glasgow avec le maître d'équipage Jean Batard et le cuisinier Garel pour faire des navettes entre Gourok, Wabana,

Sydney et Gourok. Ils retrouveront Georges Ménage, également embarqué sur le *PLM 27* comme deuxième lieutenant.
Le *Manou* avec un équipage anglais dès septembre 1940, passera les cinq années de guerre à Plymouth, et servira de navire porte-ballon (défense contre les avions ennemis).
Le navire est revenu à Saint-Malo et a été vendu par la suite aux Argentins.

Parti sur le *Manou*, **Claude Le Hénaff**, qui ralliera la France Libre le 1er juillet 1940 et sera fait compagnon de la Libération (inhumé en 1995 à Ploubazlanec), raconte aussi son départ :
« Avec mes deux cousins, Georges et Jean-Charles Royer, dix-neuf et dix-sept ans, et moi-même, dix-huit ans, la décision s'impose : partir s'engager en Grande-Bretagne. Le 18 juin, nous gagnons Paimpol, pensant pouvoir trouver un bateau de pêche. Déception ! Tous sont en mer, sauf ceux hors d'état de naviguer. Le soir, nous entendons l'appel du général de Gaulle. Notre volonté de gagner l'Angleterre s'en trouve encore renforcée. A 5 heures, le lendemain, surprise ! Une superbe goélette, la Manou*, est à quai.*

A bord, un seul marin, endormi, ayant fui le long de la côte l'avance allemande depuis Le Havre. Il hésite à partir en Angleterre, mais nous prendra s'il s'y décide. Rien à faire en tout cas avant l'ouverture des écluses, à la marée de fin d'après-midi. Nos recherches dans les petits ports environnants ne sont pas plus fructueuses.

Au retour à Paimpol, le quai devant la Manou *est plein d'animation. Elle part pour Plymouth mais avec les seuls élèves de l'école d'Hydrographie. Refus de nous embarquer ! Le marin vu le matin fait heureusement lever l'interdit. A peine le temps d'embrasser nos mères venues aux nouvelles que des cris jaillissent : «* Vite... Partez ! Les Allemands viennent de passer en ville filant vers Brest ! *» L'écluse vient de s'ouvrir. Moteurs en route, amarres larguées ! Le temps presse, La* Manou*, marche arrière en panne, est gênée dans sa manœuvre. La proue heurte violemment le quai, cassant un peu de bois.*

Entre le bord et la foule s'échangent les « au revoir *», «* bonne chance *», «* courage *». A la sortie de l'écluse, les passagers, une cinquantaine, entassés sur le pont étroit, masquent les balises. L'échouage est évité d'un cheveu. A 18 h 30, nous atteignons le large sans autre incident. Aucune réaction des forces allemandes, qui avaient de fait atteint la ville au moment de notre départ, apprendrons-nous plus tard. Encore en vue des côtes, un avion suspect nous survole. Tout le monde s'engouffre sous le pont. Les choses en restent là.*

Pas de navires en vue. La nuit tombe bientôt. Les moteurs ronronnent. Le ciel est clair. Une bonne brise d'Est creuse la mer. Tous feux éteints, la Manou *y taille sa route, roulant bord sur bord sous sa mâture dépourvue de voiles.*

Le jour se lève. Vers 8 heures et demie, la rade de Plymouth se dessine, masquée sous un léger voile de brume. Une vedette de port vient bientôt nous reconnaître. Elle nous dirige sur un point de mouillage à proximité d'autres bateaux français échappés de France comme nous. L'ancre est jetée. Le commandant Le Deut qui, au dernier moment à Paimpol, avait pris le commandement de la Manou*, nous a menés sans encombre à bon port. L'avenir incertain est maintenant là, devant nous. Quand reverrons-nous la France ? Comment pourrons-nous participer à sa délivrance ? »*

Le *Georges-Leverdier* le 19 juin 1940

Le *Georges-Leverdier*, bateau pilote de la Seine appareille lui aussi de Paimpol le 19 juin avec le patron Prigent, les sous-patrons Nigaise et Coquerel, ainsi que les pilotes de Seine Lewintre et Mesnage. Il n'y a aucun élève de l'Ecole d'Hydrographie à bord.

Il arrive à Dartmouth le 20 juin vers midi. Après mouillage dans la Dart River, il est envoyé à Milford-Haven pour transformations. Jean Prigent et Léon Coquerel ont opté pour la Royal Navy et demandé leur maintien à bord. En décembre 1940, compte tenu de la longueur des travaux, Coquerel obtient son transfert dans les FNFL au sein desquelles il servira pendant toute la guerre. Prigent restera sur *Georges-Leverdier*, basé à Reykjavik et sera l'homme de confiance du Commodore chargé de la formation des convois.

Le retour d'Atlantique nord du *Georges-Leverdier* permet aux pilotes du Havre d'utiliser cette vaillante unité avec leurs collègues de Rouen du 17 octobre au 20 décembre 1944. Encore armé de ses canons, il a à son bord un pilote de Baltimore avec deux timoniers américains pour le travail dans le port. A l'extérieur, l'équipage français, avec Prigent, Isaac et Coquerel, prend le bateau en charge. Chaque soir, il doit rentrer au bassin de l'Eure pour faire son charbon.

