



Hommage aux Forces navales françaises libres

# Ils ont rejoint la France libre

dès juin 1940

Hommage aux jeunes du Guilvinec et de Treffiagat-Léchiagat qui ont refusé la défaite Ce livret s'inscrit dans le cadre des travaux du groupe de recherche historique de la délégation au souvenir des marins de la Fondation de la France Libre. Il vise à rappeler l'histoire souvent oubliée de ces marins FNFL, qui ont assuré des missions héroïques et périlleuses : sous-marins sur les côtes de Norvège, corvettes dans la bataille de l'Atlantique, chasseurs de sous-marins et vedettes lance-torpilles dans la Manche, torpilleurs, avisos et patrouilleurs sur tous les autres théâtres d'opérations, fusiliers marins accompagnant la 1<sup>re</sup> DFL dans sa longue marche, commandos dans leurs raids sur les côtes de France, aviateurs dans le ciel audessus de la Manche et marins marchands sur tous les océans.

# Sommaire

- Page 5 Les premiers ralliements à la France libre
- Page 8 Les départs des civils depuis les côtes de France
- Page 11 Les ralliements depuis Le Guilvinec et Treffiagat-Léchiagat
- **Page 14** Les Guilvinistes dans la Résistance extérieure (1940-1945) : les volontaires de la France libre, article de Pierre-Jean Berrou extrait du n°2 (année 1985) du bulletin municipal de la ville du Guilvinec « Ar Gelvenec »
- Page 33 La création des Forces navales françaises libres (FNFL)
- **Page 36** Les bâtiments de guerre FNFL : contre-torpilleurs, torpilleurs, sous-marins, avisos, corvettes, patrouilleurs, chasseurs, vedettes...
- Page 45 Liste des bâtiments de guerre FNFL
- Page 48 Les fusiliers marins : 1er BFM, 1er RFM, 1er BFMC
- Page 52 La Marine marchande de la France Libre
- Page 53 Liste des bâtiments de commerce FNFL
- Page 56 Le Bureau central de renseignement et d'action (BCRA)

Ce livret daté de janvier 2022 est une ré-édition revue et complétée du document réalisé à l'occasion de la cérémonie organisée le 10 juillet 2021 par les maires du Guilvinec et de Treffiagat-Léchiagat et la Fondation de la France Libre pour rendre hommage aux jeunes de ces communes qui dès juin 1940 ont refusé la défaite et ont rejoint l'Angleterre pour s'engager dans la France Libre.



# A TOUS LES FRANÇAIS

La France a perdu une bataille! Mais la France n'a pas perdu la guerre!

Des gouvernants de rencontre ont pu capituler, cédant à la panique, oubliant l'honneur, livrant le pays à la servitude. Cependant, rien n'est perdu!

Rien n'est perdu, parce que cette guerre est une guerre mondiale. Dans l'univers libre, des forces immenses n'ont pas encore donné. Un jour, ces forces écraseront l'ennemi. Il faut que la France, ce jour-la, soit présente à la victoire. Alors, elle retrouvera sa liberté et sa grandeur. Tel est mon but, mon seul but!

Voila pourquoi je convie tous les Français, où qu'ils se trouvent, à s'unir à moi dans l'action, dans le sacrifice et dans l'espérance.

> Notre patrie est en peril de mort. Luttons tous pour la sauver!

# **VIVE LA FRANCE**



#### TO ALL FRENCHMEN ..

France has lost a battle!

But France has not lost the war!

A makeath Government may have capitalised giving way to pusie, forgottles become diverse that country into skewery. Yet nothing is lost!

Rothing is lost because this war is a would ware the same of the same o

That is why I sak all Frenchmen, wherever the may be, to unite with me in action, in sacrifice an in hope.

Our Country is in danger of death. Let us fight to save it.

LONG LIVE FRANCE!

GENERAL de GAULLE

HELEOGRATICAS

4. CRAITON GARDINI,

LONDON, SW.L.

f. de James.

GENERAL DE GAULLE

QUARTIER-GÉNÉRAL, 4, CARLTON GARDENS, LONDON, S.W.1.

# Les premiers ralliements à la France libre

#### L'appel du 18 juin

En mai et juin 1940, sous la pression des colonnes allemandes, la bataille de France est perdue, c'est la débâcle, l'aviation et l'armée de terre françaises sont vaincues, mais pas la Marine nationale. Le gouvernement français placé sous l'autorité du maréchal **Pétain** appelle à cesser les combats et demande un armistice, qui sera signé le 22 juin. Par l'armistice, la France s'est retirée de la guerre, entreprenant avec l'Allemagne une collaboration économique forcée qui englobe tout son empire.

le 18 juin 1940, depuis Londres à la BBC, refusant de cesser le combat, le général **de Gaulle** lance un appel à le rejoindre pour poursuivre la lutte contre l'Allemagne aux côtés de l'Empire britannique. « La France a perdu une bataille! Mais la France n'a pas perdu la guerre! ».

Peu de futurs Français libres auront entendu l'appel, beaucoup diront avoir choisi de rejoindre l'Angleterre en réaction au discours du maréchal **Pétain** du 17 juin.

#### Faibles ralliements à la France libre

Sortie pratiquement indemne des combats de mai-juin 1940, auxquels elle a pourtant pris une part active (campagne de Norvège, évacuation de Dunkerque - opération Dynamo), la flotte

française, la quatrième du monde (derrière celles de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Japon), est pour l'essentiel stationnée dans les ports de l'empire colonial et du Royaume-Uni. Elle échappe donc à toute mainmise allemande et elle pourrait être prête à poursuivre le combat. L'hypothèse d'un assez large ralliement de la marine française paraît donc plausible. En Angleterre se trouvent 90 bâtiments militaires de toutes sortes, et plus d'une centaine d'autres bâtiments armés par plus de 10 000 hommes, 135 navires marchands avec 2 500 marins à leur bord, et 10 000 marins des services à terre évacués des ports de l'Atlantique sont rassemblés dans des camps.

Fin juin 1940, invités à choisir entre la poursuite de la lutte ou le rapatriement, **la quasi-totalité d'entre eux optent pour le retour en France**. Les directives du gouvernement **Pétain** qui leur parviennent sont que la résistance est inutile et que les conditions de l'armistice sont honorables. Un grand nombre de ces personnels embarque les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 1940 sur 12 paquebots à destination de Casablanca, où ils arrivent les 8 et 9 juillet.

Seul un petit noyau de légionnaires et de chasseurs alpins va rallier et constituer une première réalité pour les Forces françaises libres. Les marins décidés à poursuivre la lutte se montent à quelques dizaines de volontaires.

# Les premiers ralliements de navires de guerre et marchands en juin 1940

Dans une ambiance générale de renoncement l'énorme majorité des bâtiments de la marine de guerre se laisse convaincre et se range derrière l'amiral **Darlan**. Seuls, deux sous-marins et un bâtiment de surface de la marine de guerre et quelques navires marchands rallient spontanément.



Le sous-marin *Rubis* offre le plus beau palmarès des unités FNFL : 28 navires ennemis coulés (coll. FFL).

Le sous-marin *Rubis*, en mission de mouillage de mines dans le fjord de Trondheim, lorsque l'armistice est signé, revient le 1<sup>er</sup> juillet 1940 à son port d'attache, Dundee. Son équipage commandé par le lieutenant de vaisseau **Cabanier** décide de rallier la France libre, à l'exception d'un officier et d'un second maître.

Le sous-marin *Narval* se trouve à Sousse (Tunisie) au moment de l'armistice. Son commandant, le lieutenant de vaisseau **Drogou**, persuadé que les télégrammes de l'amirauté ont été écrits par les Al-



Sous-marin *Narval*: 1150 t, 78,2 m de long par 6,8 m de large, 5,1 m de tirant d'eau, 62 hommes d'équipage (coll. FFL).

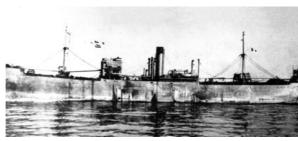
lemands, lance son fameux message « trahison sur toute la ligne, je fais route sur un port anglais » et rallie Malte le 24 juin 1940. La moitié de l'équipage vote en faveur du ralliement.

Le patrouilleur Président Houduce, un chalutier



armé, quitte Bayonne le 20 juin 1940, avec à son bord 69 officiers polonais et 30 soldats et officiers français pour rejoindre Gibraltar, où le 27 juin son commandant, l'enseigne de vaisseau **Deschâtres**, avec 36 membres de son équipage sur 50 décident de continuer la lutte aux côtés des alliés. Il sera le premier navire français à escorter un convoi à destination de la Grande-Bretagne.

Parmi la cinquantaine d'officiers généraux de la Marine, un seul a cherché spontanément à se battre et ralliera la France libre : l'amiral **Muselier** (mis à la retraite en novembre 1939) part de Marseille le 23 juin 1940 sur le charbonnier anglais *Cydonia* pour Gibraltar. Le 27 juin il rallie à lui le *Président Houduce* et quatre cargos de la Marine marchande française qui, en route pour l'Afrique du Nord, avaient décidé de rallier Gibraltar.



L'Anadyr: 5 278 tonneaux, 125 m de long par 16,5 m de large, 7,6 m de tirant d'eau, vitesse de 11 nœuds (coll. FFL).

Le cargo *Anadyr*, alors qu'il se dirige vers Casablanca (Maroc), son commandant le capitaine au long cours **Paranthoen** décide de gagner Gibraltar le 24 juin, son équipage (36 sur 45) ralliera la France libre.



Le *Capo Olmo*: 4 712 tonneaux, 110 m de long par 16 m de large, tirant d'eau de 7,8 m, vitesse de 11 nœuds (coll. FFL).

Le cargo italien *Capo Olmo*, avec un plein chargement de bauxite, avait été capturé par la marine française à Marseille le 10 juin. Son commandant, le capitaine au long cours *Vuillemin* décide de rallier Gibraltar le 28 juin en simulant une avarie.

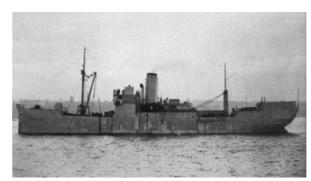
Le *Forbin* est parti de Bordeaux le 20 juin avec 500



Le *Forbin*: 7 291 t, 132 m de long par 16,8 m de large, 8,5 m de tirant d'eau, vitesse de 13 nœuds (coll. FFL).

passagers polonais et tchèques, son commandant le capitaine au long cours **Monamicq** (avec tout son équipage) décide aussi de rallier Gibraltar le 24 juin.

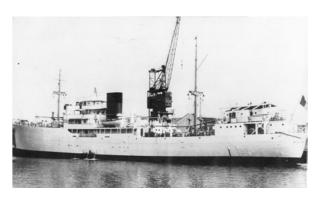
Le *Rhin* parti de Marseille le 20 juin après avoir réussi l'exploit de plastiquer un cargo allemand,



Le *Rhin* ou *HMS Fidelity* : 2 456 tonneaux, 84 m de long par 12,5 m de large, vitesse de 9,5 nœuds (coll. FFL).

rejoint Gibraltar, sous l'impulsion de l'enseigne de vaisseau **Péri**. Ce cargo sera ensuite armé par les services secrets anglais sous le nom d'*HMS Fidelity*.

Avec ces équipages et une centaine d'aviateurs, **Emile Muselier**, après avoir constitué un premier noyau de Français libres avant la lettre, s'envole pour l'Angleterre en hydravion dans lequel, fils de Lorrain, il aura l'idée de la croix de Lorraine face à la croix gammée. Il arrive à Londres le 30 juin et rencontre le général **de Gaulle**.



Le cargo *Maurienne*, bananier de 3 260 t, armé par une filiale de la compagnie générale Transatlantique (coll. FFL).

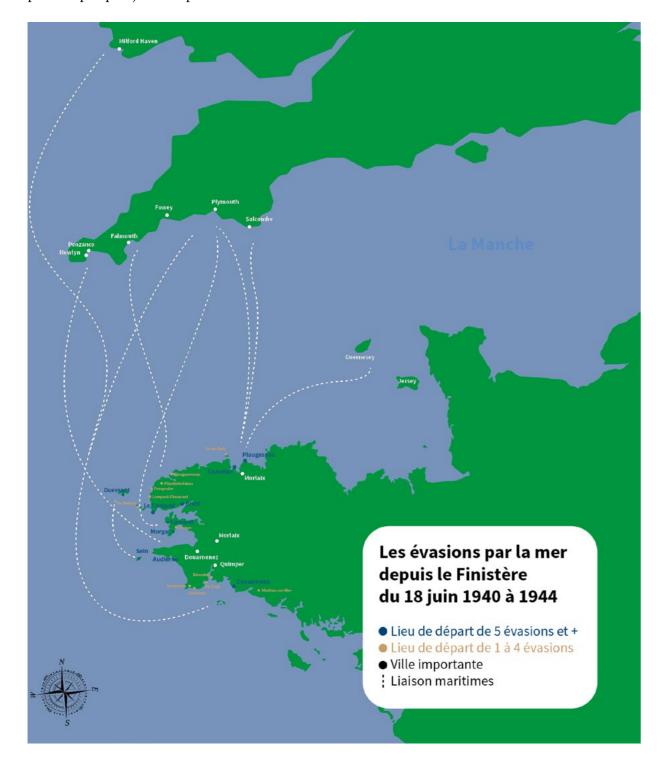
Le 16 juin 1940, le bananier *Maurienne* a appareillé de Basse-Terre en Guadeloupe à destination de Brest. En mer, son commandant, le capitaine au long cours Yves **Salaun** capte le 18 juin la BBC et entend l'appel, malgré un message de l'amirauté des Antilles lui intimant l'ordre de rejoindre Bordeaux et un autre de celle de Casablanca le 22 juin, il met le cap sur Halifax où il arrive le 28 juin 1940 avec son chargement de bananes. Il n'y eut aucune objection de l'équipage à rallier la France Libre.

Il faut noter que de tous les corps, c'est la Marine Marchande qui répond le plus généreusement à l'appel du 18 juin : dans les semaines qui suivent, 162 bateaux de la Flotte française de la Liberté, jaugeant au total près de 700 000 tonneaux (le quart de la flotte à l'entrée en guerre) apporteront leur contribution (le plus souvent après avoir été saisis par les Anglais) au transport du ravitaillement, des équipements, de matières premières minérales, de produits pétroliers, de matériels militaires et de troupes.

# Les départs des civils depuis les côtes de France

La date du 18 juin 1940 marque le début de la Résistance et le refus de l'occupation, avec le départ en quelques jours de plus d'une centaine de

bateaux qui quittent les côtes de Bretagne et de France pour l'Angleterre avec à leur bord quelques milliers de civils.



A Brest, le 18 juin, c'est l'affolement général, le cuirassé *Richelieu*, fleuron de la Marine, appareille pour Dakar suivi d'une armada de bâtiments de guerre. Les 80 navires de commerce au mouillage dans la rade appareillent un par un, le paquebot *Meknès* transformé en transport de troupes emmène en Angleterre des légionnaires et des chasseurs alpins revenant de Norvège et une centaine de jeunes gens (dont **Emile Chaline**, futur amiral et président de l'Association des FNFL).



Le *Corbeau des mers* (3<sup>e</sup> position) © Musée Résistance.

De Douarnenez partent le langoustier *Trébouliste* avec à son bord 108 élèves de l'école de l'armée de l'Air, dont une partie formera le groupe **Lorraine** des Forces aériennes françaises libres (FAFL). Le thonier *La Brise* quitte à son tour le 19 juin, tout comme *Ma Gondole* (avec 5 tonnes de sardines), la *Petite Reine*, le *Régina-Pacis*.



L'Ar Zénith (ici en 1940) fait aujourd'hui l'objet d'une recherce de financement pour sa sauvegarde, à l'initiative de Jacques Le Gall, (Amicale France Libe Ar Zénith à Saint-Servan).

De Camaret, le chalutier *Keryado* appareille pour Dartmouth avec **Olga Herbout**, première femme qui portera l'uniforme FNFL.

Le lendemain, de l'Île de Sein, la *Velleda*, l'*Ar Zénith* partent pour Ouessant (dont les frères **Le Gall**) et le 26 juin : le *Maris Stella*, le *Corbeau des mers*, le *Rouanez ar Péoc'h*. En tout partiront 114 Îliens, la quasi-totalité des hommes qui s'engageront dans les Forces Françaises Libres. L'Île sera faite compagnon de la Libération.

Le 19 juin est aussi une journée riche en départs, de Camaret en passant par Le Conquet, Ouessant le *Mousse Le Moyec* (Giret, Quelen, Abalan), le *Lupin*...

De Plougasnou, le 19 juin 1940, l'*Oiseau des Tempêtes*, le *Primel*; de Roscoff, *Baltoji Lelija*; du Conquet, *Freï, Massinad Faroud* et *Roscal*; de Plodalmézeau, *Charles-Marie Chevillotte*; de Lampaul-Plouarzel, *Yvette*; de Prosporder, Malgven; de l'île de Molène, *Jean-Charcot*; de Landéda (port de l'Aber Wrac'h), *Lucien-Gougy* (15 futurs Français libres)...

Le 21 juin partent d'Ouessant, le *Don Michel de Nobletz*, la *Marie-Louise*... le 24 juin : du Fouesnant, l'*Albatros* et le *Petit Marcel* ; de

Penmarc'h, le sardinier *Notre-Dame de Bon Conseil* (8 futurs FNFL), et le *Vincent-Michel* le 2 juillet.

