



Hommage aux Forces Françaises Libres

Voyage mémoriel

8 et 9 juin 2019

**Douarnenez
Plogoff
Audierne
Ile de Sein**

Il y a 80 ans, la folie hitlérienne précipitait l'Europe dans une guerre implacable. Après 10 mois d'attente, les Allemands sont à la pointe de Bretagne. Dans un climat de débandade généralisée, certains ont eu le courage de se lever et de dire non au défaitisme ambiant. Ils nous ont laissé leur témoignage d'un engagement sans faille pour un avenir libre.

Sommaire

- Page 4* — Le Finistère, premier département contributeur aux Forces Françaises Libres
- Page 6* — Les départs des bateaux pour la Grande-Bretagne depuis les côtes finistériennes
- Page 12* — Nemrod, premier réseau de renseignement 1940-41 - Honoré d'Estienne d'Orves
- Page 16* — Le naufrage du Jouet des Flots - Pierre Brossolette, Émile Bollaert, Yves Le Hénaff, Edmond Jouhaud
- Page 20* — Récit de Jacques Le Gall : le départ d'Ar Zénith le 19 juin 1940
- Page 26* — Ceux du 18 juin Ile de Sein par Jos Fouquet
- Page 29* — Témoignage de Jos Canté
- Page 30* — François Tanguy : regards personnels sur une période vécue de l'histoire de France
- Page 32* — Fait de guerre 28 décembre 1944 : récit de Clet Chevert
- Page 34* — Témoignage de Jos Guilcher, l'un des 177 du Commando Kieffer
- Page 35* — Le départ de l'Ile de Sein : récit d'Alexis Le Gall
- Page 39* — Le ralliement des marins pêcheurs sénéens à la France Libre : témoignage de François Hervis
- Page 44* — « Diouz Va Gwella » (de mon mieux)

Ce livret a été réalisé à l'occasion du voyage mémoriel organisé par la Fondation de la France Libre les 8 et 9 juin à Douarnenez (stèle aux combattants de la France Libre à Tréboul, hôtel de ville), Plogoff (stèles de Pors Lobous et de Feunten-Aod) à Audierne (stèle des Français libres du Cap Sizun) et à l'Ile de Sein (monument de la France Libre, musée à l'abri du marin).

Le Finistère, premier département contributeur aux Forces Françaises Libres

Juin 1940, les troupes allemandes progressent rapidement en Bretagne, il n'y a pratiquement pas de combats si ce n'est à Guidel et à Landernau pour ralentir l'arrivée des troupes et permettre les appareillages des navires entassés dans les ports de Brest et de Lorient et aussi laisser plus de temps pour la destruction d'installations militaires. Pour leur échapper, les militaires alliés, dont 3 000 soldats bretons embarquent dans les ports à destination de la Grande-Bretagne et de l'Afrique du Nord. Les bâtiments de la Marine Nationale, présents à Brest et Lorient prennent le même chemin. Ceux qui ne peuvent pas appareiller sont sabordés.



Environ 800 civils finistériens, dont beaucoup de jeunes gens, indignés par le discours du maréchal Pétain du 17 juin 1940 appelant à cesser le combat, décident de s'embarquer pour rallier

l'Angleterre, afin d'y continuer la lutte aux côtés des Anglais. Peu ont entendu l'appel du 18 juin du général de Gaulle.

Plus du quart des 55 000 engagés volontaires dans les Forces Françaises Libres (entre juin 1940 et Juillet 1943, hors troupes coloniales), sont originaires de Bretagne, un Français libre sur 4 est breton ! Dans le décompte effectué par Jean-François Muracciole, professeur d'histoire à l'université de Montpellier et membre du conseil scientifique de la Fondation de la France Libre, il faut remarquer la place prépondérante du département du Finistère qui regroupe à lui seul, 13% des Français libres (contre 2,4% pour les Côtes du Nord, 3,2% pour l'Ille et Vilaine et 1,9% pour le Morbihan).

La ville de Brest qui compte 95 000 habitants au recensement de 1936 (0,2% de la population nationale) a fourni 4,7% des Français Libres (plus de 1 500 Brestois) et la ville de Douarnez avec environ 700 engagés procure autant de Français Libres que les villes de Toulouse, Marseille et Lyon réunies... Pour la seule année 1940, les Bretons représentent 30% des volontaires. Ils sont si nombreux qu'ils se regroupent en associations, comme *Sao Breiz evt ar Vro gallek* (Debout, Bretagne pour la France) qui se consacre au soutien moral et financier des volontaires bretons.

Au sein des Forces terrestres de la France Libre, les volontaires finistériens étaient répartis dans

toutes les unités. Ils participeront à l'épopée :

- de la 1^{re} Division Française Libre (1^{re}DFL) qui s'illustrera dans les combats en Afrique, en Erythrée (Brigade Française Libre d'Orient), en Ethiopie, en Libye (Tobrouk, Bir-Hakeim), en Tunisie, en Italie, en Provence et lors de la bataille de France et en Allemagne.
- de la colonne Leclerc puis de la 2^e Division blindée qui s'illustrera lors de la conquête du Fezzan (Libye), en Tunisie, de la Normandie à Berchtesgaden, en libérant Paris et Strasbourg.

Neuf unités des Forces terrestres de la France Libre seront faites Compagnon de la Libération.

Avec environ 1 700 engagés dans les Forces Navales Françaises Libres (FNFL), le Finistère est le premier département contributeur, soit le cinquième du total des marins FNFL nés en métropole et la moitié de ceux nés en Bretagne. Il y a deux fois plus de Bretons dans les FNFL qu'à la 1^{re} DFL ou à la 2^e DB.

Avec ses 70 navires de guerre arborant la Croix de Lorraine et ses 7 000 marins, la marine de guerre de la France Libre aura détruit ou endommagé à elle seule plus de sous-marins, de bateaux et d'avions ennemis que tout le reste de la marine française. Trois unités de la Marine seront faites Compagnon de la Libération : le sous-marin *Rubis*, la corvette *Aconit* et le 1^{er} Régiment de Fusiliers Marins.

La contribution à l'effort de guerre de la marine marchande de la France Libre et de ses 4 000 marins a été essentielle, près de la moitié de ses 66 navires marchands auront été perdus. Près de 1 500 marins FNFL de tous grades ont donné leur vie pour la libération de la France, dont 1 039 pour la marine de guerre et 445 pour la marine marchande.

Les unités des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL), s'illustreront sur tous les fronts, lors de la Bataille d'Angleterre, au Moyen-Orient, en Lybie, en URSS avec le régiment de chasse Normandie-Niémén. Six unités des FAFL seront faites Compagnon de la Libération dont le 2^e régiment de chasseurs parachutistes.

Cinq communes françaises ont été faites

Compagnon de la Libération : Nantes, Grenoble, Paris, Vassieux en Vercors et l'Île de Sein. Pour cette dernière le général de Gaulle avait déclaré « Devant l'invasion ennemie, l'Île de Sein s'est refusée à abandonner le champ de bataille qui était le sien : la mer. A envoyé tous ses enfants au combat sous le pavillon de la France Libre devenant ainsi l'exemple et le symbole de la Bretagne tout entière ».

Michel Bouchi-Lamontagne



Les départs des bateaux pour la Grande-Bretagne depuis les côtes finistériennes

La date du 18 juin 1940 marque le début de la Résistance et le refus de l'occupation, avec notamment le départ en quelques jours, d'une cinquantaine de bateaux qui quittent les côtes finistériennes pour l'Angleterre. Au total 150 bateaux franchiront la Manche durant les 4 années suivantes¹ avec plus de 3 500 civils finistériens à leur bord.

A **Brest**, le 18 juin 1940, c'est l'affolement général, le cuirassé *Richelieu*, fleuron de la Marine nationale terminé à 90 % appareille pour Dakar, suivi d'une armada de navires de guerre. Les 80 bateaux de commerce au mouillage dans la rade de Brest appareillent un par un, le paquebot *Meknès* transformé en transport de troupes emmène en Angleterre des légionnaires et des chasseurs alpins revenant de Norvège ainsi qu'une centaine de civils, ouvriers de l'arsenal, des étudiants (comme Emile Chaline, futur FNFL et président de l'association des FNFL), des lycéens (dont plusieurs futurs cadets de la FL) ; beaucoup d'entre eux rejoindront les Forces Françaises Libres².

A **Douarnenez**, le 18 juin à 23h15, le bateau langoustier, le *Trébouliste*, sous la conduite du patron François L'Helguen, sera le premier à appareiller pour Falmouth avec à son bord 108 élèves et instructeurs de l'école de pilotage de l'armée de l'air du Mans avec à leur tête le lieutenant Edouard Pinot, dont une partie formera le groupe Lorraine des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL)³. Le 19 juin 1940 vers 13 h, le

thonier maquereautier, la *Brise*, réquisitionné pour transporter à La Pallice 56 blessés quitte à son tour le port de **Douarnenez**, mais il enfreint les consignes et débarque ses blessés sur un navire-hôpital à Ouessant et charge le 20 juin 120 militaires, à destination de Plymouth. Tanguy Kerros (19 ans, FFL, RNC Dartmouth, FNFL) quitte **Ouessant** sur une barque de pêche dont le mât se brisera et tuera l'un de ses deux camarades.

Puis le thonier *Ma Gondole* de Joseph Mézou embarque au **Port-Rhu** 45 passagers pour la plupart douarnenistes, dont Paul-Edouard Paullet (45 ans) qui s'engagera dans la 1^{re} DFL et périra dans le naufrage du *Nino Bixio*⁴. D'autres embarcations partent également de **Douarnenez** : le 19 juin la *Petite-Reine* et le *Régina-Pacis* et le 21 octobre, la *Petite-Anna* avec notamment Guy et Jean Vourc'h⁵.

Le 21 juin, le *Don Michel Nobletz* (patron Joseph Gloaguen) avec à son bord Henri Cappe de Baillon (23 ans, FNFL) quitte la cale d'**Ouessant**, ainsi que La *Marie-Louise*, langoustier de Camaret, cap pour l'Angleterre. Beaucoup plus tard, le 25 août 1943 à **Pors Lanvers**, le *Moïse* (patron Joseph Marec) embarque 14 passagers pour Newlyn en Cornouailles⁶.

De **Camaret**, le 18 juin, la chalutier *Keryado* appareille pour Dartmouth avec à son bord Olga Herbout, la première femme qui revêtira l'uniforme dans les FNFL (future secrétaire du Com-

mandant d'Estienne d'Orves), accompagnée de ses deux fils qui intégreront l'école des cadets de la France Libre : Cyril (futur FNFL) et Michel (1^{er} RFM qui sera tué au combat à Montefiascone le 11 juin 1944 à 19 ans). Le 19 juin, c'est au tour du *Louis-Jules*, le 9 octobre de l'*Etourdi* et le 12

décembre l'*Emigrant*.

Le 19 juin, le navire charbonnier *Mousse Le Moyec*, arrivant de **Camaret** avec à son bord Georges Marseillier, André Morvan, Louis Le Floch, François L'Haridon, embarque au

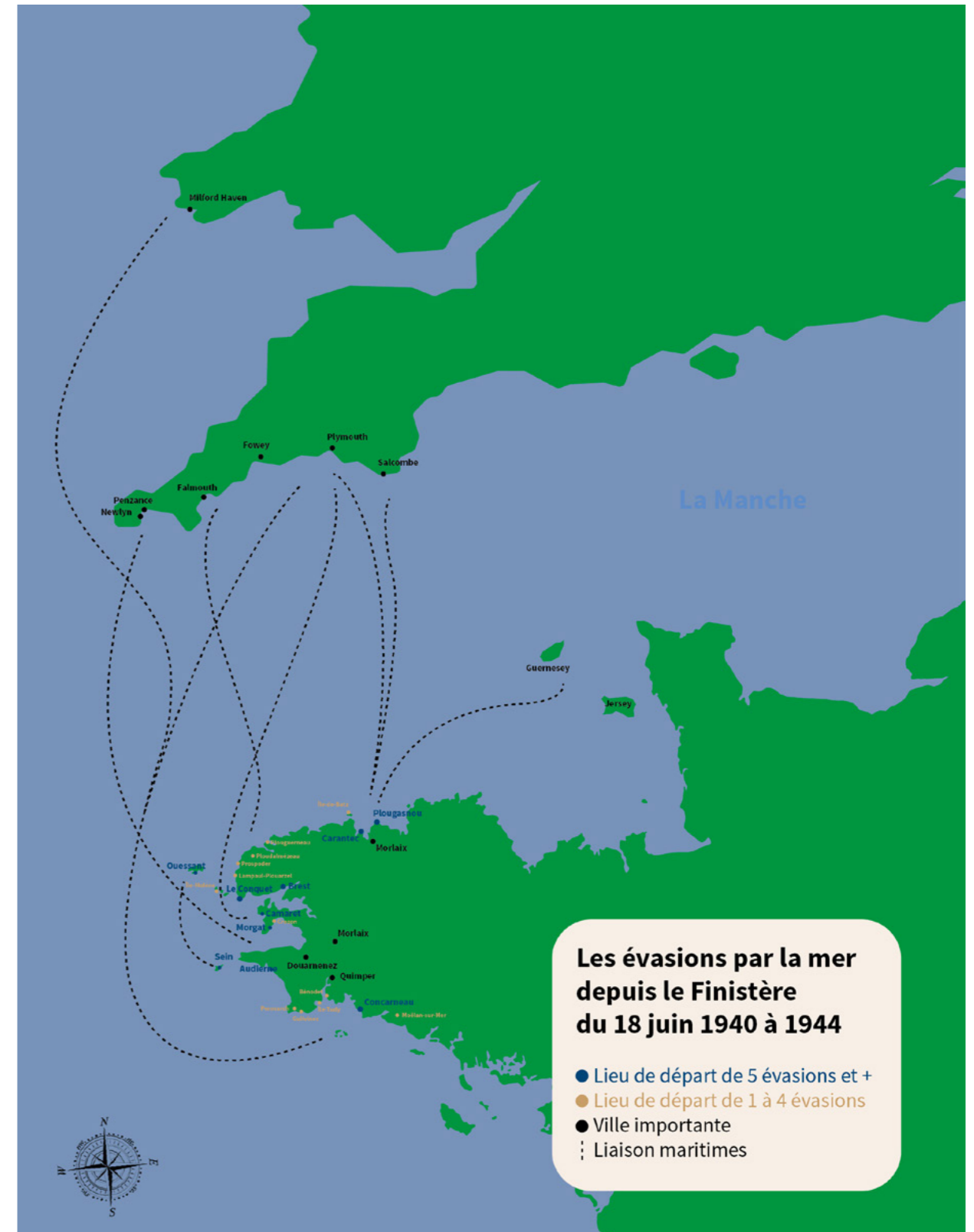


Photo prise sur le "Mousse-le-Moyec" à Plymouth, le 20 juin 1940



Conquet Maurice Giret (19 ans, futur FNFL et amiral) et Yves L'Hénaff (19 ans, FNFL), puis à **Ouessant** une dizaine d'autres volontaires dont deux seront faits compagnons de la libération : André Quelen (19 ans, 1^{er} DFL) et Michel Abalan (20 ans, spahi FFL). Le 19 juin, la vedette de patrouille auxiliaire *Lupin*, partie de Brest dépose à Ouessant six jeunes dont Georges Claireaux (16 ans, FNFL) et Célestin Mével (16 ans, FNFL) qui embarquent le lendemain sur le cargo *Nivernais* à destination de Plymouth.

A l'**Ile de Sein**, le 19 juin, le ravitailleur des phares, la *Velléda* (32 civils à bord), lève l'ancre suivi de l'*Ar Zénith* (75 militaires à bord). Le 26 juin c'est au tour du *Maris Stella*, du *Corbeau des mers* et du *Rouanez ar Péoc'h* ; ce jour-là partiront 114 Iliens qui s'engageront tous dans les Forces Françaises Libres. D'autres départs de Sénans auront lieu en petits groupes ou individuellement portant le nombre total à 133 (voir pages suivantes).

A **Penmarc'h**, le 24 juin 1940, le sardinier *Notre-Dame de Bon Conseil*, quitte le port de Kécity avec 8 hommes à bord, dont Baptiste Dupuis, futur FNFL et compagnon de la Libération qui décèdera le 24 septembre 1940, grièvement blessé la veille à son poste de combat sur le *Commandant Duboc* lors de l'expédition malheureuse de Dakar. Le 2 juillet c'est le *Vincent-Michel* qui part pour l'Angleterre.

Au **Guilvinec**, c'est dans la nuit du 25 juin 1940, que deux malamoks font cap sur Falmouth : le

Mouscoul (15 volontaires⁷) et le *Korrigan* avec 19 hommes⁸ à bord dont 4 d'entre eux vont embarquer à **Tréboul** et à huit reprises des volontaires pour les Forces Françaises Libres, à bord du *Rouanez ar Péoc'h*. Un canot à misaine, le *Petit Manuel*, rejoindra aussi l'Angleterre avec 6 hommes à bord.⁹

A **Plougasnou**, le 19 juin 1940, à 15 heures, le sloop *Oiseau des tempêtes* (8 passagers dont Albert Hervé, 18 ans, FNFL **mort pour la France**) quitte le port de Primel, Les jours suivants de nombreux autres bateaux vont effectuer plusieurs voyages comme la barque *Le Primel*, qui à elle seule transportera 230 volontaires sur un total de 350 qui seront partis de Plougasnou (dont deux futurs cadets de la France Libre, Louis Le Roux et Jean Briand). Le petit cotre la *Yolande* partira le 5 juin 1942 avec 3 passagers : Jean-Michel Saladin (15 ans), Victor Tudal (15 ans) et Joseph Guérin (33 ans) qui seront reçus par le général de Gaulle.

De **Carantec**, des départs auront lieu vers l'Angleterre depuis le chantier naval de la famille Sibiril, constitué en véritable réseau d'évasion fort de 18 personnes, qui aura fait passer clandestinement sur une quinzaine de bateaux restaurés de juin 1940 à février 1944, près de 200 volontaires français, des militaires britanniques et des pilotes américains, anglais et belges.

De **Morgat-Crozon**, le sardinier la *Rose Effeuillée* rejoint Newlyn le 11 août 1943 avec 22 passagers¹⁰, suivra le 13 août, le *Rulianec* avec à son bord : Pierre Lespagnol, Hervé et Jean Pérès, Laurent Menesguen et Pierre Thomaset (parachutiste il mourra héroïquement le 18 juin 1944 au combat de Saint Marcel).

D'autres départs de bateaux pour l'Angleterre ont été recensés le 19 juin 1940 de **Roscoff** : *Baltoji Lelija* ; du **Conquet** : *Freï*, *Massinad Faroud* et *Roscal* ; de **Ploudalmézeau** : *Charles-Marie Chevillotte* ; de **Lampaul-Plouarzel** : *Yvette* (à bord,

André Labbé, futur FNFL et amiral) ; de **Prosperder** : *Malguen* ; de l'île de **Molène** : *Jean-Charcot* ; de **Landéda** : *Lucien-Gougy*. Le 24 juin de **Fouesnant** partent : l'*Albatros* et le *Petit-Marcel* ; le 25 juin de l'île de **Batz** : la *Mouette*¹¹ ; le 15 juillet de Lorient la pinasse *Le Grec* (avec 8 jeunes dont Yvon Gouëlo et Pierre Thomas) et le 15 décembre de **Plouézoc'h** : le *Véga*.

Tous ces jeunes gens de la « première vague » refusant la défaite et les conditions de l'armistice, font preuve d'une forte détermination personnelle. Ils vont constituer la France Libre naissante qui les premières semaines comptera 3 200 marins, 4 500 soldats et 200 aviateurs.

Michel Bouchi-Lamontagne

Notes sur ce chapitre

¹ Ce chiffre d'environ 150 bateaux et 3 500

hommes, a été établi par Louis Hénaff, passionné d'histoire et membre de l'Amicale de la France Libre, pour l'exposition « Au delà des mers, pour une France Libre » à l'occasion du 70^e anniversaire de l'Appel du 18 juin.

² Liste des passages civils embarqués sur le *Meknès* le 18 juin 1940 pour la traversée Brest – Portsmouth : Jean-René Arzel (17 ans, 2^e DB), et François Arzel (19 ans, DFL, **mort pour la France** en novembre 1944), Jean Borgne (17 ans, Terre Leclerc), Roger Boucher (20 ans, Terre Leclerc), Georges Cessou (20 ans, DFL), Emile Chaline (18 ans, Royal Naval College Dartmouth, FNFL et futur amiral), Hervé Chalm (20 ans, DFL), Henri Chapalain ((20 ans, FNFL), Robert Colcanap (18 ans, cadet FL et FAFL), Marcel Cornen (19 ans, FAFL), Lucien Corre (20 ans, Terre Leclerc), Hélène Cozic (20 ans, FNFL), René Floch (18 ans, Terre Leclerc), Yvan Folgoas (16 ans, Terre Leclerc), Alexis Folgoas (19 ans, Terre Leclerc), Gérard Gaultier de



Flotille de langoustiers de l'île de Sein, le *Corbeau des Mers* est le troisième © Musée Résistance Bretonne.

Carville (15 ans, cadet, FAFL), Josette Gialis (27 ans, FNFL sec.Fem.Flotte), Louis Gouriou (19 ans, Terre Leclerc BM6), François Gourmelon (19 ans), Jean Gouvernec (19 ans), Paul Hameury (18 ans, FNFL), Jean Hénaff (17 ans, FNFL), Marcel Kermaïdic (17 ans, Terre Leclerc), Jean Kermel (19 ans, Terre Leclerc), André Labbé, Victor Lae (19 ans, Terre Leclerc), Georges Le Bras (19 ans, Terre Leclerc), Charles Le Dall (18 ans, Terre Leclerc), Charles Le Gall, Louis Le Goff (17 ans, FAFL), René Le Guen (20 ans, Terre Leclerc), Germain Le Guillou (19 ans, Terre Leclerc), Alfred Le Moigne (17 ans), Jean Le Moigne (20 ans), Andrée Le Quere (16 ans), Joseph Leroy (19 ans), Hervé Le Scour (19 ans, Terre DFL), Georges Lesourd (19 ans, FNFL), Yvette L'Hostis (17 ans, Aux.Fem.Terre), Jean Loaec (20 ans, Terre DFL), Emile Logeais (16 ans, FAFL, **mort pour la France**), Jean-François Magueur (18 ans, Terre DFL), Pierre Mahé de la Villègle (19 ans, Terre Leclerc), Aymar Mahé de la Villègle (16 ans, Terre Leclerc), Hervé de la Ménardièrre (16 ans, Terre DFL), Ange Mengant (19 ans, Terre DFL), Dominique Misoffe (17 ans, Terre Leclerc), Jean-Pierre Misoffe (22 ans, Terre DFL), Gabriel Moal (17 ans, FNFL), André Morvan (20 ans, Terre Leclerc), Annie Morvan (21 ans), Robert Penhoat (18 ans, Terre DFL), Robert Perrier (19 ans, Terre DFL), Gonzague de Poulpiquet (20 ans, FNFL, **mort pour la France** sur le *Mimosa*), René Provost (18 ans, FAFL), Jean-François Querrec (17 ans, FAFL), Joseph Quiniou (18 ans, Terre DFL), Pierre Quinquis (24 ans, FNFL), Yves Rabot (20 ans, FNFL), Roger Renaud (20 ans, Terre Leclerc), Marcel Rodier (19 ans, FAFL), Henri de Rotatier (20 ans, FNFL), Alain Tanguy (20 ans, Terre DFL), Ernest Tassin (19 ans, Terre Leclerc), René Troël (16 ans, Terre DFL).

³ Passagers sur le *Trébouliste* le 18 juin 1940 (Douarnenez - Newlyn) : l'adjoint de Pinot, le lieutenant Pierre Berthier, Joseph Nouys (28 ans, FNFL, **mort pour la France** le 17 février 1941



sur le *Casamance*), Léon Ancel (19 ans, Terre Leclerc), Jean Barre (20 ans, Terre DFL, **mort pour la France**), René Cosmao (19 ans, terre DFL), Jean Gouill (20 ans), Joseph Guillou (20 ans, FNFL, **mort pour la France** en novembre 1944), Maurice Malhomme (19 ans, Terre DFL) et Raoul Malhomme (16 ans, FNFL), Henri Petitbois (15 ans, cadet et FNFL), Hervé Quemener (19 ans, Terre DFL **mort pour la France**).

⁴ Le 18 juin sur le malamock *Ma Gondole*, embarquent pour Newlyn l'armateur du bateau, Edouard Paulet avec cinq tonnes de sardines « pour que l'ennemi ne puisse pas s'en délecter ». Parmi les 45 passagers se trouvent des jeunes de gens de Pont-Croix : Jacques Colloc'h (18 ans, Terre/Leclerc, **mort pour la France** sur la ligne Murette en Tunisie le 10 mars 1943), Pierre Olive (19 ans, Terre Leclerc), Henri Normand, Marcel Pelay (17 ans, **mort pour la France** le 13 juillet 1958, Yvon Pichavant, Guillaume



Ramonet et Joseph Pépin. Il y a aussi un jeune lycéen, Guy Le Coz qui mourra en mai 1941,

après avoir secouru à Plymouth une vieille dame dans sa maison en feu.