D'autres navires sont également partis de Paimpol le 18 juin 1940 comme le borneur *Quénavo*, le chalutier *Reine-Astrid* ou encore le *Sauveur du Monde*…

Le bateau borneur *Quénavo* quitte Paimpol le 18 juin 1940

Le 18 juin 1940, le navire borneur *Quénavo* embarque onze personnes, dont un lieutenant de vaisseau, au bout de la jetée de Kernoa. « *Plusieurs femmes étaient dans ce groupe* », écrit Yves dans les pages de son livre de souvenirs paru en 2002 « Le jeune marin Breton de la France Libre » (éditions des écrivains).
L'équipage du *Quénavo* était formé du capitaine Adrien Duclos et de deux de ses fils, Désiré (le 3e garçon) et Yves, 12 ans et 4 mois. Le lendemain, le bateau arrive en rade de Plymouth et, dès le 20 juin, Adrien Duclos engage le *Quénavo* à l'Amirauté britannique.
C'est ainsi que Duclos Yves est inscrit sur le rôle d'équipage en qualité de mousse par l'agence maritime anglaise. Dès lors, le bateau est affecté à la défense du port cornouaillais de Pentywan. Désiré s'engage dans la France Libre. Il est remplacé à bord par un autre frère, Raymond. Mais le 21 mars 1941, alors que le bateau est revenu au port de Plymouth, Raymond, 22 ans, disparaît dans les bombardements de la ville.

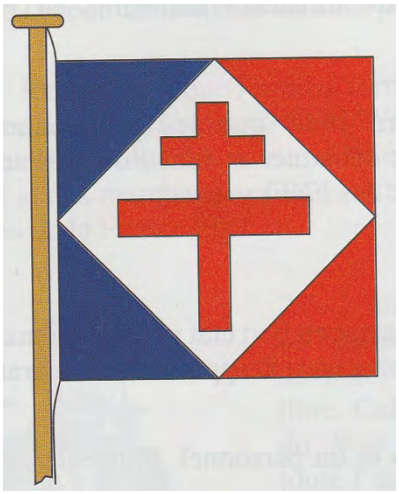
Le chalutier *Reine-Astrid* parti de Loguivy-de-la-Mer le 18 juin 1940

A Loguivy-de-la-Mer, le 18 juin 1940, le chalutier *Reine-Astrid* part pour l'Angleterre avec à son bord les **frères Monjaret**.
Constant Monjaret, né le 14 mars 1922 à Saint-Igeaux (22), il était le douzième enfant d'une famille de cultivateurs. En juin 1940, il termine sa classe de philosophie au collège des Cordeliers de Dinan. Refusant la défaite, il s'embarque le 18 juin 1940 à Loguivy-de-la-Mer, aux côtés de son frère Joseph, sur le chalutier *Reine-Astrid* qui gagne la Grande-Bretagne et s'engage dans les Forces françaises libres. Après plusieurs mois d'entraînement, il rejoint le Tchad (septembre 1941) et prend part aux campagnes du Fezzan et de Tunisie au sein de la colonne Leclerc. Avec la 2e DB, il passe du Maroc en Angleterre, débarque en Normandie le 1er août 1944, participe à la libération d'Alençon, de Paris, de Strasbourg et termine son parcours guerrier à Berchtesgaden, le 4 mai 1945.
Le sergent-chef Constant Monjaret est démobilisé le 1er juillet 1945. Il rejoint la ferme familiale où il retrouve son frère Joseph qui vient d'être libéré du camp de Mauthausen. Egalement engagé dans les FFL, Joseph (ou Hervé) Monjaret a été parachuté en Provence avec Jean Moulin, en tant que radio, dans la nuit du 1er au 2 janvier 1942. Arrêté par la Gestapo en avril 1943, Joseph-Hervé Monjaret fut ensuite déporté en Allemagne.

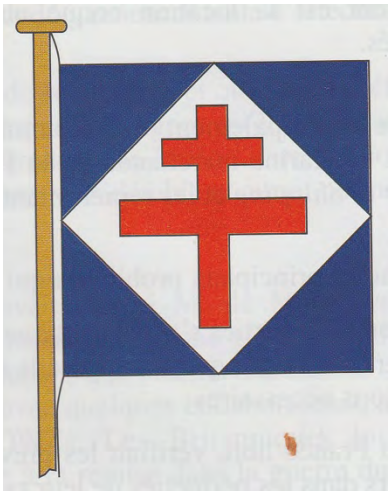
N'hésitez pas à contacter la Fondation de la France Libre pour lui transmettre toute information sur les bateaux partis de Paimpol le 18 ou 19 juin 1940 et sur les personnes qui étaient à bord.

Texte établi par Michel Bouchi-Lamontagne,
délégué de la Fondation de la France Libre pour le souvenir des Marins,
à partir des récits des témoins (Georges Ménage, Jean Saliou, Jean Le Deut,
François Flohic, Georges Lapicque, Claude Le Hénaff, Yves Duclos…)

La Marine Marchande de la France Libre



Pavillon de beaupré des bâtiments de guerre.



Pavillon de beaupré des navires de commerce.

Lorsque le monument de Paimpol dédié à la gloire de la Marine marchande de la France Libre, fut inauguré à l'automne 1988, il venait enfin réparer une injustice et un déni. En effet, comme nous l'avons vu lorsque nous avons évoqué les escorteurs FNFL à Greenock, si la tâche d'escorter les convois n'était pas considérée comme des plus glorieuses par les officiers de tradition de la Royal Navy, la navigation au commerce souffrait aussi d'un manque de considération. Et pourtant, les navires marchands ont apporté une contribution vitale à la victoire, et parmi eux, ceux de la France Libre, ont tenu leur place, mais leur rôle est resté discret et méconnu, et ce n'est qu'exceptionnellement que se présentaient les actions d'éclat. Plus que tout autre corps, ils méritent d'être qualifiés de « grande muette ».