Le 25 juin embarquent 23 jeunes du Guilvinec et de Treffiagat-Léchiagat (tous futurs FNFL) à bord du malamok *Korrigan*, de la pinasse *Ar Moscoul* et du misainier *Petit Manuel* le 26 juin (voir l'article sur les Guilvinistes dans la résistance extérieure).

Le 25 juin de l'Île de Batz, la *Mouette 9*. Le 15 juillet de Lorient, la pinasse L*e Grec* et le 15 décembre de Plouézoc'h le *Véga*.

De Carantec, de juin 1940 à février 1944 du chantier **Sibiril** partiront seize embarcations de 6 à 10 mètres, avec à leur bord près de 200 volontaires, agents et aviateurs.

#### Les départs de Paimpol

De Paimpol, Le 17 juin le chalutier *Sauveur du Monde* met le cap sur Penzance avec à son bord une cinquantaine d'élèves de l'Ecole d'Hydrographie de Paimpol. Sur ordre de l'Inscription maritime, partent le 18 juin le bateau-pilote de la Seine *Albert Faroult* et le 19 juin le *Georges Leverdier*.



L'Albert Faroult, bateau-pilote de la Seine (coll. FFL).

A bord du premier se trouvent François Flohic futur aide de camp du général de Gaulle, et de futurs FNFL: Demay, Gourvil, Guyomard, Heuzé, Hostalier, Le Ni, Ménage, Passemard, Petit, Saliou, Thery, Tilly, dont plusieurs suivront les cours du Royal Naval College à Dartmouth.Le 19 juin appareille le yacht *Manou* commandé par Le Deut avec à son bord C. Le Hénaff, futur général et com-



Le Yacht *Manou* (coll. Le Deut)

pagnon de la Libération, **G. Lapicque**, futur FNFL et poète de la France Libre (Jean de Lost Pic)...

Partent également de Paimpol le *Quénavo* avec 11 passagers, de Loguivy-de-la-Mer, la *Reine Astrid*, à son bord les frères **Monjaret** (dont le futur radio de Jean Moulin).

#### Les volontaires de Saint-Jean-de-Luz

Du 20 au 24 juin 1940, sont évacués des milliers de militaires notamment polonais sur six navires à destination de l'Angleterre, 250 jeunes civils arrivent à monter à bord, ils rallieront pour la plupart la France Libre: sur L'Arandora Star (GB), 21 civils dont des futurs FAFL comme J.-M. Maridor (futur compagnon de la Libération) ; sur le *Batori* (Pologne): 75 civils dont F. Jacob (futur prix Nobel), R. Galey (futur compagnon), plusieurs FNFL; sur l'*Ettrick* (GB): 27 passagers dont **R. Cassin** (futur Nobel), Bécourt-Foch, de Chevigné, de la Poype (4 futurs compagnons) ; sur le Léopold II (Belgique): 7 dont D. Cordier, futur secrétaire de Jean Moulin ; sur le Sobieski (Pologne) : 108 passagers dont Schuman, Scamaroni (compagnon Libération) et des futurs FNFL (de Bigault de Cazanove) et sur le Kelso (Pologne) quelques futurs Cadets de la France Libre.

De toutes les côtes françaises des départs d'embarcations à destination de la Grande-Bretagne se font comme de Carteret (Manche), le capitaine de corvette **Thierry d'Argenlieu** (futur amiral FNFL) rejoint l'Angleterre sur la *Marie-Georges*, et en août, trois jeunes français **Courval, Milet** et **Letourneur** embarquent sur une petite barque *La Suzanne* pour rejoindre Dartmouth, ils deviendront mécaniciens FAFL.

Les ralliements issus de l'Empire sont rares, quelques jeunes Français prennent tous les risques pour rejoindre l'Angleterre, par mer à bord d'embarcations de fortune ou par terre via l'Espagne en payant leur visa de transit de plusieurs mois d'emprisonnement au camp de Miranda.

# Les ralliements depuis Le Guilvinec et Treffiagat-Léchiagat

#### Sur le Korrigan le 25 juin 1940

Le 20 juin 1940, les soldats allemands occupent les communes du Guilvinec et de Treffiagat-Léchiagat. Le 22 juin, la convention d'armistice est signée à Rhetondes pour une entrée en vigueur le 25 juin. Dans la nuit du 24 au 25 juin 1940 le malamok *Korrigan*, avec 19 hommes à bord dont deux citoyens belges et la pinasse *Ar Moscoul* avec 15 hommes à bord prennent le large au nez et à la barbe des Allemands en direction de l'Angleterre. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1940, s'engageront dans les FNFL:

- Michel BALTAS (20 ans), né le 16 octobre 1919 au Guilvinec, marin pêcheur et charpentier, s'engage dans les FNFL le 8 mars 1941, après le BCRA (réseau Johnny), il embarque sur le *Léopard*, puis il disparait mort pour la France, à bord de la corvette *Alysse*, torpillée le 8 février 1942.
- Mathieu BARGAIN (17 ans), né le 1<sup>er</sup> août 1913 au Guilvinec, rejoint les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, il est affecté sur l'aviso colonial *Savorgnan de Brazza* et comme quartier-maître de manœuvre sur le torpilleur *La Combattante*.
- Eugène BERROU (29 ans), né le 14 février 1911 au Guilvinec, s'engage dans les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, intègre le 1<sup>er</sup> BFM (opération de Dakar, Djibouti, Suez, Palestine en mai 1941, second-maître torpilleur, il est mort pour la France le 17 juin 1941 sur le champ de bataille de Jdeidet-Artouz.
- Léon BERLIVET (29 ans), né le 12 janvier 1911 au Guilvinec, s'engage dans les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940. Affecté à la Marine Pointe-Noire, Marine au Levant comme premier maître secrétaire avant de rejoindre l'Etat-major de la Marine à Alger.
- •Alain CAILLARD (27 ans), né le 18 mai 1913 à Léchiagat, s'engage dans les FNFL le 3 juillet 1940,

quartier-maître de manœuvre à bord du patrouilleur *Vikings*, du chasseur *10 Bayonne*, 6<sup>e</sup> Flottille d'exploration de l'**Aéronavale (6FE)**.

- Fernand COÏC (19 ans), né le 6 octobre 1921 à Treffiagat, rejoint les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, matelot fusilier au **2<sup>e</sup> BFM** et **Marine au Levant**.
- **Léon COSQUER** (19 ans), né le 2 juin 1921 au Guilvinec, s'engage le 1<sup>er</sup> juillet 1940 dans les FNFL, **2<sup>e</sup> BFM**, **1<sup>er</sup> RFM**, quartier-maître fusilier.
- Marcel GUÉNOLÉ (20 ans), né le 20 septembre 1920 au Guilvinec, marin pêcheur intègre le 1<sup>er</sup> juillet 1940 le BCRA (réseau Johnny), en avril 1941, en mission à bord de l'*Emigrant* au large de Plouha, il est arrêté puis déporté à Buchenwald.
- Raymond LE CORRE (20 ans), né le 4 août 1920, au Guilvinec, au BCRA (réseau Johnny), arrêté en avril 1941, déporté au camp de concentration de Buchenwald, il est mort pour la France le 8 octobre 1946 des suites de sa déportation.
- Corentin LE COSSEC (19 ans), né le 5 janvier 1921 au Guilvinec rejoint les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, quartier-maître fusilier au 2<sup>e</sup> BFM, 1<sup>er</sup> BFM et 1<sup>er</sup> RFM.
- Henri LE GOFF (26 ans), né le 24 octobre 1914 au Guilvinec, s'engage dans les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet1940, marin pêcheur au BCRA (réseau Johnny), arrêté le 16 octobre 1941 et déporté à Buchenwald.
- Marcel LE GOFF (19 ans), né 13 juin 1921 au Guilvinec, rejoint les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, affecté au 1<sup>er</sup> BFM où il connaît l'enfer de Bir-Hakeim et au 1<sup>er</sup> RFM comme quartier-maître fusilier.
- **Sébastien NÉDÉLEC** (31 ans), né le 4 août 1909 à Saint-Jean-Trolimon (29), matelot charpentier FNFL, victime d'une maladie contractée en service, **mort pour la France** à Simonstown en Afrique du Sud.

- Emile PÉRON (21 ans), né le 2 mai 1919 à Treffiagat rejoint les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, ffecté au 1<sup>er</sup> BFM, à la Marine au Levant puis embarque sur le patrouilleur *Reine des Flots* comme second-maître de manœuvre.
- Raphaël QUIDEAU (20 ans), né le 30 octobre 1920 à Treffiagat, s'engage dans les FNFL le 3 juillet 1940. Affecté comme matelot fusilier au 1<sup>er</sup> BFM, il est mort pour la France le 17 juin 1941 à Deraa en Syrie.
- Henri SINOU (31 ans), né le 13 août 1909 à Paris 14<sup>e</sup>, s'engage dans les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, affecté au **1<sup>er</sup> BFM** (bataille de Bir-Hakeim) et au **1<sup>er</sup> RFM**, comme second maître commis.
- Louis SINOU (20 ans), né le 14 février 1920 au Guilvinec s'engage dans les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, quartier-maître fusilier au 1<sup>er</sup> BFM (bataille de Bir-Hakeim), puis au 1<sup>er</sup> RFM.

#### Sur le *Petit Manuel* le 26 juin 1940

Dans la nuit du 25 au 26 juin 1940, le *Petit Manuel*, misainier de 9 mètres de long, déjouant la surveillance des Allemands fait route à la voile vers l'Angleterre. Son équipage s'engagera dans les FNFL:

- Jean BIGER (20 ans), né le 21 juillet 1920 au Guilvinec s'engage le 20 octobre 1940 dans les FNFL, matelot gabier, affecté au BCRA, puis dans l'Aéronavale 6FE, le groupe naval d'assaut comme parachutiste commando.
- Charles BIZIEN (54 ans), né le 30 décembre 1886 au Guilvinec, marin pêcheur, s'engage dans les FNFL le 28 octobre 1940, service des Pêches à Penzance sur le *Petit Manuel*, le *Korrigan*, la *Brise*, le *Louis-Jules*.
- Martial BIZIEN (19 ans), né le 20 juillet 1921 au Guilvinec, rejoint les FNFL le 1<sup>er</sup> octobre 1940 au BCRA (réseau Nemrod). Il est membre de l'équipage du *Marie-Louise* qui conduit d'Estienne d'Orves et son radio en Bretagne. Trahi par ce dernier, d'Estienne d'Orves est arrêté le 21 janvier 1941 et le bateau arraisonné le 15 février par les Allemands. Martial est arrêté, condamné à mort et gracié en raison de son jeune âge, et emprisonné en Allemagne.

- Louis COÏC (19 ans), né le 15 mars 1921, s'engage dans les FNFL le 21 décembre 1940, matelot torpilleur sur le *Surcouf*, à la Marine de Saint-Pierre et à la 23<sup>e</sup> Flottille de MTB.
- Ernest LE GOFF (24 ans), né le 24 mars 1916 au Guilvinec, s'engage le 21 juillet 1940 dans les FNFL où il embarque sur la corvette *Aconit* comme quartier-maître de manœuvre.
- René VIGOUROUX (27 ans), né le 12 octobre 1913 au Guilvinec, rejoint les FNFL le 12 septembre 1940, il sert dans la Marine marchande de la France Libre sur le cargo *PLM 27*.

#### Les départs le 1er octobre 1942

Le 5 janvier 1941, ils seront 15 à quitter le port à bord de la pinasse *Charley* pour l'Angleterre. Ils seront interceptés par les Allemands, ramenés au Guilvinec et remis en liberté après un court emprisonnement. En septembre 1942, le langoustier l'*Audacieux* récupère des armes au large de Belle-Île. Après avoir mouillé les conteneurs d'armes aux abords des Glénan pour qu'ils soient récupérés par des petites embarcations, il regagne le port. À cause de rumeurs persistantes, les sept membres de l'équipage de l'*Audacieux*, craignant d'être arrêtés, font route vers l'Angleterre le 1<sup>er</sup> octobre 1942. Ils s'engageront dans les FNFL pour la plupart le 3 octobre 1942. Basés en Cornouailles à Penzance, ils continueront à pêcher au profit de la population locale :

- Michel BOLLORÉ (39 ans), né le 8 avril 1903 à Treffiagat, rejoint les FNFL le 3 octobre 1942 comme marin pêcheur dans le service des Pêches des FNFL.
- **Sébastien COÏC** (39 ans), né le 22 juin 1903 à Treffiagat, rejoint les FNFL le 3 octobre 1942, également dans le **service des Pêches**.
- Pierre KERVEVAN (38 ans), né le 27 avril 1904 à Treffiagat, s'engage dans les FNFL le 3 octobre 1942 au service des Pêches à Penzance.
- **Sébastien LARNICOL** (44 ans), né le 30 avril 1898 à Treffiagat, s'engage dans les FNFL le 2 octobre 1942, à Penzance sur la *Reine Astrid*, l'*Hayle* et l'*Audacieux*.

- **Sébastien LARNICOL** (16 ans), né le 6 août 1926 à Treffiagat, s'engage dans les FNFL le 23 octobre 1942, rejoint la flottille de pêche française à Penzance (*Audacieux*, *Reine Astrid*).
- Léon LE MOGNE (36 ans), né le 15 septembre 1906 à Treffiagat, s'engage le 3 octobre 1942 dans le service des Pêches des FNFL (*Audacieux*, *Reine Astrid*, service Barges invasion).
- Corentin QUEFFELEC (45 ans), né le 7 juillet 1897 à Treffiagat, s'engage dans les FNFL le 3 octobre 1942, service des Pêches à Penzance.

#### Les autres engagés dans la France libre

- Jean Marcel BÉCHENNEC né le 6 septembre 1918 à Treffiagat, s'engage en juillet 1940 dans les Forces aériennes françaises libres (FAFL) comme sergent dans le groupe Artois.
- **Jean Joseph BIGER** né le 8 octobre 1919 au Guilvinec est homologué FFL.
- **Pierre BIGER** né le 17 mars 1910 à Treffiagat est homologué FFL.
- **Roger BIGER** né le 3 juillet 1920 à Treffiagat s'engage dans les FNFL en octobre 1940, matelot gabier sur le *Congre* et la *Reine des Flots*.
- **Léon BRIEC** né le 11 février 1920 au Guilvinec, s'engage dans les FNFL : *Congre*, chasseur *15 Paimpol*, contre-torpilleur *Léopard* et **Marine au Levant**, avec le grade de quartier-maître mécanicien.
- Pierre CASTREC né le 28 septembre 1921 à Treffiagat, rejoint en décembre 1941 la Division de la France Libre au Moyen Orient, il est caporal.
- Jean Marie COÏC né le 25 octobre 1903 au Guilvinec rejoint en novembre 1940 la Marine marchande où il est graisseur sur plusieurs navires FNFL: *Touareg, Névada II, Saint Bertrand, Indochinois, Ville de Majunga.*
- François COÏC né le 5 août 1919 à Treffiagat s'engage dans la Marine marchande sur le *Cuba* comme mécanicien.
- Jean COSQUERIC né le 23 juillet 1913 à Penmarc'h s'engage en septembre 1940 dans la Marine marchande comme chauffeur.

- Arsène FOLGOAS né le 18 mars 1918 au Guilvinec rejoint les FNFL en mars 1941 : Marine de Douala et second-maître mécanicien sur le *Commandant Drogou* et la *Capricieuse*.
- **Pierre FOLGOAS** né le 21 novembre 1923 au Guilvinec s'engage en décembre 1942, matelot mécanicien marine de guerre des FNFL.
- Roger GUILLAMET, né le 6 septembre 1910 au Guilvinec, s'engage dans les FNFL le 14 juillet 1940 à bord du sous-marin *Rubis*, une des trois unités FNFL à avoir été faite compagnon de la Libération comme lui, à titre individuel.
- **Simon JONCOUR** né le 8 mai 1912 au Guilvinec, rejoint les FNFL comme matelot canonnier sur le *Capo Olmo*, le *Fort Binger* et le *Cap Saint Jacques*. Il est **mort pour la France** par accident le 12 août 1944.
- Vincent LE BLEIS né le 14 janvier 1914 au Guilvinec s'engage dans la Marine marchande : Félix Roussel, Fort Binger, Indochinois, Cuba.
- Michel LE DREZEN né le 25 juillet 1905 au Guilvinec, rallie la France combattante en janvier 1943, il est agent de la catégorie P2, ayant une activité permanente dans la résistance intérieure.
- Etienne LE REST né le 27 septembre 1927 au Guilvinec, rejoint en mai 1943 les FNFL, affecté au 1<sup>er</sup> RFM, en tant que quartier-maître radio.
- Raphaël LE ROUX né le 4 décembre 1900 à Treffiagat, rejoint en Afrique en mai 1941 la 1<sup>re</sup> Division légère française libre, puis il sert comme adjudant dans le Bataillon de marche n°9.
- **Sébastien MONFORT** né le 21 août 1916 à Treffiagat, s'engage dans les FNFL en septembre 1940, il est affecté à l'**Etat-major à Londres** et sur l'aviso *La Moqueuse*, comme quartier-maître fusilier.
- Joseph TIRILLY né le 17 août 1917 au Guilvinec, s'engage dans les FNFL le 26 décembre 1941, il est affecté comme second maître infirmier sur la corvette *Aconit* jusqu'en février 1943, puis à la base des chasseurs à Cowes et enfin sur la frégate *L'Aventure*. Au total, ils sont 49 natifs des trois communes à avoir rallié la France Libre (merci de nous signaler les oublis). (sources: www.marins.fnfl.fr et www.francaislibres.net)

# Les Guilvinistes dans la résistance extérieure1940-1945 Les volontaires de la France Libre

Cet article de Pierre-Jean Berrou est extrait du n°2 (année 1985) d' *Ar Gelveneg*, bulletin municipal de la ville du Guilvinec.