⁵ Partie le 21 octobre, la *Petite-Anna* de six tonnes, Guy et Jean Vourc'h, (21 et 20 ans), Bernard Scheidhauer (19 ans), Robert Alaterre (17 ans), Charles Dubois de la Patellière (25 ans), et Joseph Frechaud (22 ans) connaîtront la faim, la soif et le délire avant d'être repérés par un cargo anglais le 31. Guy Vourc'h rejoindra les commandos Kieffer et débarquera le 6 juin à Oustreham. Jean, **mort pour la France** en août 1944, il sera fait compagnon de la Libération. Bernard Scheidhauer, pilote de la RAF, prisonnier après un atterrissage forcé à Jersey, s'évadera du Stalag de Sagan en Silésie par un long tunnel que le film « La Grande évasion » rendra célèbre.

⁶ Passagers sur le *Moïse* le 23 août 1943 (Douarnenez - Newlyn) : patron Joseph Marec (52 ans), Bernard Guivarc'h (32 ans), Jean Jaouen (23 ans), Philippe de Jonquière (26 ans), Noël Keravel (23 ans), Bertrand Le Bihan (23 ans), Joseph Le Bris (23 ans), Joseph Marec (21 ans), Pierre Marzin (23 ans), Jacques Poiriez (24 ans), Engène Quéré (22 ans), Henri Stephan (25 ans), Gaby Urvois (22 ans), Cecil Earl Bell, aviateur américain (24 ans) et un aviateur anglais de la RAF.

⁷ A bord du *Mouscoul* se trouvent 15 passagers dont Mathieu Bargain (26 ans, FNFL) et Henri Sinou (31 ans, 1^{re} DFL), Yvon Guéneq, mettront 36 heures pour rallier Falmouth.

⁸ Dans le *Korrigan* 19 hommes prennent place dont 4 marins de carrière, Marcel Guénolé, le fils du patron, Fernand Coïc (18 ans, FNFL/2^e BFM), Léon Cosquer (1^{re} DFL), Marcel Le Goff (19 ans, 1^{re} DFL), Corentin Le Cossec 19 ans, FNFL/2^e et 1^{er} BFM et 1^{er} RFM), Raymond Le Corre (20 ans, FNFL/BCRA, **mort pour la France** en octobre 1946), Henri Le Goff (26 ans, FNFL/BCRA), Sébastien Nédélec (20 ans, FNFL/1^{er} BFM, **mort pour la France** à Si-

monstown le 26 février 1941), Lili Sinou (20 ans, FNFL/1^{er} BFM) et Michel Baltas (FNFL), Yves Frelaud (mécanicien), Raphaël Quideau (19 ans, FNFL/1^{er} BFM, **mort pour la France** le 18 juin 1941 en Syrie à Déraa), Emile Péron (21 ans, FNFL/1^{er} BFM, *Reine des Flots*), Alain Caillard (27 ans, FNFL/*Vikings-CH10-6FE*). Le *Korrigan* tombe trois fois en panne et la trinquette ne suffit pas, mais il arrivera sous escorte anglaise au port de Mevagissey, au nord-est de Falmouth.

⁹ A bord du *Petit Manuel*, prennent place Charles Bizien (53 ans, FNFL) avec son fils Martial (19 ans, FNFL/BCRA), Ernest Le Goff (24 ans, FNFL, *Aconit*), Jean Biger (19 ans, FNFL), Louis Coïc (19 ans, FNFL, *Surcouf*, MTB) et René Vigouroux (27 ans, marine marchande FNFL, PLM 27) ; faute de carburant il rejoindra l'Angleterre à la voile.

¹⁰ Sur le sardinier *Rose Effeillée* (patron Jos Mennesguen), embarquent 21 garçons : Raymond Palud, Alexis Kingier (20 ans, FNFL/*Roselys*), François Page (*La Découverte*), Jacques Doaré, Albert et François Kermorgant (17 ans, FNFL), Alain Lizy (18 ans, FNFL), René Le Goff (20 ans, FNFL), Jean Kéraudren, Michel Balcon (FNFL/*Roselys*), Jean Cornen, Auguste Gélébart (*Le Tunisien*), François Sévellec, Desserteaux (école des pilotes), Guy Brassaud, Guy Kemlin, Jean Quentel (17 ans, Cadet, Londres), Yves Riou (*Surprise*), Pierre Merrien, René Coatalem...

¹¹ Sur la *Mouette*, bateau dédié au passage entre l'île de Batz et le continent, se trouvent 11 évadés dont 4 iliens : Pierre Bohic, Urbain Kerrier, Jean Lévêque et François Creff.



Nemrod, premier réseau de renseignement 1940-1941 Honoré d'Estienne d'Orves

Pour les FFL de Londres, l'idée naît très tôt de garder le contact en France occupée avec l'aide du Special Operations Executive (SOE) britannique. En France, tout reste à faire. Quelques hommes se sont rassemblés, mais à Londres il n'existe aucun moyen de liaison avec eux.

Un premier agent, **Jan Doornik**, hollandais né à Paris, a rejoint les FFL et le 2^e Bureau. Il fait la traversée jusqu'à l'île de Sein, début septembre 1940, avec Prosper Couillandre. Débarqué à Porz Lobous par **Paul Menou**, il est conduit en lieu sûr, à Penneach face à l'île dans la maison de Marie Jeannic, fille des époux Normand, la première à l'entrée du hameau. Il collecte des informations dans plusieurs villes de France avant de gagner Genève, où il les transmet aux britanniques dans leur ambassade.



Jean François Follic, un autre pêcheur sénégalais, a été contacté et dès juillet 1940 est entraîné par les britanniques à Londres pour préparer ces missions. En octobre, c'est l'E.V. **Georges Lequien** qui vient visiter les lieux et les Normants. **Maurice Barlier** s'est évadé d'un camp de prisonniers et a gagné Nantes où il était avant la guerre agent commercial de la maison Amieux. Il cimente les fondations d'un réseau et regagne l'Angleterre début novembre. Début décembre 1940 en tant que patron de la *Marie Louise*, il dépose à Porz Lobous **Jacques Mansion** qui se rend dans le département de la Manche surveiller les préparatifs allemands de débarquement en Angleterre et Maurice Barlier qui vient parfaire le travail commencé. Mansion part de son côté, Barlier se rend à Nantes puis rejoint Paris et Vichy où il retrouve Doornik. A la mi-décembre 1940, il s'installe au cap Sizun en attendant la venue du responsable du 2^e Bureau, le commandant **Honoré d'Estienne d'Orves** encore en Angleterre. Fin septembre, ce dernier est parvenu, après un détour par l'Afrique, à rejoindre les FNFL à Londres, où il est affecté à la direction du 2^e Bureau. Honoré d'Estienne d'Orves décide que son devoir est de se rendre sur place afin de développer et pourvoir en moyens de liaison, par radio en particulier, l'embryon du réseau qui a pour nom de code Nemrod. (le nom de ce chasseur passionné et rebelle vient de la Bible, de l'hébreu Nimrod).

A Plogoff, une stèle commémore au lieu-dit Pors Lobous, le débarquement de Français Libres qui seront fusillés par les Allemands le 29 août 1941.

La *Marie Louise* quitte Newlyn le 21 décembre 1940 ; le second est Pierre Cornec, accompagné d'Yves Pennec, tous les deux de Camaret ; Jean Biger et Martial Bizien du pays bigouden complètent l'équipage. Les passagers sont officiellement François Keraudren pseudonyme du commandant) et Georges Marty, pseudonyme du quartier-maître radio télégraphiste FNFL, embarqué sur le *Triomphant*, volontaire pour les missions spéciales ; alsacien, il porte le nom d'Alfred Gaessler. Un poste émetteur est caché dans un caisson étanche en métal, prêt à être immergé en cas de contrôle. En mer ils pêchent pour donner le change et débarquent le lendemain chez les Normands, une godaille à la main. D'Estienne d'Orves se présente à eux sous le nom de Jean Pierre Girard, c'est leur fils Yves qui ouvre au chalumeau la boîte protégeant la radio et le conduit sur la lande retrouver Maurice Barlier. Marie les guide jusqu'à Douarnenez par le car, tandis que les marins repartent en Angleterre, Girard, Barlier et Marty rejoignent en train Chantenay-sur-Loire, faubourg de Nantes, où ils sont accueillis par les membres du réseau monté par Barlier chez André Clément.

Pendant que d'Estienne d'Orves se déplace en France en janvier 1941 pour assurer des contacts et développer le réseau, à Paris avec Doornik, ou chez Max André, entre autres, Marty est resté à Chantenay. Léon Setout, autre membre du réseau, lui trouve un emploi de couverture chez un dessinateur qui l'héberge. Mais l'homme n'est pas discret ; il s'ennuie, fait la fête, s'enivre, fréquente des femmes et des individus louches ; il inquiète le réseau nantais. Lors d'un passage à Nantes, d'Estienne d'Orves a dû le recadrer et l'a menacé de le renvoyer en Angleterre. Il sait pouvoir le remplacer par Jean-Jacques Le Prince, matelot sur le sous-marin *Junon*, lui aussi volontaire, mais âgé de 18 ans seulement, qui n'avait finalement pas été choisi. Marty persiste dans la même conduite, les Nantais ne le supportent plus. Le retour du commandant est prévu le 20 janvier ; la veille, l'homme se rend à l'antenne nantaise du service de renseignements de l'Abwehr et dénonce le réseau ; transféré à Angers, il confirme, livre 24 personnes, les lieux, les codes, et s'engage à continuer en apparence les émissions.



Avant d'être nommé à ce poste, le lieutenant de vaisseau **Henri Louis Honoré, comte d'Estienne d'Orves** (1901-1941) a eu un parcours brillant. Polytechnicien, il a choisi la marine en 1923 et a été nommé lieutenant de vaisseau début 1930. Breveté d'Etat-Major en 1937, il est au printemps 1940 embarqué sur le croiseur Duquesne, officier d'ordonnance de l'amiral Godfroy qui commande la flotte française au Levant, appelée Force X et basée à Alexandrie. L'opération Catapult y a été moins meurtrière qu'à Mers el Kébir, l'amiral et son homologue britannique l'Admiral Cunningham ayant négocié que les navires français et les armes soient temporairement mis hors service. Il rallie la France Libre le 10 juillet 1940 ; peu d'officiers, seulement huit, quitteront la Force X pour les FNFL, dont le capitaine de frégate Philippe Auboyneau, qui deviendra deux années plus tard commandant en chef des FNFL. Honoré d'Estienne d'Orves laisse à l'amiral Godfroy une lettre dans laquelle il assume la gravité de, ce sont ses mots, cette « désertion » : « *Tant qu'il y aura une lueur d'espoir, je combattrai (...) Mes ancêtres se sont battus jusqu'au bout, je ne puis faire autrement que les imiter (...) je n'eusse voulu à aucun prix servir dans la marine britannique. Il m'a fallu trouver un chef français indépendant. Je l'ai trouvé hier et vais me ranger sous ses ordres.* »

Dans la nuit du 21 au 22 janvier 1941, d'Estienne d'Orves est arrêté chez les Clément, avec lui tout le réseau nantais et conduit à Berlin. Marty joue le jeu et continue d'émettre, réclamant la venue d'un nouveau radio pour la France. Début février est prévue l'arrivée de la *Marie-Louise* à Porz Loubous avec le télégraphiste remplaçant. Le 5 février le colonel de l'Abwehr d'Angers s'y rend pour faire arrêter Jan Doornik qui y attendait le bateau, le couple Normand, leurs deux fils, leur fille et son mari, surpris à leur domicile avec leurs deux petites filles. Confrontés à Marty, ils sont transférés à Angers.

La « feldengendarmerie » occupe et saccage les maisons, mais le bateau a du faire demi-tour à cause d'une panne de compas dans la brume. La *Marie-Louise* revient le 15 février, deux Sénans complètent l'équipage, **Amédée Ansquer** et **Maurice Guilcher**. Au nord de Sein le bateau se retrouve brusquement encerclé de chalutiers allemands armés en patrouilleurs. Follic a le temps de jeter à la mer le paquet de lettres qui était destiné au réseau, puis avec Jean-Jacques Le Prince, ils décident de détruire le poste émetteur qui finit, en morceaux, dans la cuve à eau. Peine perdue. Ils sont eux aussi interrogés à Angers en présence de Marty, puis transférés à la prison du Cherche Midi à Paris.



Le bateau Marie Louise a joué un rôle majeur pour le transport des membres du réseau Nemrod.
© Bateaux de Camaret.

Ils y sont rejoints le 26 février par les membres du réseau revenus de Berlin. L'attente est longue ; les audiences se dérouleront en mai, durant 15 jours. L'officier tente de persuader les juges que les bretons qui l'ont aidé sont des rustres qui n'ont rien compris et doivent être libérés.

Le 23 mai, la cour allemande du Gross Paris condamne d'Estienne d'Orves et huit des membres du réseau à la peine de mort : Ian Doornik, Maurice Barlier, André Clément et son épouse, Jean Le Gigant, François Follic, Pierre Cornec, Jean-Jacques Le Prince. Ils sont condamnés pour espionnage, intelligence et aide à l'ennemi. Mais la sentence n'est pas immédiatement appliquée et ils sont transférés à Fresnes ; nous sommes début 1941 et le conflit n'a pas encore l'ampleur et la férocité qu'il prendra plus tard.

Yves Pennec et Martial Bizien ont été condamnés aux travaux forcés à perpétuité, Maurice Guilcher et Amédée Ansquer à 10 ans, c'était leur premier voyage, Léon Sétout 4 ans, Yves Normand 3 ans, et 6 mois pour ses parents. Le couple Jeannic, Marie Normant et son mari, est acquitté. L'amiral Godfroy appréciait les qualités et le charisme de son ancien officier d'ordonnance et a plaidé sa cause, tout comme Paul Fontaine, un ami proche d'Estienne d'Orves. Il semble que l'amiral Darlan, Vice-Président du Conseil, soit intervenu dès le 25 mai pour proposer des négociations, demandant sa grâce à l'amiral Canaris

en échange de renseignements des centres d'écoute français sur les mouvements de la marine britannique.

Mais en déclenchant le plan Barbarossa, Hitler dévoile ses intentions et met fin au pacte germano-soviétique ;

en juin, l'URSS entre en guerre et les communistes français se mobilisent. Le 21 août, Pierre Georges, jeune militant du PCF, qui prendra ensuite le nom de Colonel Fabien, commet à Paris le premier attentat qui tue un officier allemand, aspirant de la Kriegsmarine. Des exécutions sont programmées pour l'exemple, les condamnés écrivent leurs dernières lettres ; d'Estienne d'Orves s'adresse à son ami Paul Fontaine, à l'aumônier allemand, à sa sœur Catherine, à sa femme et à leurs cinq enfants. Il parvient encore à obtenir la grâce de ceux qu'il décrit « limités et influençables » et s'en excuse auprès de François Follic qui aura ainsi la vie sauve ainsi que Pierre Cornec.

Le 29 août 1941, 100 prisonniers sont fusillés au Mont-Valérien, dont les 3 chefs du réseau Nemrod et des affiches sont placardées. Cela ne décourage pas les combattants. A Nantes, le 21 octobre 1941, le commandant de la place, le lieutenant-colonel Holtz, est abattu par un groupe de jeunes résistants. Le lendemain 22 octobre, 16 otages sont fusillés à Nantes, 27 à Châteaubriant, dont Guy Moquet, 18 ans, et 5 au Mont-Valérien le 26.

Le 21 octobre encore, à Bordeaux, un officier allemand a été abattu. Une cinquantaine d'otages, patriotes gaullistes ou communistes déjà prisonniers depuis des semaines, sont fusillés à Souges les 22 et 23 octobre. Le général de Gaulle intervient à la BBC le lendemain, incitant à manifester la « fraternité française » par cinq minutes de silence immobile, le vendredi 31 octobre à 4 heures. Les prisonniers du réseau Nemrod ont

été déportés en Allemagne le 16 octobre 1941, d'abord Karlsruhe, puis Rheinbach, enfin à Siegburg pour les Sénans.

Le retour des prisonniers sénans

Maurice Guilcher, a pu s'évader de Siegburg,

mais rattrapé, a été enfermé à Waldheim, d'où il est libéré le 9 mai 1945. C'est un grand malade dénutri, torturé et invalide qui sort du camp. De retour à l'île, il retrouve femme et enfants et reprend contact avec les FNFL. Il décède le 18 juin 1980 à Douarnenez, à 78 ans.

Amédée Ansquer a été libéré plus tôt le 23 avril 1945, de Siegburg, et a reçu lui aussi le grade de chargé de mission de 3^e classe. Il décède à Sein le 15 avril 1975 à 75 ans.

François Follic est libéré le dernier, le 18 mai 1945. Il est classé chargé de mission de 2^e classe, correspondant au grade de lieutenant et reçoit la Croix de Guerre avec étoile d'argent et la médaille de la Résistance. Il décède à Audierne le 22 avril 1979, à 74 ans.

Laïe Giret

(sources Honoré d'Estienne d'Orves par Rose et Philippe Honoré d'Estienne d'Orves - Ed.

France-Empire)



Le naufrage du Jouet des Flots

Pierre Brossolette, Emile Bollaert, Yves Le Hénaff, Edmond Jouhaud

Dans la nuit du 2 février 1944, la pinasse à moteur *Le Jouet des Flots*, appareillée de l'Île-Tudy, au sud-ouest de Quimper à destination de l'Angleterre. A son bord 32 hommes au total : les résistants **Pierre Brossolette**, **Émile Bollaert**, nouveau chef du CNR, **Edmond Jouhaud** et l'enseigne de vaisseau **Yves Le Hénaff** qui a préparé cette mission d'exfiltration nommée opération « Dahlia », ainsi que des résistants bretons et aviateurs alliés abattus qui cherchent à regagner l'Angleterre. *Le Jouet des Flots* doit rejoindre une vedette britannique qui les attend au large d'Ouessant mais le temps est à la tempête et une voie d'eau se forme dans la pinasse au milieu des dangereux récifs du raz de Sein. L'équipage se résout à accoster en urgence à Feunteun Aod sur la commune de Plogoff. L'opération Dahlia tourne au fiasco. Les 32 hommes sont recueillis par les résistants locaux, et décident de se séparer. Edmond Jouhaud, les pilotes américains et anglais de la RAF parviennent à échapper aux



Stèle à Feunteun-Aod (Plogoff) à la mémoire du naufrage du *Jouet des Flots* en février 1944 avec 32 hommes à bord dont Pierre Brossolette © DR

Allemands et à regagner l'Angleterre. En revanche, dénoncés par une collaboratrice, Pierre Brossolette et Émile Bollaert sont interpellés par la Feldgendarmerie, à l'approche d'Audierne, alors qu'ils circulent en voiture. Ils sont transférés à la Kommandantur de Rennes, puis au quartier général de la Gestapo à Paris. Pour ne pas parler sous la torture, Pierre Brossolette choisit de se suicider. Émile Bollaert, quant à lui, est déporté en Allemagne mais survit à l'univers concentrationnaire de Buchenwald, de Dora, puis de Bergen-Belsen. Yves Le Hénaff est déporté et meurt étouffé, le 2 juillet 1944, dans le wagon de train qui le conduit en Allemagne. Les allemands arrêtent 14 iliens dans une rafle de représailles à l'Île-Tudy. Ils sont déportés et un seul d'entre eux survit à la terrible épreuve. Le 23 avril 2016, une plaque commémorative est dévoilée près de la plage du Teven en hommage aux 32 hommes du *Jouet des flots*.

Pierre Brossolette

Il fait des études de lettres à l'École normale supérieure et sort agrégé d'histoire. Membre de la Ligue des droits de l'homme, de la Ligue internationale contre l'antisémitisme, initié à la franc-maçonnerie, il adhère à la Section française de l'Internationale ouvrière (SFIO) en 1929. D'abord fervent défenseur des idéaux pacifistes, ses conceptions évoluent lorsqu'il prend conscience de la menace nazie et de l'imminence de la guerre. En 1936 il entre au cabinet du Ministre des Colonies. Il est journaliste dans divers journaux dont *Notre Temps*, *Marianne* et *Terre Libre*, ainsi qu'à l'organe de la SFIO : *Le Po-*

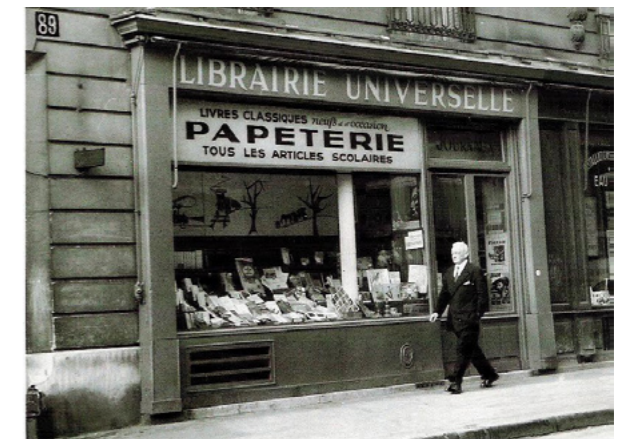


pulaire et travaille pour Radio-PTT dont il est licencié en janvier 1939 lorsqu'il s'oppose aux accords de Munich dans une émission. Mobilisé en août 1939 au 5^e Régiment d'Infanterie Navarre, 21^e Bataillon, avec le grade de lieutenant, il est promu capitaine avant la défaite et décoré d'une première Croix de Guerre en 1940 pour avoir réussi lors de la retraite de son unité, à ramener tous ses hommes avec leurs armes à Limoges.

Opposé au régime de Vichy, il rejoint le Groupe du musée de l'Homme puis, il participe à la formation des groupes de résistance Libération-Nord et Organisation Civile et Militaire dans la zone occupée et devient, après sa rencontre avec le Colonel Rémy, le chef de la section presse et propagande de la Confrérie Notre-Dame. Quand le régime de Vichy lui interdit d'enseigner, le couple Brossolette achète une librairie à Paris, au 89 rue de la Pompe, qui sert de lieu de rencontre et de « boîte aux lettres » aux résistants.

En avril 1942, Pierre Brossolette rencontre le Général de Gaulle à Londres. Promu commandant, il travaille pour les services secrets de la

France libre, le Bureau central de renseignements et d'action (BCRA), en liaison avec la section RF du Special Operations Executive (SOE) britannique. Le 29 septembre 1942, il s'engage



officiellement dans les Forces Françaises Libres et continue la résistance seul en France tandis que sa femme Gilberte assure la liaison entre le Commissariat à l'Intérieur de la France libre et la BBC. Le 1^{er} octobre 1942, il prend la tête du service chargé de faire le lien entre les résistances extérieure et intérieure. En janvier 1943 avec André Dewavrin, alias colonel Passy, chef du BCRA et Forest Yeo-Thomas, alias Shelley, agent du SOE ils parviennent à unifier l'ensemble des mouvements de résistance de la Zone Occupée, dans le cadre de la mission « Arquebuse-Bru-maire », du nom de code de Passy et Brossolette. Pierre Brossolette est l'une des voix de Londres. Il prend la parole 38 fois au micro de la BBC en remplacement de Maurice Schumann et écrit des articles, celui de *La Marseillaise* qui sera considéré comme un des textes fondateurs du gaullisme de guerre. Dans un discours à l'Albert Hall le 18 juin 1943, il rend un vibrant hommage aux « Morts de la France Combattante » en l'honneur des résistants qu'il a appelé les « soutiers de la gloire », expression qui restera célèbre.

Plusieurs semaines après son arrestation en Bretagne il est transféré le 19 mars au quartier général de la gestapo, 84, avenue Foch à Paris. Il y est torturé pendant deux jours et demi et le

22 mars, profitant d'un moment d'inattention du gardien, il se jette par la fenêtre du 4^e étage. Gravement blessé, il succombe à ses blessures à l'hôpital de la Salpêtrière, sans avoir parlé.

Yves Le Hénaff

Diplômé de l'École Navale en 1934 il sert sur le croiseur *Jeanne d'Arc* en 1937 et fait campagne en Extrême-Orient. En 1942, il est détaché à Salon-de-Provence comme élève-pilote. Affecté en Afrique du Nord, il rencontre à Oran le chef du service de renseignement après le débarquement allié, et se porte volontaire pour assurer des



missions spéciales en France occupée. Après quatre mois de stage intensif en Angleterre, il est parachuté près de Châteaulin en juin 1943. Pendant six mois, il organise l'évacuation de nombreuses personnes vers l'Angleterre.

Début 1944, il est rappelé à Londres et veut mener à bien sa mission d'exfiltration pour les 32 personnes à qui il doit faire traverser la Manche aidé par son adjoint James Bargain et deux pêcheurs de l'Île Tudy : pilotes de la RAF, résistants, militaires dont le futur Général Jouhaud, Émile Bollaert et Pierre Brossolette. Le 2 février 1944 Il quitte donc le port bigouden sur le *Jouet des Flots*. Le bateau est contraint de débarquer à Feunteun Aod vers Plogoff, près de la pointe du Raz. Alors que les Allemands arrêtent une partie des rescapés, il est fait prisonnier par la Gestapo le 5 février à Audierne. Incarcéré et torturé à Rennes pendant plusieurs mois, il meurt en juillet 1944 dans le wagon qui l'emmenait au camp de concentration de Dachau.