Constitution de la flotte de commerce

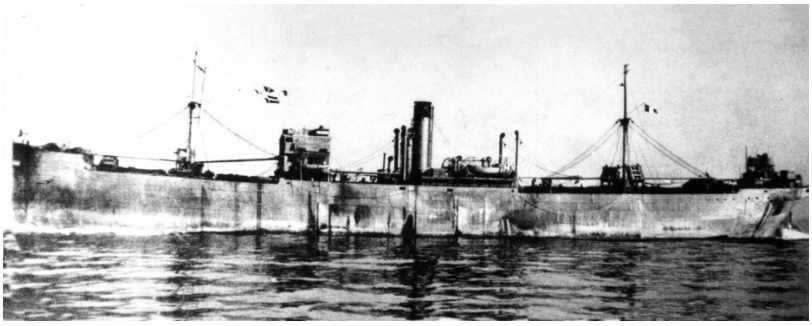
Au déclenchement de la guerre, la flotte marchande française, qui compte un tonnage brut de plus de 3 millions de tonneaux (1 tonneau = 100 pieds cubes, soit 2,83 m^3), n'est que la huitième du Monde. Elle était composée pour plus d'un tiers, de paquebots ou cargos mixtes, desservant des lignes régulières, ce qui avait pour conséquence leur présence sur toutes les mers du monde.

Une autre conséquence importante est que lors de l'armistice, la grande majorité de cette flotte de commerce se trouve hors d'atteinte des allemands ; sur près de 700 navires, seule une centaine sont bloqués dans les ports de la Manche et de l'Atlantique. La position de ces navires au moment de l'armistice, aura bien entendu des conséquences sur leur ralliement, selon qu'ils se trouveront ou non dans un territoire de l'Empire britannique. Ceux de Vichy, immobilisés dans les ports métropolitains ou coloniaux et qui n'ont pas été saisis comme butin de guerre, sont soumis à l'autorisation des vainqueurs allemands ou italiens, pour tout mouvement. De plus, leur autonomie est encore limitée par la pénurie de combustibles qui ont été largement ponctionnés par les allemands et surtout les italiens.

Autre difficulté à venir, l'autorisation donnée par l'Allemagne au trafic entre la France et ses colonies, était subordonnée à la livraison d'une partie des denrées et produits coloniaux transportés (25% des arachides notamment), ce qui justifiait les arraisonnements par les Britanniques, pour contrebande de guerre. Ces captures allaient grossir la flotte de la France Libre d'une cinquantaine de navires, dans la mesure toutefois, où celle-ci pourrait les armer.

Quatre cas de figure se présenteront :

• **Ralliements spontanés :** Quatre capitaines au long cours, en route pour l''Afrique du Nord, décident spontanément de rallier Gibraltar avec leurs navires, ce sont les cargos *Anadyr, Capo Olmo*, *Forbin* et *Rhin*, qui deviendra *HMS Fidelity.* Ils y retrouvent l'amiral Muselier qui les confortera dans leur résolution de continuer la lutte et qui constituera avec ces quatre bâtiments ainsi que le chalutier armé *Président Houduce* et une centaine d'aviateurs, le premier noyau de Français Libres, avant la lettre.

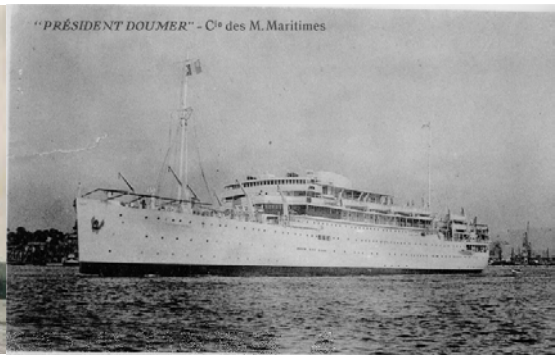


Anadyr

Capo Olmo

• **Saisis dans un port de l'Empire britannique :** Dès juin 1940, cinq navires en transit à Suez, Port-Saïd ou dans les lacs Amers sont retenus par les anglais qui redoutent l'entrée en guerre de l'Italie, ce sont : les paquebots *Félix Roussel*, *Cap Saint Jacques* et *Président Paul Doumer,* qui desservaient les lignes d'extrême orient ; **l**es pétroliers *Roxane* et *Melpomène*. Tous seront saisis après l'armistice (opération *Catapult*).

Cap Saint-Jacques



Président Paul Doumer

Cent trente-cinq navires sont réfugiés en Angleterre avant l'armistice (445 600 tonneaux), en fait, seuls quatre-vingt-deux navires, représentant 205 000 tonneaux sont des bâtiments de commerce, les autres sont des bateaux auxiliaires ou de pêche.

• **Arraisonnés en mer par les croisières britanniques :** Quarante-deux navires seront ainsi saisis (230 600 tonneaux).

• **Saisis par la France Libre dans les colonies ralliées :** Quatorze bâtiments représentant 43 000 tonneaux.

Au total la flotte de commerce française qui œuvrera au service des alliés, composée de bâtiments ralliés, saisis dans les ports ou en mer, s'élève à cent soixante-deux navires jaugeant au total près de 700 000 tonneaux soit le quart de la flotte française à l'entrée en guerre.