Beaucoup de Guilvinistes ne savent peut-être pas qui sont Michel Baltas, Henri Le Goff, Raymond Le Corre, Eugène Berrou... dont les noms ont été donnés à des rues de la ville. Les pages qui suivent se proposent de relater la part modeste dans la libération de la France de ces résistants qui sont allés parfois jusqu'au sacrifice de leur vie.



Le misainier **Petit-Jean** décharge ses sardines à la cale du canot de sauvetage (coll. part. in *bigouden 1944*).

#### Le Guilvinec en juin 1940

L'avance allemande en France, prend, après le franchissement de la Seine, des allures de promenade militaire. Les troupes motorisées nazies déferlent en Bretagne sans opposition. Les marins guilvinistes mobilisés dans les ports de Brest et de Lorient abandonnés par les navires, tentent de rejoindre leur domicile à la hâte. Il y a parmi eux des naufragés et rescapés de Dunkerque, des évacués d'Angleterre ... Beaucoup ont emprunté depuis le 18 juin des chemins détournés, parfois à travers champs, pour éviter d'être faits prisonniers. Toute

résistance est considérée, depuis longtemps, comme inutile. Ils troquent très vite leurs habits militaires contre les « cotons » traditionnels et attendent.

A Tal-ar-Groas, point d'ancrage des pêcheurs à

terre, on voit arriver deux voitures militaires belges

chargés de « pompons rouges » en armes. Elles finiront leur périple dans la grève de Men-Meur. Par ailleurs, les marins trop âgés pour faire la guerre et les tout jeunes qui pêchaient la sardine à Concarneau ou à Quiberon, refluent vers leur port d'attache devant les passages répétés d'avions ennemis. Le 20-21 juin les avant-gardes allemandes à motocyclettte, les auto-mitrailleuses couvertes de branchages, passent à Tal-ar-Groas, se déploient autour du centre, prennent position à la poste, à l'inscription Maritime, à la Gendarmerie, à la maison des douaniers dont les mousquetons sont brisés. Les Allemands placent un canon près du canot de sauvetage. Ils réquisitionnent des cantonnements pour le gros des troupes qui suit. Précédés d'une mauvaise réputation propagée par des réfugiés du Nord parvenus jusqu'au Guilvinec et logeant chez l'habitant, ces Allemands, les jours suivants, sont aimables, souriants. Les cafés, fermés pour éviter tout incident, sont réouverts. Les Allemands les fréquentent ; payant même à boire aux consommateurs. Quelques-uns photographient des bigoudènes, distribuent des bonbons aux enfants qui s'enhardissent déjà à pénétrer dans leurs cantonnements. Des Guilvinistes, affectés spéciaux, de retour de Brest le 20 juin et en escale à Châteaulin se voient offrir du champagne à gogo. Les vainqueurs tiennent à faire une excellente impression. Ce sont les ordres. L'image du bon Allemand doit s'opposer à celle de !'Anglais perfide. Ce sont ces bons Allemands-là pourtant que plusieurs groupes de jeunes gens envisagent déjà de quitter. L'Appel du 18 juin à la Résistance du Général de Gaulle a-t-il été entendu au Guilvinec ? Il est difficile de l'efferment mais le pouvelle s'est répar

**de Gaulle** a-t-il été entendu au Guilvinec ? Il est difficile de l'affirmer, mais la nouvelle s'est répandue à Brest et à Lorient parmi les marins repliés et évacués : « ... Marins français, efforcez-vous de rejoindre ceux qui veulent se battre encore... »

#### Préparatifs de départ vers l'Angleterre

Les 22-24 juin, des rumeurs de départs vers l'Angleterre percent dans les conversations ici et là, dans les cafés, sur le quai. Dans le bar « Au retour des Langoustiniers » près de la poste, des camarades de jeunesse de 19-20 ans se réunissent comme ils en ont l'habitude. il y a là Marcel Guénolé, fils du patron et son demi-frère Fernand Coic, Léon Cosquer, Marcel Le Goff, Corentin Cossec, Raymond Le Corre et deux autres camarades revenus du service militaire, Lili Sinou et Michel Baltas. Ils discutent de la présence des Allemands au Guilvinec; l'un d'eux lance tout à coup « nous n'allons quand même pas rester là avec les Boches! » Yves Frelaud, mécanicien de moteur marins, les écoute, intéressé, vient vers eux et les encourage aussitôt à partir le plus vite possible en Angleterre avant que ce ne soit trop tard. Avait-il entendu parler de l'Appel du Général **de Gaulle** et de l'accueil favorable des Anglais? Nul doute. Il leur donne même une adresse à joindre. Mais il leur faut un bateau. « Prenez le mien » propose le père de Marcel Guénolé qui commande pour le compte d'un armateur le Korrigan, un malamock de 50 cv CLM avec chaluts et panneaux à bord. On se revoit le lendemain. La décision est prise.

Raymond Le Corre habitué à piloter la pinasse de son père, pense pouvoir, en naviguant à l'estime, conduire le *Korrigan* en Angleterre. Marcel Guénolé qui est un peu mécanicien, s'occupera du moteur. L'imminence du départ est connue de bouche

à oreille. Des groupes de jeunes gens se concertent. L'administrateur s'inquiète, déconseille les départs, car, dit-il, les Allemands sont partout.

Henri Le Goff, âgé de 26 ans, en mer avec Raymond, mis au courant est aussi partant. Sébastien Nédélec de Pendreff, charpentier à Léchiagat, évacué de Brest, vient aux nouvelles au Guilvinec, entend la rumeur, trouve le contact, rentre chez lui et dit simplement « je pars ce soir en Angleterre ». Le départ est prévu pour le 24. Dans la journée on déplace le Korrigan de Lostendro vers la rade. Léon Cosquer et Lili Sinou siphonent le soir du gas-oil dans plusieurs autres malamocks. C'est pour une bonne cause... Léon a prévenu ses parents au dernier moment. Ils ne l'approuvent pas du tout, mais obstiné, il décide quand même de partir avec les 500 F donnés par sa mère... Les vivres sont faits, la cambuse est bien approvisionnée de plusieurs casiers de vin. Chacun apporte un minimum d'affaires, un coton de rechange, des sabots de bois (dont les Anglais raffoleront) et on attend la nuit. Un second groupe de Guilvinistes, des marins de carrière, complote aussi à l'initiative d'Eugène Berrou second maître torpilleur, évacué de Dunkerque à la suite du naufrage du Foudroyant, et de Léon Berlivet replié de Lorient. Accompagnés de P. Dilosquer et de Mathieu Bargain, marin-pêcheur, ils vont demander conseil à J. Manac'h, le plus ancien d'entre eux, rescapé de Dunkerque lui aussi. Les quatre officiers-mariniers sont bien décidés à ne pas se laisser prendre par les Allemands, et envisagent de se rendre en Angleterre pour rejoindre la marine française qu'ils savent importante là-bas, de réinté-



Malamoks de Treffiagat (coll. part.).

grer leur corps et d'attendre les ordres. L'administrateur des affaires maritimes leur signifie qu'il leur est interdit de quitter la France. A leur grand étonnement, il leur reproche de vouloir entraîner des jeunes gens avec eux. Un troisième groupe, d'une quinzaine de marins-pêcheurs, approchant tous la trentaine d'années et ayant été mobilisés, tuent le temps ce 24 juin après-midi en jouant aux boules. Tout en pointant, ils se posent des questions sur leur avenir immédiat. On y voit Henri Sinou, Mathieu Bargain, Yvon Guénec... L'armistice signé avec les Allemands, prend effet le 25 juin. Des affiches apposées en plusieurs points de la ville demandent aux mobilisés rentrés chez eux, de se rendre pour le lendemain à la caserne de Quimper afin de se constituer prisonnier aux autorités allemandes.

En en prenant connaissance, les boulistes décident aussitôt de se réunir avant souper dans le sous-sol de « Marie Prince », l'un des bistrots du quai, pour discuter d'un éventuel départ vers l'Angleterre préférable au départ vers l'Allemagne. La nouvelle s'est propagée quelque peu, puisqu'ils sont environ une trentaine à cette réunion. Tout s'est joué très vite. Les préparatifs sont mis au point; la décision grave est prise de s'emparer d'un malamock, mais les bateaux sont presque tous au mouillage à Lostendro. Le *Mouscoul* de Poullélaouen a été repéré en rade. Convient-il ? Le lendemain, désigné pour ravitailler la population, il doit sortir faire la pêche à la sardine. Les filets, la rogue, sont à bord. Le soir, il reçoit là visite discrète de quelques comploteurs. Prévenu par un matelot de son équipage, le patron ne s'en inquiète pas, car justement par crainte de départ, il a fait enlever préventivement les injecteurs du moteur.

Qu'à cela ne tienne! Le groupe comprend plusieurs mécaniciens qui se chargent de prélever des injecteurs sur un moteur semblable. Du gas-oil est volé dans plusieurs bateaux, dont un fût de 200 L. Les circonstances l'obligent. Le bar « Marie Prince » se charge de fournir un casier de bouteilles pour soutenir le moral. Le départ est prévu après minuit. En attendant, on se mêle à la foule des promeneurs du soir et l'on fait des provisions.

#### Le départ vers l'Angleterre

Dans la nuit noire des ombres se faufilent sans bruit. Dans les deux malamocks, tous feux éteints, on se prépare. Certains des participants ignorent totalement le départ de l'autre bateau. Le Mouscoul dans lequel personne ne sait naviguer si loin à l'estime, doit pourtant suivre la route tracée par Raymond Le Corre. Les Boches, ne soupçonnant pas les départs, n'ont pris aucune disposition. Pas de couvre-feu, pas de sentinelle sur le môle. Dans le Korrigan, prennent place, outre les jeunes gens, les quatre marins de carrière, en civil avec sac ou valise. Venant de Léchiagat, un canot accoste ; à son bord Raphaël Quideau, Emile Péron et Alain Caillard qui embarquent également. Il semblerait qu'un projet de départ de Léchiagat n'ait pu aboutir. Deux Belges, le père et le fils, mis au courant on ne sait comment, partent eux aussi. En tout 19 hommes. Dans le *Mouscoul* on se compte : 15 hommes sur la trentaine des présents à la réunion. Les autres n'ont pas eu l'autorisation de la mère ou de l'épouse. Vers une heure et demie du matin, les ancres sont levées avant de lancer les moteurs. Sur le môle, une ombre, est-ce un Allemand? Non, quelqu'un reconnaît son père venu assister au départ du bateau. Les deux malamocks se suivent à distance, mais, au-delà de Penmarc'h, bientôt, se perdent de vue dans la nuit. Sur le Mouscoul, Mathieu Bargain et Henri Sinou se relaient à la barre – cap à l'Ouest, d'abord, à l'aveuglette, puis quand ils estiment qu'ils sont assez éloignés des côtes, cap au Nord vers l'Angleterre. En bas dans la cale règne une bonne ambiance. Au bout de quelque 36 heures de route, les voilà près des côtes britanniques. ils suivent un paquebot et arrivent en face de Falmouth. Un chalutier les conduit au port, à travers un champ de mines.

Quant au *Korrigan*, il est tombé en panne trois fois et la trinquette ne suffit pas. Un chalutier belge rencontré en pleine Manche leur donne poissons et crabes pour améliorer le menu. A quelques milles de la côte anglaise ils hissent le pavillon français et le *Korrigan* escorté par des pêcheurs côtiers entre au port de Mevagissey au N.E. de Falmouth.

#### L'engagement dans la France Libre

A Mevagissey, les Guilvinistes, bien reçus par les Anglais, sont pris en charge par les services de l'immigration, mais fouillés par des policiers qui craignent les espions. Ils sont conduits au restaurant, logés et emmenés le lendemain à Falmouth. Dans un cinéma transformé en dortoir, ils reçoivent la visite d'un officier émissaire du Général de Gaulle qui leur parle De son appel du 18 juin et de sa volonté de constituer une armée pour combattre aux côtés des Anglais.

Pour beaucoup d'entre eux, c'est la première fois qu'ils entendent parler clairement de cet appel. Les jeunes gens n'hésitent pourtant pas un instant : c'est oui pour **de Gaulle**. Aussitôt, ils sont conduits à Londres, à l'Olympia, centre de regroupement des volontaires.

Chez les quatres marins de carrière, on se concerte plus longuement. Qui est ce **de Gaulle**, ce général inconnu ? Si encore c'était un ami ! Où est la marine française ? Les Anglais proposent à ceux qui refusent de continuer la guerre de les rapatrier vers les colonies d'Afrique du Nord.

Selon **J. Manac'h**, **Eugène Berrou** déclare très nettement « moi, je ne rentrerai en France que les armes à la main pour chasser les Allemands ». Il opte alors pour la France Libre, ainsi que **Léon Berlivet** qui estime que son métier est de faire la guerre. Ils savent que désormais, ils sont considérés comme des déserteurs par la marine. Les deux autres choisissent le rapatriement.

Ceux du *Mouscoul* reçoivent aussi l'officier de **de** Gaulle mais hésitent. Ils sont presque tous pères de famille et l'aventure n'est plus tellement de leur âge. Henri Sinou, marin de commerce, habitué aux longues absences mais qui lui aussi a une petite fille qu'il connaît à peine, refuse cependant de rentrer en France, disant « nous n'avons tout de même pas volé un bateau pour en arriver là!» Il s'engage alors, Mathieu Bargain est le seul à suivre son sillage.

Tous les autres sont mis par les Anglais dans des camps de regroupement dans l'attente d'un rapatriement via Casablanca. En ce mois de juin 1940, compte tenu du nombre considérable de Français qui ont transité par l'Angleterre et qui ont été sollicités pour un engagement dans la France Libre, les volontaires ne constituent qu'une petite minorité.



Centre d'engagement des volontaires pour la France Libre (coll. FFL).



Le Courbet, dépôt des équipages (coll. FFL).

Plus grand est alors le mérite des 17 Guilvinistes qui ont fait le choix de la Résistance.

A l'Olympia, ils voient de Gaulle, Churchill en visite. Ils signent alors officiellement un engagement volontaire pour la durée de la guerre. En tant que marins, ils sont dirigés vers Portsmouth sur le cuirassé *Courbet* qui fait office de caserne. Léon Berlivet, second-maître secrétaire, est aussitôt affecté au bureau de l'Etat-major chargé de constituer les équipages des navires ralliés ou confisqués par les Anglais. Une priorité cependant : mettre sur pied un bataillon de fusiliers marins.

#### Nouveau départ du Guilvinec

Entre temps au Guilvinec, les Allemands sont venus en nombre, ont réquisitionné des maisons, une salle de danse, ont installé la Kommandantur au Château de Men-Meur. Ils assurent la surveillance du port.

Charles Bizien, 53 ans, du Ménez, patron du *Petit-Manuel* un canot à misaine décide quand même de rejoindre l'Angleterre. Mais de nuit, il lui faut alors forcer la sortie. Une solution cependant, passer, comme doit lui permettre la petite taille de son bateau. sous la voûte qui existe dans la digue de Léchiagat avant Faoutez. Dans la nuit, à marée haute, le *Petit-Manuel*, mât baissé, sort du port prudemment. Charles Bizien emmène avec lui son jeune fils Martial 19 ans et les camarades de ce

dernier, **Ernest Le Goff**, frère d'**Henri**, **Jean Biger** de Lostendro, **Louis Coïc** et **René Vigouroux** plus connu sous le nom de « Carnera » en raison de sa force herculéenne.

On hisse la voile pour s'écarter de la côte, puis à distance on peut mettre le petit moteur en route. Cap sur l'ile de Sein pour se ravitailler en essence. Mais il n'y a plus une goutte à Sein en raison des départs de tous les bateaux. Qu'à cela ne tienne! Le *Petit-Manuel* rejoindra l'Angleterre à la voile, survolé plusieurs fois par des avions allemands de reconnaissance. Un exploit!

## Missions de renseignements soldats sans uniformes

Les autorités britanniques, en accord avec la France Libre, décident dès juillet 1940, de créer des réseaux de renseignements en France occupée, réseaux essentiels pour la sécurité de l'Angleterre menacée. Le bateau de pêche breton est considéré comme le moyen le plus simple, mais tout de même dangereux.

Hubert Moreau, un enseigne de Vaisseau, chargé de l'espionnage par le deuxième bureau, recrute des marins-pêcheurs volontaires sur le *Courbet*. Il est mis en contact avec *Raymond Le Corre* qui a déjà montré sur le *Korrigan* ses qualités et ses connaissances des côtes bretonnes. Raymond choisit comme équipage ses camarades Henri Le Goff, Michel Baltas et Marcel Guénolé. Tous quatre font alors leurs adieux aux autres Guilvinistes sans préciser leur rôle et leur destination. Devenus soldats sans uniformes ils sont mis au courant des dangers qui les guettent, mais ils en acceptent les risques, ni pour la gloire, ni pour l'argent.

Ils récupérèrent un bateau venu de Douarnenez, qu'ils rebaptisent *Petit-Marcel* du nom d'une pinasse guilviniste naufragée. Le 24 juillet 1940, ils quittent Falmouth vers la côte qu'ils connaissent le mieux : Le Guilvinec, malgré les risques que cela comporte. C'est l'une des toutes premières missions accomplies entre la France libre et la zone occupée. Après avoir été survolés par un avion de reconnais-

sance allemand, ils arrivent en vue de la côte bigoudène au début de la nuit. Soupçonnant la présence allemande dans le port, ils préfèrent mouiller à proximité du château de Men-Meur et rejoindre la côte en canot. Cette première mission est émaillée d'incidents qui auraient pu compromettre l'avenir du réseau. **Hubert Moreau** et **Raymond Le Corre** seuls débarquent, les trois autres ayant ordre de reprendre la mer au petit matin et de se mêler aux pêcheurs.