Emile Bollaert

Émile Bollaert est né en 1890 à Dunkerque. Licencié en droit en 1911 il choisit l'administration, adjoint de cabinet du préfet du Nord jusqu'à la déclaration de guerre. En août 1914, il est mobilisé comme caporal au service de santé et prend part à la première bataille de la Marne. Sur sa demande, il rejoint une unité combattante, le 1^{er} régiment d'infanterie, en février 1915. Lieutenant en octobre 1917, il termine la guerre avec 5 citations et la légion d'Honneur. Revenu à la vie civile fin juillet 1919, il gravit les échelons de l'administration préfectorale jusqu'à rejoindre Édouard Herriot comme directeur de cabinet à la présidence du Conseil en 1932).

En 1939, il souhaite partir comme chef de bataillon du 93^e bataillon de chasseurs alpins mais le ministre de l'Intérieur le met en appel différé, en raison de sa situation professionnelle. Le 19 juin 1940,

il assiste en tant que préfet à l'entrée des troupes allemandes à Lyon. Farouche adversaire de l'occupation allemande, il est révoqué par Vichy en septembre 1940 pour avoir refusé de prêter serment à Pétain. Il ne demande aucune compensation à l'État et trouve un emploi de courtier d'assurance. Surveillé à Lyon, il tente de rentrer à Paris mais n'ayant pas d'autorisation, il doit attendre avril 1941 pour obtenir un ausweis lui permettant de regagner la Capitale. Courant 1942, il entre en contact avec plusieurs mouvements de résistance comme l'Organisation civile et militaire (OCM), Combat et Ceux de la Résistance (CDLR). Sous cou-



vert d'activités commerciales, il effectue quatre voyages à Casablanca et à Alger où il rencontre des membres des Forces françaises libres.

Le 20 janvier 1943, il est désigné comme futur préfet de Police à la Libération. Le 1^{er} septembre 1943, il est nommé par le général de Gaulle pour succéder à Jean Moulin comme délégué général du Comité français de la Libération nationale et, à ce titre, diriger l'action de la Résistance. Fin septembre 1943, il retrouve à Paris Pierre Brossolette, et fait l'apprentissage de son difficile rôle de Délégué général face aux mouvements de résistance. Appelé à Alger pour rencontrer le général de Gaulle, il s'embarque, après plusieurs tentatives infructueuses, le 2 février 1944 avec Brossolette et 27 autres passagers à la Pointe de Penmarc'h. Le bateau fait naufrage et, revenu à terre, il est arrêté le lendemain par les Allemands avec Brossolette. Interné à Quimper, il est transféré à Rennes puis à Fresnes le 19 mars après avoir été identifié. Interrogé durement au siège de la Gestapo, avenue Foch, il est déporté en Allemagne par le convoi du 15 août 1944. Il arrive le 20 août à Buchenwald, est transféré à Dora en septembre puis en avril 1945 il est évacué vers le camp de Bergen-Belsen. Lors de la libération du camp par l'Armée Britannique le 15 avril 1945, il est élu délégué des 60 000 détenus.

Il est rapatrié le 29 avril 1945, nommé Commissaire de la République pour l'Alsace en juin 1945 et poursuit une carrière politique jusqu'à sa retraite en 1960. Émile Bollaert décède le 18 mai 1978 à Paris.

Edmond Jouhaud

Il naît en 1905 près d'Oran. Il sort de St Cyr en 1926, est affecté au 35^e régiment d'aviation et sert de 1930 à 1932 en A.O.F. Admis en 1938 à l'École supérieure de guerre aérienne, il est promu commandant en septembre 1939. Affecté à l'état-major des forces aériennes et des forces terrestres antiaériennes du nord-est, il prend par la suite le commandement d'un groupe aérien de

reconnaissance. Affecté en 1942 au cabinet militaire du Secrétaire d'État à l'aviation, il est placé en 1943, sur sa demande, en congé d'armistice. Après avoir tenté sans succès de rejoindre l'Angleterre, il entre dans la résistance, comme chef de l'Organisation de résistance de l'armée et chef des F.F.I. pour la région de Bordeaux, sous les ordres du général Revers.

En février 1944, il fait une nouvelle tentative pour rejoindre l'Angleterre, depuis l'Île-Tudy, sur le Jouet des Flots, à l'issue de laquelle Pierre Brossolette et Yves Le Hénaff sont faits prisonniers. Il parvient à regagner Londres et fin août 1944 il est Commandant des FFI situés au sud de la Gironde puis il est rappelé en activité en nov. 1944, prend le commandement du groupe aérien spécial 1/36, puis est affecté au commandement des transports aériens militaires.

Colonel en 1946, sous-chef d'état-major de l'air en 1947, il commande l'armée de l'air en Tunisie en 1948 puis en Indochine en 1954 et exerce diverses responsabilités au sein des armées en France entre 1955 et 1960. Mis en disponibilité à sa demande, il se retire en 1960 en Algérie, et en avril 1961 prend avec Challe, Zeller et Salan la tête du coup d'état d'Alger qui échoue. Il devient alors l'un des dirigeants de l'O.A.S. mais, arrêté, il est condamné à mort. Il est gracié par le général de Gaulle et après quelques mois, sa peine est commuée en détention criminelle à perpétuité en novembre 1962. Il est libéré de la prison de Tulle en 1967, amnistié en 1968, et réintégré dans ses grades et prérogatives en 1982. Il décède en 1995 à Royan.



Annick Santarelli

Récit de Jacques Le Gall

Le départ d'Ar Zénith, 19 juin 1940

En 1940, j'avais 19 ans. J'habitais Audierne, base de ravitaillement de l'Île de Sein. Je me préparais à la fois au concours d'entrée à l'École Navale et à l'École de l'Air. La France, est alors l'armée réputée la plus puissante du monde, la troisième marine du mondiale et un grand empire colonial. Nous avons comme alliée l'Angleterre, première marine du monde et son immense empire. Cette guerre voulue par les Allemands, nous allions la gagner ! Mais début juin la situation s'aggrave, l'offensive allemande prend des proportions alarmantes. A la mi-juin l'avancée Allemande est foudroyante. La Bretagne est menacée d'être coupée. Le concours de Navale brusquement interrompu. L'émotion et l'inquiétude sont énormes. Durant mon retour vers Audierne, je fais le point. La situation est grave mais l'Angleterre et la France disposent encore de moyens considérables. Le combat va certainement continuer et je dois tout faire pour y prendre part. Pour cela il faut essayer de gagner par la mer, soit le Sud de la France, soit l'Angleterre, décidée à résister. Ma décision de partir est prise.

Arrivé à Audierne le 16 juin au soir, j'informe ma mère qui m'approuve sans hésiter. Mon frère de 17 ans veut m'accompagner. Ma mère l'approuve aussi : quel courage ! Dès le lendemain nous cherchons un bateau et prévenons nos camarades étu-

dants. Nous apprenons la nomination à la tête du gouvernement, du Maréchal Pétain, le héros de Verdun. Hélas à midi, c'est avec surprise, puis colère, que nous l'entendons annoncer d'une voix chevrotante sa décision de demander, « dans l'honneur », un armistice équivalent à une capitulation. Persuadé du désaccord de nos grands chefs militaires, je maintiens ma décision de partir et nous continuons notre recherche à Audierne, questionnant de nombreux patrons pêcheurs... en vain. Le 18 juin, à Douarnenez, aucun départ en vue, pas plus qu'à Guilvinec ou Saint-Guénolé. Regagnant Audierne le soir fort inquiets, notre mère nous informe qu'un général Français dont elle n'a pas compris le nom, appelle à le rejoindre en Angleterre pour continuer le combat. C'est une nouvelle déterminante : nous devons gagner l'Angleterre.

Le 19 juin, nous continuons notre recherche. Les avant-gardes Allemands atteignent Brest et Quimper. Quand vers 11h nous apprenons que le patron de l'Ar Zénith, le courrier de l'Île de Sein, a décidé d'appareiller pour regagner l'île, ma décision est rapide : il faut embarquer, et arrivés à Sein, nous trouverons une solution. Le patron Jean-Marie Menou est d'accord pour embarquer notre petite dizaine, appareillage dans 1h30. Cela

Né le 25 février 1921 à Audierne, Jacques Le Gall s'engage dans les FNFL le 1er juillet 1940, suit sur le Courbet les cours d'élève officier en sort élève aspirant et sert en stage d'application sur le sous-marin Minerve. Promu aspirant en avril 1941 puis enseigne de vaisseau en avril 1942, il participera comme officier en second à toutes les missions du sous-marin Minerve sur les côtes de Norvège (15 patrouilles et 4 engagements avec l'ennemi). En juin 1944, il prendra les fonctions d'officier en second du sous-marin Doris dont il assurera le commandement par intérim à la mer en mars et avril 1945. Il est aujourd'hui président d'honneur de l'amicale France Libre-Ar-Zénith.

ne nous laisse que très peu de temps pour contacter nos huit camarades, prendre quelques affaires et faire des adieux. A l'heure dite, mon frère et moi arrivons à bord d'Ar Zénith. Nos compagnons sont tous là, aucune défaillance, cela fait chaud au cœur. Parmi nous, deux fils uniques, dont l'un n'a que sa mère... je pense à ces parents et à notre pauvre mère qui voit partir ses deux aînés. L'Ar Zenith est chargé de nombreux îliens, quelques militaires semblant perdus. Sur le quai, parents et amis venus nous dire adieu avec émotion. En les regardant, je pense que seuls quelques jeunes volontaires sont décidés à partir d'Audierne à grand risque, alors qu'il y a là de nombreux adultes, de solides marins... qu'attendent-ils pour se joindre à nous ? Menou s'apprête à larguer les amarres, quand arrive un camion militaire chargé de 7 ou 8 chasseurs alpins menés par un grand lieutenant plein d'autorité. Il annonce à Menou qu'il s'embarque avec ses hommes et ses armes. Nous aidons au transport des armes diverses. Sur ces entrefaites, un gendarme arrive qui ordonne à tous les civils (nous) de débarquer « par ordre de la Préfecture ». Incroyable ! Les Allemands doivent déjà y être ! Nous refusons, le ton monte mais le lieutenant intervient sans appel, enjoignant à ce gendarme de nous laisser tranquilles. Il donne son identité et lui donne l'ordre formel de faire détruire le camion et son chargement qui ne doivent pas tomber entre les mains de l'ennemi. Le gendarme prend les clefs, salue et part penaud. Menou ordonne l'appareillage. Il est 13 h, l'Ar Zénith descend le long chenal d'Audierne. Je réunis tous les jeunes sur l'avant, nous sommes 21 et dès cet instant nous formons un groupe très soudé.

Menou a accepté de mener Dupont et ses hommes jusqu'à Ouessant, moi et mes camarades obtenons d'en être. Arrivée à Sein vers 17 h. Les îliens sont là, nombreux et ne réalisent pas la gravité de la situation. Menou fixe le départ pour Ouessant à 20 h. Mon frère et moi rendons visite à des amis, M. et Mme Salaün. Durant notre attente, les Allemands se manifestent : un cargo descendant le Raz est

bombardé sous nos yeux, apparemment sans dégâts, et un avion d'observation passe et repasse à basse altitude. Avant 20 h, nous nous présentons pour embarquer à nouveau sur Ar Zénith. Le Maire est là pour nous refuser l'accès. Il a des ordres : « Les militaires seuls sont autorisés à poursuivre jusqu'à Ouessant. » Nous essayons de faire du forcing, mais rien à faire. Rageurs, nous voyons partir l'Ar Zénith. Mais pas question de baisser les bras. Il nous faut gagner Ouessant. L'île de Sein fonctionne d'une façon particulière : il y a l'autorité civile, le Maire, et la religieuse, le Recteur. Et souvent c'est la religieuse qui prime. Nous allons expliquer la situation au Recteur. Il demande à M. Salaün d'aller chercher le patron de la Velleda : puissante vedette qui assure le ravitaillement et la relève des phares de haute mer. Jean-Marie Porsmoguer, solide marin, arrive. Le Recteur lui explique la situation et parvient à contrer sa résistance. Après une courte hésitation Jean Marie accepte. C'était gagné grâce au Recteur !

Le trajet jusqu'à Ouessant est sans histoire. Il y a des incendies sur Brest : la marine détruit ses réserves de carburant. Nous abordons Ouessant par la baie de Lampaul pleine de bateaux de toutes sortes. Et il faut en trouver un qui accepte de mener 21 gars vers l'Angleterre ! Après avoir tenté en vain d'embarquer sur le contre-torpilleur, le Mistral, et sur un petit patrouilleur nous faisons une troisième tentative. Nous approchons lentement, tous feux éteints d'un gros chalutier de 70 m, et choisissons de l'accoster par son arrière non éclairé. Je me place à l'avant de la Velleda et arrivé au près, je découvre le nom Monique-Andrée. Je questionne des hommes dormant sur le pont « Oui le bateau appareille à l'aube pour Plymouth ». Jean-Marie l'accoste et nous sautons sur le pont. La Velleda s'écarte. Jean-Marie, mission accomplie, nous fait signe et s'enfonce dans la nuit. Le commandant alerté par tout ce bruit, arrive c'est un officier des Équipages qui d'abord furieux veut nous faire descendre puis part en maugréant et nous laissant à bord. Nous avions réussi, en moins de 24 heures. Pour se faire

une place dans ce bateau totalement envahi nous repérons le toit de la cabine, encombré de cordages, mais inoccupé. La *Velléda* retrouve l'*Ar Zénith* dans la baie de Lampaul avec à son bord 70 ou 80 militaires. Menou explique qu'il a pu faire le plein de gas-oil et part pour l'Angleterre. La *Velléda* rentre à Sein au matin et Jean Marie explique qu'*Ar Zénith* parti pour l'Angleterre ne reviendra pas ni les jeunes partis séparément. Les îliens commencent à comprendre la gravité de la situation. Mais ils sont encore bien loin d'imaginer le départ historique qui n'interviendra que 5 ou 6 jours plus tard.

L'*Ar Zénith* arrive à Ouessant au milieu de la nuit avec le Lieutenant Dupont et ses chasseurs alpins. Sans autorité pour lui donner des ordres il décide seul et demande à Menou de les emmener en Angleterre en payant s'il le faut. Menou est un patriote, il a fait une guerre héroïque avec les fusillés marins à Dixmude. Il accepte ainsi que ses équipiers : ils seront transportés sans aucune rétribution. Ils trouvent du carburant à la Société de Sauvetage où se trouve un groupe de chasseurs à pied à la recherche d'un embarquement et que Menou prend aussi. Après avoir vu la *Velléda*, l'*Ar Zénith* avec à son bord environ 75 militaires appareille sans vivres ni eau. Le temps est au beau et ils sont en vue de Plymouth à la tombée de la nuit. Ils essayent de mouiller, sans succès et se laissent dériver. La faim et surtout le manque d'eau se font pénibles.

La *Monique-Andrée* appareille au matin, le temps est beau. Nous arrivons le soir en rade de Plymouth, terriblement encombrée. Nous devons attendre notre tour toute la nuit. Je regarde avec envie mes camarades et mon frère qui dorment mais ne trouve pas le sommeil. Beaucoup de pensées m'assaillent. Ai-je eu raison de les entraîner en Angleterre avec moi ? Ne vont-ils pas me le reprocher ainsi que leurs parents ? Quel sera l'accueil des anglais pour nous dont le gouvernement fantoche les a trahis ? Et ce général inconnu, De Gaulle... existe-il vraiment ? Comment le joindre

? Mais le grand calme sur mer par cette belle nuit de juin finit par m'apaiser et je m'endors. Dès 7h, une vedette, vient mettre en ordre les nombreux bateaux. Nous avançons et passons... oh surprise, tout près d'*Ar Zénith* que nous saluons bruyamment de notre perchoir. Le lieutenant Dupont nous fait un discret « bravo ». En rade de Plymouth, encombrée, nous prenons le chenal où nous devons nous ranger au maximum pour laisser sortir un énorme porte-avions : l'*Ark Royal*, qui nous domine de sa masse. Du pont d'envol les marins nous lancent des signes amicaux, les promeneurs sur le quai nous applaudissent : quel réconfort ! Nous longeons le cuirassé français, le Paris. Ils nous regardent passer, sans rien manifester, ni répondre au salut de notre commandant. Ensuite, disséminés au long de l'arsenal, nous remarquons nombres de bâtiments dont plusieurs sous-marins arborant le pavillon Français.

Nous débarquons de la *Monique-Andrée* au fond de l'arsenal de Devonport, et longeons de hautes grilles sur une bonne distance. Des civils Anglais applaudissent ces pauvres Français, arrivant là piteusement. Certains nous jettent chocolat et cigarettes. Nous n'oublierons jamais le charme de cet accueil alors que notre gouvernement, au mépris de ses engagements, venait de les trahir et de traiter avec l'ennemi. Bravo « Anglais de 1940 », auxquels nous vouerons une estime et une amitié sans fin. A la sortie de l'Arsenal, nous entrons dans un vaste local où des jeunes filles de la Croix-Rouge nous offrent biscuits et « Tea », que beaucoup d'entre nous avalent en grimaçant. Nous sommes heureux et soulagés d'être là, en Angleterre, d'avoir réussi cette évasion de France qui n'avait rien d'évident. Mais le plus dur reste à faire. Sans tarder, nous prenons place dans un train qui semble se diriger vers l'Est... Londres ? Au matin nous sommes en effet en banlieue de Londres. Des cars militaires nous emmènent dans une vaste propriété portant le nom de d'Annerley School, ancien pensionnat réquisitionné. Les bâtiments sont rébarbatifs et nous sommes gardés par des militaires en armes. Nous

sommes dans un centre de contrôle de l'immigration par où passent tous les civils pénétrant en Angleterre. Il y a là toutes les nationalités et bien sûr une majorité de Français. Chaque nationalité est logée séparément : confort minimum mais suffisant. Tous les deux jours nous subissons des interrogatoires individuels par des officiers de l'Intelligence Service parlant un excellent Français. Ce sont des conversations à bâtons rompus, qui fourmillent de questions apparemment banales. Mais tout est soigneusement noté et la moindre différence relevée, au passage suivant entraîne des vérifications poussées. Les 21 camarades passent favorablement ce contrôle et après six jours nous sommes officiellement admis sur le sol Britannique avec carte d'identité provisoire. Pour la future affectation plusieurs possibilités :

- engagement dans les forces Britanniques avec choix de l'arme, garantie d'être traité à égalité avec les Britanniques plus une prime en tant qu'étranger ;
- engagement mal défini, dans une unité fran-

ont la possibilité de s'engager dans les « Services Civils Britanniques », là aussi en parfaite égalité avec les sujets Britanniques. Enfin pour ceux regrettant d'être venus, ils sont redirigés sur des camps regroupant les militaires Français refusant de combattre (hélas très nombreux) attendant d'être évacués vers l'Afrique du Nord. Nos choix doivent être formulés sous 48 h. Le lendemain tous les Français réunis rencontrent l'envoyé du Général de Gaulle. Il nous parle de lui, de son appel et de sa détermination à continuer le combat en plein accord avec les Britanniques. La majorité des Français présents, et la totalité des 21 Audier-nais, s'inscrivent comme volontaires dans cette nouvelle légion. C'est un premier pas et nous en ressentons de la fierté. Le lendemain, tous les volontaires sont dirigés vers un camp de regroupement : Delville Camp, près d'Aldershot dans le Devon. Début juillet, nous sommes transférés à Londres. Le Général de Gaulle a réuni les civils Français déclarés volontaires pour les identifier et finaliser leurs engagements. L'Olympia Hall est



çaise en formation, sous l'autorité d'un général « Di Gool », sans garantie d'aucune sorte.

D'évidence, le premier choix est vivement recommandé. Ceux qui ne souhaitent pas combattre

mis à sa disposition. C'est un grand parc des expositions sur trois niveaux donnant sur un vaste hall central. Le confort est inexistant : chacun est doté d'une couverture et beaucoup couchent à même le sol. La nourriture est médiocre, mais le moral

tient bon. Tous réunis, nous sommes à peine un millier... pour toute la France ! En grande majorité des jeunes et les trois quarts Bretons.

Le 6 juillet, arrive le Général de Gaulle. Il en impose par sa stature, son air noble et décidé. Il peut constater combien peu de volontaires, et si jeunes, ont répondu à son appel lancé déjà depuis trois semaines ! C'est donc en s'appuyant sur ces jeunes qu'il allait devoir tenter son pari impossible de former en Angleterre dans les pires conditions imaginables, une armée conséquente qui s'appellerait « La France Libre » : quel défi ! Il passe parmi nous, nous déclinons âge et origine, puis il se place au milieu du hall central, pour une déclaration brève et énergique. Il nous rappelle les principaux termes de son appel, nous dit sa confiance en l'allié Britannique, sa certitude de voir la Russie et les États-Unis se joindre

à eux et sa profonde conviction de la victoire finale. Nous écoutons médusés et conquis, et tous les 21, sans hésitation signons notre engagement pour nous battre sous le drapeau Français.

Menou, patron d'*Ar Zénith*, met son bateau à disposition de la British Navy et s'engage dans la France Libre avec ses trois hommes d'équipage. Et enfin, le Lieutenant Dupont et ses chasseurs s'engagent aussi derrière le Général de Gaulle. Ainsi tous sans exception, commençons une guerre exemplaire qui allait durer cinq longues années, loin des nôtres et souvent sans nouvelles. Six d'entre nous allaient le payer de leur vie, plusieurs autres furent blessés, mais tous les survivants gardent la satisfaction et la fierté d'avoir fait leur devoir...

Jacques Le Gall

Pour en savoir plus : www.arzenith.com

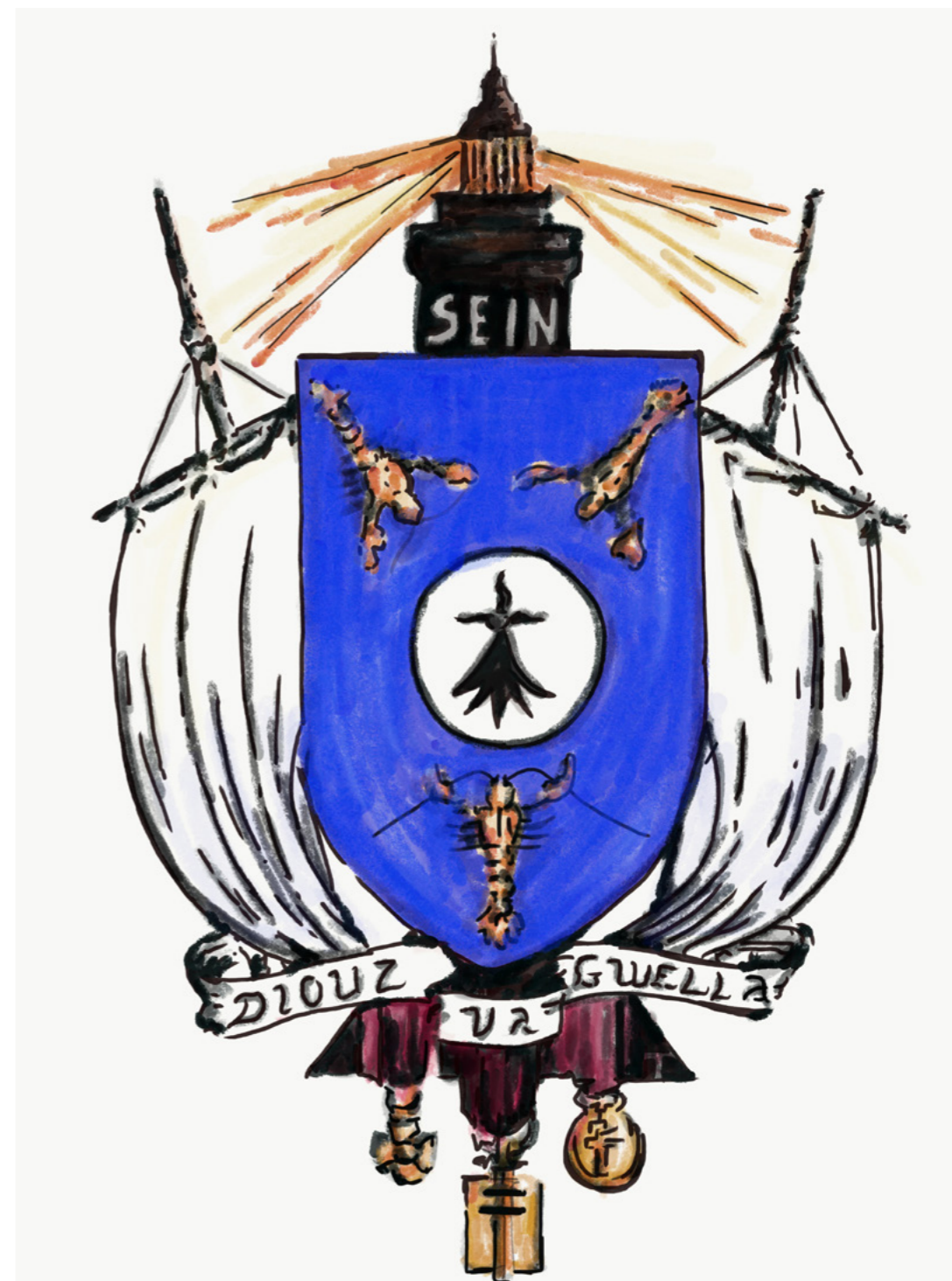
La stèle en hommage aux Français Libres du Cap Sizun



La stèle en hommage aux 252 Français Libres du Cap Sizun et à la mémoire des 49 d'entre eux morts pour la France a été inaugurée le 18 juin 2010, place de la France Libre à Audierne. Elle rappelle le départ sur le bateau-courrier *Ar Zénith* le 19 juin avec à son bord, 23 civils du Cap Sizun qui voulaient gagner l'Angleterre et où ils parviendront trois jours plus tard sur un autre bateau, le chalutier *Monique André*, après deux escales, l'une à Sein, l'autre à Ouessant.