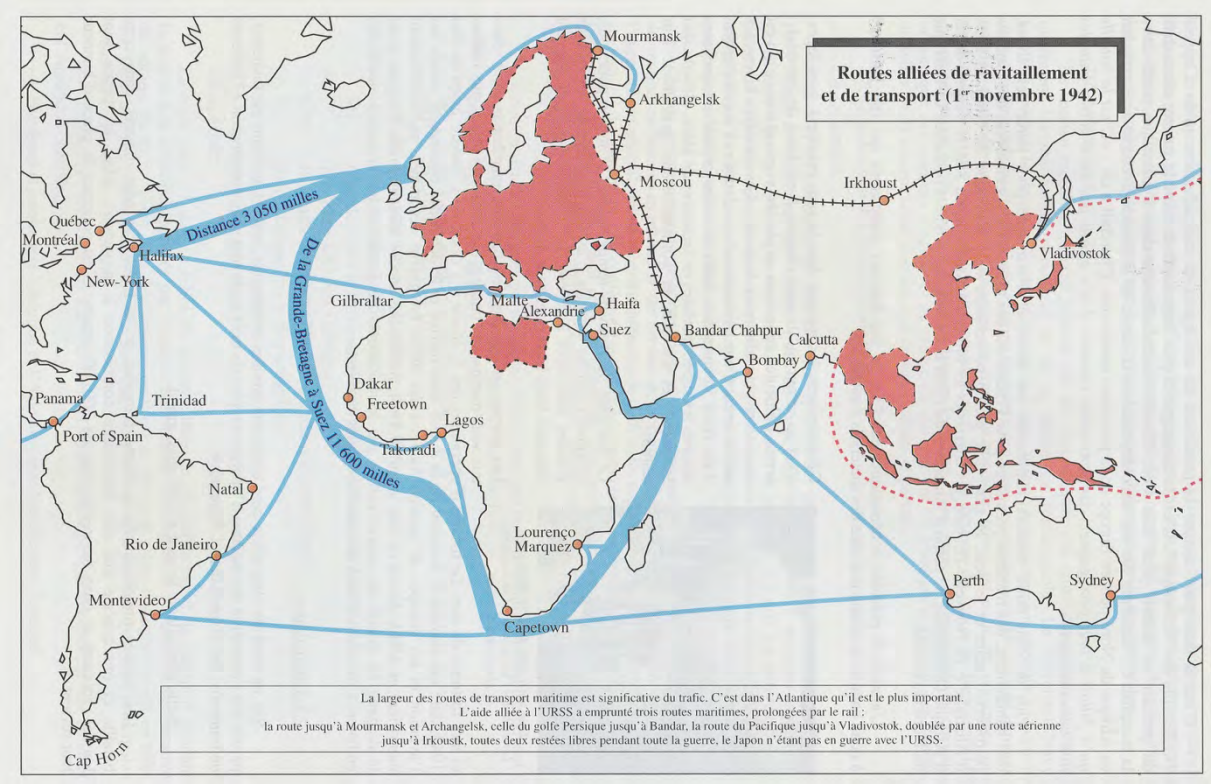
A ces navires, s'ajouteront ultérieurement ceux, qui, lors du débarquement allié en Afrique du Nord, se trouvaient dans un port algérien, marocain ou d'une colonie africaine restée sous contrôle de Vichy au Sénégal et en Côte d'Ivoire principalement.

L'utilisation des navires commerce, sera définie dans l'accord général signé entre Churchill et de Gaulle le 7 août 1940, mais réputé prendre effet du 1er juillet, accord qui reconnait au général de Gaulle la qualité de chef de tous les Français Libres. Ce même accord stipule notamment que tous les navires de la Flotte française restent propriété française, mais prévoit que ceux qui ne seraient pas affectés à la force française, pourraient être armés par l'amirauté britannique. Cet accord essentiellement politique et militaire, ne prévoyait pas que la valeur des cargaisons des navires ralliés ou saisis, fût portée au crédit de la France Libre, ne lui reconnaissait pas davantage la propriété des approvisionnements constitués par la France en Grande-Bretagne, notamment pour l'opération de Narvik, ce qui fera que leur valeur sera finalement portée au crédit de Vichy. Il renonce à l'affrètement des navires de commerce mis à la disposition des britanniques, privant ainsi la France Libre d'une importante source de revenus.

La France Libre ne pourra pas, en effet, armer tous les bâtiments avec des équipages français, puisqu'elle ne disposait que d'un peu plus de cinq cents officiers dont cinquante-six capitaines et trois mille cinq cents hommes. C'est ainsi que des unités parfois importantes, des paquebots notamment (dont le *Pasteur)* qui nécessitaient un personnel nombreux, seront armées par des britanniques. Les équipages seront donc toujours complétés, à côté d'un noyau français, par des marins britanniques ou étrangers, certaines unités pourront compter jusqu'à dix ou douze nationalités. Cette diversité d'origine ne les empêchera cependant pas de constituer des groupes très unis. A l'instar de leurs camarades de la Marine de guerre, ils étaient en effet tous volontaires et la solidarité devant le danger constituait un fort ciment.

Au final, ce seront donc soixante-six navires marchands qui constitueront la flotte de commerce de la France Libre. Leur présence à la mer s'avérera constante tout au long du conflit, et ces bateaux assureront sans bruit, une disponibilité remarquable, qui sera hélas sanctionnée par de lourdes pertes, puisque, sur ces soixante-six navires marchands composant la flotte de commerce FNFL, trente seront perdus :

- 15 ont été torpillés
- 8 ont été perdus par fortune de mer
- 3 ont été coulés par des raiders
- 1 bombardé par la Luftwaffe
- 1 a sauté sur une mine
- Enfin le *Forbin* sera sabordé au côté du *Courbet* pour servir de brise-lame devant la plage d'Hermanville lors du débarquement de Normandie.



Principales routes alliées de ravitaillement et de transport (*Historique des FNFL – Tome 4*)

Difficultés d'organisation de la Marine marchande FNFL

Seuls les navires réfugiés à Gibraltar lors de l'armistice, ne connurent pas de problème d'armement, ils avaient rallié avec leur état-major et leur équipage quasiment complets. L'armement de tous les autres en revanche, a représenté, surtout aux premiers temps de la France Libre, un énorme défi qui contraignait les commandants désignés, une fois localisé leur navire qui avait été le plus souvent saccagé par l'opération « Catapult », à constituer leur équipage en tâchant de rameuter au *Crystal Palace* ou à *l'Olympia* une troupe aussi homogène que possible, et qui devait ensuite rééquiper le bord en couchages et matériels divers, tels que cartes, jumelles et sextant.