Dans la petite crique de Men-Meur ils entendent des cris, des ordres donnés en allemand, voient des lumières qui s'allument. La villa qu'ils croyaient isolée et calme est réquisitionnée par la Kommandantur; mais les cris ne sont pas à leur adresse. Néan-



Raymond Le Corre.

moins, ils contournentle mur de clôture, parfois dans l'eau. Des sentinelles gardent l'entrée et les abords. L'une d'elles poursuit une ombre dans la grève en vociférant. S'agit-il d'un Allemand ou d'un Français?

L'objectif immédiat des deux

Le Corre, ramener des vêtements de coton pour compléter la tenue de l'équipage, glaner des renseignements sur les Allemands, ramener des journaux loc aux donnant un aperçu de l'état d'esprit de la France occupée. L'objectif le plus important est de mettre en place un service de renseignements sur les troupes d'occupation. Pour cela, Moreau décide de se rendre le lendemain à Beg-Meil avec le *Petit-Marcel* pour y contacter un ami. Evitant la patrouille de nuit allemande et les sentinelles, Moreau rejoint seul le bord ; Raymond resté chez lui se rendra le lendemain à Beg-Meil par ses propres moyens. Mais il n'est pas au rendez-vous. Le Petit-Marcel revient alors au Guilvinec pénètre dans le port avec les sardiniers et s'amarre sur une pinasse. Henri Le Goff reste seul de quart à bord

au cours de la nuit. Surprise le lendemain matin,

la bateau a dû lâcher son amarre et a dérivé. Il est

échoué sur le flanc, près des rochers de Faoutez.

hommes : se rendre à la maison de Raymond

Pour les pêcheurs guilvinistes restés à terre ce jourlà, un bateau non-immatriculé est vite l'objet de curiosité, surtout quand l'équipage comprend des marins qui ont gagné l'Angleterre, et de surcroît, il est anormalement échoué sans béquilles dans un endroit du port où il n'est pas l'habitude de faire des réparations à sec. Pour donner le change, les matelots du *Petit-Marcel* se mettent à brosser la coque sous l'œil indifférent des Allemands en surveillance sur la digue.

Le garde-maritime intrigué, s'en mêle, réclame les papiers du bord risquant de tout compromettre. Hubert Moreau demande alors à voir l'Administrateur Québriac qu'il met au courant de sa mission. Ce dernier lui donne une liasse d'imprimés de marine destinés à la fabrication de faux. Avec le flot, le *Petit-Marcel* peut repartir, mais sans Raymond Le Corre qui, par ailleurs, dans ce chassé-croisé a connu d'autres mésaventures. Heureusement, les Allemands ne sont pas encore soupçonneux. « An Eun Du » (le Noir) de la GAST, de sinistre mémoire, n'est pas encore arrivé.

Il apparaît bien vite à **H. Moreau**, qu'au Guilvinec, les membres de son équipage ne sont pas des clandestins. Il. serait plus sûr de changer de port. C'est ainsi qu'ils pénètrent de nuit, tous feux éteints à Douarnenez, à la mission suivante avec le *Rouanez ar Peoc'h*. Ils récupèrent **Raymond Le Corre** conduit par **Québriac**.

Ils accompliront ainsi une vingtaine de missions toutes aussi périlleuses et fertiles en épisodes. Mais Hubert Moreau les quittera, remplacé par Lomenec'h. Michel Baltas préfèrera lui aussi choisir la marine des FNFL. Il sera suppléé par Jean Kerloc'h d'Audierne. Leur rôle principal reste la transmission des renseignements en l'absence de liaison-radio entre les deux rives de la Manche. Mais souvent, ils conduisent des agents britanniques sur le sol français ou bien les récupèrent. Ils gardent le contact avec la Bigoudénie où le célèbre réseau Johnny a des ramifications. Ses principaux agents y sont Jean Lavalou pharmacien au Guilvinec, Yves Frelaud, Henri Péron pharmacien à Penmarc'h, le Capitaine Dréau de Lesconil.

Henri Le Goff viendra, début septembre, prendre le courrier au Guilvinec à bicyclette et sera ramené par Yves Frelaud pourtant considéré par la population comme fréquentant un peu trop les Allemands et particulièrement le chef de la Kommandantur.

Un autre épisode aurait pu leur être fatal. En panne de moteur dans le Sud, il rejoignent Quiberon à la voile, dans l'espoir de le faire réparer. Mais le délai de livraison de la pièce de rechange est trop long. Leur bateau risque à tout moment d'être visité par la GAST de Port-Maria qui y découvrirait des marchandises britanniques. Ils préfèrent alors l'abandonner en larguant les amarres. Le vent fort qui souffle, l'entraîne vers le large. Il sera récupéré par la vedette du poste de la Trinité qu'ils ont prévenu! Les voilà sans bateau, coupés de l'Angleterre. Ils sont alors désignés pour armer l'*Emigrant*, un langoustier que les chantiers de Camaret aménagent avec une double cloison. L'aventure continue.

La dernière mission pour **Henri Le Goff** en 1941 est celle de l' Aber-Vrac'h où il conduit, en youyou, un agent saboteur. Dans la nuit noire il ne retrouve pas le bateau aux feux éteints. Il est contraint de rejoindre la côte. Arrivé à Brest, il ne retrouve pas chez eux les correspondants du *réseau Johnny*. Ils ont été arrêtés ; l'un des membres a parlé sous la torture.

Henri regagne Le Guilvinec. Entre temps, ses camarades ont continué leur mission avec l'*Emigrant*. Ils sont arraisonnés en avril 1941 en face de la côte de Plouha par des patrouilleurs de la



L'*Emigrant* arrivant au port de Newlyn (Penzance) en Cornouailles britanniques (dessin J. Oberlé).

marine allemande. Raymond Le Corre, Marcel Guénolé et leur camarade Kerloc'h prennent alors le chemin des prisons, Caen, puis Angers. Mais il nient être des agents au service de l'Angleterre.

Henri Le Goff au Guilvinec attend un nouveau contact. Se sachant recherché, il se cache chez une parente de Saint-Guénolé, tente de rejoindre l'Angleterre comme l'a fait Henri Péron par l'intermédiaire de Jacques Scuiller et d'un sous-marin mais ce dernier n'est pas au rendez-vous.

Ses passages au Guilvinec ne sont pas passés inaperçus. **Henri** devient un homme traqué. Le 14 octobre 1941, la Gestapo et les Feld-gendarmes, mitraillette au poing, bloquent la petite rue où il habite. A défaut du fils, ils arrêtent à sa place son père infirme, menaçant d'arrêter toute la famille si **Henri** ne se rend pas. De plus en plus, les Allemands durcissent leurs méthodes en France.

A l'autre extrémité de la rue, devant un attroupement qui grandit, la Gestapo arrête Louis Barrou 51 ans, frère d'Eugène, sans raison apparente. (Il sera interné à Angers, puis déporté en Allemagne, d'où il n'est pas revenu). Deux jours plus tard, les feld-gendarmes reviennent et menacent d'arrêter l'oncle d'Henri dans la maison voisine, mais celui-ci, témoin de la scène, parmi les badauds, se livre pour libérer sa famille. Henri Le Goff fut conduit à la prison du Pré-Pigeon à Angers et placé au secret dans les cachots étroits des condamnés à mort, attendant tous les jours son exécution, souffrant du froid et de l'humidité, luttant contre la faim. Sous la torture et les coups, les brûlures de mégots, la chemise couverte de sang, il continue de nier qu'il est un espion, répétant chaque fois qu'il n'est qu'un pauvre marin-pêcheur. Devant surmonter la déprimante solitude pendant de longs mois, il arpente son cachot en comptant ses pas. Les coups pleuvent quand il tente de s'allonger sur sa paillasse.

Finalement, sans avoir avoué, il est transféré en avril 1942, au fort de Romainville où il retrouve ses trois compagnons. Le hasard voulut, qu'à un

moment, leur sort de prisonnier connaisse une amélioration. Ils sont tous les quatre affectés aux cuisines. Selon les témoignages de leurs camarades, ils se dévouèrent aux plus malheureux. Ils avaient confectionné une gamelle à double fond pour les condamnés à mort dans laquelle ils introduisaient des cigarettes collectées.

Le 29 janvier 1944, ils sont transférés à Compiègne durant quinze jours dans l'attente du convoi qui les emmènera à Buchenwald. Ils connaissent les wagons plombés dans lesquels on doit rester debout pendant trois jours sans eau, sans alimentation, à devenir fous. Ils connaissent l'arrivée, hagards, au camp et la précipitation vers les bouches à eau, sous les coups de schlague, l'enfer concentrationnaire que l'on ne décrit plus, les vociférations des SS, les morsures des chiens sauvages, les coups, les injures, le travail forcé et épuisant au kommando de Weimar tout proche. A Buchenwald ils reconnaissent un autre Guilviniste, **Jean Le Brun**, futur maire, résistant communiste.

Libérés du camp par l'avance alliée en avril 1945, les quatre camarades reviennent en France très affaiblis. **Raymond Le Corre** est le plus atteint, victime d'une tuberculose déjà bien avancée. Il décède au sanatorium de Davos en Suisse le 8 octobre 1946.

Soldats sans uniformes, ils furent promus pour services rendus à la patrie, sous-lieutenants des FFL. Ils reçurent de nombreuses décorations dont une médaille anglaise signée de Montgomery.



#### Avec d'Estienne d'Orves

Martial Bizien et Jean Biger, répondent à la demande du Commandant d'Estienne d'Orves, chargé par le deuxième bureau d'établir un réseau de renseignements en France. Ils feront partie des cinq membres de l'équipage du langoustier camaretois, le Marie-Louise commandé par le Sénan F. Follic.



Le langoustier Marie-Louise (coll. part.)

Ils doivent conduire en Bretagne un opérateur-radio avec **d'Estienne d'Orves** pour réaliser la première liaison radio entre Londres et la France occupée. Parti des côtes d'Angleterre le 19 décembre 1940, le *Marie-Louise* arrive à Plogoff. Les deux hommes débarquent et rejoignent Nantes par train, où la liaison est faite le jour de Noël. Mais trahi par son radio qui était un agent double, d'origine alsacienne, **d'Estienne d'Orves** est arrêté le 21 janvier et son réseau démantelé.

Le *Marie-Louise* est arraisonné au large d'Ouessant par des patrouilleurs allemands le 15 février 1941. Dans la cale où ils sont enfermés, les matelots ont le temps de détruire des documents. Seul des deux Guilvinistes, *Martial Bizien* est à bord. Interrogés, ils nient mais ils sont confondus par le traître. Ils sont emprisonnés à Angers, torturés en présence de leur dénonciateur, puis conduits à la prison du Cherche-Midi à Paris.

Début 1941, c'est une époque où les Allemands n'ont pas encore commis trop d'actes déshonorants. Un procès dans les formes, a lieu au mois

de mai au tribunal militaire de la rue Saint-Dominique à Paris avec de vrais juges. Fait unique, le tribunal reconnaît aux accusés le grand mérite d'avoir agi par amour de la patrie. Néanmoins **d'Estienne d'Orves** est condamné à mort après avoir demandé la grâce de ses compagnons.

En raison de son jeune âge, **Martial** est condamné à quinze ans de travaux forcés. li connaît les horreurs des geôles nazies qui l'ont profondément marqué. Il est successivement interné à Fresnes, en Allemagne à Siegburg, Karlsruhe, Rheinbach, Cologne, puis à Metz. En 1943, à la suite d'un coup à la jambe, très amaigri, affaibli en raison des dures conditions de détention il est incapable de lutter contre un mal sournois qui lui ronge le pied. **Martial** doit subir l'amputation. Une première mesure en sa faveur lui permet d'être affecté aux cuisines, au service de ses camarades prisonniers ce qui adoucit son sort quelque peu.

Son procès ayant lieu officiellement, une demande de recours en grâce aboutit à l'obtention d'un an de liberté surveillée, sous la condition de poursuivre sa peine après amélioration de son état. Il se réfugie alors à Peyssac, près de Bordeaux, dans une



Martial Bizien décoré de la Légion d'Honneur (coll. part.)

maison de repos où la libération survenue lui évite une nouvelle détention. **Martial** rejoint Les Sables d'Olonne où réside une petite colonie guilviniste dont plusieurs membres



Honoré d'Estienne d'Orves.

de sa famille. Il peut reprendre la pêche côtière. Il y a quelques années, en raison de son passé de résistant, il obtint la Légion d'Honneur.

#### Avec le 1<sup>er</sup> Bataillon de fusiliers marins

Dès juillet 1940 l'Etat-major de la France Libre décide de constituer, dans la tradition de Dixmude, un bataillon de fusiliers marins. Sur le *Courbet*, dix de nos Guilvinistes, dont beaucoup n'ont jamais manipulé d'armes, se portent volontaires pour combattre sur terre. Sur un effectif de 220 hommes environ, c'est une proportion digne d'être soulignée. Ce sont les deux militaires de carrière : Emile Péron et Eugène Berrou, Henri Sinou, Louis Sinou, Sébastien Nédélec et les jeunots Léon Cosquer, Marcel Le Goff, Fernand Coic, Corentin Cossec et Raphaël Ouideau.

Un entraînement intensif à Morval Camp en fait une unité solide à « l'enthousiasme indescriptible ». Le Bataillon se taille déjà une excellente réputation dans la presse anglaise. De hautes personnalités britanniques viennent lui rendre visite, **de Gaulle** aussi.

Nos fusiliers se demandent ce que l'on va faire d'eux. On s'attend à une invasion allemande sur l'archipel. Le Bataillon est ainsi la première unité de combat à terre constituée avec des évadés de France et des ralliés. C'est tout un symbole. C'est aussi le premier noyau de la célèbre 1<sup>re</sup> Division Française Libre, elle-même cœur de la future armée française de 43-44.

Qu'est-ce qui peut bien pousser à combattre cette poignée de jeunes gens de 19-20 ans, alors que tout s'est écroulé autour d'eux, que le Reich est victorieux partout et que la grande masse se résigne? L'enthousiasme de la jeunesse? Le goût de l'aventure et du risque? Le patriotisme, la défense de la France et de la liberté? Certes, mais nos Guilvinistes ne se posent pas tant de questions. Ils sont gonflés « à bloc » et pressés d'en découdre avec les Boches.

L'objectif immédiat du général **de Gaulle** est d'abord de créer une unité de débarquement pour tenter de rallier le plus tôt possible les colonies françaises d'Afrique à sa cause, de gré ou de force. On adjoint aux fusiliers marins un millier d'hommes de la Légion Etrangère ralliés en bloc après la débâcle. Et alors commence un long périple africain, une longue épopée victorieuse qui ne s'arrêtera qu'en Allemagne.

Le 30 août 1940, le **1er Bataillon** quitte Liverpool pour une première expédition à Dakar. Le hasard a voulu que trois des Guilvinistes soient maintenus en réserve sur le sol anglais dans l'attente du recrutement d'un **2e Bataillon**. **Léon** 

Cosquer, Fernand Coïc, Corentin Cossec doivent suivre à quelques semaines de distance. C'est un convoi franco-anglais avec de Gaulle lui-même qui parvient face à Dakar, capitale de l'A.O.F. Les fusiliers marins sont répartis sur trois avisos dont le *Savorgnan-de-Brazza* avec à son bord Mathieu Bargain, manœuvrier qui aurait bien voulu s'enrôler dans le bataillon, mais dont la spécialité était demandée par la Marine.

La petite armée de **de Gaulle** doit créer un choc psychologique capable de rallier la garnison et la puissante marine. Hélas, l'expédition se solde par un échec, malgré le débarquement des fusiliers à Rufisque. Pris sous le feu de « l'ennemi », **Mathieu Bargain** doit réembarquer dans sa baleinière la 1<sup>re</sup> section de Voltigeurs de son copain **Eugène Berrou**. Fidèle au Maréchal Pétain, traumatisée depuis Mers-el-Kébir, la marine de Dakar tire sur les Français Libres et les Anglais. On déplore les premiers morts. Parmi eux **Baptiste Dupuis**, de Penmarc'h, sur l'aviso *Commandant Duboc*. **De Gaulle** le fera Compagnon de la Libération à titre posthume. (Sa veuve, **Maria** est la bigoudène que l'on voyait chaque année à la cérémonie du Mont Valérien).



Les cinq rescapés du 1<sup>er</sup> BFM après le débarquement en France : Marcel Le Goff, Lili Sinou, Henri Sinou, Léon Cosquer et Corentin Cossec (coll. part.).

Ce sera le seul échec. Après un regroupement dans une colonie anglaise voisine, l'A.E.F., en partie déjà ralliée est le nouvel objectif. Les fusiliers débarquent au Gabon où l'administration est réticente. Un combat naval entre deux navires français, le *Sarvognan de Brazza* et le *Bougainville* tourne à l'avantage du premier. **Mathieu Bargain** trouve ainsi à Libreville un autre Guilviniste **Arsène Folgoas**.

L'expédition reprend autour de l'Afrique, le Cap, Durban. Hélas, on déplore parmi les Guilvinistes la mort de **Sébastien Nédélec**, victime d'une intoxication. Il est enterré à Simonstown où il repose toujours.