Financée par l'ensemble des communes du Cap Sizun, la stèle commémorative a été sculptée par Youn Capitaine dans un bloc de granit, véritable « menhir », provenant de l'enrochement de l'embarcadere pour l'Île de Sein. L'artiste a représenté l'*Ar Zénith* de façon stylisée, reprenant ainsi la tradition des « vaisseaux de pierre » très présente dans le Cap-Sizun.

Hommage aux Français Libres de l'Île de Sein



Blason de l'Île de Sein en 1946 : Tous ont fait « diouz ar gwella » (de leur mieux), comme inscrit sur le premier emblème de l'association des Français Libres de l'Île de Sein.

Ceux du 18 juin 1940

Ile de Sein

par Jos Fouquet

Notre patrie, la Bretagne, la France, fallait-il les quitter dans le temps lugubre de l'Occupation ? Souvent abandonner les siens, risquer un avenir inconnu, sûrement dangereux, une victoire incertaine sans autre impératif que de suivre sa conscience. Beaucoup y ont laissé leur vie, d'autres leur santé mais ceux qui en sont sortis indemnes se souviennent.

En cette pointe de Bretagne, qui furent ces hommes et ce qu'ils firent ? Modestes, souvent inconnus, ils ne cherchaient pas à se mettre en avant. Ils se sont noblement battus pour la dignité de l'homme et pour la liberté. Ils n'ont pas attendu de savoir qui allait gagner pour décider. Pendant cinq années, ils ont eu sommeil, ils ont souffert du froid dans les convois de l'Atlantique nord ou à bord des

sous-marins, ils ont eu chaud dans les déserts de Libye, de Syrie, au Tchad et à Bir-Hakeim.

Beaucoup sont morts pour notre liberté, d'autres se sont battus, non seulement pour eux mais aussi pour leurs camarades et pour que nous vivions dans un pays libre.

Le plus bel hommage qui puisse être rendu à ces hommes par les générations nouvelles et de leur montrer qu'elles sont capables de construire une société plus juste, plus libre et plus fraternelle où il fait bon vivre ensemble dans le respect de nos différences.

Cette guerre n'est pas limitée au territoire malheureux de notre pays. Cette guerre n'est pas tranchée par la bataille de France. Cette guerre est une guerre mondiale. Toutes les fautes, tous les retards, toutes les souffrances n'empêchent pas

Un appel du général de Gaulle

Londres, 18 Juin.
La B. B. C. communique : Le général français de Gaulle, actuellement à Londres, s'est exprimé en ces termes :
Le gouvernement français a demandé à l'ennemi à quelles conditions pourrait cesser le combat. Il a déclaré que si ces conditions étaient contraires à l'honneur, à la dignité, à l'indépendance de la France, la lutte devrait continuer. Certes, nous avons été nettement submergés par les forces mécaniques, terrestres et aériennes de l'ennemi. Infiniment plus que leur nombre, ce sont les chars, les avions, la tactique des Allemands qui nous font reculer. Ce sont les chars, les avions, la tactique des Allemands qui ont surpris nos chefs, mais le dernier mot est-il dit ? L'espérance doit-elle disparaître ? La défaite est-elle définitive ? Non. L'homme qui vous parle le fait en toute connaissance de cause. Croyez-le quand je vous dis que rien n'est perdu pour la France. Les moyens qui nous ont vaincu peuvent nous donner un jour la victoire car la France n'est pas seule. Elle a derrière elle l'Empire britannique qui tient encore et qui continue la lutte. Elle peut, comme l'Angleterre, utiliser sans limite
l'immense industrie des Etats-Unis. Cette guerre n'est pas limitée aux territoires malheureux de notre pays. Cette guerre n'est pas tranchée par la bataille de France. Cette guerre est une guerre mondiale. Toutes les fautes, tous les retards, toutes les souffrances n'empêchent pas vaincre dans l'avenir par une force mécanique supérieure. Le destin du monde est là. Moi, général de Gaulle, actuellement à Londres, J'INVITE LES OFFICIERS ET LES SOLDATS FRANÇAIS QUI SE TROUVENT EN TERRITOIRE BRITANNIQUE ou qui viendraient à s'y trouver avec leurs armes ou sans armes, j'invite les ingénieurs et les ouvriers spécialistes français des industries d'armement qui se trouvent en territoire britannique ou qui viendraient à s'y trouver, à se mettre en rapport avec moi. Quoi qu'il arrive, la flamme de la résistance française ne doit pas s'éteindre et ne s'éteindra pas. Demain comme aujourd'hui, je parlerai à la radio de Londres.

qu'il y a dans l'univers, tous les moyens pour écraser un jour nos ennemis. Foudroyés aujourd'hui par la force mécanique, nous pourrions vaincre dans l'avenir par une force mécanique supérieure. Le destin du monde est là.

En juin 1940, un Français qui quittait la France était un évadé et la patrie n'était qu'une prison qui Souvenez-vous que le 18 juin 1940, de Gaulle était un inconnu. Ce n'est donc pas à l'appel d'un grand homme qu'allaient répondre les marins qui partirent le rejoindre. C'était la voix de leur conscience qu'ils entendaient venir à eux à travers un petit poste de radio ; c'était la voix de l'honneur.

N'allez pas voir en eux des aventuriers se lançant sans réflexion vers l'inconnu mais des hommes qui avaient réfléchi, qui avaient mûri les risques et avaient accepté de les courir, en plein accord d'ailleurs avec les femmes qui connaissaient les leurs.

Quai des Français Libres, avant qu'il ne porte ce nom, c'était donc là que s'étaient rassemblés les partants. C'était là que les femmes et les enfants avaient vu une dernière fois le visage d'un père, d'un fils, d'un frère. Et c'était là aussi, que cinq ans plus tard, la liberté retrouvée grâce à leurs sacrifices, que les témoins du départ avaient guetté le retour des absents.

Songez à la joie des uns, aux larmes des autres. C'est dans le cœur des femmes, des enfants, des vieillards que durant près de quinze cents jours, la fleur de l'espérance alla puiser sa sève. La terre devait nourrir les naufragés volontaires de ce bateau qu'est l'île de Sein.

Ces veuves, sans l'être, se sont souvent penchées sur elle pour avoir envie aujourd'hui de répéter avec le même courage les gestes d'autrefois. Si elles reprennent encore la bêche, c'est ici pour qu'un grand bouquet témoigne autour de la maison de la joie d'un retour, ailleurs hé-

las pour qu'il perpétue un éternel souvenir.

De juin 1940 à 1945, jetés dans la tourmente de la guerre, les jeunes Français ont connu des destins extrêmement variés. Plus que d'autres, en s'engageant nombreux dans la Résistance, les Bretons ont consenti de lourds sacrifices pour la libération de la Patrie. Simples marins-pêcheurs, ouvriers, paysans, peu prédestinés à porter les armes, ils furent parmi les tout premiers engagés volontaires à Londres en juin 1940. Leur histoire se fonde dans celle des navires et des sous-marins FNFL où dans celle du célèbre bataillon de fusiliers marins de la France Libre autour desquels s'est progressivement reconstituée la nouvelle armée française.

Partis encore adolescents après l'Appel, ayant guerroyé pendant cinq ans sur toutes les mers et sur trois continents, les rescapés, vétérans parmi les vétérans, furent parmi les tout premiers en 1945 à libérer totalement le pays. « On fera un jour le récit de ces aventures de mer. Chaque côte de France aura les siennes ; nulle autant que la côte bretonne... Oui, elle sera belle quand un jour la narrer dans tous les détails, la geste de tous ces petits navires qui montés par des Bretons fidèles abordèrent un jour les côtes de Galles et de Cornouailles » Xavier Trelu, sous la signature de Keben de Lorcronan dans « Sao Breiz evit ar vro gallek ». Revue des Bretons des Forces Françaises Libres.

Extrait du livre « Ceux du 18 juin 40 » de Jos Fouquet, 5, rue du Niou - Ile de Sein

Témoignage de Jos Canté



Monument de la France Libre à l'Île de Sein © Pom/Flickr.

Le 16 juin 1940, au matin, l'aviation allemande survole déjà Brest. C'est la panique générale. La ville est sous le choc, les sirènes hurlent afin d'inciter les habitants à descendre aux abris. Après avoir suivi les ordres, brûlé tous les documents secrets, à la tombée de la nuit, nous embarquons sur un grand chalutier plein à craquer et sans place pour dormir, heureusement la nuit est belle et nous sommes pleins d'espoir.

Après des heures de route, nous apercevons des torpilleurs anglais qui viennent à notre rencontre, nous intimant l'ordre de rejoindre le port le plus proche, Falmouth. Épuisés, nous avons tous le moral au plus bas face à la détresse de notre pays. Nous étions là avec nos 20 ans, perdus dans ce port anglais dans l'attente de je ne sais quoi. Puis un beau jour, un navire français nous accoste et le capitaine demande si quelqu'un à bord sait faire la cuisine. Dans cette marée humaine en détresse, je lève la main sans réfléchir, le premier peut-être, ou alors c'était mon jour de chance ! Le fait est que je suis embarqué aussitôt comme cuisinier, moi qui ne sait pas faire cuire un œuf, avec l'impression d'être devenu un être humain ; je peux enfin me laver, me nourrir... l'équipage ne se plaint pas !

Durant ce temps en Angleterre, avant que nous soyons informés du massacre de Mers-el-Kebir, nous sommes réveillés et emmenés de force en pleine nuit par nos amis d'hier sous la menace des mitraillettes et fusils. Nous embarquons sans ménagement dans les wagons déjà en gare et malgré quelques échauffourées, nous roulons vers une destination inconnue. Ce sera Liverpool. Nous montons immédiatement dans les cars, direction les camps d'internement entourés de barbelés, surveillés par des soldats. Notre vie bascule soudainement, nous nous retrouvons par miracle à trois de l'Île de Sein. Nous entendons aussi parler de Gaulle, un général français qui refuse de se rendre et veut continuer le combat en Angleterre. Et c'est ainsi que sous la protection de la Légion Étrangère, qui avait déjà

rejoint la France Libre, mes deux amis îliens et moi sautons dans leur voiture. Ce même jour nous signons notre engagement pour la durée de la guerre plus trois mois. Le soir, nous rejoignons Portsmouth via Londres sous une pluie de bombes, nous sommes une centaine à rejoindre le *Courbet*, nous étions enfin dans la bataille et luttons pour la France.

Du premier jusqu'au dernier jour de cette sata-née guerre, j'ai souhaité être en mer. J'ai lutté à mon niveau comme tant d'autres français, de toutes mes forces pour la victoire finale, parfois dans des situations dramatiques, mort de peur et d'angoisse au milieu de l'Atlantique, mais fidèle au poste, envers et contre tous ; nos bateaux mal préparés, traqués par les sous-marins, roulant dans les tempêtes, trouvant si injuste de peut-être disparaître si jeune sans n'avoir rien connu de la vie, glacé jusqu'aux os dans le froid, dormant dans des vêtements trempés et raides de sel sur le pont pour de pas mourir comme un rat dans la cale, continuant à écrire à mes frères pour les encourager et apprenant plus tard qu'ils étaient déjà morts, parcourant l'Atlantique dans les convois en zone dangereuse durant 41 mois de navigation extrême avec l'espoir chevillé au corps et au cœur, sans jamais désespérer. J'ai eu de la chance de sortir vivant de cette guerre si cruelle, malade, atteint de tuberculose mais vivant, merci mon Dieu !

Tout passe, tout s'efface hors le souvenir des disparus à jamais gravés dans nos cœurs. Je ne regrette rien de ma jeunesse passée au service de mon pays, j'en suis fier même si le prix à payer a été lourd pour nous tous. Mes deux frères Jean-Louis et Marcel y sont restés, morts pour la France ; leur nom est gravé dans la pierre du monument des Français Libres.

Extrait du livre « Ceux du 18 juin 40 »

Jos Canté sera affecté Dans les FNFL comme matelot canonnier puis quartier maître sur de nombreux navires (*Léopard*, *Alysse*, *Ouragan*, *Codant Drogou*, *Cdt Détoyat* et *Tonkinois*).

François Tanguy : Regards personnels sur une période vécue de l'histoire de France

« Qui se rappelle la triste suite des événements de 1939, d'abord glorieuse, tout le monde confiant ? Qui se souvient du départ de Brest des transports de troupe à bord de paquebots de la ligne Alger-Marseille, transformés pour l'occasion en vrais transports de troupes ? Qui se souvient de ce départ émouvant, de ces bâtiments à destination de la Norvège ?

Quel magnifique défilé de troupes, ces chasseurs alpins, descendant la côte, au son de la musique de l'équipage de la flotte entre le 12 et le 15 juin 1940. Quel émouvant spectacle !

Nul n'aurait cru la suite des événements catastrophiques qui ont suivi. De tous les fronts, les nouvelles qui nous parvenaient étaient des plus pessimistes : l'évacuation de Dunkerque, le désarroi régnant sur le territoire français où les réfugiés nationaux et des pays voisins créaient un vrai désordre dans toutes les directions. Ils étaient pilonnés par l'aviation allemande et tourmentés par ces bombes sifflantes des Stukas. Brest brûlait, les malheurs s'entassaient. C'était le désespoir.

Soudain, le 18 juin 1940, (de retour de l'Île de Sein), une voix devenue célèbre s'élève d'un petit poste de radio auquel tout le monde prêtait l'oreille. Une lueur d'espoir est née de ce discours, rappelant aux jeunes de l'époque le devoir qu'ils avaient envers leurs ancêtres de 1914-1918. Une seule solution semblait commander aux personnes encore capables de se joindre à

ceux qui voulaient continuer la guerre du côté de leurs alliés.

Un petit groupe de représentants (parmi lesquels figuraient M. Le maire, M. le curé, le médecin et les patrons de bateaux) a été formé pour trouver le meilleur moyen de continuer la lutte. La majorité dégagée a estimé que le seul moyen possible de continuer la guerre était de rejoindre ceux qui menaient le combat. Il fallait donc les rejoindre en Angleterre et s'associer à ceux qui continuaient la lutte.

Moi-même, j'ai quitté l'Île de Sein à bord du *Maris Stella*, avec une vingtaine de camarades. Nous sommes partis en fin de journée, le 25 juin 1940. Le jour suivant, au soleil couchant, nous avons atteint un port anglais où nous avons été très bien reçus par les autorités locales et invités à rejoindre le port de Newlyn. Le lendemain encore, nous prenions la route de Londres. On nous attendait dans le grand hall d'Olympia avant d'être transférés au camp militaire d'Aldershot. Là, nous avons rejoint des légionnaires français qui revenaient de Norvège. Ces derniers nous ont appris à nous servir des armes.

Après quelques semaines de formation militaire, j'ai opté pour servir dans la Marine. Le 12 juillet, j'ai rejoint avec d'autres le cuirassier *Courbet* à Portsmouth, au mouillage dans le port. (Le *Courbet* avait été récemment équipé à Cherbourg d'un système de défense aérienne.) C'est ainsi que j'ai fêté mes 18 ans sous les bombarde-



ments de l'aviation allemande. Ce bâtiment servait de dépôt et à composer l'équipage nécessaire à l'armement de navires qui se trouvaient dans les ports anglais.

1^{re} division des chasseurs sous-marins. Fin décembre 1940, désigné pour servir à bord de chasseurs sous-marins en qualité de mécanicien chef de quart. *Chasseur 11 (Boulogne)*. Début janvier 1941 à Dartmouth. Service d'escorte de caboteurs transportant du carburant destiné aux avions de la RAF dans le sud de la Grande Bretagne. (Ce service a été assuré pendant plus d'un an.) Ensuite, protection des côtes britanniques, patrouille de lieux déterminés par les autorités compétentes (fin janvier 1942 jusqu'aux environs du 15 mars 1942).

Lors d'une mission de nuit ce mois de mars 1942, au cours d'un appel au poste de combat, je n'ai pu me lever. Constatant mon absence, l'officier de quart cherche à savoir ce qui se passe. Le chef mécanicien de bord observe que j'étais paralysé et le signale au commandant. Quatre ou cinq heures plus tard, une vedette ambulance est venue me prendre. J'ai donc été transféré du *Chasseur 11* et me suis retrouvé plus tard à l'hôpital civil de Ryde (Île de Wight) où j'ai reçu les soins

médicaux nécessaires. Le traitement médical a duré plusieurs mois dans divers hôpitaux de la région, suivi d'une convalescence notamment à Beaconsfield au Nord-Ouest de Londres. Fin octobre 1942, les soins terminés me permettaient de reprendre du service à terre. Début novembre 1942, j'ai été affecté aux services administratifs à la caserne *Surcouf* à Londres où j'y suis resté jusqu'à expiration de mon contrat. »

C'est à cette époque aussi qu'il rencontre sa future épouse. Démobilisé en 1946, son premier poste consulaire est à Londres. En 1952, il est muté avec sa famille en Belgique. En 1960, il se retrouve à Londres où il rejoint l'Ambassade de France et poursuit sa carrière diplomatique. En 1968, il est nommé à Cardiff comme vice-consul. La famille s'était faite de solides racines à Cardiff quand en compagnie de son épouse, il est muté à Dar El Salam en Tanzanie comme consul. En quittant la Tanzanie, les époux Tanguy se retrouvent en 1982 dans le sud du Tchad, à Moundou. Il complète sa carrière avec une mutation sur l'Île de Chypre à Nicosie en 1984. Il part à la retraite le 16 juillet 1987.

Extrait du livre « Ceux du 18 juin 40 »
de Jos Fouquet

Fait de guerre : 28 décembre 1944

Récit de Clet Chevert

Les premiers jours de décembre avaient été durs pour les escorteurs du groupe de Portsmouth. L'Allemand attaquait dans les Ardennes et ses derniers sous-marins hantaient la Manche, tentant dans un suprême effort, d'intercepter les immenses convois d'hommes et de matériel qui appareillaient d'Angleterre pour ravitailler le champ de bataille. Trois patrouilles consécutives avaient tenu l'*Escarmouche* au large pendant une vingtaine de jours, nettoyant inlassablement, par une mer démontée, les zones du Channel qui lui avaient été départies. En pleine nuit, par deux fois, à une semaine d'intervalle, nous avions attaqué des *Shorikel*, que l'*Asdic* et les radars avaient décelés et que les officiers de quart et les hommes de veille avaient vus et entendus distinctement. Rafales d'*Oerlikon*, grenadages répétés, attaque au hérisson, rien n'avait été épargné mais les sous-marins, blessés sans doute, n'avaient laissé paraître aucun indice matériel de leurs très probables avaries.

Les convois succédèrent aux patrouilles. On tenait toujours la mer sans un instant de répit. Le 28 décembre, à l'aube, nous arrivons devant Portsmouth après avoir toute la nuit servi de chien de garde à un troupeau docile de gros cargos. Deux transports de troupes britanniques, le *Minoway* et l'*Empire Javelin* nous attendaient. Non sans grogner un peu, nous reprenions donc aussitôt l'inévitable route du Havre, les trois navires bien sagement en ligne de file. Nous ignorions d'ailleurs que le *Javelin* avait à son bord quelque 1 500 Américains, pour la plupart officiers de l'Etat-major de la quinzième armée.

La matinée fût calme. Le convoi zigzaguait à 15 nœuds. La visibilité était bonne, la mer légèrement houleuse. A 14h30 exactement, nous entendons soudain derrière nous une très forte explosion. Une épaisse colonne de fumée s'élève alors

du *Javelin* qui s'enfonce lentement par l'arrière. Mine ou torpilles sans aucun doute. Le *Minoway* reçoit alors de l'*Escarmouche* l'ordre de continuer seul, aussi rapidement qu'il le peut. Il disparaît en quelques minutes, à forte allure. Pendant ce temps l'*Escarmouche* a décrit une large circonférence et s'est rapproché du navire en perdition. Sur la plage avant de celui-ci se sont massés tous les passagers, brassières capelées, immobiles et silencieux. Un échange de message par porte-voix nous apprend qu'un incendie fait rage à l'arrière du navire, que les portes étanches tiennent, que l'enfoncement est, pour le moment, à peu près stoppé. Le danger ne paraissant pas immédiat, nous évoluons autour du bâtiment sinistré à la recherche du sous-marin, auteur possible du torpillage. Au poste radio, les opérateurs appellent Portsmouth, demandant d'urgence l'envoi d'une flottille de secours. La situation s'aggrave soudain. Le *Javelin* nous fait connaître par sémaphore que son pont se fend par le milieu et qu'il a 1 500 Américains à bord. Il implore notre secours. N'est-ce pas folie que d'accepter tant d'hommes sur un bâtiment de notre catégorie ? « J'en prendrai 400 au maximum » avait dit le commandant quelques instants plus tôt. Et puis comment opérer le transfert ?

Sans doute valait-il nous falloir accoster et ce n'est pas une opération simple par cette mer qui force de plus en plus. La décision est vite prise. Nous jouerons le tout pour le tout. L'équipage aux postes de manœuvre, l'*Escarmouche* se présente au vent du *Javelin* qui dérive rapidement en travers à la lame. Les lance-amarres sont bientôt envoyées, les aussières passées. Lentement, nous venons nous coller contre le flanc du grand navire blessé. Des bossoirs fixes qui débordent son pont supérieur entrent brutalement



Comme quartier-maître manœuvre, Clet Chevert sera affecté sur le *Courbet*, l'*Amiens*, la VTB B 12, à la Caserne Bir Hakeim, l'*Amiens* et l'*Escarmouche*.

au contact de notre aileron de passerelle. Un canon de 20 millimètres est tordu comme un simple fil de fer, des caissons enfoncés, toute la passerelle ébranlée. Sur la plage arrière, des bossoirs semblables démolissent les grenadeurs tandis qu'un espar nous fait un trou sérieux dans la coque. Qu'importe ! Le transbordement va maintenu pouvoir s'effectuer sans difficultés d'ailleurs. Un violent roulis nous jette régulièrement contre la masse immobile du *Javelin*, pour nous en éloigner ensuite. Simultanément nous partons à l'ascension des lames pour retomber brutalement dans les creux, chaque descente faisant gémir les aussières qui se tendent avec brutalité et menacent à tout moment de rompre. Malgré tout, des filets à larges mailles sont rapidement tendus entre les deux bâtiments. Avec un calme, un sang-froid étonnant et dans l'ordre le plus absolu, les passagers du *Javelin* se mettent à ramper sur les toiles d'araignée ainsi posées et commencent d'affluer à bord. Trois quarts d'heure à peine vont suffire : magasins, postes, chambres, coursives, tout est maintenant bondé d'Américains, debout, écrasés les uns contre les autres, l'air un peu anxieux, mais tranquilles et disciplinés. Au carré sont étendus plusieurs blessés. Deux hommes manquent seulement à l'appel. Les officiers du *Javelin* décident de rester à bord de leur navire blessé, espérant contre tout espoir le maintenir à flot et rendre possible un remorquage.

Alors, avec la plus grande rapidité, les aussières sont larguées : l'*Escarmouche* met en avant toute et se détache à vive allure du transport condamné, tandis que bossoirs et palans de celui-ci balaient une dernière fois notre plage arrière où tout le monde s'est couché à plat ventre évitant de justesse

la catastrophe. Cependant, le groupe de secours envoyé de Plymouth arrive sur les lieux et avec lui deux grands chalands, à bord desquels nous devons faire passer nos passagers provisoires. A peine venons-nous d'accoster le premier, moins de 10 minutes après avoir quitté le *Javelin* qu'une seconde et formidable explosion retentit. L'arrière du *Javelin*, un moment soulevé, s'enfonce à nouveau très rapidement.

En 40 secondes, le navire disparaît, l'avant pointé jusqu'au bout du ciel comme un immense cierge brandi désespérément. Les Américains, flegmatiques, prennent des photographies. Tout de même, nous l'avons, je crois, échappé belle. Mais notre tâche n'est pas encore finie : il nous faut tenter de repêcher l'équipage du *Javelin* qui a dû évacuer le bâtiment aussitôt après la seconde explosion. La baleinière mise à l'eau s'en va, guidée par les lueurs dansantes des lampes électriques que portent les naufragés. La nuit tombe, en effet, rapidement. Le vent a beaucoup fraîchi et la mer devient mauvaise. A différentes reprises, nous essayons d'accoster le deuxième chaland mais sans succès et le commandant décide d'abandonner la partie.