Malgré toutes ces difficultés, dès le 26 août 1940, *l'Anadyr*, la *Casamance*, le *Fort Lamy* et le *Nevada*, navires de commerce français, armés par des équipages français, appareillaient de Liverpool, en direction de la Sierra Leone. Les services anglais du MOWT (Ministry of War Transport) ont apporté une aide efficace. Ils étaient en effet désireux d'armer le plus vite possible à leur profit, le maximum de bateaux, en cette période difficile où le Royaume-Uni affrontait seul le Reich allemand implanté sur presque toute la façade atlantique européenne.

De son coté l'amiral Muselier, conscient de l'urgence, avait désigné dès juillet 1940, par l'ordre N° 1 FNFL, M. de Malglaive responsable de tous les problèmes d'organisation, et ils étaient nombreux. On peut citer entre autres :

- Tout d'abord le recensement et la localisation des unités dispersées dans divers ports de Grande-Bretagne.

- L’appréciation du bon état général des bâtiments : coque appareil propulseur etc.
- La vérification des brevets des officiers et du personnel qui avaient souvent perdu leurs papiers los des évacuations de juin 1940.
- Les conditions d’utilisation particulières de ces navires en temps de guerre, sous le contrôle de la Marine militaire, qui conduisait notamment à admettre de ne pas respecter les normes de temps de paix, notamment en matière de poids et de volume des cargaisons, avec des conséquences non négligeables sur la sécurité.
- Pour le cas particulier des FNFL, le pavillon des bâtiments de commerce, posait problème : considérés comme français, mais dissidents de Vichy ils risquaient en effet d’’être saisis à la requête des consuls de Vichy, lors des relâches dans des ports neutres.
- La définition des conditions d’affrètement par les armateurs anglais à qui ils étaient affectés pour exploitation, il s’agissait essentiellement d’une location coque nue, qui permettait de sauvegarder ultérieurement les droits des armateurs français.

Ces questions seront débattues et feront l’objet d’accords franco-britanniques, principalement entre septembre et décembre 1940.

Attitude des équipages face au ralliement

Après l’opération *Catapult* la France Libre devra faire face à des difficultés de recrutement de volontaires du fait de l’action des consuls de Vichy, et de la propagande exercée par les officiers de Marine dans les camps de regroupement où étaient rassemblés les français.

Il faut toutefois noter que ce sont les marins de la Marine marchande qui ont fourni l’essentiel du recrutement des FNFL, tant pour la Marine marchande que pour la Marine de guerre : sept des neuf corvettes seront commandées par des officiers issus de « la marchande ». Ultérieurement, la question du ralliement se reposera à chaque arraisonnement et les réponses qui y seront apportées seront variables, l’action du capitaine étant souvent déterminante, surtout s’il est estimé de son équipage. Les pourcentages de ralliement aux FNFL varient considérablement d’un bâtiment à l’autre. Il est par exemple de 100% pour *l’Anadyr* et le *Forbin*, mais quasi nul sur le *Djurdjura* où un seul homme ralliera, le capitaine il est vrai.

On relève parfois des revirements curieux, tel celui du *Jean L.D*. de l’armement Louis Dreyfus, arraisonné par les anglais au large du Cap, dont seuls trois membres de l’équipage sur 37, répondront aux sollicitations des représentants de la France Libre. Mais un mois plus tard, vingt-deux hommes de ce même équipage rallieront la France Libre, après avoir rencontré les marins de l’aviso FNFL *Commandant Duboc*, qui, avec le patrouilleur *Président Houduce,* escortait le cargo *Fort Binger* ; les rencontres avec les marins FNFL dont certains étaient des anciens de la compagnie Dreyfus et avaient navigué sur *le Jean L.D.,* avaient produit ce ralliement. Plus étonnant encore est le cas de l’équipage du cargo *Albi*, qui saborde son bateau, lors de sa capture par la croisière britannique au large de Libreville, mais qui rallie en totalité le mois suivant.

Navires auxiliaires et de Pêche

A côté des navires de commerce, un nombre non négligeable de pêcheurs avaient quitté leurs ports des côtes de Vendée, de Bretagne (dont les cent vingt-quatre hommes de l'île de Sein), de Normandie ou du Nord, parfois avec leurs familles complètes. Ces bateaux de pêche étaient localisés sur la côte sud de l'Angleterre, essentiellement Penzance en Cornouaille et Brixham dans le Devon.

Le service des Pêches créé fin 1940 pour les administrer, fut rattaché à la Marine marchande. Les pêcheurs et leurs familles seront réunis et une petite organisation locale était chargée de l'administration et de l'exploitation des unités. Les difficultés étaient cependant nombreuses et outre le problème récurrent du remplacement des pièces de moteurs français introuvables en Angleterre, qui s'était déjà posé pour la Marine de guerre, l'emploi des hommes dans la Marine FNFL de guerre ou de commerce, faisait que le personnel disponible se limitait aux très jeunes gens ou aux homme âgés, ce qui bien évidemment réduisait le nombre de navires pouvant être exploités.

Enfin, sous le nom de navires auxiliaires, sont rassemblées des unités très diverses : dragueurs, patrouilleurs ou remorqueurs de la Marine Nationale, mais aussi, bateaux pilotes, vedettes, transbordeurs, yachts, citernes. La plupart seront utilisés par les britanniques à des tâches logistiques telles que du transport de matériels légers le long des côtes sud de l'Angleterre, sous pavillon britannique. Parmi les navires auxiliaires, certaines petites unités échappées de France, méritent une mention particulière : celles qui assureront le transport d'agents de renseignement, l'exfiltration de résistants ou l'évasion de pilotes alliés abattus au-dessus de la France occupée. Une quinzaine de chalutiers, voiliers, vedettes ou dragueurs côtiers seront ainsi affectés à des « missions spéciales ».