Le **1<sup>er</sup> BFM** poursuit sa route vers Djibouti, puis vers l'Egypte. La guerre du désert est déjà engagée. Les troupes italiennes de Lybie, renforcées par l'Afrika-Korps de Rommel, menacent l'Egypte. Un enjeu primordial.

En mai 1941, les fusiliers sont regroupés en Palestine et forment avec des bataillons venus des quatre coins de l'Empire français partiellement rallié, la 1<sup>re</sup> Division Légère Française Libre. Hitler qui soutient en Irak une révolte contre les Anglais, obtient de Vichy l'autorisation d'utiliser les aérodromes syriens. Syrie et Liban sont à l'époque des possessions françaises restées fidèles au Maréchal. Et déjà commence la rotation des avions allemands. Les Français Libres et les Anglais ne peuvent l'accepter et décident de pénétrer en Syrie. Une lutte fratricide commence alors. Les fusiliers sont encore engagés pour tenter de rallier les troupes vichystes. Celles-ci tirent les premières, même sur les parlementaires.

Sur la route de Damas, le 1<sup>er</sup> BFM est accueilli à coups de 75 dont il peut apprécier l'efficacité. Dans la chaleur torride et des conditions de souffrance physiques extrêmes, les fusiliers connaissent là les journées les plus cruelles de toute la guerre. Les pertes sont très élevées et particulièrement parmi les Guilvinistes. Après s'être emparé de l'Oasis de Djaidet-Artous, Eugène Berrou « mène splendidement ses hommes à l'attaque », mais tombe à leur tête le 17 juin. Raphaël Quideau est blessé mortellement. Tous deux sont enterrés au cimetière de Damas.



**Eugène Berrou** et **Raphaël Quideau** (coll. Mémorial Marins morts pour la France).

Dans cette guerre très dure les Français Libres perdent un quart de leurs effectifs. Finalement les troupes vichystes capitulent. Le Moyen-Orient est sauvé.

Mais il faut des hommes pour la surveillance des côtes. On en prélève parmi les fusiliers. Emile Péron est ainsi affecté à la Marine au Levant. Léon Berlivet promu officier des équipages, rejoint la base de Tripoli au Liban. Les trois fusiliers qui étaient restés en Angleterre sont aussi arrivés mais Fernand Coïc doit être hospitalisé à Beyrouth. Roger Biger de Léchiagat, rallié avec le patrouilleur *Reine des Flots*, assure également cette surveillance.

Pendant ce temps le **1<sup>er</sup> BFM**, ses blessures pansées, ses vides comblés reprend le combat, cette fois directement contre les Allemands en Lybie. Avec la **1<sup>re</sup> DFL**, il prend position en février 1942 à Bir-Hakeim en Lybie, pièce essentielle du dis-



Emile Péron (coll. part.).

positif défensif de l'Egypte. L'attaque ennemie la plus importante a lieu en mai-juin. Sous un déluge de feu, dans le désert brûlant, assiégé de toutes parts, dans une « situation apparemment désespérée », selon Rommel, les FFL de Kænig, résistent pied à pied. Les fusiliers sont chargés de la DCA et reçoivent chaque jour la visite d'une centaine de Stukas. Les Français de Londres et de la métropole ont le regard tourné vers cette nouvelle armée qui nargue les Allemands. Leur mission accomplie, privés d'eau et de munitions, Montgomery leur donne l'ordre d'abandonner la position et de traverser les lignes ennemies en pleine nuit à travers les champs de mines. Les pertes sont effroyables. Le Bataillon perd un cin-

quième de ses effectifs dans la bataille. **Henri** et **Louis Sinou**, **Marcel Le Goff** sont tout heureux de sortir indemnes de l'enfer.

Il y a encore des vides à combler. **Léon Cosquer**, **Corentin Cossec** sont impatients de rejoindre leurs camarades.

La Résistance de Bir-Hakeim a permis à la VIII<sup>e</sup> armée de Montgomery d'arrêter l'avance de **Rommel** vers le Nil et de contre-attaquer à El-Alamein, grande victoire, l'un des tournants de la guerre. La guerre du désert continue Tobrouk, Benghazi, la Tripolitaine ; c'est une course-poursuite jusqu'en Tunisie, entrecoupée d'attaques de Stukas. C'est miracle que la pièce anti-aérienne servie par **Léon Cosquer** ne soit anéantie sous le mitraillage et le



Fusiliers marins desservant une unité DCA du 1er Bataillon de Fusiliers Marins (coll. FFL).

bombardement. Des bombes tombées à quelques mètres dans le sable, n'explosent pas!

Après la libération de la Tunisie en mai 1943, le Bataillon connaît une profonde réorganisation. Il ne reste plus beaucoup de vétérans de la première heure. On recrute alors parmi les troupes d'Afrique du Nord et les évadés de France. André Le Floc'h, Brestois d'origine Guilviniste est parmi les « bleus ». Les frères Kervennic André et Louis, devenus Guilvinistes, qui ont connu en 1943 les geôles espagnoles s'engagent dans d'autres unités de la 1<sup>re</sup> Armée Française. Les fusiliers marins reçoivent du matériel neuf américain. Après avoir été fantassins, artilleurs, les marins deviennent « cavaliers » dans un régiment motorisé et blindé de reconnaissance.

Et c'est le débarquement en Italie en avril 44 et une longue série de victoires. Les fusiliers sont constamment engagés en première ligne contre les Allemands, Monte Cassino, Garigliano, San Giorgo...

Sous l'œil de leur commandant, trois Guilvinistes dans le même char, **Marcel Le Goff, Léon Cosquer** et **Corentin Cossec** essuient un feu nourri d'un char tigre. Touchés, ils réussissent cependant à sauver le leur et reçoivent la Croix de Guerre pour cet exploit.

Le danger est permanent, à chaque minute. Mais disent les Guilvinistes : « nous étions gonflés à bloc, nous ne pensions pas à la mort, nous n'avions qu'une idée : aller de l'avant. Quand nous devions nous arrêter quelques jours pour réparer les engins nous piaffions d'impatience ». Tout est différent ici du comportement des camarades résistants restés en France, contraints à la clandestinité et au refoulement de leur esprit combattif.

Les qualités d'audace, de bravoure, le mépris du danger, des fusiliers sont légendaires. **De Gaulle** leur donne la Croix de la Libération. Ils porteront la double fourragère.

Les familles du Guilvinec ignorent presque tout de leurs fils. Les cartes transmises par la CroixRouge n'arrivent pas. Cependant à Alexandrie en 42, les fusiliers ont aperçu d'autres marins Guilvinistes bloqués par les Anglais depuis 40 mais qui pouvaient communiquer avec la France occupée. **Henri Sinou** a dû recevoir par ce canal la première photographie de sa petite Simone. Elle ne l'a pas quittée dans les combats. Elle est revenue à la maison, toute jaunie et noircie pour avoir été souvent tenue dans les rudes mains du baroudeur.

Puis c'est le débarquement au Sud de la France en août 1944. « Ça nous a fait quelque chose de revoir le pays » disent-ils. Les victoires se succèdent à nouveau, Cavalaire, Toulon, Lyon, Autun et après le sable et la chaleur torride de Lybie, c'est la boue et la neige des Vosges. « On

dormait sous les chars...»

La résistance des Allemands ne faiblit pas. Le 30 septembre 44, près de Belfort une auto-mitrailleuse dans laquelle a pris place **Léon Cosquer** est prise sous un

feu nourri. L'équipage est laissé pour mort. Le chef d'escadron qui a vu la scène - et qui n'est autre que le lieutenant de vaisseau **Savary**, futur ministre de l'Education nationale - saute de sa jeep, ramasse Léon inanimé et le ramène vers l'arrière. La jambe est blessée, les reins sont criblés d'éclats dont certains subsistent encore aujourd'hui. Et c'est pour lui les hôpitaux et la convalescence. Non loin de là dans la même offensive, **Louis Kervennic** du bataillon de choc, est lui aussi blessé.

Les Guilvinistes rentrent au pays pour la première permission en cette fin d'année 44, la poitrine barrée de nombreuses décorations. Des vétérans de 23 ans! Mais la guerre n'est pas finie et il faut rejoindre le Rhin. **Léon Cosquer**, rétabli, réintègre le régiment.

En 1945 c'est l'invasion de l'Allemagne, mais les fusiliers marins, à leur grand regret sont affectés à d'autres tâches sur le sol français, les poches allemandes, le front des Alpes.

#### Sur les navires FNFL

Plusieurs Guilvinistes, partis en juin 40 ont été affectés dans les bâtiments à Croix de Lorraine. D'autres, mobilisés se sont trouvés en Angleterre au hasard de leurs missions et ont pu opter pour la France Libre, individuellement ou avec leur navire.

Les bâtiments ralliés sont généralement de petite taille, corvette, avisos, sous-marins... Leur tâche principale est de participer à la protection des convois de haute-mer dans l'Atlantique Nord et de chasser les sous-marins ennemis. C'est une tâche ingrate, obscure mais nécessaire.

# Roger Guillamet avec le sous-marin Rubis



En 1940, **Roger Guillamet** est second-maître radio sur le sous-marin *Rubis* incorporé à une escadre anglaise basée à Dundee. Leur rôle principal est de mouiller des mines le long des côtes ennemies. L'armistice survient alors qu'il se trouve sur les côtes de Norvège occupées par les Allemands. Le *Rubis* continue quand même sa mission et retourne à sa base le 2 juillet.

Le lendemain matin, Roger, officier de garde, reçoit un capitaine anglais accompagné dans la pénombre d'hommes armés. L'ordre lui est donné d'évacuer immédiatement le navire. En l'absence du commandant **Cabanier**, il refuse. Que veulent donc les Anglais ? S'emparer du sous-marin pour éviter qu'il ne tombe plus tard aux mains des Allemands ? **Cabanier** prévenu demande d'exécuter l'ordre et de ne rien tenter contre les Anglais. L'équipage en quelque sorte est prisonnier.

Entre temps, les marins français prennent connaissance de l'Appel du général **de Gaulle**, mais aussi du drame de Mers-el-Kébir. Au bout de quelques jours, les Anglais offrent à chacun des hommes et officiers, appelés un à un, le choix suivant : retourner en France, ou rejoindre la marine anglaise, ou bien rester sur le *Rubis*. Roger choisit la troisième solution. Son choix ne s'est pas fait, pour ou contre les Anglais, mais contre les Allemands qui occupent son pays et desquels il n'y a rien à espérer. C'est aussi le choix fait par 49 (officiers et marins) sur un équipage de 52 hommes. Le fait d'avoir combattu aux côtés des Anglais, d'avoir même été choyés par eux, a certainement guidé leur choix.

Malgré l'armistice, la guerre continue donc pour eux. Le *Rubis* peut repartir en mission huit jours plus tard : pose de mines le long des côtes de l'Europe allemande, jusque dans les ports français devenus bases de l'ennemi ; débarquement d'agents de la Résistance surtout en Norvège.

Pour toutes ces missions et le comportement général du sous-marin en 1940-41, le *Rubis* reçoit la Croix de la Libération. Cinq médailles de Compagnon sont attribuées au bâtiment. Le commandant les distribue aux cinq chefs de service du bord. Le second-maitre **Guillamet** reçoit ainsi cette distinction rare, mais, comme il le souligne bien, c'est une décoration collective. Elle lui sera remise officiellement plus tard, par son parrain, le général **Kœnig**, vainqueur de Bir-Hakeim.

Au cours d'une des missions, le *Rubis* a failli sombrer ce mois de juin 1941. En torpillant de trop près un bâtiment ennemi, les batteries du sous-marin ont explosé et le feu a pris à bord, dégageant des gaz toxiques. Les escorteurs allemands ont grenadé pendant six heures. Tout a



Le **Rubis** avec son nouveau matricule (coll. FFL)

été démoli à bord. Malgré ses ballasts crevés, le *Rubis* considéré comme coulé, a pu faire surface la nuit, en détresse. Dans ces conditions le rôle du service radio est primordial. Intentionnellement le bâtiment s'est engagé dans un champ de mines pour échapper à l'ennemi. Pendant une semaine le feu a continué de couver. Par miracle, le moteur a pu être mis en route et l'escadre anglaise envoyée à son secours, a pu le protéger.

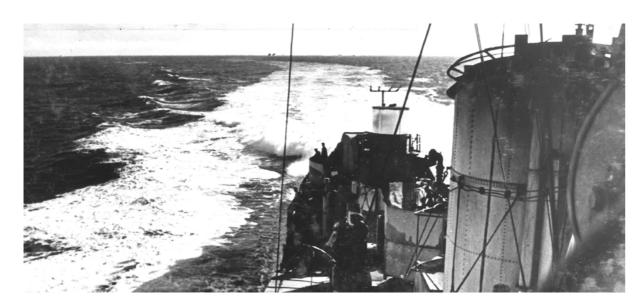
Roger Guillamet a reçu des propositions pour servir dans la marine anglaise. Il est d'ailleurs décoré de deux Croix de Guerre britanniques, signées du premier Lord de l'Amirauté. Epuisé en 1944 par de longues plongées, les veilles et les écoutes continuelles, il obtient un repos bien mérité.

#### Mathieu Bargain dans le Débarquement du 6 juin 1944

Nous avons laissé **Mathieu** sur le *Savorgnan de Brazza* au Gabon. Après un périple autour de l'Afrique vers Djibouti mis en état de blocus, vers l'Erythrée colonie italienne conquise par les Français, c'est le retour en Angleterre et des missions obscures de surveillance des côtes britanniques. A Noël 1942, **Mathieu** est désigné pour faire partie de l'équipage d'un torpilleur tout neuf cédé à la France Libre par les Anglais, *La Combattante*.

Au cours des années 43-44, outre les escortes continuelles de convois, ce sont les patrouilles de nuit qui constituent les missions de chaque jour. On se hasarde souvent entre Dunkerque et Cherbourg, le long des côtes françaises que l'on aperçoit au clair de lune. Les batteries côtières ouvrent parfois le feu et l'on réplique. Ce sont aussi les attaques de convois allemands, à la torpille, les combats contre les vedettes rapides et la lutte anti-sous-marine.

Pour ses succès, *La Combattante* est plusieurs fois citée à l'ordre de l'armée de mer. Peu de bordées à terre pendant cette période, mais pendant les courtes permissions, les Free-French sont bien reçus dans les familles anglaises.



La Combattante, à vive allure (© ECPA).



Mathieu Bargain, après le *Savorgnan de Brazza* est affecté sur *La Combattante* (Coll. part.).

Enfin, c'est le jour J. *La Combattante* attend le départ à l'Île de Wight, entourée de barges de débarquement. Le commandant leur annonce que son navire a obtenu l'honneur d'être le bâtiment qui se rapprochera le plus près de terre. Ce 6 juin 1944, le quartier-maître **M. Bargain**, à la barre de *La Combattante* vient se placer à 7 h du matin en face du port de Courseulles dans la zone anglaise, jusqu'à talonner la plage en douceur, à environ un mille de la côte.

Prise sous le feu des batteries, il lui faut peu de temps pour réduire au silence les casemates dont l'emplacement précis avait été signalé par la Résistance. Le nettoyage de la plage est terminé quand la première vague d'assaut la dépasse. **Mathieu** est aux premières loges pour voir débarquer les premiers soldats de la Libération de la France.

Quelques jours plus tard, le 14 juin, *La Combattante*, promue vaisseau amiral, embarque les chefs de la France Libre, dont le général **de Gaulle** qui serre les mains de tout l'équipage rassemblé, l'amiral **d'Argenlieu**... destination Courseulles li-

béré et Bayeux où le chef du Gouvernement provisoire prononce un important discours.

La Bretagne n'est pas encore libérée. Une lettre envoyée de Courseulles au Guilvinec n'arrivera jamais. Les premières permissions seront accordées seulement en février 1945. La guerre est presque finie. Sur *La Combattante*, les anciens sont remplacés en partie par de jeunes recrues. A Brest où il attend sa démobilisation proche, *Mathieu* apprend le naufrage de son bâtiment qui a sauté sur une mine. Un tiers de l'équipage a disparu.

Parce que les actions individuelles sont rares sur un navire dont les tâches sont elles-mêmes ingrates et obscures, le quartier-maître **Bargain**, engagé de la première heure pour la Libération de la France, parti en 1940 avec 400 F en poche, revenu avec 300 F cinq ans plus tard, est l'un des grands oubliés du « délégué » aux décorations...

#### Ernest Le Goff sur l'Aconit \*



La corvette Aconit (Coll. FFL).

La Corvette *Aconit* est constamment engagée dans la surveillance des convois. En 1943, elle a réalisé un exploit rarement égalé : la destruction, à douze heures d'intervalle de deux sous-marins allemands, contraints de faire surface et éventrés au canon. Ce doublé a valu au bâtiment la deuxième des deux seules Croix de la Libération décernées à des unités navales. Ernest, en permission fin 1944 portait fièrement la fourragère dorée.

\* NDLR : le Guilviniste Joseph Tirilly a également été affecté sur cette glorieuse corvette comme second maître infirmier de mars 1942 à février 1943.

#### Michel Baltas disparu sur l'Alysse



Michel Baltas.

Compagnon de Raymond Le Corre sur le Rouanez ar-Peoc'h Michel Baltas disparait en Atlantique Nord à bord de la Corvette Alysse qui est torpillée le 8 février 1942 faisant 35 victimes la plupart tués par l'explosion, après tentative de remorquage la corvette

coule le 10 février 1942.



La corvette *Alysse* participe au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon en décembre 1941 (Coll. FFL).