Après avoir repris notre baleinière, mission heureusement terminée, nous mettons donc le cap sur Portsmouth avec nos centaines de passagers à bord. La mer est très houleuse, la frégate roule beaucoup. Les malheureux sont malades pour la plupart mais tentent de sourire lorsque nous passons dans les coursives où ils sont entassés. Vers 23 heures, nous arrivons devant Portsmouth. C'est pour faire aussitôt demi-tour, aucun retard ne devant être toléré dans l'acheminement vers le front de la quinzième armée. Nous mouillons enfin au Havre, à six heures le lendemain matin et le débarquement commence immédiatement. Il faudra cette fois plus de deux heures pour évacuer tout le monde. Ils partent, nos commensaux d'un jour, en nous disant merci et bonne chance, tout heureux d'être enfin délivrés du cauchemar que représente pour eux la plus courte des traversées. Et l'*Escarmouche* appareille aussitôt pour reprendre et mener à bien inlassablement sa tâche obscure et souvent monotone d'escorteur de la Manche.

Témoignage de Jos Guilcher, l'un des 177 du Commando Kieffer

Il était l'un des 177, Jos Guilcher, badge 102, né le 9 mars 1923 à l'Ile de Sein. A la déclaration de la guerre, il travaille dans la boulangerie familiale avec ses parents, Jean-François Guilcher et Marie-Noëlle Fouquet. Il a 17 ans lors de l'appel du général de Gaulle qui n'est entendu à l'Ile de Sein que le 22 juin. Le 24 juin 1940, il embarque à bord de la *Velleda* et fait route sur Penzance. « On nous a dirigés vers l'hôpital où on a été bien reçus, on nous a donné à boire du thé et à manger, pain, beurre et confiture ». Le lendemain, direction Londres par le train et regroupement avec ceux qui avaient débarqué à Plymouth. Il retrouve Jos Canté, Yvon Kerloc'h et les autres Sénans. Et c'est la rencontre avec de Gaulle : « Il nous a serré la main ». Peu après, les moins de 18 ans sont séparés des plus âgés et envoyés dans un camp scout au Pays de Galles. « On nous a appris à marcher au pas mais au bout d'un moment on leur a dit qu'on n'était pas venu pour faire du scoutisme mais pour faire la guerre. » Quelques jours plus tard, nous étions à bord du cuirassé *Courbet*, au mouillage devant Portsmouth. Il y avait des bombardements tous les soirs. En avril 1941, je suis sur l'*Anadir* à bord duquel je ferai plusieurs voyages jusqu'à Freetown, en Sierra Leone.

« En 1943, j'ai 20 ans dans un camp près de Portsmouth. C'est là que j'apprends la création d'une troupe par le commandant Kieffer. On nous a d'abord envoyés à Eastbourne, sur la côte sud, le temps de nous habiller, puis Achmacarry en Ecosse... et c'est là qu'on a commencé à en baver ! » Les candidats commandos sont mis à rude épreuve. Ils sont formés à l'endurance et au combat. Marches de nuit avec face de 40 kg sur le dos, camouflage, maniement des armes, lacement de grenades, tirs de mortier. Au bout d'un mois, ceux qui avaient résisté à ce régime impitoyable sont intégrés au commando Kieffer. « Au printemps 1944, il est

question d'un départ pour l'Italie, mais début mai, on nous dit de nous préparer pour un autre front, celui de Normandie. Nous partons pour Inverness en Ecosse pour un exercice de débarquement avec des chars ». Le 5 juin, les troupes sont réunies et Lord Lovat leur dit « demain matin, on les aura » lance-t-il en français. « Les barges nous attendaient dans un petit port, on s'est mis en route un peu avant la nuit. Le débarquement a commencé à 7 heures du matin. On a débarqué le lieutenant Hulot en tête, on avait de l'eau jusqu'à la ceinture. On a fait 100 mètres en courant à découvert. Les balles nous sifflaient aux oreilles. Nous avons pris la direction de Ouistreham où on devait attaquer le casino. On a été attaqués au mortier, il y a eu un tué et sept blessés. J'ai senti du feu dans mon dos et mon pied droit ne bougeait plus, j'avais pris un éclat d'obus. Le lendemain, nous avons été ramenés sur la plage et embarqués sur une barge et retour en Angleterre. »

Soigné durant deux mois à l'hôpital de Stoke-on-Tres, on lui enlève deux éclats d'obus. Après une courte convalescence, en septembre 1944, il rejoint son bataillon. En octobre, il est en Belgique, près d'Ostende, aux troupes des Allemands qui se replient. Le 1^{er} novembre, la troupe arrive de nuit à Flessingue, en Hollande. « Dans la barge, avant de débarquer, il y a un copain qui m'a dit « aujourd'hui, ma mère va aller fleurir la tombe de mon père », deux heures plus tard, c'est lui qui était mort. Après, on est partis en Allemagne garder des prisonniers ». Entre temps, en février, Jos Guilcher a le droit à une permission, des Pays-Bas à l'Ile de Sein qu'il retrouve avec joie après cinq années, il reviendra définitivement en juillet 1945 où il reprend son métier de boulanger. La légion d'honneur lui a été décernée le 26 juillet 2000 à Lorient.

Le départ de l'Ile de Sein récit d'Alexis Le Gall

Je vais pour commencer rappeler la situation telle qu'on la ressent en cette mi-juin 1940.

En mai, l'armée allemande avait lancé son attaque en contournant notre ligne Maginot à partir des Ardennes et de la Belgique et avait très vite surclassé puis défait l'armée française. Jusque-là, nous n'envisagions ni notre défaite ni l'arrivée des Allemands en Bretagne. Brusquement, nous apprenons successivement la fuite du gouvernement (à Tours puis Bordeaux), la chute de Paris, l'écrasement des armées franco-anglaises et enfin le 16 juin, la démission de Reynaud et son remplacement par le maréchal Pétain. Le choc, c'est le lendemain, le 17 juin, quand, vers midi Pétain annonce dans un message radio que les Français ne sont plus en état de continuer la lutte et qu'il vient de faire demander aux Allemands à quelles conditions ils accepteraient de cesser le combat. La suite, je l'ai racontée dans mon livre « Les clochers de la Gloire » (ed. Charles Hérissey).

Mon frère, Jacques, décide de tenter de rejoindre les Anglais pour s'engager à leur côté. Il ne trouve rien le 18 juin à Audierne ni à Douarnenez. Et, le soir de ce même 18 juin, nous entendons à la radio (BBC) un général français annoncer qu'il continue la lutte auprès des Anglais et invite les Français qui le peuvent à le rejoindre. Cette annonce nous reconforte dans notre idée de départ. Le 19 juin, au matin, Jacques, sorti sans nouvelles apprend que le « Courrier de l'île » (C'est ainsi que nous appelons le bateau qui assure à longueur d'année la liaison entre Audierne et Sein) va partir en emmenant un lot de militaires fuyant vers la Grande Bretagne.

Jacques s'assure auprès de Jean-Marie Menou que nous pourrions les accompagner puis va alerter nos copains de ce départ prévu en tout début d'après-midi. Rendez-vous au quai avant 14



Né le 20 octobre 1922 à Audierne, Alexis Le Gall s'engage le 1^{er} juillet dans les Forces Françaises Libres, après une année passée dans les camps d'entraînement (Delville Camp Cowes, Camberley, Old Dean Camp), il intègre au Cameroun le Bataillon de Marche n°5 (BM5) avec lequel il remonte jusqu'en Syrie en passant par le Tchad, le Congo Belge, le Soudan, l'Egypte et la Palestine. Il combat à El Alamein (juillet-novembre 1942) puis en Tunisie (janvier-mai 1943). Affecté à la 2^e brigade de la 1^{re} DFL, il participe aux campagnes d'Italie (avril-juillet 1944), puis au débarquement de Provence, à la campagne de France (août-novembre 1944) et à la campagne d'Alsace où il sera blessé le 23 janvier 1944 à Illwald.

heures. D'autres jeunes des alentours animés des mêmes intentions se trouvent là et se mêlent à nous. Au total, nous sommes 23, moitié Audierne moitié ses environs (Esquibien, Confort...).

Nous aurons un problème à l'embarquement avec les gendarmes mais avec l'appui des militaires qui ont « réquisitionné » l'Ar Zenith, nous pouvons monter à bord et en sortant du port, nous prenons quelques traînardes qui nous rejoignent en canot. Globalement, nous sommes 70-75 (dont en gros 22 civils, 50 militaires soldats ou marins). Le bateau part vers 14 h-14 h 30 et atteindra Sein 2 heures plus tard, soit vers 16 h-16 h 30. Sur le quai, il y a foule à attendre. Manquant de journaux et de radio, les gens viennent aux nouvelles. Jean-Marie Menou nous dit qu'il continue sur Ouessant, départ prévu vers 21 heures. Parmi les Sénans qui sont là, il y a quelques militaires qu'un bateau venant de Douarnenez, et continuant vers le sud, y a laissés.

Les gens s'inquiètent de la situation, approuvent en général les militaires qui veulent rejoindre la Grande-Bretagne et désapprouvent en général les jeunes qui veulent les accompagner, contrairement au recteur, l'abbé Guillerme et Félix Guilcher qui sont de notre avis. Nous retrouvons Félix (en soutane) et sommes, Jacques, moi et deux autres accueillis par ses parents où nous dînerons. Eux ne nous approuvent pas et ne veulent pas que Félix nous suive. Ceci est l'opinion de la majorité des gens : pourquoi aller en Grande-Bretagne si vraiment tout est fichu et que même Pétain l'a admis et dit ? Que se passe-t-il pendant ce temps sur l'île ? D'abord, un avion allemand l'a survolée puis a attaqué un cargo dans le Raz. (Aucun autre signe de guerre). D'un autre côté, le maire a appelé la gendarmerie d'Audierne pour demander ce qu'il devait faire. La réponse a été : « Favoriser le départ des militaires et empêcher celui des civils », ce qu'il transmet à Jean-Marie Menou. Avisé, le lieutenant Dupont (qui nous comprend et nous soutient dès le début) persiste dans l'accord qu'il nous a donné. Il téléphone au gendarme qui

dit : « ce sont les ordres du préfet ». On le met en rapport avec le préfet qui lui dit : « Pas de civils à bord car en cas de capture par les Allemands, ils peuvent être considérés comme francs-tireurs et fusillés ». Donc, c'est pour les protéger qu'il interdit leur départ. Finalement, le préfet dit au maire : « Favorisez le départ de l'Ar Zenith avec des militaires mais s'il y a des civils à bord, empêchez ce départ ». Dupont doit céder.

Le bateau n'est plus à quai en raison de la marée et quand nous nous présentons au canot qui assure le transbordement, on nous rejette, on nous refuse. A ce moment-là, Jacques nous dit : « Il ne nous reste plus qu'à chercher un autre bateau qui accepte de nous transporter à Ouessant ». On commence par aller demander l'aide de Pierre Salaün, l'abbé Guillerme cherchant de son côté. Comme je l'ai raconté dans « Les Clochards de la Gloire », Salaün, après s'être assuré téléphoniquement auprès de ma mère qu'elle appuyait notre départ, propose à Jean-Marie Porsmoguer de nous emmener avec la *Velleda*, ce qu'il accepte finalement. Très vite, on rallie les camarades et seuls 2 d'entre eux se refusent (ils furent des résistants exceptionnels). Par contre, un jeune parisien, Yvon Lapotère, placé à l'île par sa famille, rejoignit notre groupe et c'est à 22 que nous prîmes place sur la *Velleda* qui nous mena à Ouessant avant de revenir à l'île.

Que se passe-t-il sur l'île après notre départ ? Là, je ne peux témoigner mais à mon avis il faut se référer au récit qu'en a fait Jos Fouquet (et pas Pichavant qui souvent élucubre). Après notre départ, ça discute sur le bien-fondé de notre décision, sur ce général qui a lancé un appel de Londres etc. Un gardien de phare confirme avoir entendu le général qui doit reparler à la BBC. Finalement, madame Menou (Titi Marie) qui a un poste TSF le met sur le bord de sa fenêtre, ce doit être entre le 21 et le 22. Devant la maison, beaucoup de gens sont réunis et à l'heure annoncée par le gardien de phare, ils entendent la voix du général de Gaulle qui relance un appel. En l'écoutant, ça discute ferme, faut-il donner suite

ou non ? Depuis l'Ar Zenith et la *Velleda*, personne n'est parti. C'est alors qu'arrive un message d'Audierne, c'est un ordre des Allemands : « les pêcheurs sénans sont convoqués à l'inscription maritime (?) pour ??? Je pense qu'en réalité les Allemands veulent établir un état des bateaux et des équipages permettant le contrôle des sorties pour la pêche (qui deviendra bientôt effectif). Mais à l'île, on appréhende cette convocation et ses suites. Ce serait à la fois la réalité de l'appel de De Gaulle confirmée par la radio de Titi Marie et l'appréhension de cette convocation « d'ordre des Allemands » à Audierne qui aurait entraîné le départ aux alentours du 25 juin de plusieurs bateaux et de plus de 100 personnes de l'île vers la Grande-Bretagne.

La deuxième chose à laquelle j'ai assisté, c'est la rencontre des Iliens et de de Gaulle à l'Olympia à Londres. Venant d'Anerley School, où l'on nous a enfermés depuis notre arrivée en Grande-Bretagne, nous y sommes depuis deux jours. C'est le 6 juillet 1940, c'est plus que rustique. Un grand bâtiment d'exposition en béton, 3 étages avec un grand vide au milieu. Pas de meubles hormis quelques rares tables et bancs. De temps en temps, des gens entrent mais personne ne sort, c'est interdit. C'est là, à l'Olympia Hall que l'on rassemble les quelques (rares) français qui optent pour de Gaulle. Il y a des gars avec un cahier qui y enregistrent les identités (nom, prénoms, date de naissance, lieu de provenance). A la fin de la ligne, on signe. Ça tient de l'engagement provisoire. L'officiel, on le signera deux mois plus tard (avec éventuellement notre nouveau nom d'emprunt). Donc, nous sommes là le matin du 6 juillet quand arrive un groupe d'une centaine de personnes à la tête duquel se trouve Félix Guilcher (sans soutane). Beaucoup ont le béret marin, ça parle en breton. Ce sont eux. On se précipite sur Félix qui nous raconte que plusieurs bateaux se sont évadés de l'île et qu'il (Félix) dirige les hommes comme il peut, etc. Peu après arrive le général de Gaulle en uniforme, guêtres, képi. Il est très grand. Tout le monde descend au rez-de-chaussée et l'entoure.

Il nous dit : « Eh, venez me serrer la main et présentez-vous. Vous me donnerez vos noms et prénoms et votre lieu d'origine ». Et ça commence, il faut reconnaître qu'entendre plus de 100 fois de rang : « untel, Ile de Sein »... ça fait un effet boeuf d'autant plus qu'à l'époque il y avait peu de gens en France à avoir entendu parler de l'Ile de Sein. Et l'effet fut d'autant plus fort que c'est par eux qu'il a commencé. Ils étaient tous groupés et les autres plus ou moins éparpillés. Si bien que quand il a entendu de rang, 30 ou 40 « Ile de Sein », il a lancé à la cantonade : « Mais l'Ile de Sein, c'est quoi ? C'est la moitié de la France ? » C'était une formule et non un calcul. Il m'est difficile de l'affirmer mais le souvenir que j'en ai gardé, c'est la formule générale et habituelle : « Vous êtes la moitié ! » pour dire vous êtes beaucoup ! De Gaulle n'a pas fait de mathématiques à l'époque et ce d'autant plus que quand il l'a dit, il n'avait serré qu'une petite partie des mains de l'assistance et même qu'une partie des mains des Sénans. Il s'étonnait simplement tout haut du grand nombre de personnes arrivant d'une petite île, à l'époque inconnue. Et il est tout à fait normal qu'il s'en étonnât.

Quoiqu'il en soit, cela s'est passé ainsi : ils étaient une centaine et au total, nous étions, ce jour-là à l'Olympia Hall environ un millier (pratiquement tous des civils). Peu après, de Gaulle se plante au milieu de nous et nous détaille sa position (il s'y révéla comme un extraordinaire visionnaire mais ce n'est pas l'objet de ce récit). Voici ce que j'ai vu et ce que je sais du départ des Sénans. Par la suite, ils ont eu une conduite exemplaire, comme Félix Guilcher (voir encadré).

Par contre, je persiste à penser que le Général n'a jamais dit « *c'est le quart de la France !* » mais il a lancé à la cantonade : « *mais l'Ile de Sein, c'est quoi ? C'est la moitié de la France !* », ce qui est une expression habituelle et non un calcul mathématique (qui se serait d'ailleurs révélé faux car à l'époque, la centaine d'Iliens qui se trouvait là représentait environ le dixième de l'assistan-

ce). Mais laissons courir la légende...

Voici ce que je peux dire sur ce fameux départ de juin 40. Mais je souhaite y ajouter quelque chose que l'on oublie souvent de dire : en juin-juillet 1940, il y eut en Grande-Bretagne un assez fort contingent de Français, soit environ 25 à 30 000 militaires (probablement un peu plus), certains étaient des rescapés de Dunkerque, d'autres représentaient la quasi-totalité des corps expéditionnaires de Norvège (Légion Etrangère et Chasseurs Alpains) plus tous les évadés de France, notamment de Brest, de Cherbourg et de toute la côte de la Manche. Sur l'ensemble, seuls 1 000 à 1 200 soldats et 200 à 300 marins ont rallié de Gaulle (soit moins de 5% des militaires). La quasi-totalité (soit 95%) ont opté pour le rapatriement en France ou AFN. Pourquoi ? Contrai-

Félix Guilcher : un grand monsieur !

Félix Guilcher, s'est comporté comme un grand monsieur. Il aurait pu se contenter comme beaucoup d'autres de faire son boulot où on l'avait affecté. Sauf erreur, il était second-maître secrétaire et trouvant qu'il ne prenait pas assez de risques pendant que d'autres se battaient, il s'est porté volontaire pour le BCRA, a accepté de partir en mission presque suicidaire : remplacer un agent arrêté par les Allemands à la tête d'un réseau démantelé et il dirigea ce réseau jusqu'à la Libération en remplissant sa mission et limitant les pertes.

J'ai rencontré plusieurs de ceux qu'il a commandés durant cette époque. Tous l'adoraient et le vénéraient. A la fin de la guerre, il était l'officier le plus gradé et le plus décoré de l'île (Légion d'Honneur, DSO...), c'est formidable ! Et n'oublions pas que c'est aussi grâce à lui que Sein est Compagnon, à la suite de son intervention auprès du général de Gaulle. Voici ce qu'il m'en a dit : rencontrant de Gaulle à son état-major, rue Saint-Dominique, il lui rappela leur rencontre du 6 juillet 1940 à l'Olympia Hall et son étonnement du grand nombre de Sénans présents alors que la population dépassait à peine 1 000 à 1 500 personnes. Et Félix lui aurait dit : « Vous ne pensez pas mon général qu'il faudrait les en récompenser ? » et le général aurait répondu : « Effectivement, c'est une idée. » Et il l'aurait ajoutée à la liste des villes Compagnons.



Félix Guilcher alias Romain envoyé par le BCRA a dirigé le réseau Ecarlate d'octobre 1943 à la libération, un réseau opératoire desservant la totalité des réseaux de renseignement dans les secteurs Est (Dijon-Lyon) et Centre ouest (Tours-Limoges-Poitiers-Chateauroux). A son actif : plusieurs dizaines de parachutages d'hommes et de matériels, plus d'une vingtaine d'atterrissages dont 11 double et 1 triple (Lysander et bombardier).

rement à de Gaulle, les Français ne croyaient pas à une possible victoire des Alliés et estimaient plus rationnel (comme Pétain) de limiter les dégâts en traitant avec les Allemands.

Mais, ceci nous éloigne du ralliement des Sénans. Ce qui compte, c'est que ceux qui ont rallié (en 40 ou plus tard) ont fait leur devoir et combattu au même titre que les autres et que proportionnellement à leur population, les Sénans ont occupé, et de loin, la première place en France.

Rendons-leur cette justice !

Douarnenez, le 15 février 2019

« Les Clochards de la Gloire »

Alexis Le Gall

Aux Editions Charles Hérissé

Le ralliement des marins pêcheurs sénans à la France Libre Témoignage de François Hervis

Forte de près de 1 200 âmes, la population sénane très soudée, profondément croyante, a vécu jusqu'à présent loin des bruits de la guerre. Ancrée sur son rocher, elle a vu, comme ailleurs, partir avant le début des hostilités les hommes mobilisables. Une petite garnison mixte (Marine-Armée de terre) est venue s'installer sur l'île en septembre 1939. Conformément à la tradition, les pouvoirs temporel et spirituel s'entendent bien. Le maire, Louis Guilcher, ancien combattant, décoré de la Médaille Militaire, a la confiance de ses administrés depuis une dizaine d'années. Le recteur, Louis Guillerm, est chargé d'âmes depuis 1937. C'est un patriote ardent. Tous deux sont du même âge (nés en 1888), ce trait d'union les rapproche un peu plus.

L'île est desservie depuis le port d'Audierne, deux fois par semaine, par l'*Ar Zenith*, robuste bateau de construction récente conçu pour le transport des passagers et de la marchandise. Il est commandé par le patron-armateur Jean-Marie Menou qui assume également la responsabilité de l'acheminement du courrier entre les deux bureaux de poste. Communément, les Iliens appellent ce bateau le « Courrier ». Son équipage se compose de trois Sénans qui sont d'ailleurs les neveux du patron. Comment les nouvelles par-

viennent-elles en ce lieu éloigné ? Il y a bien sûr la presse régionale l'Ouest Eclair et la Dépêche de Brest et de l'Ouest qui se partagent les faveurs des lecteurs. Ensuite les postes téléphoniques installés essentiellement chez les commerçants et par lesquels il est courant d'apprendre que telle chose s'est passée à tel endroit sur le « Continent ». Enfin, il y a les postes de T.S.F, peu nombreux il est vrai, mais qui fonctionnent sans difficulté grâce à la possibilité de faire recharger les accus périodiquement à la centrale électrique du phare de Sein. Il y en a un notamment chez Henri Thomas, le maître de phare, trois autres au bourg, chez Madame Menou-Gonidec, propriétaire de l'Hôtel de l'Océan, chez Laurent Vichon, commerçant et chez Jean Rohou, débitant. Il est courant d'ailleurs, depuis le début de la guerre, que les voisins ou amis viennent y écouter les informations.

Le mardi 18 juin, l'*Ar Zenith* quitte Sein en milieu de journée pour effectuer sa liaison bi-hebdomadaire avec Audierne. Malgré une sourde inquiétude, la population est confiante et rien ne laisse présager en ce jour les événements dont l'île va être témoin.

Le mercredi 19 juin, en début d'après-midi, le « Courrier » est aperçu dans le Raz de Sein, c'est

François Hervis, né à l'île de Sein en mai 1925 est empêché de partir en Angleterre en juin 1940, en raison de son jeune âge, il rejoindra par la suite une compagnie FFI de Douarnenez. Dans l'infanterie, il effectuera deux séjours en Indochine de 1948 à 1951 et de 1953 à 1955, avant l'Algérie, de 1958 à 1962, au sein du 117^e régiment, il sera blessé au combat au Tonkin. Le Lieutenant-Colonel François Hervis est décédé en juillet 2016, il était Commandeur de la Légion d'Honneur.

l'heure normale de son retour, celle de la marée. Sur la cale, nombreux sont les marins à suivre son accostage et surtout à observer ses passagers. Il transporte en effet un fort contingent de militaires, notamment des Chasseurs Alpains et plusieurs civils. Au total, il y a plus de cent personnes qui débarquent et s'égaillent dans les ruelles de l'île. Durant leur courte escale, elles trouveront auprès de la population la traditionnelle hospitalité des gens de mer. Des « Alpains » à Sein, c'est un peu le monde à l'envers et les commentaires vont bon train sur les quais. Les civils, en majorité des jeunes du Cap Sizun, sont quant à eux désireux de gagner l'Angleterre. Rapidement, on apprend que l'*Ar Zenith* doit reprendre la mer dans la soirée pour l'Île d'Ouessant pour y acheminer les militaires. Son bateau à quai, le patron est allé comme de coutume déposer les sacs de courrier au bureau postal. Dans l'esprit de Jean-Marie Menou, sa mission est simple : continuer jusqu'à Ouessant puis rentrer à Sein. Il a précisé à l'officier commandant le détachement qu'il transportera uniquement les militaires, l'heure à laquelle tous devront avoir regagné le bord et qu'il lèvera l'ancre vers vingt heures.