Entre tant d'autres, on doit citer *le Rouanez ar Peoc'h*, qui assurera dix-neuf traversées, mais aussi le cotre *Mutin*, ancien navire école des pilotes de la Flotte, qui opèrera pour les services secrets britanniques, jusqu'en Méditerranée, et dont un espar sert aujourd'hui de mat de pavillon au monument de Paimpol ; et encore le réseau constitué autour d'Ernest Sibiril, qui depuis son chantier de constructions navales situé en baie de Morlaix, réparait de vieilles coques (donc plus immatriculées) pour faire passer les clandestins en Angleterre. Il en confiait la barre à de jeunes pêcheurs, marins aguerris qui savaient éviter les nombreux cailloux de la baie de Morlaix, mais aussi les patrouilles allemandes, en partant par des nuits sans lune, sur leurs coquilles de noix peintes en noir. En vingt voyages ainsi organisés, il permettra, avec son réseau, à 200 personnes de s'évader de France occupée, avec une telle régularité que les anglais l'avaient surnommé le « Ferry man ».

Finalement repéré par la Gestapo, il s'évade en juillet 1943, sur un bateau construit en onze jours par son chantier et rejoint les FNFL où il sera détaché comme pilote auprès de l'US Navy.

Missions et reconnaissance

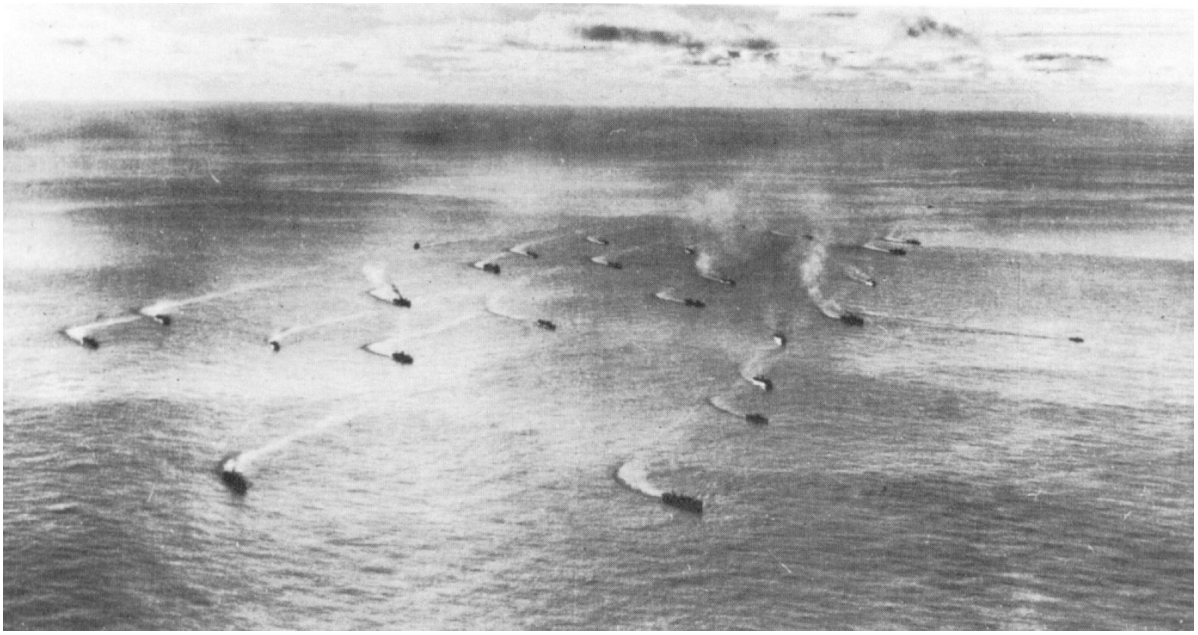
La mission des bâtiments de commerce est, bien évidemment l'acheminement des matériels et denrées indispensables à l'île d'Angleterre, qui dépendait de ses routes commerciales pour

presque tout son approvisionnement, depuis le quotidien comme les quartiers de bœuf congelés, jusqu'à l'extraordinaire.

Encore faut-il avoir présent à l'esprit, qu'en temps de guerre, les besoins sont considérablement augmentés : on a estimé que chaque soldat au combat, consommait une tonne de matériel par mois, ce chiffre étant porté à sept tonnes par soldat débarqué sur un théâtre d'opérations. C'est dire le rôle que jouera « la marchande » dans cette guerre !

La Grande-Bretagne avait adopté le système des convois, dès le début de la guerre pour la majorité des bateaux, seuls les bâtiments très rapides (pour l'époque), c'est-à-dire filant plus de 15 nœuds (28 km/h), étaient autorisés à naviguer isolément. Pour les autres, ils étaient regroupés en convois dits rapides (de 9,5 à 10 nœuds) et lents (7,5 nœuds). Les convois comprennent ordinairement quarante à soixante navires, et sont placés sous l'autorité d'un commodore (grade intermédiaire entre celui d'amiral et de capitaine de vaisseau), conféré à un officier en retraite ayant accepté de reprendre du service.

Ils sont désignés par un sigle de deux ou trois lettres qui indique leur origine et leur destination, tels ON : du Royaume-Uni vers Halifax ou ONS pour un convoi lent ; en sens inverse, HX désigne un convoi de Halifax vers le Royaume-Uni. Deux principales routes sont utilisées : Est-ouest vers les Etats-Unis et le Canada et retour ; Nord-sud vers l'Afrique du Sud et l'Asie et retour. Les navires au départ de l'Angleterre vers l'Amérique ou l'Asie, naviguent le plus souvent sur lest, allant y prendre leur chargement pour l'acheminer vers le Royaume-Uni. Plus de cent-mille traversées de l'Atlantique ont ainsi été effectuées par les bateaux marchands en un peu plus de deux mille convois. La lutte pour assurer la protection de ces lignes de ravitaillement constitue ce qu'on a appelé « *la Bataille de l'Atlantique* ».