#### François Lagadic sur Le Triomphant

Originaire de Plomeur, mais Guilviniste depuis 1945, il est à Brest au moment de la débâcle, sur le cuirassé *Paris*. Avant l'arrivée des Allemands, le bâtiment part vers l'Angleterre et arrive à Plymouth. **François** répond aussitôt à l'Appel du 18 juin (jour précis de ses 20 ans), porte d'abord l'uniforme de la marine anglaise, puis embarque sur le torpilleur *Le Triomphant* avec lequel il fait le tour du monde. Après des escortes et patrouilles dans l'Atlantique Nord, le navire est dirigé vers le Pacifique et les abords de l'Australie.

Dans l'Océan Indien, en route vers Madagascar il est durement malmené par un typhon effrayant. Incliné de 30° sur l'eau, les machines noyées, il faillit disparaître à tout jamais. Jeté à l'eau au cours de l'Ouragan, **François** a été

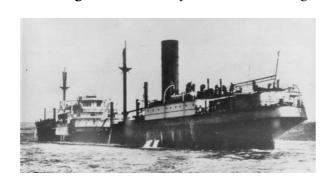
repêché in extremis. C'est à la remorque que *Le Triomphant* a été ramené à Diego-Suarez.

#### Léon Briec sur le Léopard

Léon Briec est à bord du vieux cuirassé *Courbet* en juin 40 avec Roger Biger de Léchiagat. Tous deux ont vingt ans. Le bâtiment rejoint Plymouth pour ne pas tomber aux mains des Allemands. Après l'armistice, il est confisqué par les Anglais et remis à la France Libre. **Léon** et **Roger** partent dans un camp de regroupement où ils répondent aux sollicitations des gaullistes. Léon Briec embarque sur le chasseur 15 Paimpol et Roger Biger sur le patrouilleur Reine des Flots. En 1942, Léon part en longue croisière sur le torpilleur *Léopard* vers l'Océan Indien. A la Réunion, l'équipage débarque en commando pour faire basculer l'île dans le camp gaulliste - mission réussie. Puis c'est la remontée vers la Méditerranée et les missions le long des côtes de Libye où le bâtiment s'échoue près de Benghazi sans qu'il soit possible de le sauver. Evacué par le désert, Léon Briec rejoint la Marine au Levant où il retrouve Roger Siger et Fernand Coïc.

Alain Caillard a navigué sur le *chasseur 10*Bayonne des FNFL et Bastien Monfort de Léchiagat est embarqué sur l'aviso La Moqueuse.
Louis Coïc, après un passage sur le sous-marin Surcouf a combattu dans la marine anglaise et Jean Biger dans les parachutistes commandos de la marine, lâchés dans le Midi avant le débarquement en Provence.

René Vigouroux embarqué à bord du cargo



Le cargo **PLM** 27 appartient à la Marine marchande de la France Libre (Coll. FFL).

**PLM 27** de la France Libre a connu le torpillage. Resté de longues heures dans l'eau froide, il n'a dû son salut qu'à sa très grande résistance. La plupart de ses compagnons ont péris. Lui-même a été hospitalisé et n'a pas longtemps survécu à la victoire. Il est décédé en 1948.

Quant à **Charles Bizien**, le doyen des Français Libres du Guilvinec, il a passé les années de guerre à assurer la surveillance du port de Penzance, en quête continuelle du passage de Guilvinistes pour parler du pays. **Roger Guillamet** fut ainsi tout surpris d'y trouver « Tonton Charles ».

De nombreux autres Guilvinistes, bloqués dans de grandes unités navales restées fidèles à Vichy, reprendront le combat quand l'Empire Français basculera dans le camp des Alliés en 1942. Ce sera le cas d'**Yves Ollivier** mécanicien volant dans l'aéronavale à Dakar mais appartenant à un réseau de résistance gaulliste. Fin 1942, il rejoint l'Angleterre pour s'initier aux avions anglais ; puis c'est l'Italie. **Francis Pochat** s'engage dans la célèbre **Division blindée** (2e DB).

#### Derniers départs tentative manquée

Fin 1940, l'Etat Français s'enfonce dans la collaboration, mais à Radio-Londres des « Français parlent aux Français » et les exhortent à la Résistance. A la pointe de Léchiagat, des jeunes marins de 19-20 ans, rêvent depuis longtemps déjà de rejoindre l'Angleterre et le général de Gaulle. C'est au retour d'un bal, le dimanche soir 5 janvier 1941 que la décision du départ est prise et les préparatifs vite faits. Ils changent leurs habits à la hâte, laissant parfois un mot d'explication à leur famille et s'emparent, en rade, à la barbe des Boches, du malamock Charley, propriété d'un armateur. Ils sont onze à bord, Lucien Pochat, Sylvestre Le Rhun, Francis Queffélec, Albert Larzul, Marcel Charlot, Louis Gourtaouen, Albert et Martial Stéphan et trois jeunots de 17 ans, **Pierre Morvan**, **Henri Qulniou** et Guillaume Le Brun qui ont eu vent de l'affaire. A 11 heures, le *Charley* sort lentement du port, tiré à la godille par le canot. Le calme plat facilite l'opération. Il ne faut pas éveiller les soupçons des sentinelles qui sur le môle font les cent pas, mais ne les remarquent pas dans la nuit noire. Près de Lost Moen, **Lucien Pochat** le mécanicien, lance le moteur mais le vrombissement a été perçu et l'alerte donnée.

Pour éviter les côtes surveillées et contourner Ouessant très au large, les évadés mettent cap au Sud-Ouest. Mais en remontant vers le Nord à l'estime, en raison de leur compas mal compensé, ils infléchissent trop leur route vers le Nord Est et tombent sur des patrouilleurs allemands en manœuvre. L'un d'entre eux se détache du groupe et leur intime l'ordre de rebrousser chemin en les escortant. Etaient-ils au courant de leur évasion ? Longtemps alors, ils hésitent sur la décision à prendre. Mais le gas-oil manque pour mener l'expédition à bon terme. Aussi, après une longue nuit d'attente dans la Baie d'Audierne, à leur grand regret, ils adoptent la solution du retour au Guilvinec.

Le 8 janvier au matin, ils se présentent au contrôle

de la GAST. Reconnus par « An Eun Du », ils sont conduits les mains en l'air à travers la ville et adossés dix heures durant à un mur dans cette position. Ils passent ensuite la nuit au Maner Kergos très inquiets sur leur sort. Le lendemain, les feld-gendarmes les escortent jusqu'à la prison de Mesgloaguen. Entre temps, le *Charley* a été fouillé de fond en comble. Ils ont eu le temps de se concerter sur les explications à donner. Interrogés un à un à la Kommandantur, ils prétendent que, désœuvrés depuis quelques temps, ils sont sortis faire une partie de pêche, utilisant un bateau d'armateur mieux pourvu en gas-oil que le leur. Ont-ils été crus ? Sans doute car ils sont libérés au bout de quinze jours. Mais les Allemands n'utilisent pas encore systématiquement les méthodes de la Gestapo ou des SS. Le dénouement a été heureux mais grande est leur déception d'avoir échoué dans leur tentative de rejoindre l'Angleterre.

Néanmoins, malgré la surveillance dont ils sont l'objet, ils n'abandonnent pas leur esprit de Résistance. Hormis **Lucien** qui sera dirigé après la grande rafle vers une usine de Silésie, on les retrouvera plus tard dans les rangs des FTP.

#### Départ de Jean Lavalou

Jean Lavalou est en fuite lorsque les arrestations des membres du réseau Johnny se multiplient. Il reste en contact avec le Ouimpérois Nader et rejoint une cache à Concarneau. Au large, est prévu le 28 novembre 1941 un rendez-vous avec un sous-marin ami. C'est Maxime Criquet, patron du Malgré-Tout, un grand malamock guilviniste basé à Concarneau, qui doit faire la liaison. Une panne de moteur le contraint à abandonner. Jean Lavalou et ses complices se cachent dans la glacière du malamock remplaçant. La GAST perquisitionne mais ne trouve rien. Le trajet vers l'Angleterre n'est pas direct. Le sous-marin continue sa mission de patrouille dans l'Atlantique avec ses passagers. Le Guilviniste d'adoption sera affecté à la direction du laboratoire médical de la France Libre à Londres avec le grade de pharmacien en chef à cinq galons.

#### Départ de l'Audacieux

Une opération de livraison d'armes entre la France Libre et le mouvement de résistance FTPF a été mise sur pied en septembre 1942. Le Mouscoul rebaptisé se chargea de les transporter d'Angleterre vers les abords de l'Île d'Yeu où l'Audacieux, langoustier de Léchiagat, patron Michel Bolloré, vint en prendre livraison. Un autre transbordement semblait nécessaire. L'Audacieux à son retour au Guilvinec subirait une fouille sérieuse par la GAST alors que les canots seraient moins perquisitionnés. C'est ainsi que les containers d'armes furent mouillés par l'Audacieux près de l'Île de Penfret et repris en partie par le petit bateau de Jean Baudry et de Guillaume Bodéré. Les Allemands eurent vent de l'opération puisque Jean fût arrêté, Guillaume réussissant à s'enfuir.

L'équipage de l'*Audacieux* attend alors tous les jours son arrestation. Aussi **Michel Bolloré** décidet-il de rejoindre l'Angleterre le 1<sup>er</sup> octobre 1942. A son bord **Bastien Coïc, Bastien Larnicol** père et fils (16 ans), **Léon Le Mogne, Corentin Queffélec** et **Pierre Kervévan**. Par deux fois, ils sont



Le chalutier *Gabriel Péri* succéda à l'*Audacieux* avec des anciens de Newlyn. 1<sup>er</sup> rang : René Le Mogne, Léon Le Mogne, Marcel Talouarn, P. Caillard ; derrière : Corentin Queffélec, Michel Bolloré, Coïc Georges Pochat, Bastien Coïc (source : bulletin municipal Léchiagat 2015).

survolés par des avions allemands, mais comme ils repèrent à l'avance le bruit de leur moteur, ils font demi-tour, et, route terre pour tromper l'ennemi. Au bout de 36 h, ils arrivent à Penzance où ils sont pris en charge par les services du contre-espionnage qui les dirigent vers Londres. A la suite d'interrogatoires, ils sont enfin conduits au centre d'accueil de la France Libre. Ils reprennent la pêche à Penzance sur un palangrier. Michel Bolloré est toutefois mobilisé à Falmouth avec le grade de second-maître pendant plusieurs mois. Il s'y prépare un éventuel débarquement en Bretagne. Bastien Larnicol attend sa mobilisation à 18 ans, mais la guerre touche à sa fin et l'*Audacieux* rentre au Guilvinec le 21 février 1945.

Ainsi donc, la part du Guilvinec-Léchiagat dans la Résistance extérieure, sur toutes les mers du monde et de nombreux champs de bataille, a été remarquable.

Ces quelques lignes sont dédiées à tous ceux qui sont tombés sur la longue route de la Libération sans avoir pu connaître la joie de la victoire, à ceux qui ont été marqués dans leur chair, à ceux qui n'ont pas longtemps survécu à leurs blessures.

**Pierre-Jean Berrou** article paru dans le n°2 (1985) d' *Ar Gelveneg* 

# La création des Forces navales françaises libres

Le 1<sup>er</sup> juillet 1940, le **général de** Gaulle confie à l'amiral Muselier la tâche ardue de créer et de rendre opérationnelles les Forces navales françaises libres (FNFL).

Tout est à faire : il faut vaincre au départ les réticences des bri-

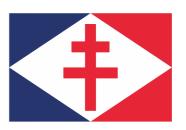
tanniques ; la plupart des navires français qui se trouvent en Angleterre sont dans un état matériel

médiocre ; il faut réparer et armer ces bâtiments, sachant que les arsenaux de Grande-Bretagne ne sont pas toujours conçus pour recevoir des bateaux français; les torpilleurs de 600 tonnes sont très fatigués; les sous-marins ont quitté Cherbourg, où ils étaient en carénage, en laissant une partie de leurs moteurs sur le quai ou dans les ateliers de l'arsenal; les patrouilleurs sont anciens et en mauvais état.

À ces difficultés s'ajoute le fait que certains de ces

navires sont d'une mise en œuvre complexe, nécessitant un personnel hautement qualifié, comme le contre-torpilleur *Le Triomphant*, le sous-marin *Surcouf* ou les torpilleurs *La Melpomène* et *Le Bouclier*, et il faut souvent cannibaliser plusieurs bâtiments pour en remettre un à la mer.

En avril 1941, conscient de la difficulté posée par la remise en état des rares bateaux français, l'amiral **Muselier** accepte la proposition des Anglais d'armer des unités neuves de construction britannique.



Il faut former des équipages à partir de quelques rares officiers et d'une masse de jeunes gens sans expérience du métier de la mer et des armes, mais animés d'une bonne volonté manifeste. À cet effet, une École navale est créée à Portsmouth,

sur le cuirassé *Courbet*, puis sur le navire océanographique *Président Théodore Tissier*, devenu

bâtiment-école en 1938 avec ses deux annexes, les goélettes *Étoile* et *Belle Poule*.

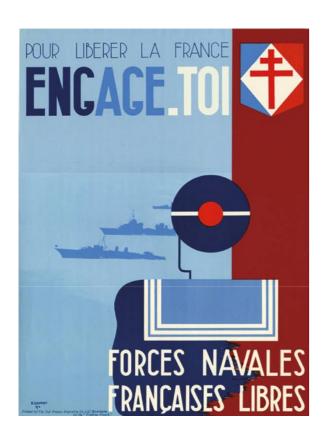
Il faut créer un service de santé : centres médicaux, infirmeries de bases, centres de convalescence, sanatorium, car le tribut santé payé par les marins de la France Libre est très lourd. Les conditions de vie à bord des sous-marins, des corvettes, des patrouilleurs, des avisos sont pénibles et épuisantes.



Le vice-amiral **Emile Muselier**, créateur des FNFL (coll. FFL).

À force de persévérance,

l'amiral **Muselier** parvient à créer un outil de combat soudé et efficace, les FNFL, dont le principal signe de reconnaissance est la Croix de Lorraine, arborée sur le pavillon de beaupré. Il crée de toutes pièces, de bric et de broc, une petite marine active, efficace, appréciée par les alliés britanniques. En avril 1942, suite à la détérioration de ses relations avec le général **de Gaulle**, le contre-amiral **Auboyneau** lui succède au commandement des Forces navales françaises libres.



#### L'acte d'engagement dans les FNFL

La preuve de l'appartenance d'un marin à la France Libre est apportée par son acte d'engagement qui doit avoir été signé entre le 1<sup>er</sup> juillet

1940 et le 1<sup>er</sup> août 1943 (décret du 22 octobre 1943). Il y a quelques exceptions : ralliements en Grande-Bretagne jusqu'au 15 novembre 1943, équipage français du *HMS Fidelity,* marins isolés engagés dans la Royal Navy, marins morts pour la France, internés dans les camps...

A noter que le 13 juillet 1942 la France libre devient la **France combattante**, mais le qualificatif de Français libre reste admis. A partir de cette date, on rallie la France combattante et on s'engage dans les FNFL jusqu'au 1<sup>er</sup> août 1943, date de la fusion des FNFL avec les Forces Maritimes d'Afrique (FMA), restées fidèles à Vichy.

Au total le **mémorial des FNFL recense environ 14 500 marins FNFL** qui se sont engagés dans la marine de guerre et dans la Marine marchande et qui portent donc le qualificatif de Français libre.

#### Le recrutement dans les FNFL

Dans un climat de renoncement, le recrutement qui n'est pas favorisé par l'opération Catapult est très lent : 3 300 hommes fin 1940, 5 000 fin 1941, 5 700 fin 1942, 7 000 en août 1943.

En **Grande-Bretagne**, les premiers recrutements ont lieu en trois vagues :

#### L'opération Catapult

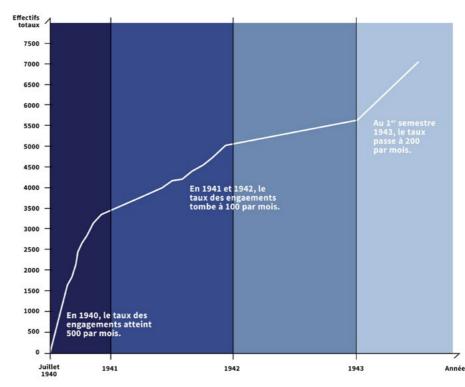
Déclenchée le 2 juillet 1940, par **Winston Churchill**, l'opération Catapult a pour objectif que la flotte française ne tombe pas aux mains des Allemands ou des Italiens. Dans tous les ports britanniques les bâtiments français réfugiés sont neutralisés : 2 cuirassés, 2 contre-torpilleurs, 13 avisos, 8 sous-marins, 80 torpilleurs et dragueurs et 18 000 marins. Les équipages sont débarqués, le choix leur est donné d'être rapatriés, de s'engager dans la Royal Navy ou de rejoindre la « **légion de Gaulle** » (ce dernier choix n'ayant pas toujours été proposé).

Le 3 juillet 1940 à Mers El Kébir près d'Oran (Algérie), l'escadre britannique aux ordres de l'amiral Sommerville, après plusieurs heures de négociation avec l'amiral Gensoul, ouvre le feu sur les bâtiments français. Il y aura plus de 1 300 morts, dont 1 000 sur le cuirassé Bretagne et 200 sur le cuirassé Dunkerque. L'attaque montre que les Anglais ne renonceront pas à la lutte. Côté français, les réactions sont très amères. La brutalité de l'attaque réveille en France une anglophobie latente et ne favorise pas les engagements dans la France libre.

A **Alexandrie** le 4 juillet, l'amiral britannique **Cunningham** et l'amiral français **Godfroy** (force X) signent un gentlemen's agreement évitant toute effusion de sang.