L'arrivée de tout ce monde a créé une certaine effervescence sur l'île. L'*Ar Zenith* n'embarquant pas les civils et ces derniers souhaitant plus que jamais partir, le maire demande à Jean-Marie Porsmoguer, patron de la *Velleda*, le ravitailleur des phares en mer, d'assurer le transport de ces personnes jusqu'à Ouessant. « Entendu » répond ce dernier, « je partirai en même temps que le Courrier ; l'embarquement se fera à la cale du phare du Men-Brial, à l'entrée de l'avant-port ». Il prévient en conséquence Jean-Marie Menou, ce dernier lui dit que cela l'arrange car il est moins familier que lui des parages d'Ouessant. A vingt heures, les deux bateaux lèvent l'ancre. L'*Ar Zenith* transporte 75 militaires, la *Velleda*, 32 civils. Le retour des deux bateaux à Sein est prévu pour le lendemain jeudi en fin de matinée. Le jeudi 20 juin, le retour de la *Velleda* est signalé. Contrairement aux prévisions, l'*Ar Zenith* ne suit pas, aussi est-ce avec une grande impatience

que l'on attend l'arrivée de la vedette. Tout de suite, la nouvelle tombe : le « Courrier » est parti pour l'Angleterre, il ne reviendra pas.

A peine débarqué, Jean-Marie Porsmoguer se met en quête du maire. Il est au presbytère lui dit-on. Il s'y rend et c'est là qu'il fait part à ses interlocuteurs du voyage et des impressions qu'il en retire. Ouessant, selon ce qu'il a vu, est le lieu de rendez-vous de tout ce qui flotte dans les parages et surtout le point de ralliement de tous ceux, militaires ou civils, qui désirent gagner l'Angleterre. Lui, après avoir débarqué ses passagers, a été prié par la Direction des Phares et Balises de Brest dont il relève de regagner Sein. Que s'est-il passé pour l'*Ar Zenith* ? Le patron Menou qui considère sa mission terminée et qui pense pouvoir regagner Sein, s'entend signifier par l'Autorité Militaire sur l'île, d'avoir à prendre toutes dispositions, en particulier le ravitaillement en



L'équipage de l'Ar Zénith : JM Menou, M. Gueguen, J. Guilcher et G. Gueguen. (coll. particulière).

carburant, pour faire route sur Plymouth avec d'autres bateaux.

Jean-Marie Menou a plus de cinquante ans. Ancien fusilier marin, il s'est battu à Dixmude au cours du premier conflit mondial. C'est un homme de devoir, intègre, qui sait assumer ses responsabilités et il mettra un point d'honneur à le faire jusqu'au bout. Il continuera avec son équipage et ne rentrera à Sein qu'après la guerre pour apprendre malheureusement la mort de son fils unique tombé lors de la libération d'Audierne au mois d'août 1944. Nous sommes le vendredi 21 et personne à Sein n'a entendu par-

ler d'un appel lancé à la radio de Londres. Dans la soirée de ce même jour, le Maître de phare fait transmettre au bourg la nouvelle qu'un général français a parlé à la radio et qu'il parlera encore demain. On n'en sait pas plus pour le moment. Le samedi 22, comme à l'accoutumée depuis plusieurs jours, nous sommes assez nombreux à nous retrouver sur le quai sud face à l'Hôtel de l'Océan pour l'émission radio de 11 heures. Pour une meilleure émission, le poste de T.S.F est posé près de la fenêtre. C'est là que nous entendons pour la première fois une retransmission de l'Appel du Général De Gaulle. Il y a peu de réactions dans l'immédiat parmi les présents. En rentrant chez moi, étant voisin de la Cure, je m'arrête au presbytère et rapporte au recteur ce que je viens d'entendre. En fin d'après-midi, des groupes, de jeunes notamment, se sont formés sur les quais et discutent entre eux. Ils ont appris que des départs, isolés ou en nombre, ont eu lieu de plusieurs ports de la côte finistérienne. Les nouvelles ont toutes un point commun : « rallier l'Angleterre ». Ce qu'ils ont entendu maintenant à la radio confirme ce point. Nous avons des bateaux dit l'un d'entre eux, il faut s'en servir. Plusieurs manifestent le désir de partir. Seulement un départ de cette nature ne s'improvise pas. Les classes « 40 » et suivantes ne sont pas des classes « creuses », bien au contraire. Dans chacune



Le Rouanez Ar Mor (Coll Ar Vag).

d'elles les garçons avoisinent la vingtaine. Un homme se soucie également de cette jeunesse, c'est Louis Guillerm, le recteur. Des jeunes sont allés le voir et il connaît leur état d'esprit. Il va les encourager mais en même temps leur conseiller la patience en leur promettant d'agir de son côté. La journée du dimanche apporte la nouvelle de la signature de l'Armistice. Le recteur craint une prochaine arrivée des allemands ; c'est aussi l'avis du maire.

Le lundi 24, une nouvelle retransmission de l'Appel est entendue sur le poste radio de Laurent Vichon ; parmi les personnes présentes, il y a le Maire. Il est un peu plus de onze heures lorsque Louis Guilcher est appelé au téléphone par la Préfecture de Quimper via la Brigade de Gendarmerie d'Audierne. Il lui est prescrit de diriger sur Quimper tous les militaires présents sur l'île et de prévoir le recensement des jeunes gens et des hommes valides. Au reçu de cet avis, le maire se rend au presbytère auprès du recteur. Bien que la conversation entre les deux hommes n'ait pas eu de témoin, c'est à son issue et après que Louis Guilcher l'ait informé du coup de fil qu'il vient de recevoir, que le recteur prend l'initiative d'une réunion au presbytère à quatorze heures. C'est le deuxième point de la communication qui incite le recteur à brusquer les choses. Il connaît les sentiments des jeunes et ceux d'autres marins qui sont venus lui demander conseil depuis que l'Appel a été entendu. A l'heure prévue se retrouvent dans la salle à manger de la Cure autour du recteur : le maire, le patron de la *Velleda*, des patrons pêcheurs ainsi que deux ou trois autres personnes étrangères à l'île mais désireuses de partir.

Louis Guillerm a pris la responsabilité de ce départ, il en sera l'âme. Il a été dit et écrit que le départ des Sénans s'était fait dans la confusion et la précipitation ; cela est totalement inexact. Jean-Marie Porsmoguer, patron de la *Velleda*, va tout de suite répondre présent ainsi que Prosper Cuillandre, patron du *Rouanez ar Mor*. Ce dernier bateau est le plus grand et l'un des plus

rapides de la flottille de Sein. Il est en état de prendre la mer sans avoir besoin d'être réarmé. Embarqueront en priorité les jeunes, les militaires qui souhaitent partir puis s'il reste de la place, les volontaires étrangers à l'île. Le départ aura lieu à 22 heures à la cale neuve. La nouvelle fait le tour de l'île comme une trainée de poudre : beaucoup de jeunes l'attendaient avec une impatience non dissimulée. On prévoit de suite que les deux bateaux seront chargés. Il a été entendu entre les deux patrons que les militaires embarqueraient sur la *Velleda* ainsi que les civils de passage. Vers 21 heures, les deux embarcations viennent se mettre à quai. Par petits groupes, les familles arrivent accompagnant celui qui s'en va. En majorité les partants sont des jeunes, mais il y a aussi des mariés. Bientôt toute l'île est sur la cale.

Malgré une émotion bien compréhensible, il y a parmi ces marins qui s'en vont, surtout chez les jeunes, une ambiance qui est faite de fierté de pouvoir être utile au Pays. Il est 22 heures. Face aux deux bateaux, le recteur récite une prière puis d'un geste ample les bénit. Le maire est près de lui. Point de grandes phrases, point de chants. Lentement les deux embarcations s'éloignent du quai et gagnent l'avant-port, puis cap au Nord-Ouest, disparaissent dans la nuit qui tombe doucement. Le *Rouanez ar Mor* emporte 35 îliens et doit refuser du monde. Près d'une vingtaine de Sénans trouvent place sur la *Velleda*. Après le départ, le recteur, le maire et des patrons pêcheurs se retrouvent à la cure. De suite, l'obligation de réarmer des bateaux se dégage car de nombreux marins qui auraient voulu partir n'ont pu le faire. « Il va de soi, dit Louis Guilcher, que personne n'oblige à partir qui que ce soit », mais ce ne sont pas les volontaires qui font défaut.

La journée du 25 voit le réarmement des bateaux et est aussi animée que celle de la veille. Le *Rouanez ar Peoc'h*, patron François Fouquet, le *Maris Stella*, patron Martin Guilcher, le *Pax Vobis*, patron Joseph Guilcher, sont remis en état de prendre la mer comme cela a été prévu. Par

suite d'une panne de moteur, irréparable dans l'immédiat, ce dernier bateau est remplacé par le *Corbeau des Mers*, patron Pierre Cuillandre.



Le mercredi 26 en fin de matinée, tous sont parés et le départ est fixé à 22 heures, cale neuve. Si l'on pouvait manifester une crainte quant au nombre de volontaires, elle va être vite dissipée. Comme l'avant-

veille, dès 21 heures, toute la population afflue sur le terre-plein bordant la cale; ce soir, les partants sont plus âgés mais il y a encore des jeunes. Le *Rouanez ar Peoc'h* et le *Maris Stella* sont venus à quai. Le *Corbeau des Mers* a choisi de partir d'un endroit plus discret, de la cale dite du phare, il sera moins chargé que les deux autres embarcations. De même qu'au précédent départ le maire est aux côtés du recteur. Les adieux dans les familles restent empreints d'une grande dignité et après un dernier « Kenavo » à ceux qui restent, c'est l'embarquement. Les marins se répartissent à bord des deux bateaux selon leurs affinités. Leur nombre dépasse la cinquantaine. Petit à petit le silence se fait. Le recteur a revêtu son surplis et mis son étole. Tous se mettent à genoux sur les ponts rugueux et commencent avec le recteur la récitation du Confitéor. Oh ! Tous ne sont pas des assidus de la Grand-Messe du dimanche, mais en ces instants, tous se souviennent de cette prière qu'ils ont apprise sur les bancs du catéchisme de leur église paroissiale. A la fin, la voix de Louis Guillerm s'élève et l'accompagnant du geste, donne l'absolution générale. Tous les marins se signent.

Il y a un moment de grande émotion entrecoupé seulement par des sanglots étouffés. Puis une voix : « paré devant » et celle du patron : « largue ». Le dernier lien vient d'être coupé. Un dernier regard des épouses, des mères, des fiancées, des proches,

vers ces marins qui partent et dont beaucoup ne reverront plus leur île. Aucun chant n'accompagne le départ, « Kenavo - Kenavo », rien d'autre. Moteurs au ralenti, le *Rouanez ar Peoc'h* et le *Maris Stella* gagnent la sortie du port, puis, accompagnés par le balai du phare de Sein, se fondent dans la brume du soir. Ils sont rejoints dans le chenal par le *Corbeau des Mers*. « Et maintenant monsieur le recteur ? », demande en breton une vieille îlienne, « nous ferons de notre mieux » répond (en breton) Louis Guillerm en embrassant du regard toutes ces familles dont les soutiens viennent de partir volontairement pour répondre à un Appel venu de l'autre côté de la Manche et qui confie à leur île leurs 171 enfants qui ne reverront pas leur père avant la fin des hostilités et pour certains jamais. D'autres Sénans répondront aussi présent selon l'endroit où ils se trouvent en ce mois de juin : d'Angleterre, de Brest, et d'autres lieux. Ils seront 128 à répondre à l'Appel en ces mois de juin et juillet 1940. Cinq autres marins-pêcheurs gagneront l'Angleterre le 3 octobre 1943 dans des conditions périlleuses. 133 au total. Quinze d'entre eux ne reverront plus leur île. Tombés au « Champ d'Honneur » pour une cause qu'ils estimaient juste, celle de la Liberté, ils avaient tout abandonné pour la défendre. A leurs noms gravés dans le granit breton du Mémorial du Souvenir érigé sur l'île de Sein, sont venus s'ajouter ceux de leurs camarades, anciens des Forces Françaises Libres, partis d'ailleurs ou décédés des suites de guerre et ceux de tous les enfants de cette île disparus dans la tourmente guerrière. Les 32 noms inscrits sur les faces du Monument portent témoignage du sacrifice sénan.

Pendant cinq longues années, les marins sénans serviront sous le pavillon de la France Libre et sous tous les cieux. A bord des navires de guerre, sur les vaisseaux marchands, dans les Services Spéciaux, tel ce Capitaine du B.C.R.A, dans le transport clandestin des agents de renseignements entre les côtes anglaises et bretonnes où au cours d'une mission (trois d'entre eux seront arrêtés par les Allemands à la suite d'une trahison et connaîtront l'horreur de la déportation), à la 2^e D.B du

Tchad à Berchtesgaden, dans l'infanterie ou l'artillerie de marine, aux fusiliers marins tel que ce quartier-maître, chef de char qui se battra à Bir Hakeim et terminera la guerre dans les rangs de la 1^{re} D.F.L sur les bords du Rhin, et celui qui débarquera le 6 juin 1944 sur les plages normandes avec le commando Kieffer.

Fait Chevalier de la Légion d'Honneur par le Général de Gaulle après la Libération, Louis Guillerm, recteur de l'île de Sein, avait su montrer à ces hommes la voie pendant laquelle ils serviront durant cinq années avec « Honneur et Fidélité - Valeur et Discipline ». Chaque dimanche, tant qu'il sera recteur de Sein, jusqu'à février 1944, il rappellera le souvenir des absents. Dès l'automne 1940, les premiers décès seront connus, d'autres malheureusement suivront. A chaque fois le rec-



Le Velleda (Collection Ile de Sein-autrefois)

teur et le maire préviendront les familles et toute la population assistera à la messe de Requiem où il n'y aura pas de cercueil. Malgré des conditions de vie très dures et une liberté restreinte, il faut un laissez-passer visé par la douane allemande pour quitter l'île et les parents sont garants du retour, la fidélité des Sénans à l'Appel du 18 juin 1940 restera toujours intacte.

126 Sénans ont rallié les Forces Françaises Libres : le 19 juin de Sein par l'*Ar Zenith* (4) ; les 24 et 26 juin de Sein par *Velleda*, *Rouanez ar Mor*, *Rouanez ar Peoc'h*, *Maris Stella*, *Corbeau des Mers* (114) ; le 25 juin de Brest sur un navire marchand (4) ; d'autres lieux, individuellement (6) ; le 3 octobre 1943, d'autres Sénans (5) sont partis de Sein par l'*Yvonne-Georges*.

« Diouz Va Gwella » (de mon mieux)

Il y a 70 000 ans environ, les Homo sapiens quittaient la vallée du Rif abandonnant leur village, leur pays, leurs terres pour fuir une fatalité de destruction (probablement une épidémie de maladie du sommeil) pour se battre contre l'Inconnu, leur instinct de survie les poussant hors d'Afrique vers un avenir incertain. Homo sapiens était parti vers son destin de conquête, de destruction et de création. La grande Histoire des hommes ne faisait que commencer, écrite en lettres de sang, de rêves, d'amour et d'incertitudes.

En juin 1940, des hommes ont spontanément quitté leur « caillou » pour plonger dans l'Angoisse de l'Inconnu. Pressentant au plus profond de leur Survie animale, de leur Instinct vital, sans savoir, ils ont tout abandonné pour aller se battre contre l'Inhumain, contre la Bête Immonde.

D'aucuns ne pouvait le deviner mais ce plongeur vers l'Inconnu allait devenir l'une des épopées remarquables de l'Espèce Humaine. La Planète entière allait s'embraser.

Entre le vent, l'écume des vagues déchaînées, la peur des nuits de tempête, les cris des torturés, le goût du sang dans la gueule, les rêves de femmes, d'enfants et de poésie, Eux ils seraient là, Debout, les armes à la main. C'est dans l'horreur de la Folie des Hommes qu'un des plus grands tremblements de terre de la Raison Humaine allait les illuminer dans l'Histoire.

Dans leurs tripes, ils ont pressenti la nausée de l'avenir qui les attendait et pourtant... Ils sont partis, abandonnant femmes, enfants, anciens à un sort incertain. Ils devaient s'engager. Ils avaient entendu la voix d'un Général inconnu qui avec sa force de conviction, son Illumination Historique, se dressait contre la capitulation du Maréchal, vieillard du XIX^e siècle.

Eux, les jeunes, sentaient dans leur chair qu'il fallait combattre, se sacrifier à un Avenir Incertain.

On se connaissait, on était des enfants de la Dure Vie, ceux des tempêtes, de la faim, des maladies. Eux savaient que les nuits de tempête n'empêcheraient pas leur canot de sauvetage d'aller au secours d'inconnus voués à une mort certaine dans la mer déchaînée. Ils avaient dans leur sang le sens de la solidarité et du sacrifice.

C'était des chiens de mer, ils allaient devenir des chiens de guerre mais comme après un sauvetage, on n'en parle pas. Ceux du « caillou » ne pouvaient accepter d'être des Vaincus sans se battre. Cette plume, d'un enfant de 1942, trempée dans l'encrier des nuages de cieux incertains vole au-dessus du 18 Juin, de Pearl Harbour, de la destruction du Phare et du Gueveur... sourd et aveugle, le « caillou » était sacrifié aux Ténèbres. C'est grâce à eux tous si je suis là.

Il y aura toujours au-dessus de l'Île les vols de mouettes ou de morvaout, Amers Fugaces de la Liberté, il ne fallait surtout pas perdre. Au gré du vent dans la tête, on doit témoigner et se souvenir de l'Âme de ceux qui nous ont montré le chemin de la Dignité Anonyme des Hommes.

Je me souviens, tôt, un matin dans la brume, quai des Français Libres, j'allais au rythme de la respiration régulière sourde et grave du Gueveur... En résonance dans ma tête... Aragon :

*« C'était un temps déraisonnable
On avait mis les morts à table... »*

Moi si j'y tenais mal mon rôle

C'était de n'y comprendre rien

Est-ce ainsi que les hommes vivent

Et qu'au loin, leurs baisers les suivent ? »

La Vie a repris et la mémoire dans le vent, dans le granit, a gravé « Diouz va gwella ». Chacun de nous peut se demander : « Et moi ? Qu'est-ce que j'aurais fait ? »

Si demain tout devait recommencer, j'aime à croire que d'autres FNFL seront debout.

Patrick Dieulangard

Liste des Sénans partis pour l'Angleterre

Ansquer Amédée, né le 16.06.1900 à l'Île de Sein, marié un enfant.
Engagé Quartier-maître de manœuvre le 01.07.1940.

Courbet : du 12.07.1940 au 09.12.1940

Mission Spéciale : Angleterre-France du 12.12.1940 au 14.02.1941.
Prisonnier au cours de la mission du 15.02.1941 à Pors Loubous (d'Estienne d'Orves).

Déporté en Allemagne.

Décédé le 30.04.1975 à Plougastel-Daoulas.

Ansquer Joseph, né le 14.03.1897 à l'Île de Sein, marié sans enfant.

Engagé 2nd maître de manœuvre le 01.07.1940. Matricule 424 FN 40

Courbet : du 12.07.1940 au 17.12.1940

Mission spéciale Penzance du 17.09.1940 au 09.08.1941

Marine Marchande

Dorine : du 26.08.1941 au 03.12.1941

PLM 17 : du 25.12.1941 au 27.04.1942

Désirade : du 01.05.1942 au 13.03.1943

Hospitalisé à Liverpool du 26.04.1943 au 10.05.1944

Service Pêches à Falmouth : du 30.05.1944 au 18.03.1945

Démobilisé en Juin 1945, décédé le 09.06.1982 à Douarnenez.

Bléomélen Jean, né le 12.12.1904 à l'Île de Sein, célibataire.

A rejoint l'Angleterre le 05.10.1943, sur le Sloop *Yvonne Georges*.

Décédé le 20.01.1950 à Douarnenez.

Bloc'h Jean-Noël, né le 21.11.1921 à l'Île de Sein, célibataire.

Engagé le 29.09.1941, matelot mécanicien - matricule 5991 FN 41

Marine Anglaise : du 31.07.1940 au 29.09.1941

Melpomène : du 15.12.1941 au 15.10.1942

Président Honduce : du 25.10.1942 au 05.01.1944

Canada du 14.07.1944 au 13.07.1945

Bourlès Henri, né le 24.10.1914 à l'Île de Sein.

Naviguait à la marine marchande et a rejoint l'Angleterre.

N'est pas revenu à Sein après la guerre, s'est marié à Lille.

Décédé le 02.08.1976.

Canté Jean Louis, né le 29.01.1921 à l'Île de Sein, célibataire.

Courbet : à partir du 12.07.1940

Vikings : disparu en mer le 16.04.1942 lors de la perte du navire. **Mort pour la France.**

Le 11.12.1947, lui est remis la médaille commémorative des services

volontaires dans la France Libre à titre posthume.

Canté Jean François, né le 27.11.1923 à l'Île de Sein, célibataire.

Engagé matelot gabier matricule 1599 FN 40

Courbet : du 19.08.1940 au 20.10.1940

Président Tissier : du 20.10.1940 au 09.02.1942

Chasseur 10 : du 09.02.1942 au 12.02.1945

Commandant Drogou : du 12.02.1945 au 15.04.1945

Démobilisé le 08.10.1945, Base de la Clyde, caserne Commandant Birot.

Décédé à Quimper le 14.03.1984.

Canté Joseph Noël, né le 01.01.1919 à l'Île de Sein, célibataire.

Engagé dans la marine nationale le 10.01.1939, poste à terre, centre de dragage de Brest. Part sur un chalutier de Brest en juin 1940. « Mis dans un camp en Angleterre, il a fallu que les légionnaires viennent faire la propagande pour de Gaulle pour que nous partions avec eux en force devant nos supérieurs, nous étions trois à partir sur vingt ».

Matelot canonnier matricule 5722 FN 40

Léopard : du 12.09.1940 au 25.05.1941

Alyse : du 10.06.1941 au 19.10.1941

Ouragan : du 20.11.1941 au 10.02.1942

Commandant Drogou : du 10.02.1942 au 17.11.1942

Commandant Détrouyat : du 17.11.1942 au 08.09.1944

Tonkinois : du 08.09.1944 au 18.05.1945

Chevalier de la Légion d'Honneur.

Canté Louis, né le 29.11.1920 à l'Île de Sein, célibataire.

Matelot gabier matricule 4767 FN 40

Courbet : du 12.07.1940 au 05.01.1941

Belle Poule : du 05.01.1941 au 15.04.1941

Triomphant : du 15.04.1941 au 18.05.1945

Démobilisé le 03.07.1945. Décédé le 13.10.1967 à l'Île de Sein.

Canté Marcel Marie, né le 15.11.1923 à l'Île de Sein, célibataire.

Après un cours de canonnier sur le *Courbet*, embarque sur la *Melpomène*. Après la mise en réparation de ce dernier, il embarque sur le *Cap des Palmes*.

Décédé le 1er janvier 1944 à l'île Russels dans les îles Salomon du sud.

Le 11.02.1947, lui est remis à titre posthume la médaille commémorative des services volontaires dans la France Libre.

Canté Pierre, né le 22.12.1900 à l'île de Sein, marié six enfants.

Quartier-maître manœuvre, matricule 1921 FN 40.

Courbet : du 12.07.1940 au 10.08.1940

Lucienne Jeanne : du 10.08.1940 au 25.12.1940

Courbet : du 25.12.1940 au 08.03.1943

Marine Portsmouth : du 15.05.1943 au 20.12.1945

Décédé le 07.02.1964 à l'Île de Sein.

Caradec Jean François, né le 27.12.1906 à l'Île de Sein, marié un enfant. Quartier-maître chauffeur, matricule 3544, marine marchande au

01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 30.07.1940
Vikings : du 30.07.1940 au 30 .11.1941
Dorine : du 17.04.1942 au 09.03.1943
Tombouctou : du 17.05.1943 au 01.12.1943
Saintonge : du 04.01.1944 au 24.08.1944
Commandant Dorise : du 17.11.1944 au 28.03.1945
Décédé le 03.01.1973 à l'Île de Sein.

Caradec Louis, né Je 27 .02.1908 à l'île de Sein, marié trois enfants. Quartier-maître manoeuvre dans la marine marchande, matricule 4430
Courbet : du 12 .07 .1940 au 03 .09 .1940
Léopard : du 03.09.1940 au 02.06.1941
Lobélia : du 20.07.1941 au 08.04.1942
Caserne Bir Hakeim : du 01.08.1941 au 08.04.1942
Egée : du 06.06.1943 au 10.12.1943
Ostrevet : du 10.12.1943 au 01.04.1944
Colombie : du 21.04.1944 au 05.02.1945
Décédé le 25.11.1971 à l'île de Sein.

Chevert Clet, né le 25 .07 .1922 à l'île de Sein, célibataire. Matelot canonier matricule 4878 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 19.08.1940 au 20 .03.1941
Roselys : du 19.07.1941 au 17.08.1942
Caserne Bir Hakeim: du 17.08.1942 au 15.12.1942
Ouragan : du 15.12.1942 au 20.12.1942
La Combattante : du 20.12.1942 au 11.02.1945
Démobilisé le 04.07.1945, décédé le 26.07.1985 à l'île de Sein.

Chevert Clet Marie, né le 04.11.1921 à l'Île de Sein, célibataire. Quartier-maître manoeuvre matricule 5048 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 26.01.1941
Amiens : du 26.01.1941 au 28.05.1942
VTB B 12 : du 28.05.1942 au 12.03.1943
Caserne Bir Hakeim: du 12.03.1943 au 29.06.1943
Amiens : du 29.06.1943 au 05.04.1944
Escarmouche : du 06.04.1944 au 12.03.1945
Hôpital de Beaconsfield du 12.04.1945 à Hôpital Militaire de Todtmoos (Haut-Rhin), 05.1947.