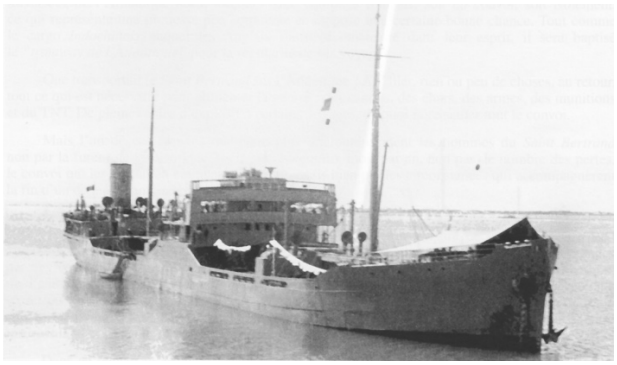


Vu du ciel, un convoi de navires de commerce change de route (© IWM)

Sur les cinq mille cent cinquante navires marchands perdus sur l'ensemble des théâtres d'opérations, plus de trois mille huit cents ont disparu dans l'Atlantique, qui représente donc 73% du nombre des pertes de toute la guerre (80% du tonnage).

Les cent soixante-deux navires marchands de la flotte française, au service de l'effort des alliés, dont bien entendu, les soixante-six armés par des équipages FNFL, ont tenu leur place dans cette bataille. Ils en ont aussi payé le prix : Soixante et onze navires ont disparu, dont trente FNFL. Vingt-sept des soixante-six bâtiments de commerce FNFL, ont fait l'objet d'une citation.

Les pétroliers *Roxane* et *Saintonge* affectés au service des pétroliers d'escorte (142 navires destinés à opérer dans l'Atlantique) Nord seront équipés pour permettre le ravitaillement à la mer des escorteurs par toutes conditions de temps, dure tâche qui leur valut en 1945, l'expression de la satisfaction des Lords de la Mer.



Roxane

Saintonge

Quelques illustrations

Tous les bâtiments de commerce FNFL méritent qu'on leur porte intérêt, mais il ne pouvait être question de les examiner tous dans cette brève recension. Bien que convenant que tout choix est arbitraire, on a souhaité citer trois aventures particulières et même individuelles.

Le ***Capo Olmo*** mérite sans nul doute une mention spéciale : ce cargo italien chargé de lingots d'aluminium avait été surpris à Marseille par la déclaration de guerre de l'Italie et saisi par la France, il avait chargé des avions Glenn Martin ainsi que du matériel et des tracteurs d'aviation. Ayant été saboté par son équipage italien, il est réparé par le chef mécanicien Desnos et le capitaine au long cours Vuillemin rendus disponibles par l'immobilisation de leur navire en cale sèche. Le capitaine Vuillemin parviendra à obtenir d'armer ce bateau en déshérence et embarquera de sa propre initiative les jeunes officiers Pierre Messmer et Jean Simon ainsi que les élèves de Flotte ou de l'école d'hydrographie Grimaud, Baillat, Fourcade et Calen qui ne voulaient pas se résigner à la défaite, belle brochette de clandestins qui donnera entre autres, un général, un premier ministre et deux amiraux. Parti à la veille de l'armistice dans un convoi à destination d'Oran, et doutant de la volonté de résistance en Afrique du Nord, il fausse compagnie au convoi en simulant une avarie de chaudière et rallie Gibraltar le 28 juin, y retrouvant *l'Anadyr* arrivé de la veille, où il est conforté dans sa décision par l'amiral Muselier qui le dirige sur Liverpool. Français libre avant la France Libre, le CLC

Vuillemin était un homme hors du commun dévoré par le besoin de servir. Lassé d'attendre à Durban un fret qui tardait à arriver, il offre ses services aux Sud-Africains qui l'acceptent et lui proposent de participer, avec une partie de son équipage, au débarquement sur Majunga lors de la prise de Madagascar. La mission, comportait le balisage du chenal que devaient emprunter les navires chargés de débarquer les troupes, et la mise à terre d'un commando chargé de détruire le poste radio de Majunga.

On peut aussi citer l'aventure du ***Felix Roussel***, ce paquebot saisi par les anglais sur les grands lacs Amers, dans la zone du canal de Suez, fut réarmé par un état-major FNFL, après que vingt des vingt et un officiers du bord aient refusé de continuer la lutte. En février 1942, il fait partie du dernier convoi de transport de troupes, qui réussit à atteindre Singapour assiégé par les japonais. Il sera attaqué à l'arrivée au port par une formation de vingt-sept avions japonais. Il est atteint par deux bombes entre ses cheminées, qui provoquent un incendie rapidement maitrisé. Il évolue constamment pour éviter le bombardement tandis que les troupes à son bord tiennent les avions à distance en faisant feu de toutes les superstructures du bateau. Parvenu à s'amarrer le soir, il débarquait ses troupes, à la lueur des incendies de hangars, avant d'embarquer la nuit suivante, un millier de femmes et d'enfants évacués vers les Indes, qu'il parvenait à amener à bon port après une traversée risquée dans une mer fermée, survolée d'avions japonais et infestée de sous-marins.