A **Dakar**, le cuirassé **Richelieu** est endommagé dans le 7 juillet 1940 par des avions qui ont décollé du porte-avions britannique **HMS Hermes**.

#### Recrutement des FNFL (Marine de guerre)



1940: les effectifs atteignent 3 309 fin 1940, soit 500 par mois. 1 600 viennent de la Marine Nationale et 1 026 de la Marchande.

**1941-42**: les effectifs passent à 5 658, le taux passe à 100 par mois. *Les camps se sont vidés.* 

1er semestre 1943 : les effectifs sont de 7 000 après le débarquement en Afrique du Nord (8 novembre 1942) avec un taux de 200 par mois, grâce aux désertions.

NB. Ne sont pas compris dans ce total les personnels auxiliaires qui n'ont pas de matricule FNFL, ni les effecifs de la Marine marchande.

Historique des FNFL. Chaline et Santarelli. Ed. SHD

- 1<sup>re</sup> vague du 18 juin au 3 juillet 1940 à l'Olympia Hall à Londres : 334 marins (dont 14 officiers et 24 officiers mariniers), 376 volontaires et inscrits maritimes : 129 de l'Île de Sein et 147 jeunes de moins de 20 ans, candidats aux grandes écoles et étudiants (42 ont moins de 17 ans).
- 2<sup>e</sup> vague dès le 3 juillet 1940, immédiatement après l'opération Catapult : 700 incorporent la Royal Navy, 450 rallient les FNFL (ils n'avaient souvent que deux choix : l'engagement dans la Royal Navy ou le rapatriement en France).
- 3<sup>e</sup> vague entre le 13 juillet et le 23 novembre 1940 : des camps de Liverpool où se trouvent 13 000 marins, seulement 372 dont 17 officiers rallient les FNFL.

Depuis **Alexandrie** où stationne la Force X aux ordres de Vichy, entre le 10 juillet et le 4 décembre 1940, ont lieu 172 désertions parmi lesquels 9 officiers dont la plus spectaculaire est celle du propre officier d'ordonnance de l'amiral Godfroy, commandant la force X, le lieutenant de vaisseau **d'Estienne d'Orves** (futur martyr de la Résistance) qui sous le nom de **Châteauvieux** formera en juillet

1940 le Premier Groupe Marin fort d'une cinquantaine d'hommes qui rejoindra la France Libre. En trois ans, ont lieu de **Polynésie**, 260 ralliements, de **Nouvelle-Calédonie**, 95 et de **Saint-Pierre-et-Miquelon**, 500 dont 50 femmes. Des **Antilles** ou d'**Indochine**, les ralliements sont exceptionnels comme celui, le 4 novembre 1940, du lieutenant de vaisseau **André Jubelin** depuis Saïgon sur l'avion Pélican d'un aéro-club.

Au 1<sup>er</sup> semestre 1943, après le débarquement allié en Afrique du Nord, ont lieu des ralliements massifs de marins qui désertent des bâtiments des Forces maritimes d'Afrique du Nord en modernisation aux Etats-Unis, qui ne veulent plus obéir à leurs officiers restés Vichystes.

D'après le mémorial (tome 5 de l'Historique des FNFL) qui recense **14 500 marins**, la **Bretagne** a fourni le plus d'engagés dans les FNFL : **3 300** (dont **1 640** pour le **Finistère**), l'Ile-de-France et la Normandie : près de 1 000 chacun, le Nord-Pas-de-Calais et Provence-Côte d'Azur, 500 chacun et les autres régions : entre 50 (Limousin) et 400 (Aquitaine).

# Les bâtiments de guerre des FNFL



Le général **de Gaulle** a tenu à ce que les Forces navales françaises libres (FNFL) soient présentes sur tous les théâtres d'opérations, pour en faire un instrument politique dans sa vision du retour de la France dans la guerre. Les FNFL sont aux côtés de la Royal Navy dans les années difficiles 1941-1942, quand l'issue est incertaine, quand l'ennemi remporte des succès sur tous les fronts, que ce soit dans l'Atlantique, la Manche ou la Méditerranée. Après l'entrée en lice de l'URSS, du Japon et des États-Unis, les marins de la France Libre sont présents sur tous les océans.

Ils auront parcouru un million de milles marins sur toutes les mers pendant 36 mois jusqu'en août 1943, date de la fusion avec les Forces maritimes d'Afrique (FMA) restées aux ordres de Vichy. Les FNFL procéderont au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon (24 décembre 1941) avec le sous-marin *Surcouf* et trois corvettes (*Mimosa, Aconit* et *Alysse*), le ralliement de Wallis et Futuna (27 mai 1942) avec l'aviso *Chevreuil* et celui de La Réunion (28 novembre 1942) avec le contre-torpilleur *Léopard*.

#### Les contre-torpilleurs des FNFL

Les plus belles unités de la marine française présentes en Angleterre en juin 1940 sont les deux contre-torpilleurs *Le Triomphant* et le *Léopard*. Ces navires légers qui avaient atteint 45 nœuds aux essais sont les plus rapides du monde. Prévus pour des raids en Méditerranée, ils connaissent des avaries fréquentes. *Le Triomphant* (classe *Le Fantasque* ou *Le Terrible*) réarmé le 28 août 1940 par les FNFL appareille fin juillet 1941 pour une mission dans le Pacifique où le général **de Gaulle** désire envoyer un bâtiment

important en raison des difficultés rencontrées par la France Libre à Tahiti et des menaces japonaises. Il devait rallier la Méditerranée, mais l'attaque japonaise entraîne son maintien dans le Pacifique où il évacuera les îles Naru et Océan.



Le Triomphant (3 200 t, 132,4 m de long par 12,3 m de large, 5 m de tirant d'eau, vitesse 43 nœuds) dispose d'un équipage de 13 officiers et 197 hommes (coll. FFL).

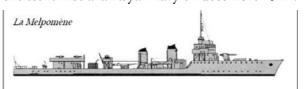
Le *Léopard* (classe *Jaguar*) lancé en 1924, réarmé fin août 1940 par les FNFL, assure l'escorte de convois dans l'Atlantique Nord avant de subir un grand carénage de mai 1941 à mai 1942. Il effectue le ralliement de La Réunion (opération plan B du 28 au 30 novembre 1942) puis il escorte des convois entre l'Afrique du Sud, la Réunion et Madagascar. Il arrive en Méditerranée, mais il s'échoue sur un haut fond le 27 mai 1943 sur les côtes de Cyrénaïque (Libye) à 30 milles au nord est de Benghazi, il est perdu par fortune de mer le 1<sup>er</sup> juillet 1943. Malgré ses 20 mois d'indisponibilité, il s'est montré particulièrement dynamique.



Le **Léopard** (3 000 t, 127 m de long x 11 m de large,4,1 m de tirant d'eau, 35 nœuds), 8 officiers et 187 hommes (coll. FFL).

#### Les torpilleurs des FNFL

Cinq torpilleurs de 600 t se trouvent en Angleterre au moment de l'armistice (22 juin 1940) : le *Branlebas* est réarmé sous pavillon britannique, le *Bouclier* est désarmé (il servira d'Ecole ASDIC à partir de mai 1941) et faute de personnel qualifié, la *Flore*, la *Cordelière* et l'*Incomprise* resteront désarmées. Seule *La Melpomène* sera armée par les FNFL et maintenue en activité jusqu'en octobre 1942. Elle sera affectée à nombreuses escortes et patrouilles en Manche et mer du Nord avec engagements contre avions ennemis. Son état matériel exigeant de gros et longs travaux, elle est remise à la Royal Navy en décembre 1942.



La Melpomène (900 t, 80,7 m de long x 8 m, 3 m de tirant d'eau, 34 nœuds), 2 canons de 100 mm, 4 tubes lance-torpilles de 550, 4 mitrailleuses de 13,2, un grenadeur (FFL).

La Combattante est un destroyer de type Hunt qui est armé par les FNFL en décembre 1942. Grâce à la qualité de son équipage de 185 marins, à un entraînement hors pair, elle aura une activité intense et couronnée de succès. Escortes de convois de la Manche jusqu'au Pas-de-Calais.

C'est le seul bâtiment français à faire partie des opérations rapprochées lors du débarquement de Normandie. Elle sautera sur une mine au large de l'estuaire de la Humber (côte Est Angleterre) le 23 février 1945 : un tiers de son équipage disparaît, soit 67 hommes. Elle aura parcouru 54 000 milles en 2 ans, représentant 220 jours par an à la mer.

#### Les sous-marins des FNFL

Au 1<sup>er</sup> juillet 1940, le *Narval* commandé par **François Drogou** (en photo ci-contre) premier officier à poursuivre le combat avec son bâtiment est à Malte qu'il a rallié le 26 juin. Sept sous-marins se trouvent en Grande-Bretagne et seulement

quatre, *Rubis*, *Junon*, *Minerv*e et *Surcouf* seront réarmés par les FNFL. L'*Orion* et l'*Ondine* en très mauvais état, sont cannibalisés pour la *Minerve* et la *Junon*.



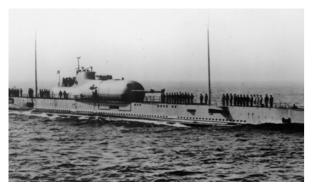
Le Narval est le pre-

mier bâtiment patrouille dans le secteur de l'Île de Lampéduse et le long des côtes de Tunisie. Il disparaît corps et biens au cours de sa troisième patrouille, le 16 décembre 1940, dans le golfe de Gabès au large de Kerkennah.



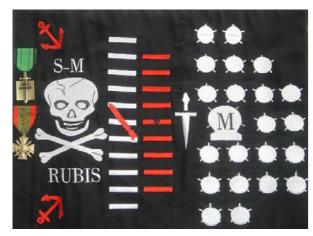
La Combattante (1 300 t, 85 m de long x 10 m de large, 3,6 m de tirant d'eau, 28 nœuds) est armée de 4 canons de 102 mm, 4 de 40 mm, 6 de 20 mm, 2 grenadeurs et 4 mortiers. Elle est dotée de tois radars et d'un ASDIC (coll. FFL).

Le *Surcouf*, sous-marin le plus grand du monde, connaît une activité contrariée par des problèmes-de qualité du personnel et du matériel. Il participe le 24 décembre 1941au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il disparait le 19 février 1942 au large de Panama, sans aucun survivant, faisant 126 disparus. Dans les rangs des FNFL, il aura effectué quinze patrouilles et cinq escortes de convois en parcourant 35 000 milles.

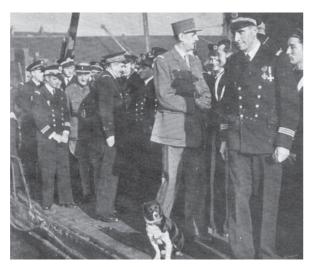


Le **Surcouf** (110 m de long x 9 m de large, 3 300 t, 18 nœuds) dispose d'un petit hydravion (coll. FFL).

Le *Rubis*, mouilleur de mines de la classe *Saphir*, a été réarmé le 17 juillet 1940 par les FNFL avec la quasi-totalité de son équipage d'origine. Du 5 septembre 1940 au 22 décembre 1944, en Norvège et dans le golfe de Gascogne, il effectue 28 missions dont 22 de mouillage de mines (685 mines au total), parcourt 54 800 milles marins et restera 4 300 heures en plongée. Par ses mines mouillées sont coulés : 16 navires marchands ennemis, 11 dragueurs et chasseurs et par torpillage, un bâti-



Le jolly Roger du *Rubis* : une barette rouge : un bâtiment de guerre coulé, une blanche : navire de commerce, la daque : mission de débarquement (coll. FFL).



Inspection du *Rubis* par le général de Gaulle précédé par le commandant Rousselot et le chien Bacchus (coll. FFL).

ment finlandais de 4 300 t ; un navire marchand et un sous-marin sont endommagés. A lui seul, le *Rubis* a coulé plus de navires ennemis que tout le reste de la flotte française pendant la guerre. Il s'est vu décerner la croix de la Libération de même que huit membres de son équipage, dont ses deux commandants **Georges Cabanier** et **Henri Rousselot** ainsi que le guilviniste **Roger Guillamet**.

Les sous-marins *Minerve* et *Junon* effectuent de très nombreuses patrouilles sur les côtes de Norvège, à la recherche des cuirassés ennemis Bismarck et Tirpitz ou en missions spéciales et périlleuses de débarquement d'agents secrets.

Sur la côte déchiquetée norvégienne, la *Junon* débarque en septembre 1942 dans des conditions difficiles le commando de saboteurs dit de « l'eau lourde » qui va réussir la destruction de l'usine hydroélectrique de Glomfjord, alimentant la fabrique d'eau lourde destinée à la future bombe nucléaire allemande.



La **Junon** (68 m de long x 5,6 m de large, 660 t, 14,5 nœuds) plonge à 80 m maximum (coll. FFL).



La *Minerve* comme la *Junon* disposent d'un équipage de 4 officiers, de 41 hommes et de 3 Britanniques : officier de liaison, radio, timonier (coll. FFL).

Le 19 avril 1941, Le sous-marin *Minerve* torpille et coule un pétrolier allemand de 8 000 t. Elle effectuera plus de 35 000 milles et 4 000 heures de plongée au cours de 14 patrouilles en majorité pour le blocus des cuirassés allemands. Trois d'entre elles ont été consacrées à l'escorte des convois vers la Russie à partir de l'Islande au-delà du Cap Nord.

Le *Curie*, cédé aux FNFL en mai 1943, effectue 14 patrouilles. Au cours de la treizième en Méditerranée, il s'illustre par la destruction en quelques heures de trois cargos.

#### Les avisos des FNFL

Parmi les seize avisos français présents en Angleterre au moment de l'armistice, cinq seront réarmés par les FNFL: l'aviso colonial *Savorgnan de Brazza* de 2 000 t, le *Chevreuil*, aviso-dragueur de mines de 740 t (comme le pré-

cédent conçu pour les campagnes coloniales avec ponts et cloisons isolantes), le *Commandant Dominé*, le *Commandant Duboc* et *La Moqueuse*, avisos de 1<sup>re</sup> classe, dragueurs de mines.

Leur activité est intimement liée à la présence de la France Libre dans le monde. Les avisos bénéficient d'une grande stabilité du personnel qui restera à bord du même bâtiment pendant toute la guerre.

Le *Savorgnan de Brazza* participe aux engagements de Dakar et du Gabon où le 9 novembre 1940 devant Libreville, il coule le *Bougainville* son sistership aux ordres de Vichy. En mars-avril 1941, il escorte le *Fort Binger* transportant les éléments de la 1<sup>re</sup> Brigade française libre d'Orient en Ery-



mines de 740 t (comme le pré- L'équipage du Sarvognan de Brazza : 14 officiers et 121 hommes (coll. FFL).

thrée et participe à des patrouilles en mer Rouge et au blocus de la côte des Somalis. En 1942, il part relever le *Léopard* dans l'océan Indien en 1943. Il est ensuite affecté dans le Pacifique sud et la zone de Guadalcanal.

Les avisos *Commandant Dominé* et *Commandant Duboc* participent aux affaires de Dakar en septembre 1940 et du Gabon les semaines suivantes. Le *Commandant Dominé*, après avoir patrouillé le long de la côte occidentale de l'Afrique relève le *Savorgnan de Brazza* dans son blocus de Djibouti, puis rallie la Méditerranée orientale où se constitue la 1<sup>re</sup> division d'avisos à Beyrouth, avec *La Moqueuse* et le *Commandant Duboc*. Après carénage, le *Commandant Duboc* effectue une mission en AEF et dans l'océan Indien, avant de retrouver la division en Méditerranée en juillet 1943.

La Moqueuse, opérationnelle en janvier 1941, effectue en mer d'Irlande des escortes de nombreux sous-marins britanniques, polonais, canadiens et français. À partir de janvier 1942, l'aviso gagne Suez pour assurer la protection des convois en Méditerranée Orientale. La Moqueuse sert de chien de garde aux convois partant de Beyrouth pour Haïfa, Tripoli et Port-Saïd. Du 15 août au 11 septembre 1944, elle participe au débarquement de Provence avec le Commandant Dominé.



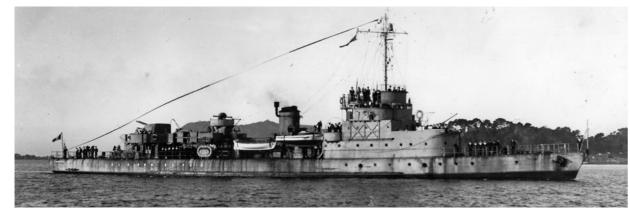
L'aviso La Moqueuse (coll. FFL).

#### Le croiseur auxiliaire Cap des Palmes

Cargo bananier déplaçant 4 000 t, le *Cap des Palmes* aux ordres de Vichy a été saisi par la France Libre, lors des opérations de ralliement au Gabon le 9 novembre 1940. Transformé en croiseur auxiliaire, il reçoit deux canons du *Rhin* pour être affecté au théâtre du Pacifique : transports militaires à Tahiti et à Nouméa. A San Francisco fin 1942, il reçoit un Oerlikon de 20 mm, deux canons de 6", un canon de 3", six tubes lance-torpilles, deux mortiers lance-grenades, deux mortiers lance-grenades, deux mortiers Thornycroft, Asdic et Radar.Mis aux ordres des Américains dans le Pacifique sud, il opère dans les parages de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides, puis dans la zone de Guadalcanal en novembre 1943.



Le Cap des Palmes, 3 082 t, 108 m de long x 13,4 m de large, vitesse de 15 nœuds (coll. FFL).