Chevert Maurice, né le 02.02.1894 à l'île de Sein, marié deux enfants. Quartier-maître manoeuvre 1^{re} classe, matricule 5086 FN 40 au 1^{er} juillet 1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
Etat-major Londres : du 17.10.1943 au 10.04.1945
Démobilisé le 19.06.1945, décédé à l'île de Sein le 16.11.1966.

Chevert Maurice Sébastien, né le 19.02.1921 à l'Île de Sein, célibataire. Quartier-maître manoeuvre matricule 4767 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 08.01.1941
Chasseur 12 : du 08.01.1941 au 06.08.1942
Chasseur 10 : du 06.08.1942 au 16.07.1945
Décédé à Quimper le 08.10.1996.

Corfdir Jean, né le 22.02.1899, à l'île de Sein, marié deux en-

fants. Quartier-maître manoeuvre matricule 5085 FN 40
Courbet : du 12.07.1940 au 05.04.1941
Marine marchande.
Victor Guillou : du 05.04.1941 au 30.06.1943
Aube : du 25.08.1943 au 10.05.1945
Décédé le 13.11.1952.

Couillandre François né le 17.11.1924 à l'île de Sein, célibataire. Quartier-maître charpentier au 01.07.1940
Courbet, *Melpomène*, Chasseurs.
Décédé le 07.12.1982 à Quimper.

Couillandre Jean François, né le 18.02.1892 à l'île de Sein, marié trois enfants. Maître de manoeuvre matricule 5081 FN 40
Courbet : du 12.07.1940 au 12.07.1941
Service des Pêches Penzance : du 12.01.1941 au 16.12.1942
Bases des Chasseurs 1^{re} division : du 04.01.1943 au 07.09.1945
Décédé le 22.01.1975 à Quimper.

Couillandre Jean-Pierre, né le 10.11.1921 à l'île de Sein, célibataire. Matelot timonier FNFL au 01.07.1940
Courbet et sous-marin *Surcouf* : décédé à bord le 18.02.1942, **mort pour la France**.

Couillandre Jean Pascal, né le 12.04.1895, à l'île de Sein, marié six enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5107 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
Maison Gosport : du 08.03.1943 au 06.05.1945
Décédé le 11.02 .1979 à l'Île de Sein.

Couillandre Joseph, né le 21.02.1896 à l'île de Sein, veuf sans enfant. Quartier-maître manoeuvre au 01.07.1940
Courbet : du 12 .07 .1940 au 01.04.1941
Mission Spéciale Penzance : du 01.04.1941 au 10.09.1941
Marine Marchande
Cuba : du 16.10.1941 au 10.09.1942
Afrika : du 02.11.1942 au 07.02.1943
Ville d'Oran : du 10.07.1943 au 30.01.1944
Dépôt à Casablanca du 01.04.1944 au 03.07.1945.
Naufrage par action de l'ennemi sur l'Afrika.
Décédé à l'île de Sein le 22.02.1977.

Couillandre Prosper, né le 23.09.1909, à l'île de Sein, marié trois enfants. 2nd maître manoeuvre (réserve) engagé le 28.10.1940.
Mission Spéciale Penzance : du 25 .07.1940 au 31.11.1940
Service Pêches : du 30 .09 .1940 au 21 .01.1945
Décédé le 12.02.1985 à l'île de Sein.

Fily Henri, né le 18.10.1923 à l'île de Sein, célibataire. Quartier-maître canonier, matricule 1955 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 19 .08 .1940 au 12.11.1940
Surcouf: du 12.11.1940 au 08.01.1942
Marine Saint Pierre : du 08.01.1942 au 18.11.1943
Tunisien : du 06.02.1944 au 21.03.1945
Démobilisé le 04.08.1945. Décédé le 05.08 1994 à l'île de Sein.

Follic Jean François, né le 20.05.1905, marié quatre enfants. Second maître manoeuvre
Courbet : du 12.07.1940 au 12.10.1940
Mission Spéciale Angleterre-France : du 15.10.1940 au 14.02.1941.
Prisonnier au cours de la mission du 15 .02.1941 à Pors Lou-

bous (d'Estienne d'Orves).
Déporté en Allemagne. Décédé le 12.04.1979 à Audierne.

Follic Jean Noël, né le 04.10.1893 à l'île de Sein, veuf un enfant. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5108 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12 .07 .1940 au 08 .03 .1943
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 29.05.1943
Maison Gosport : du 29 .05 .1943 au 01.05.1945
Décédé le 11.03 .1963 à Brest.

Follic Joseph, né le 10.01.1903 à l'île de Sein, célibataire. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5096 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
Caserne Bir Hakeim : du 06.06.1943 au 01.05.1945
Décédé le 13.02.1956 à Brest.

Fouquet Ambroise, né le 14.05.1904 à l'île de Sein, marié quatre enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5104 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 10.12.1941
Arras : du 10.12.1941 au 05.11.1942
Caserne Bir Hakeim : du 05 .11.1942 au 31.03 .1945
Décédé le 27.01.1989 à Plouhinec(29).

Fouquet Arsène Paul, né le 07.08.1922 à l'île de Sein, célibataire. Matelot canonier, matricule 1063 FN40, au 01.07.1940
Courbet : du 03.08.1940 au 09.11.1940
Surcouf: du 10.11.1940 au 02.02.1942
Marine Saint Pierre : du 02.02.1942 au 15.05.1942
Léopard : du 15.06.1942 au 15.08.1942
Marine Pointe Noire : du 15.08.1942 au 25.11.1943
Duquesne : du 20.08.1943 au 20.11.1944
Démobilisé le 15.10.1945. Décédé le 18.07.1976 à Brest.

Fouquet Guénolé, né le 07.09.1889 à l'Île de Sein, marié quatre enfants. Matricule marine marchande, 4399, engagé le 06.10.1943. A rejoint l'Angleterre le 05.10.1943 à bord de l'*Yvonne-Georges*.
Requis civil le 28.10.1943. Centre d'accueil Français de Londres Penbroch-Garden SW8 du 28.10.1943 au 19.01.1945.
Décédé le 27.08.1957 à l'Île de Sein.

Fouquet Guénolé, né le 25.05.1917 à l'Île de Sein, marié. Matelot gabier, matricule 5052 FN40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 02.03.1941
Chasseur 43 : du 02.03.1941 au 29.06.1941
Commandant Détrouat : du 05 .09 .1941 au 30 .12 .1941
Commandant d'Estienne d'Orves : du 29.11.1942 au 10.08.1944
Commandant Détrouat : du 29.11.1942 au 10.08.1944
Tonkinois : du 27.10.1944 au 15.05.1945
Etat major Londres : du 02.08.1945 au 24.11.1945
Décédé le 18.11.1972 à l'Île de Sein.

Fouquet Guénolé, né le 24.05.1923, à l'île de Sein, célibataire. Matelot gabier, matricule 4759 FN40 au 01.07.1940
Courbet : du 19.08.1940 au 30.11.1940
Belle Poule : du 30.11.1940 au 05.01.1941
Arras : du 05.03.1941 au 20.06.1941
Moqueuse : du 27.06.1941 au 20.06.1942
Bouclier : du 20.04.1943 au 15.09.1945.

Fouquet Jean François, né le 26.03.1894 à l'Île de Sein, marié trois enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 2486 FN40

au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 26.03.1943
Base MTB : du 26.03.1943 au 01.12.1944
Propriétaire du bateau *Rouanez-ar-Péoc'h*, qui le 26 juin 1940 transporta en Angleterre une partie des Sénans.
Décédé le 19.11.1972 à l'Île de Sein.

Fouquet Jean Noël, né le 18.11.1895 à l'île de Sein, marié six enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5101 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
23e Flottille de MTB : du 08.03.1943 au 31.12.1944
Démobilisé le 04.06.1945. Décédé le 21.04.1975 à l'Île de Sein.

Fouquet Jean Noël, né le 18.11.1921 à l'île de Sein. Matelot détecteur, matricule 5053 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 05.04.1941
VTB : du 05.04.1941 au 16.08.1941
Aconit : du 01.09.1941 au 02.08.1943
Surprise : du 09 .03 .1944 au 02.07 .1945
Décédé le 05.06.1999 à l'île de Sein.

Fouquet Jean Noël, né le 19.05.1924 à l'Île de Sein, célibataire. Matricule 4879 FN 40 au 01.07.1940 *Courbet* et Chasseur 15. N'est pas rentré à Sein après la guerre.

Fouquet Jean Noël, né le 09.01.1925 à l'Île de Sein, célibataire. A rejoint l'Angleterre le 05.10.1943 à bord de l'*Yvonne-Georges*, matelot gabier de la marine marchande, matricule 4400. Engagé le 12.10.1943.
Courbet : du 02.02.1944 au 25.02.1945.
Courbet : du 16.03.1945 au 22.07.1945
Décédé le 18.12.2000 à Crozon.

Fouquet Joseph Marie, né le 28.01.1912 à l'île de Sein, célibataire. Matricule 1930 FN40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 23.10.1940
Lucienne Jeanne : du 23.10.1940 au 25.12.1940
Courbet : du 25.12.1940 au 16.01.1941
Reine des Flots : du 16.01.1941 au 23.02.1941
Amiens : du 23.02.1941 au 11.09.1941
Roselys : du 11.09.1941 au 03.04.1945
Deux citations, démobilisé le 28.06.1945, décédé le 25.08.1978 à l'île de Sein.

Fouquet Louis, né le 01.01.1926 à l'Île de Sein, célibataire. Quartier-maître canonier, matricule 4872 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 20.11.1940 au 15.09.1941
Léopard : du 15.09.1941 au 15.09.1943
AMBC Gallieni : du 01.01.1944 au 10.11.1944
Marine Diego Suarez du 10.11.1944 au 02.08.1945
Dernière affectation, AMBC Casablanca.

Fouquet Martin, né le 05.06.1904, à l'île de Sein, marié six enfants.

Quartier-mâitre manoeuvre, matricule 1846 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 07.08.1940
Congre : du 07.08.1940 au 15.05.1941 Marine Marchande.
Majunga : du 15.06.1941 au 05.05.1942
Victor Guillon : du 20.06.1942 au 31.05.1945
Circé : du 05.06.1945 au 13.11.1945
Décédé le 19.02.1957 à l'île de Sein.

Fouquet Nicolas, né le 17.12.1919 à l'île de Sein, célibataire.
A rejoint l'Angleterre le 05.10.1943 sur l'*Yvonne-Georges*
Lobélia : du 27.10.1943 au 17.07.1944
Aconit : du 14.08.1944 au 15.07.1945
Décédé le 03.04.1971 à l'île de Sein.

Fouquet Noël, né le 26.09.1899 à l'île de Sein. Quartier-mâitre manoeuvre au 01.07.1940, matricule 447 Audierne.
Courbet : à partir du 12 .07 .1940
Moqueuse : jusqu'au 02.11.1940.
Accident survenu à bord du navire en service commandé, **mort pour la France**.

Fouquet Paul Yves, né le 19.09.1898 à l'île de Sein, marié trois enfants. Quartier-mâitre manoeuvre, matricule 1063 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12 .07 .1940 au 30 .08 .1940
Léopard : du 30.08.1940 au 15.06.1941
Abyse : du 15.06.1941 au 09.12.1941
Ouragan : du 09.12.1941 au 05.02.1942
CPL Londres : du 05.02.1942 au 18.02.1945
Décédé le 07.08.1983 à l'île de Sein.

Gouachet Etienne, né le 14.03.1923, à l'île de Sein. Matelot mécanicien, matricule 560.42. Embarqué à bord du *Triomphant* avant le 18.06.1940. Engagé le 22.07.1942
Triomphant : du 15.09.1942 au 25.04.1944
Croix de Lorraine : du 17.06.1944 au 25.04.1945
Décédé à l'île de Sein le 14.06.1977.

Guéguen Gabriel, né le 04.06.1924 à l'île de Sein, célibataire.
Il faisait partie de l'équipage de l' *Ar-Zénith* en juin 1940. Quartier-mâitre torpilleur, matricule 2215 FN 40, engagé le 05.11.1940
Sous-marin *Minerve* : du 28 .11.1940 au 15 .03 .1944
Sous-marin *Doris* : du 15.04.1944 au jour de sa démobilisation.

Guéguen Jean François, né le 24.10.1925 à l'île de Sein, célibataire.
Quartier-mâitre canonier, matricule 4836 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 18.08.1940 au 03 .10 .1940
Triomphant : du 03.10.1940 au 20.10.1940
Celte : du 15.02.1941 au 27 .04.1941, une citation sur ce navire bombardé et coulé.
Dubamel : du 04.06.1941 au 20.10.1941
Saint Bernard : du 24.10.1941 au 28.11.1942
Saintonge : du 06.12.1942 au 15.06.1943
Fort de Troyon : du 16.06.1943 au 17.01.1944
Tombouctou : du 18.01.1944 au 01.05.1945
Décédé le 10.04.1979 à l'île de Sein.

Guéguen Joseph, né le 13.01.1898 à l'île de Sein, marié un enfant. Quartier-mâitre canonier.
Décédé le 16.04.1942 à bord du *Vikings*. **Mort pour la France**.

Guéguen Michel, né le 02.01.1921 à l'île de Sein, célibataire. Il

faisait partie de l'équipage de l'*Ar-Zénith* le 19 Juin 1940.
Engagé le 05.11.1940, matricule 4725 FN 40
Courbet : du 28.11.1940 au 02.02.1941
Chasseur 11 : du 28.11.1941 au 02.02.1945
Caserne Bir Hakeim : du 10.02.1945 au 12.05.1945
Décédé le 04.10.1970 à Martigues.

Guéguen Thomas, né le 26.05.1892 à l'île de Sein, veuf sans enfant.
Quartier-mâitre manoeuvre, matricule 5103 FN 40, au 01.07.1940
Courbet : du 12 .07 .1940 au 08 .03 .194 3
Caserne Bir Hakeim: du 08.03.1943 au 24.03.1943
Hôpital Beaconsfield : du 24.03 .1943 au 17 .03 .1945
Décédé le 25 .02.1946 à l'île de Sein.

Guilcher Clet, né le 19 .03 .1910 à l'île de Sein.
Membre de l'équipage de l'*Ar-Zénith* le 19.06.1940.
Quarzite : du 05.08.1940 au 10.04.1941
Victor Guillon : du 12.04.1941 au 28.09.1942
Ostrevent : du 07.10.1942 au 18.03.1944
Hôpital Liverpool : du 18.03.1944 au 14.08.1944
Dépôt FNFL Cardiff : du 14.08.1944 au 23.01.1945
Décédé le 21.07 .1977 à Quimper.

Guilcher Edouard, né le 30.05.1923, à l'île de Sein, célibataire.
Quartier-mâitre fusilier, matricule 4773 FN 40.
Courbet : du 19.08.1940 au 15.03.1941
Ecole Skegness : du 15.03.1941 au 24.06.1941
Lobélia : du 15.07.1941 au 29.06.1942
Léopard : du 01.07.1942 au 27.08.1942
Marine Pointe Noire : du 27.08.1942 au 07.01.1943
Marine Diego : du 07.01.1943 au 15.01.1944
Marine Levant : du 16.01.1944 au 05.06.1944
Commandant Dominé : du 05.06.1944 à sa démobilisation le 23.08.1946
Décédé le 06.02.1966 à Carantec.

Guilcher Félix, né le 01.10.1921 à l'île de Sein, célibataire.
Parti sur le *Rouanez ar Mor*
Spécialité secrétaire, matricule 5029 FN 40 au 01.07.1940.
B.C.R.A à partir de 1942, sous le nom de « Romain Guyader », responsable du réseau Ecarlate dans l'Indre (nombreux atterrissages d'avions Lysander et plusieurs dizaines de parachutages de documents et d'agents depuis et vers l'Angleterre)
Officier des Equipages, Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille de la Résistance, décorations britanniques.
Décédé accidentellement en mer, le 24.05 .1957, à l'île de Sein, à 36 ans.

Guilcher François, né le 22.09.1911, à l'île de Sein, marié un enfant. Quartier-mâitre manoeuvre de 1re classe, matricule 5409 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 25.08.1940
Vaillant : du 25.08.1940 au 26.04.1941
Ouragan : du 26.04.1941 au 14.08.1941
Cap des Palmes : du 15.08.1941 au 26.04.1944
Triomphant : du 01.05.1944 au 01.05.1945.
Décédé le 28.10.1974 à l'île de Sein.

Guilcher Henri, né le 25.06.1921 à l'île de Sein, célibataire.
Matelot de 2^e classe gabier, matricule 1591 FN 40 au 01.07.1940
Décédé sur la côte française au cours de combat livré par le groupe naval d'assaut sur la côte entre Trayas et Théoule, dans la

nuit du 14 au 15 août 1944. **Mort pour la France**.

Guilcher Jean François, le 05.07.1894, à l'île de Sein, marié deux enfants. Quartier-mâitre manoeuvre, matricule 5088 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 01.04.1945
Décédé le 19.08.1969 à l'île de Sein.

Guilcher Jean Noël, né le 22.07.1923, à l'île de Sein, célibataire. Matelot gabier, matricule 4769 FN 40, au 01.07.1940
Courbet : du 19.08.1940 au 06.11.1940
Président Tissier : du 06.11.1940 au 02.06.1943
Belle Poule : du 02.08.1943 au 17.11.1945
Dernière unité d'affectation West Harle Pool, groupe réserve.
Décédé le 30.12.1962 à Camaret.

Guilcher Pierre, né le 16.03.1921, à l'île de Sein.
Courbet et *Président Tissier*
Reste en Angleterre après la guerre. Décédé le 21.05.1998 à Newcastle.

Guilcher Jean Pierre, né le 19.06.1922, célibataire.
Quartier-mâitre manoeuvre, matricule 4769 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12 .07 .1940 au 30.11.1940
Belle Poule : du 30.11.1940 au 10.03.1941
Léoville : du 10.03.1941 au 01.07.1941
Mimosa : du 01.07.1941 au 05.01.1942
Chasseur 12 : du 05.01.1942 au 10.02.1943
Chasseur 15 : du 10.02.194 3 au 17.02.1944
Hôpital de Beaconsfield : du 18.02.1944 au 12.02.1948
Démobilisé le 28.10.1945, reste à l'hôpital par la suite.
Décédé le 23.04.1955 à l'île de Sein.

Guilcher Joseph, né le 09.03.1923, à l'île de Sein, célibataire.
Quartier maître manoeuvre, matricule 5056 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 19.08.1940 au 17.04.1941
Anadyr : du 17.04.1941 au 20.09.1941
Caserne Bames Londres : du 01.11.1941 au 30.11.1941
Ouragan : du 30.11.1941 au 15.09.1942
Caserne Bir Hakeim : du 02.11.1942 au 29.06.1943
1^{er} Bataillon de Fusiliers Commandos : du 29.06.1943 au 03.11.1945
Démobilisé le 30.11.1945.

Guilcher Louis, né le 31.07.1901, à l'île de Sein, marié quatre enfants. Matricule 5109 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 31.05.1943
Maison Gosport : du 31.05.1943 au 01.05.1945
Décédé le 04.11.1985 à l'île de Sein.

Guilcher Martin, né le 22.10.1902, à l'île de Sein, marié cinq enfants. Patron du bateau *Maris Stella*, qui a effectué le transport des Sénans vers l'Angleterre, le 26.06.1940. Matelot gabier, ma-

tricule 399 marine marchande au 01.07.1940
Nevada : du 10.08.1940 au 06.01.1942
Morlaix : du 14.03.1942 au 06.05.1942
Grios Pierre : du 24.06.1942 au 02.03.1943
Dorine : du 07 .05 .194 3 au 12 .07.1943
Service de Pêche Penzance : du 25.08 1943 au 22.02.1944
Décédé le 02.12.1949, à l'île de Sein, péri en mer.

Guilcher Maurice, né le 19.01.1898, à l'île de Sein, veuf sans enfant. Quartier-mâitre manoeuvre, matricule 5089 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 06.04.1945
Décédé le 13.06.1986 à l'île de Sein.

Guilcher Maurice, né le 07.02.1902, à l'île de Sein, marié trois enfants. A Londres au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 16.12.1940
Mission spéciale Angleterre-France, du 16.12.1940 au 14.02.1941. Fait prisonnier au cours de la mission à Pors Lou-bous (d'Estienne d'Orves), déporté en Allemagne.
Décédé à Douarnenez le 18.06.1980.

Guilcher Paul, né le 07.09.1923, à l'île de Sein, marié un enfant. Matelot timonier, matricule 4 790 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 19.08.1940 au 24.12.1940
Ecole Skegness : du 09.01.1941 au 07 .08 .1941
Junon : du 08.04.1941 au 13.12.1944
Vierge de Lourdes : du 08.04.1945 au 15.06.1945
Caserne Bir Hakeim : du 15.06.1945 au 09.09.1945
Décédé le 20.10.1998 au Conquet.

Guilcher Pierre Michel, né le 14.09 .1920, à l'île de Sein, célibataire. Matelot gabier, matricule 4730 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 01.01.1941
Chasseur 8 : tué au combat à Cowes le 05.05.1942. **Mort pour la France**.

Guilcher Pierre, né le 14.12.1920, à l'île de Sein, célibataire.
Quartier-mâitre manoeuvre, matricule 4730 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 01.02.1941
Chasseur 11 : du 05.02.1941 au 17.07.1945
Décédé le 02.12.1949 à l'île de Sein, péri en mer à bord du *Maris Stella*.

Guillou François, né le 19.04.1902, à l'île de Sein, célibataire.
Quartier-mâitre manoeuvre, matricule 1769 FN 40 au 01.07.1940
Décédé le 06.05.1943, au sanatorium de Beaconsfield, il est inhumé dans ce même cimetière, tombe sans numéro.

Hervis Jean Pierre, né le 15.01.1894, à l'île de Sein, marié cinq enfants. Second maître canonier au 1^{er} Bataillon de Fusiliers Marins
Décédé le 01.03.1943 à Pointe Noire. **Mort pour la France**.

Jadé Hervé, né le 14.04.1904, à l'île de Sein, veuf un enfant.

Quartier-maître manoeuvre, matricule 1885 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 27.09.1940
Congre : du 27 .09 .1940 au 17.01.1941
Reine des Flots : du 17.01.1941 au 06.11.1941
Oouragan : du 06.11.1941 au 28.08.1942
Caserne Bir Hakeim : du 28.08.1942 au 29.09.1942
Etat-major Londres : du 30.09.1942 au 05.10.1945
Démobilisé le 05.02.1946, décédé le 23.02.1986 à Brest.

Kerloc’h Jean Marie, né le 31.10.1923, à l’Ile de Sein, célibataire. Quartier-maître, matricule 4789 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 19 .08.1940 au 23 .11.1940
Etoile : du 23 .11.1940 au 03.01.1941
Ecole Skegness : du 03.01.1941 au 08.04.1941
Renoncule : du 31.07.1941 au 19.03.1943
Commandant Détrouyat : du 14.04.1943 au 06.10.1943
Découverte : du 27.04.1944 au 04.06.1945
Décédé le 01.01.1989 à Concarneau.

Kerloc’h Joseph, né le 23.10.1896 à l’Ile de Sein, marié six enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5097 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 15.05.1943
Etat Major Londres : du 15.05.1943 au 26.11.1944
Décédé le 15.07.1970 à l’ile de Sein.

Kerloc’k Yves, né le 04.03.1920, à l’Ile de Sein, célibataire. Quartier-maître de 1re classe canonnier, matricule 893 B 40 au 18.07.1940
Marine Dunkerque : du 06.03.1940 au 15.05.1940
P 36 : du 15.05.1940 au 04.06.1940
Hôpital de Londres : du 04.06.1940 au 18.07.1940
Président Houduce : du 18 .07 .1940 au 15 .11.1941
Marine Pointe Noire : du 15.11.1941 au 12.02.1942
La *Moqueuse* : du 12.02.1942 au 20.05.1942
Marine Levant : du 20.05.1942 au 19.09.1942
1er Bataillon de Fusiliers Marins : du 01.09.1942 au 04.10.1945
Décédé le 29.04.1974 à l’ile de Sein.

Lapotaire Yvon, né le 22.05.1921 à Paris. En juin 1940 il était à l’Ile de Sein, a rejoint l’Angleterre avec les Sénans, et signe son engagement le 01.07.1940.
Il servira dans la 2^e DB.
Décédé en Afrique en 1980.

Le Dem Louis, né le 29.05.1904, à l’Ile de Sein.
Engagement le 01.07.1940
Courbet et Service Portsmouth-Ile de Wight.
A épousé une anglaise en 1943, et a vécu après la guerre à Brighton. Décédé le 22.12.1983 dans cette même ville.

Le Dreves Jean, né le 16.08.1898 à l’Ile de Sein, veuf, quatre enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5111 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 12.03.1941
Victor Guillou : du 12.03.1941 au 06.01.1945
Décédé le 16.02.1959 à l’Ile de Sein.

Menou François, né le 02.04.1923, à l’ile de Sein.
Matelot timonier. Décédé le 08.02.1942 sur la corvette *Alysse*.
Mort pour la France.