Félix Roussel

Fort Binger

Pour finir, un mot de l'exploit du ***Fort Binger***, cargo saisi lors du ralliement du Moyen Congo à la France Libre. Réarmé par les FNFL, après que seuls cinq matelots aient souhaité continuer la lutte. Il effectuera divers convois. Ayant manqué le départ d'un convoi pour le Canada par suite d'une avarie, il rallie isolément, et est attaqué par un U-boot qui lui lance 2 torpilles et le manque. Remonté en surface, le sous-marin attaque le *Fort Binger* au canon, tuant ou blessant grièvement plusieurs hommes. Le capitaine Joly commandant du cargo réplique avec la pièce d'artillerie, et malgré une vitesse réduite par le tir ennemi manœuvre pour aborder le submersible, qui, devant la réaction résolue du cargo, rompt le combat et plonge.

Jean-François Santarelli

Source : Historique des FNFL (Ed. Service Historique de la Marine)
Tome 4 : La Marine marchande FNFL établi par le CV (h) Pierre Santarelli

LISTE DES BATIMENTS DE LA MARINE MARCHANDE F.N.F.L.

PAQUEBOTS, CARGOS ET PÉTROLIERS

BATIMENTS CITÉS A L'ORDRE DE L'ARMÉE DE MER

avec attribution de la Croix de guerre avec palme

FÉLIX ROUSSEL	*Paquebot*	Messageries Maritimes
ILE-DE-FRANCE	*Paquebot*	Compagnie Générale Transatlantique

⚓

BATIMENTS CITÉS A L'ORDRE DU CORPS D'ARMÉE

comportant l'attribution de la Croix de guerre avec Étoile de Vermeil

ANADYR (*)	*Cargo*	Messageries Maritimes
CUBA (*)	*Paquebot*	Cie Générale Transatlantique
DJURDJURA (*)	*Cargo*	Cargos Algériens
FORT LAMY	*Cargo*	Cie Transports Maritimes et Fluviaux
FORT DE TROYON	*Cargo*	Chargeurs réunis
FORBIN (*)	*Cargo*	Chargeurs réunis
FRANCHE-COMTÉ	*Pétrolier*	Société Française des Transports pétroliers
JEAN L.D.	*Cargo*	Louis Dreyfus et Cie.
JOSEPH-DUHAMEL	*Chalutier*	Pêcherie de Fécamp
P.L.M. 22 (*)	*Cargo*	S.N.C.F.
PRÉSID. DOUMER (*)	*Paquebot*	Messageries maritimes
ST-BERTRAND	*Cargo*	Cie Générale Transatlantique
TOMBOUCTOU	*Cargo*	Compagnie Frassinet
VILLE D'AMIENS	*Cargo mixte*	Nouvelle Cie Havraise Péninsulaire
VILLE DE TAMATAVE (*)	*Cargo mixte*	Nouvelle Cie Havraise Péninsulaire

⚓

BATIMENTS CITÉS A L'ORDRE DE LA DIVISION

comportant l'attribution de la Croix de guerre avec Étoile d'Argent

CHARLES L.-D. (*)	*Cargo*	Louis Dreyfus et Cie
MYSON (*)	*Cargo*	C.N.D.O.
OSTREVENT	*Cargo*	Union industrielle et Marit.

⚓

CAP DES PALMES		Compagnie Fraissinet
CAP EL HANK	*Cargo*	Société Anonyme de Gérance et d'Armement
CAPIT. ILLIAQUER	*Cargo*	Compagnie du Nickel
CAPO OLMO	*Cargo*	Messageries maritimes
CAP SAINT-JACQUES	*Paquebot*	Chargeurs réunis
CASAMANCE (*)	*Cargo*	Chargeurs réunis
CELTE (*)	*Cargo*	Cie Gle de Grande Pêche
CHATEAUROUX	*Cargo*	Société Delmas-Vieljeux
COMMIS. RAMEL (*)	*Pagu. mixte*	Messageries Maritimes
DAPHNÉ (*)	*Cargo*	Société Navale Caennaise
DÉSIRADE	*Paquebot*	Chargeurs Réunis
D'ENTRECASTREAUX	*Cargo*	Chargeurs réunis
DORINE	*Cargo*	Union industrielle et Marit.
ÉGÉE	*Cargo*	Société Navale Caennaise
ELVY	*Cargo*	L. Gœlo
ESPÉRANCE	*Cargo mixte*	Messageries maritimes
FORT BINGER	*Cargo*	Chargeurs réunis
FORT MÉDINE (*)	*Cargo*	Chargeurs réunis
FRANÇOIS TIXIER	*Cargo*	Société Dunkerquoise
GALLOIS	*Cargo*	Société Odon de Lubersac
ILE-DE-BATZ (*)	*Cargo*	Cie Générale Transatlantique
INDOCHINOIS	*Cargo*	Cie Générale Transatlantique
MAURIENNE	*Cargo*	Cie Générale Transatlantique
MORLAIX	*Cargo*	Sté Havraise de Transports
PASTEUR	*Paquebot*	Compagnie Sud-Atlantique
PAUL ÉMILE JAVARY	*Cargo*	Société Anonyme de Gérance et d'Armement
PÉTROPHALT	*Pétrolier*	Sté Auxiliaire de Transports
P.L.M. 17	*Cargo*	S.N.C.F.
P.L.M. 27 (*)	*Cargo*	S.N.C.F.
ROXANE	*Pétrolier*	Sté Auxiliaire de Navigation
SAINT-LOUBERT BIE		Messageries maritimes
SAINTONGE	*Pétrolier*	Sté Française des Transports Pétroliers
S.N.A. 8	*Cargo*	Sté Nationale d'Affrètement
S.N.A. 10	*Cargo*	Sté Nationale d'Affrètement
TOUAREG (*)	*Paquebot*	Compagnie Fraissinet
VILLE DE MAJUNGA	*Cargo mixte*	N.C.H.P.N.
VILLE DE STRASBOURG	*Cargo mixte*	*Messageries maritimes*

(*) Bâtiment coulé ou perdu.