Menou Jean Marie, né le 04.10.1886 à l’Ile de Sein, marié un enfant. Patron de l’*Ar Zénith*, parti de l’ile de Sein avec quatre

hommes d’équipage, le 19.06.1940.
Marine de commerce France Libre.
Quarzite : du 05.08.1940 au 01.04.1941
Victor Guillou : du 12.04.1941 au 29.04.1942
Foyer Liverpool : du 29.09.1942 au 15.11.1942
Amirauté Londres : du 15.11.1942 au 01.04.1943
Foyer Cardiff : du 01.04.1943 au 15.12.1944
Décédé à l’ile de Sein le 23.04.1967.

Menou Jean Noël, né le 10.12.1895 à l’Ile de Sein, marié trois enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5098 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 06.05.1943
Maison Gosport : du 06.05.1943 au 01.05.1945
Décédé le 26.02.1959 à l’ile de Sein.

Menou Joseph, né le 11.02.1900, à l’Ile de Sein, marié trois enfants. Marine marchande, matricule 391 au 01.07.1940.
Nevada : du 17.07.1940 au 07.01.1942
Egée : du 03.03.1942 au 23.04.1942
Service pêche Penzance : du 24.04.1942 au 22.01.1945
Décédé à Audierne le 16.08.1990.

Menou Maurice, né le 20.10.1922, à l’Ile de Sein, célibataire. Matelot gabier, matricule 4768 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 17.07.1940 au 02 .02 .1941
Chasseur 10 : du 02.02.1941 au 21.05 .1941
Arras : du 21.05.1941 au 18.10.1941
Léopard : du 18.10.1941 au 27.08.1942
Marine Pointe Noire : du 27.08.1942 au 01.11.1943
Marine Douala : du 01.09.1943 au 01.11.1944
Démobilisé le 06 .07.1945, décédé le 15.01.1991.

Menou Noël, né Je 06.01.1922, à l’Ile de Sein, célibataire. Quartier-maître manoeuvre, matricule 4770 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 19.08.1940 au 08.01.1941
Chasseur 41 : du 08.01.1941 au 17.07.1941
Chasseur 43 : du 17.07.1941 au 01.07.1944.
Fourragère à titre personnel sur le *Chasseur 43*.
Groupe mobile A 1 : du 04.08.1944 au 18.01.1945
Duguay-Trouin : du 18.01.1945 au 17 .04.1945.

Milliner Désiré, né le 01.02.1922, à l’Ile de Sein, célibataire. Engagé le 01.07.1940 *Courbet* et *Triomphant*.
N’est pas rentré d’Amérique après la guerre.

Milliner Guénolé, né Je 28.06.1894, à l’Ile de Sein, marié deux

enfants. Engagé le 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 05.08.1940
Président Tissier : du 05.08.1940 au 01.11.1940
Vaillant : du 01.11.1940 au 24.12.1940
Courbet : du 24.12.1940 au 09.01.1941
Service de pêche Penzance : du 24.12.1941 au 22.01.1945
Décédé à l’ile de Sein, le 10.01.1967.

Milliner Hippolyte, né le 16.02.1923, à l’Ile de Sein, célibataire. Quartier-maître fourrier, matricule 5014 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.08.1940 au 21.03.1941
Léopard : du 21.03 .1941 au 10 .05 .1941
Triomphant : du 10 .05 .1941 au 07 .07 .1941
Marine Nouméa : du 07.10.1941 au 11.03.1944
Cap de Palmes : du 11.03.1944 au 01.04.1945
Démobilisé le 05.04.1946, décédé le 26.09.1957 à Verdun.

Milliner Jean François, né le 01.12.1920, à l’Ile de Sein, célibataire. Matelot, matricule 5463 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 15.01.1941.
Léopard : du 15.01.1941 au 13.06.1941
Lobélia : du 19.06.1941 au 01.06.1942.
Centre médical Londres : du 01.06.1942 au 15.04.1943.
Caserne Surcouf : du 15.04.1943 au 15.05.1943.
BCRA Londres : du 15.05.1944 au 24.06.1945.
Décédé le 22.01.1962, à Lanvéoc.

Milliner Jean Louis, né le 04.04.1922, à l’Ile de Sein, célibataire. Matelot infirmier, matricule 5069 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 03.07.1940 au 05.02.1941.
Léopard : du 05.02.1941 au 20.07.1941.
Lobélia : du 20.07.1941 au 02.08.1942.
Caserne Surcouf : du 02.08.1942 au 02.06.1944.
Caserne Bir Hakeim : du 02.06.1944 au 01.04.1945.
Démobilisé le 03.07.1945, décédé le 09 .08.2001 à Brest.

Milliner Jean Pascal, né le 29.07.1922, à l’Ile de Sein, célibataire. Matelot timonier, matricule 4 791 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 05.01.1941.
ML 245 : du 05.01.1941 au 28.07.1941.
Roselys : du 01.11.1941 au 28.05.1945.
Démobilisé le 03.08.1945, décédé le 07.12.1994 à Douarnenez.

Milliner Jean Pierre, né le 08.07.1914, à l’Ile de Sein, marié. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5646 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 10.08.1940.
Léopard : du 10.08.1940 au 25.06.1941.
Renoncule : du 25.07.1941 au 15.10.1942.
Arsenal Portsmouth : du 20.12.1942 au 11.06.1945.
Lutteur : du 11.06.1945 au 19.07.1945.
Décédé le 24.12.1988, à Quimper.

Milliner Joseph, né le 21.07.1903, à l’Ile de Sein, marié quatre enfants. Matelot gabier, marine marchande, matricule 1485 au

01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 07.08.1940.
Lucienne Jeanne : du 07.08.1940 au 24.12.1940.
Mission spéciale Penzance : du 24.12.1940 au 04.09.1941.
Marine marchande.
Cuba : du 16.10.1941 au 10.07.1944.
Danaé : du 08.09.1944 au 08.04.1945.
Décédé le 12.06.1960, à Plougonven.

Milliner Joseph Marie, né le 27.11.1922, à Brest, célibataire. Quartier-maître fusilier, matricule 5057 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12 .07 .1940 au 15 .10 .1940.
Chasseur 10 : du 15.10.1940 au 15.11.1942.
Infanterie de l’Air 1^{re} Compagnie : du 30.11.1942 au 29.01.1945.
Jeanne Geneviève : du 01.02.1945 au 01.07.1945.
Démobilisé le 18.10.1945, décédé.

Milliner Joseph Barthélémy, né le 17.07.1923, à l’Ile de Sein, marié un enfant. Parti sur le *Rouanez ar Mor*. Quartier-maître charpentier, matricule 4805 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 13.03.1941.
Flottille VTB : 8.11 et 12 du 13.03.1941 au 06.07.1941.
Renoncule : du 20.09.1941 au 22.10.1943.
Caserne Commandant Birot : du 22.10.1943 au 20.09.1945.
Unité liquidatrice, Base de la Clyde.
Mariage le 16.06.1945 avec Isabelle Paul à Greenock.
Décédé le 24.07.1973, à Greenoch.

Milliner Jules, né le 01.12.1894, à l’Ile de Sein, marié cinq enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5110 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 10.01.1941.
Service pêche Penzance : du 10.01.1941 au 17.12.1942.
Hôpital français de Londres : du 17.12.1942 au 01.03.1943.
Service gardiennage Falmouth : du 01.10.1943 au 15.04.1944.
Hôpital français de Londres : du 25.05.1944 au 05.10.1944.
Dépôt Liverpool : du 05.10.1944 au 02.03 1945.
Décédé le 14.08.1946, à l’ile de Sein.

Milliner Stanislas, né le 07.11.1900, à l’Ile de Sein, marié trois enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 462 Audierne au 01.07.1940.
Courbet : à partir du 12.07.1940
Décédé par submersion accidentelle le 19.10.1940, à Glasgow, en service commandé, à bord du Vaillant.

Piton Jean François, né le 16.06.1923, à l’Ile de Sein, célibataire. Matelot timonier, matricule 4792 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 19 .08 .1940 au 11.01.1941.
Chasseur 11 : du 11.01.1941 au 10.02.1941.
Chasseur 8 : du 10 .02 .1941 au 15 .06 .1941.
ML 245 : du 15.06.1941 au 15.07.1941.
Lobélia : du 01.05.1942 au 28.10.1943.
Caserne Commandant Birot : du 28.10.1943 au 01.08.1944.
Roselys : du 01.08.1944 au 03.05.1945.
Démobilisé le 03.08.1945, décédé le 09.04 1990, à Nanterre.

Piton Jean Marie, né le 04.03.1907, à l’Ile de Sein, marié. Quar-

tier-maître manoeuvre, matricule 5093 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943.
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 06.06.1943.
Maison Gosport : du 06.06.1943 au 01.05.1945.
Décédé le 28 .03 .1968 à Quimper.

Porsmoguer Guénolé, né le 26.01 1906, à l'Île de Sein, célibataire. Quartier-maître manoeuvre, matricule 15 80 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12 .07 .1940 au 15 .09 .1940.
Président Tissier : du 15.09.1940 au 31.05.1943.
Amiens : du 01.06.1943 au 09.04.1944.
Escarmouche : du 09.04.1944 au 10.02.1945.
Décédé le 04.10.1995, à Douarnenez.

Porsmoguer Guénolé, Jules, Marie, né le né le 06.06.1909 à l'île de Sein. Parti sur le *Rouanez ar Mor*. Quartier-maître de manoeuvre, engagé le 01.07.1940
Courbet, Léopard
Décédé le 04.07.1941 à Chatam (GB), maladie contractée en service, **mort pour la France**.

Porsmoguer Henri, né le 18.04.1892, à l'Île de Sein, marié deux enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5102 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 01.05.1941.
Victor Guillou : du 10.05.1941 au 28.09.1942.
Pétrophalt : du 05.12.1942 au 06.01.1945.
Décédé le 26.09.1957 à Angers.

Porsmoguer Jean, Noël, né le 18.05.1896, à l'île de Sein, marié. Quartier-maître de manoeuvre, matricule 284 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet, Triomphant
Décédé le 28.01.1941 d'un accident en service sur le *Triomphant*, Greenock (GB), **mort pour la France**

Porsmoguer Jean Yves, né le 14.03.1900 à l'île de Sein, marié six enfants. Quartier- maître de manoeuvre, matricule au 01.01.1940.
Courbet : du 12 .07 .1940 au 22 .08 .1940.
Moqueuse : du 22.08.1940 au 04.08.1941.
Nevada : du 23.08.1941 au 06.01.1942.
Fort Binger : du 14.02.1942 au 13.11.1942.
Indochinois : du 18 .03 .1943 au 25 .05 .1943.
Hôpital Liverpool : du 25.05.1943 au 08.08.1945.
Décédé le 09.11.1963 à l'île de Sein.

Porsmoguer Jean Yves, né le 26.04.1899 à l'île de Sein, marié deux enfants. Parti sur le *Rouanez ar Peoc'h*. Quartier-maître de manoeuvre, matricule 2004 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07 .1940 au 08.03.1943.
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 06.06.1943.
Bases Chasseurs Cowes : du 06.06.1943 au 10.09.1943.
Etat-major Londres : du 10.09.1943 au 05.05.1945.
Décédé le 19.12.1981 à Douarnenez.

Porsmoguer Joseph Marie, né le 24.03.1925 à l'île de Sein, marié un enfant.
Parti sur le *Rouanez ar Peoc'h*.
Quartier-maître canonnière, matricule 4876 FN 40 au

01.07.1940
Courbet : du 12 .07.1940 au 14.07.1941.
ML 245 : du 14.07.1941 au 14.07.1942.
Caserne Bir Hakeim : du 14.07.1942 au 05.09.1942.
MTB 98 : du 05.09.1942 au 02.11.1945.
Croix de guerre et citation de l'Amirauté britannique.
Mariage en 1944 avec Ingle Joyce à Bradford (GB)
Décédé le 27.02.2012 à Dordives (Loiret)

Porsmoguer Louis Emmanuel, né le 06.10.1922 à l'île de Sein, célibataire. Matelot canonnière, matricule 2001 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet, Roselys, Surcouf, Commandant Duboc, Commandant d'Estienne d'Orves, André Louis
Accident en service le 31.12.1944 sur l'*André Louis* à Plymouth(GB), **mort pour la France**.

Porsmoguer Pierre Yves, né le 05.09.1894 à l'île de Sein, veuf un enfant. Quartier-maître de manoeuvre, matricule 5105 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943.
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 29.05.1943.
Maison Gosport : du 29 .05 .1943 au 01.05.1945.
Décédé le 17.01.1964 à l'Île de Sein.

Porsmoguer Simon, né le 30.08.1895 à l'île de Sein, marié quatre enfants. Parti sur la *Velleda*, père de Louis Emmanuel. Quartier- maître de manoeuvre, matricule 5092 FN 40 au 01.07.1940
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943.
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 08.04.1943.
Maison Gosport : du 08.04.1943 au 01.05.1945.
Décédé le 02.07.1970 à l'île de Sein.

Richard Paul, né le 13.09.1899 à l'Île de Sein, marié quatre enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5645 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 31.08.1940.
Léopard : du 31.08.1940 au 18.06.1941.
Renoncule : du 11.07.1941 au 14.02.1942.
Léopard : du 14.02.1942 au 21.06.1942.
ML 303 : du 21.06.1942 au 26.09.1942.
Caserne Surcouf : du 17.10.1942 au 28.02.1945.
Décédé le 22.11.1953 à l'Île de Sein.

Rozen Thomas, né le 23.06.1909, à l'Île de Sein, marié quatre enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5099 FN 40, au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 08.03.1943.
Caserne Bir Hakeim : du 08.03.1943 au 01.05.1945.
Décédé le 15.11.1969 à Suresnes.

Salaün Guénolé, né le 16.10.1896, à l'Île de Sein, marié sept enfants. Embarqué à la marine marchande, a signé son engagement le 01.07.1940.
Décédé à bord du *Château Latour* à Naples le 13.08.1944.

Salaün Jean, né le 30.07.1920 à l'Île de Sein, marié.
FFL 2^e DB au 01.07.1940. Parti de Brest, se retrouvera comme artilleur dans la 2^e DB/3^e RAC. Décédé à Esquibien le

26.02.1993.

Salaün Jean Noël, né le 07.10.1920, à Plogoff, célibataire. Matelot cuisinier, matricule 1966 au 01.07.1940.
Mort pour la France, le 18.02.1942, à bord du *Surcouf*.

Salaün Paul, né le 26 .09 .1921, à l'Île de Sein, célibataire. Engagé le 01.07.1940. Parti de Brest se retrouvera en AEF Brazzaville.

Salaün Pierre, né le 26.12.1899 à l'Île de Sein, marié trois enfants. Premier maître fourrier, matricule 1805 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 29.07.1940.
Vikings : du 30.07.1940 au 15.12.1941.
Marine du Levant : du 16.12.1941 au 13.02.1945.
Décédé le 23.10.1982 à l'Île de Sein.

Spinec Ambroise, né le 17.06.1893 à l'Île de Sein, marié trois enfants. Second maître manoeuvre, matricule 1363 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 12.09.1940.
Chevreuil : du 12.09.1940 au 16.07.1941.
Arras : du 17.07.1941 au 01.08.1941.
Etat-major Londres : du 01.08.1941 au 11.05.1945.
Décédé le 08.05.1974 à Quimper.

Spinec François, né le 24.11.1921, à l'Île de Sein, marié trois enfants. Quartier-maître timonier, matricule 4786 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 19.08.1940 au 15.05.1941.
Chasseur 8 : du 15.05.1941 au 09.10.1941.
Commandant Déroyat : du 15.10.1941 au 29.01.1943.
Chasseur 12 : du 15.02.1943 au 01.04.1945.
Base des Chasseurs : du 01.04.1945 au 04.06.1945.
Décédé le 28.04.1975 à Etampes.

Spinec Jean Pierre, né le 25.12.1914, à l'Île de Sein, célibataire. Matelot gabier, matricule 1861 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 05.04.1941.
Victor Guillou : du 09.05.1941 au 01.08.1942.
Indochinois : du 24.08.1942 au 06.04.1944.
SNA 8 : du 24.04.1944 au 18.05.1944.
PLM 17 : du 22.06.1944 au 05.10.1944.
Pomerol : du 13.11.1944 au 15.04.1945.
Décédé le 18.11.1975 à Audierne.

Spinec Jean Pierre, né le 12.04.1922, à l'Île de Sein, célibataire. Matelot fusilier, matricule 4787 FN 40 au 01.07.1940.
Décédé le 13.07.1942, à bord du **Chasseur 8**. **Mort pour la France**.

Spinec Jean Yves, né le 09.06.1898, à l'Île de Sein, marié huit enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5100 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 02.09.1940 au 08.03.1943.
Base des chasseurs de Cowes : du 08.03.1943 au 10.12.1944.
Décédé le 17.08.1962 à l'île de Sein.

Tanguy François, né le 15 .07.1922, à Quimper, célibataire. Quartier -maître mécanicien, engagé le 01.07.1940.
Courbet, Chasseur 11, Caserne Surcouf.
N'est pas revenu habiter l'île de Sein après la guerre. Fait partie

des AFL Londres.

Thymeur Guénolé, né le 24.06.1924, à l'Île de Sein, célibataire. Matelot timonier, matricule 4788 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 19.08.1940 au 10.10.1940.
Etoile : du 10.10.1940 au 28.03.1941.
Ouragan : du 28.03.1941 au 29.07.1941.
Triomphant : du 29.07.1941 au 07.04.1945.
Décédé le 29.04.1964 au Havre.

Thymeur Henri, né le 19.11.1900, à l'Île de Sein, marié trois enfants. Quartier-maître manoeuvre, matricule 5484 FN 40 au 01.07.1940.
Courbet : du 12.07.1940 au 12.08.1940.
Vaillant : du 12.08.1940 au 15.05.1941.
Caserne Commandant Birot : du 15.05.1941 au 20.05.1945.
Décédé à Quimper le 30.12.1974.

Thymeur Jean Pierre, né le 29.01.1891, à l'Île de Sein. Quartier-maître, engagé au 01.07.1940.
Décédé le 02.09.1974, à l'île de Sein.

Thymeur Noël, né le 06.01.1902, à l'Île de Sein, marié deux enfants. Quartier-maître, engagé le 01.07.1940.
Décédé le 11.10.1947, à bord du navire *Calais* à Djibouti où son corps repose.

Thymeur Maurice, né le 08.04.1921, à l'Île de Sein. Engagé le 01.07.1940, matricule 4738 FN 40
Matelot gabier
Courbet, Marine Levant
Décédé le 22.05.1944 à l'hôpital militaire de Beyrouth.

Violant Barthélemy, né le 19.01.1923 à l'Île de Sein. FNFL au 01.07.1940, matelot gabier, matricule 4758 FN 40
Courbet, Belle Poule, Triomphant, Béarn
Resté au Havre après la guerre. Décédé le 27.02.1980 à Rouen.

Violant Joseph, né le 11.04.1924 à l'Île de Sein, célibataire. A rejoint l'Angleterre le 05.10.1943 sur le sloop *Yvonne-Georges*
Matelot gabier, matricule 1111 FN 43
Belle Poule
Service des Pêches
Décédé le 05.02.2000 à Quimper

9 Juin 2019 Il y a 77 ans, le 9 juin 1942

disparaissait la **Corvette Mimosa**

Commandée par le capitaine de frégate BIROT, torpillée par un sous-marin allemand (U 124) dans l'Atlantique Nord, 52°12 N, 32°37 W.

Il y eut 4 survivants et 65 disparus dont :

BALUT Francis (Douarnenez), matelot gabier, 21 ans

JOLY François Jacques (Douarnenez), matelot gabier, 19 ans

LE DIZET Hervé (Pouldavid), matelot Asdic, 18 ans, faisait

partie des rescapés, mort d'épuisement avant l'arrivée des secours

SCOARNEC Michel (Audierne), second maître de manoeuvre, 25 ans

Bâtiments de combat F.N.F.L.

CUIRASSE :

COURBET (*)

CONTRE-TORPILLEURS :

LEOPARD (*) 3 cit. O. Armée
TRIOMPHANT 2 cit. O. Armée

TORPILLEURS :

LA COMBATTANTE (*) 2 cit. O. Armée
LA MELPOMENE 1 cit. O. Armée
..... 1 cit. O. Division

TUNISIEN

AVISOS :

CHEVREUIL 1 cit. O. Armée
COMMANDANT DOMINE 1 cit. O. Division
..... 1 cit. O. Armée
COMMANDANT DUBOC 2 cit. O. Armée
..... 1 cit. O. Corps Armée
LA MOQUEUSE 1 cit. O. Armée
SAVORGNAN DE BRAZZA 1 cit. O. Armée
..... 1 cit. O. Division

FREGATES :

CROIX DE LORRAINE
LA DECOUVERTE
LA SURPRISE 1 cit. O. Division
L'AVENTURE
TONKINOIS

CORVETTES :

ACONIT Croix Libération
..... 2 cit. O. Armée
ALYSSE (*) 1 cit. O. Division
CDT D'ESTIENNE D'ORVES 1 cit. O. Division
COMMANDANT DETROYAT 1 cit. O. Division
COMMANDANT DROGOU 1 cit. O. Division
LOBELIA 3 cit. O. Armée
MIMOSA (*) 1 cit. O. Armée
RENONCULE 2 cit. O. Armée
ROSELYS 3 cit. O. Armée

SOUS-MARINS :

CURIE
DORIS
JUNON 2 cit. O. Armée
..... 1 cit. O. Corps Armées
MINERVE 1 cit. O. Armée
..... 2 cit. O. Corps Armée
NARVAL (*) Légion d'honneur
..... Méd. Résist. av. Rosette
..... 1 cit. O. Armée
RUBIS Croix Libération
..... 2 cit. O. Armée
SURCOUF (*) 1 cit. O. Corps Armée

PATROUILLEURS :

LEOVILLE
OISEAU DES ILES
POULMIC (*) 1 cit. O. Armée
PRESIDENT HOUDUCE (*) 1 cit. O. Corps Armée
REINE DES FLOTS 1 cit. O. Armée
..... 2 cit. O. Corps Armée
VAILLANT
VIKINGS (*) 1 cit. O. Armée

CROISEUR AUXILIAIRE :

CAP DES PALMES 1 cit. O. Division

CHASSEURS :

Chasseur 5 (CARENTAN) (*)
Chasseur 8 (RENNES) (*)
Chasseur 10 (BAYONNE) 1 cit. O. Armée
..... 1 cit. O. Division
Chasseur 11 (BOULOGNE) 1 cit. O. Division
..... 1 cit. O. Corps Armée
Chasseur 12 (BENODET) 1 cit. O. Division
Chasseur 13 (CALAIS) 1 cit. O. Division
Chasseur 14 (DIELETTE) 1 cit. O. Division
Chasseur 15 (PAIMPOL) 1 cit. O. Corps Armée
Chasseur 41 (AUDIERNE) 2 cit. O. Armée
..... 1 cit. O. Corps Armée
Chasseur 42 (LARMOR) 2 cit. O. Armée
..... 1 cit. O. Corps Armée
Chasseur 43 (LAVANDOU) 1 cit. O. Corps Armée
..... 1 cit. O. Brigade

CHASSEURS-DRAGUEURS :

AD 92 (CONGRES)
AD 112 (KERIADO)
AD 38 (LUCIENNE-JEANNE)

MTB/S :

23° Flottille 1 cit. O. Armée
Vedette rapide 90
Vedette rapide 91
Vedette rapide 92
Vedette rapide 94
Vedette rapide 96
Vedette rapide 98
Vedette rapide 227
Vedette rapide 239

ML/S :

123 (SAINT-RENAN)
182 (ILE DE SEIN) 1 cit. O. Corps Armée
205 (OUSSANT)
245 (SAINT-GUENOLE)
246 (SAINT-YVES)
247 (SAINT-ALAIN)
249 (BENIGUET)
303 (MOLENE)

BATIMENTS-ECOLES :

BOUCLIER 2 cit. O. Armée
PRESIDENT THEODORE TISSIER

GOELETTES :

BELLE-POULE
ETOILE

BATIMENTS-BASES :

AMIENS 1 cit. O. Armée
ARRAS 1 cit. O. Brigade
DILIGENTE 1 cit. O. Brigade
EPINAL
OURAGAN
SUIPPE

UNITES DE TERRE :

1^{er} Rég. Fus. Mar. Croix Libération
..... 8 cit. O. Armée
1^{er} Bat. Fus. Mar. Com. 2 cit. O. Armée

(*) Bâtiment coulé ou perdu.

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

‡

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

(*) Bâtiment coulé ou perdu.

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, sur son et contre tout, dans
le plus grand drame de notre Histoire,
rien, ni le temps, ni les farouches, ne
l'effacera jamais

Je vous salue, mes camarades!

J. de Gaulle.



FONDATION
DE LA
FRANCE
LIBRE

DÉLÉGATION AU SOUVENIR DES MARINS

Fondation de la France Libre, reconnue d'utilité publique
16 cour des Petites-Ecuries, 75010 Paris
www.francelibre.net

Délégation au Souvenir des Marins de la France Libre
Tél 06 11 62 36 93
01 53 62 81 82
marins.france.libre@gmail.com