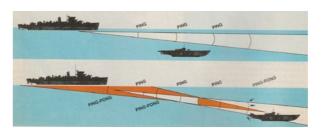


Commandant Duboc, 740 t, 78 m de long par 8,5 m de large, 2,4 m de tirant d'eau, vitesse de 20 nœuds (coll. FFL).

#### Les corvettes des FNFL

Rustiques, robustes et propulsées par une machine simple et fiable, les corvettes sont construites vite et à moindre coût en grand nombre, 267 durant toute la guerre, dont 121 au Canada.

Elles présentent un tracé de coque rond et trapu dérivé d'un navire baleinier qui leur permet d'affronter les tempêtes de l'Atlantique Nord, mais en roulant continuellement, caractéristique au fil du temps, par l'ajout d'armements, avec pour conséquence de ne se redresser qu'au-delà de 40 degrés de gîte! Conçues pour des convoyages de moins de 10 jours, leur autonomie devient insuffisante lorsque les escortes rallient l'Angleterre à Terre-Neuve. Elles doivent alors ravitailler en mer, opération ardue par temps de force 6 et plus, fréquents en Atlantique Nord.



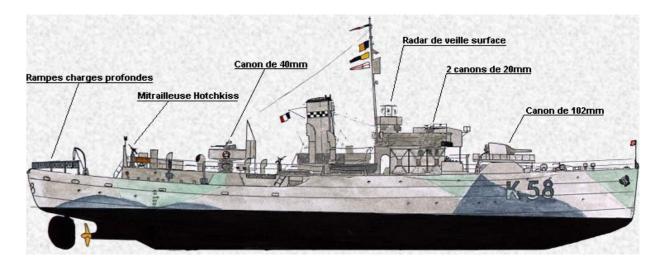
L'ASDIC permet la détection des sous-marins par émission (ping) d'ultra-sons dont l'écho (pong) est réfléchi par la coque du submersible (Illustr. Joux in Historia).



Une corvette FNFL, 1 380 t, 62,5 m de long sur 10 m de large,5 m de tirant d'eau, vitesse : 16 nœuds (coll. FFL).

Les corvettes disposent d'un canon de 102 mm, de mitrailleuses anti-aériennes, d'une DCA de 42 mm à tir rapide surnommée « pompom » et d'un armement anti sous-marin : 40 grenades sur rails, hedgehog (hérisson) de 24 charges de contact, puis squid (calamar) couplé à l'ASDIC (ancêtre du SONAR) qui permet la détection de sous-marins par émission d'ultrasons. Un peu plus tard, le RDF (Radio direction finder), futur Radar, permettra de détecter un kiosque de sous-marin mais avec une portée de 3 500 m qui sera améliorée jusqu'à 10 000 m.

A partir de mai 1941, neuf corvettes sont armées par les FNFL: *Mimosa, Alysse, Lobélia, Aconit, Renoncule, Commandant Détroyat, Roselys, Commandant Drogou et Commandant d'Estienne d'Orves.* 



**Corvette de la classe flower** avec ses différents équipements : 1 380 t, 62,5 m de long sur 10 m de large, 5,5 m de tirant d'eau, vitesse : 16 nœuds - Equipage : 8 officiers et 71 hommes (dessin F. Ménard/Creative Commons).



La corvette *Renoncule* en recharge de grenades. Ci-dessous grenadage d'un sous-marin (coll. FFL).

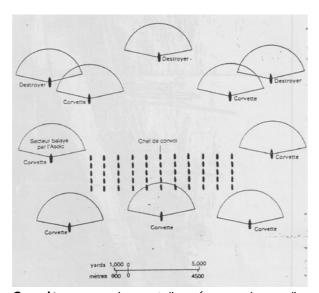


Les corvettes sont basées en Ecosse à Greenock où les équipages reçoivent un entraînement très poussé pour être aptes au combat. Elles ont été engagées dans la **bataille de l'Atlantique**, « celle qu'il ne fallait pas perdre, dira Churchill, car si elle avait été perdue, toutes les autres batailles n'auraient pas pu être livrées ».

Les corvettes *Mimosa, Alysse et Aconit* sont rattachées aux forces d'escorte de Terre-Neuve, les *Lobelia, Roselys* et *Renoncule* affectées aux convois Royaume-Uni - Islande.



Les terribles convois maritimes de l'Artique en direction de Mourmansk (© IWM).



**Convoi type** : 55 navires sont disposés en 11 colonnes distantes de 1 000 m. Des destroyers opèrent sur l'avant et les corvettes sur les flancs et l'arrière.

Les corvettes Commandant Détroyat, Commandant Drogou et Commandant d'Estienne d'Orves sont rattachées à l'Atlantique Sud.

Les corvettes figurent parmi les bâtiments les plus actifs des FNFL : en moyenne 200 jours de mer par an et 40 000 milles parcourus ! À leur tableau de chasse, l'*U-Boot 609*, officiellement coulé par la corvette *Lobélia* le 7 février 1943 ; l'*U-444* et l'*U-432* sont détruits en moins de dix heures par la corvette *Aconit* (11 mars 1943), ce qui lui vaudra la croix de la Libération.

Les corvettes *Mimosa* et *Alysse* sont coulées en 1942 par des U-Boote, en raison notamment de l'absence de radar à leur bord. La *Roselys* participe aux terribles convois de Mourmansk en Russie.



**Mémorial des FNFL** à Greenock, surplombant l'estuaire de la Clyde où étaient basées les corvettes FNFL.



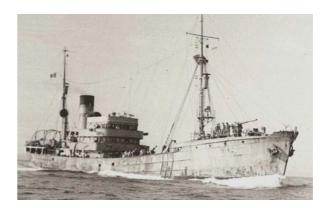
La corvette Aconit, est le seul bâtiment de surface des FNFL a recevoir la Croix de la Libération (coll. FFL).

#### Les patrouilleurs des FNFL

Les cinq patrouilleurs armés par la France Libre sont des bâtiments solides et endurants. Ancien et en très mauvais état matériel, le *Vaillant* connaît des incidents techniques et est désarmé le 8 janvier 1941.

Le *Poulmic*, réarmé le 30 août 1940, participe à des dragages magnétiques devant Plymouth, mais il saute sur une mine le 7 novembre 1940 (7 survivants et 11 disparus). C'est le premier bâtiment FNFL tombé dans la bataille.

Le chalutier *Président Houduce*, premier bâtiment de surface à avoir rallié la France Libre dès le 27 juin 1940 à Gibraltar, participe à l'expédition sur Dakar en septembre 1940 puis au ralliement du Gabon. Il effectue des missions de patrouille et



Le *Vikings*, 1 150 t, 63,7 m de long sur 10,5 m de large, tirant d'eau de 5,6 m, Vitesse 12 nœuds (© Daussy).

d'escorte le long des côtes de l'AEF et en Atlantique Sud.

Le *Vikings*, armé le 18 juillet 1940, après entraînement à Greenock aux missions de patrouille et d'escorte, il rallie Douala en janvier 1941, et effectue des escortes entre Takoradi et Pointe-Noire. Puis il est à Beyrouth en décembre 1941 et assure des patrouilles en Méditerranée orientale. Il sera torpillé par un sous-marin le 16 avril 1942 devant les côtes libanaises de Saïda (41 disparus).

La *Reine des Flots*, après avoir fait fonction d'escorteur dans la Manche, a une activité soutenue et efficace en Méditerranée orientale, où elle prend la place du *Vikings* pour escorter les convois chargés de troupes et d'armes lourdes depuis Haïfa et Beyrouth.



La *Reine des Flots*, 607 t, 52 m de long sur 8,2 m de large, tirant d'eau de 4,8 m, 11 nœuds (© R. Lunardo).

#### Les chasseurs de sous-marins



Parmi les navires français désarmés stationnés en Angleterre en juin 1940, se trouvent 11 chasseurs à Portsmouth et 4 à Plymouth. Du fait qu'ils n'exigent pas trop de personnel spécialisé, onze sont réarmés par les FNFL à partir de septembre 1940.



Chasseur 43 Lavandou: 160 t, 37 m de long sur 5,5 m, 2 m de tirant d'eau, 16 nœuds, équipage 29 marins (coll. FFL).

Basés à Cowes (île de Wight), ils ont pour mission d'effectuer des patrouilles de nuit dans l'est de la Manche du coucher au lever du soleil, entre Portsmouth et Newhaven, par groupe de trois chasseurs, tâche rendue périlleuse par la présence de l'aviation ennemie.



Chasseurs 41 Audierne et 15 Paimpol (coll. Sclaminec).

Au palmarès des chasseurs : un sous-marin gravement endommagé par le chasseur 43 Lavandou et 9 avions ennemis détruits par les chasseurs 10 Bayonne, 41 Audierne, 42 Larmor et 43 Lavandou. Mais ils paieront un lourd tribut : le chasseur 8 **Rennes** est coulé le 13 juillet 1942 (26 disparus) près du cap Lizard. Le chasseur **5 Carentan** périt par fortune de mer le 21 décembre 1943 (18 hommes), sans oublier les **chasseurs 6 et 7** perdus en octobre 1940 sous pavillon anglais.

#### Les vedettes

En mai-juin 1941, quatre vedettes Motor Launches offrant une vitesse de 20 nœuds sont mises en service pour escorter les convois du Pas-de-Calais. Il s'agit des vedettes *ML 123 Sain-Ronan, ML 245 Saint-Guénolé, ML 246 Saint-Yves et ML 247 Saint-Alain*, rejointes par quatre nouvelles en 1942 : *ML 205 Ouessant, 182 Sein, 249 Béniguet et 303 Molène*, pour constituer la 20<sup>e</sup> flottille FNFL de vedettes ML.

À partir de mars 1943, elle devient la 23e flottille FNFL de vedettes lance-torpilles Motor Torpedo Boats (MTB). Elle comprend huit vedettes qui peuvent atteindre 40 nœuds par mer belle, avec un rayon d'action de 420 milles. Elles sont chargées d'intercepter le long des côtes de France les convois et les patrouilles ennemis, avec pour terrain de chasse privilégié le secteur des îles anglo-normandes, une zone difficile truffée de hauts fonds, d'écueils et aux conditions atmosphériques capricieuses.

En 22 mois d'opérations, elles ont effectué 451 sorties, dont 128 en opérations de guerre, livré 15 combats, coulé 5 navires ennemis (7 200 tonnes) et endommagé une vingtaine d'autres, sans jamais perdre un seul homme.



La vedette lance-torpilles *MTB* 227 : 60 t, 21,30 m de long sur 5,5 m, 1,85 m de tirant d'eau, 42 nœuds (coll. FFL).



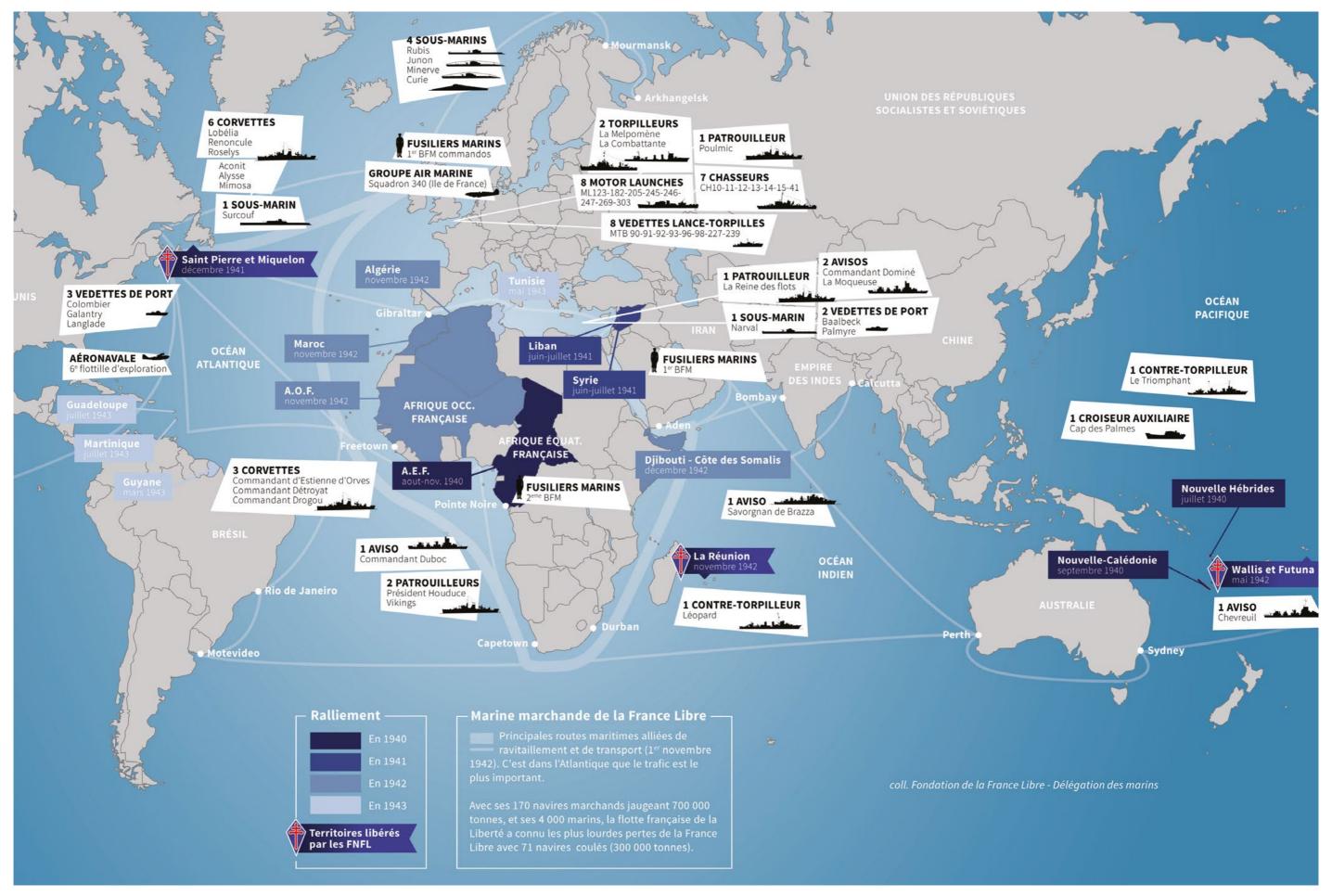
#### Liste des bâtiments de guerre des Forces navales françaises libres (FNFL)

- Contre-torpilleurs : *Léopard* (armé par les FNFL le 3/09/40, s'échoue 27/05/43), *Le Triomphant* (armé le 28/08/40).
- **Torpilleurs** : *La Melpomène* (armée le 31/08/40, remise à la Royal Navy le 8/12/42), *La Combattante* (15/12/42, saute sur une mine le 23/02/45).
- Sous-marins: *Rubis* (20/06/40), *Junon* (15/08/40), *Minerve* (31/07/40), *Narval* (rallie le 26/06/40, saute sur une mine le 16/12/40), *Surcouf* (09/40, coule le 12/02/42), *Curie* (01/05/43), *Doris* (05/06/44), *Morse* (9/10/44).
- Avisos-dragueurs: Chevreuil (03/09/40), Commandant Dominé (26/07/40), Commandant Duboc (22/07/40), La Moqueuse (10/08/40), Savorgnan de Brazza (11/08/40).
- Patrouilleurs : *Poulmic* (30/08/40, saute sur mine 07/11/40), *Président Houduce* (27/06/40), *Reine des Flots* (12/01/41), *Vaillant* (25/07/40, désarmé le 18/01/41), *Vikings* (18/07/40, torpillé le 16/04/42), *Léoville*.
- Croiseur auxiliaire: Cap des Palmes (08/08/41).
- Chasseurs: CH5 Carentan (15/04/43), CH8 Rennes (21/04/41, coule le 13/07/42), CH10 Bayonne (21/10/40), CH11 Boulogne (05/02/41), CH12 Bénodet (07/05/43), CH13 Calais (16/12/42), CH14 Diélette (19/12/42), CH15 Paimpol (06/02/41), CH41 Audierne (09/09/40), CH42 Larmor (14/09/40), CH43 Lavandou (09/09/40).
- Corvettes: Aconit (19/07/41), Alysse (armée 05/06/41, torpillée le 10/02/42), Commandant d'Estienne d'Orves (23/05/42), Commandant Détroyat (16/09/41), Commandant Drogou (15/01/42), Lobélia (16/07/41), Mimosa (05/05/41, torpillée le 09/06/42), Renoncule (30/07/41), Roselys (19/09/41).
- Frégates (à partir d'octobre 1943) : La Découverte (11/10/43), L'Escarmouche (03/01/44), L'Aventure (21/01/44), La Surprise (09/03/44), Croix de Lorraine (25/09/44), Tonkinois (15/10/44).
- Vedettes Motor Launch: ML 123 Saint-Renan, ML 182 Île de Sein, ML 205 Ouessant, ML 245 Saint-Guénolé, ML 246 Saint-Yves, ML 247 Saint-Alain, ML 249 Béniguet, ML 303 Molène.

- Vedettes Motor Torpedo Boat (à partir novembre 1942): *MTB 90, 91, 92, 94, 96, 98, 227 et 239*.
- Chasseurs-dragueurs : AD 92 Congre, AD 112 Kériado, AD 138 Lucienne-Jeanne.
- Vedettes Côtières: ML 1143 *Palmyre*, ML 1164 *Baalbeck*, ML Q 052 *Galantry*, ML Q 062 *Langlade*, ML Q 063 *Colombier*.
- Bâtiments-bases : *Courbet* (cuirassé), *Arras* (aviso) et *Ouragan* (torpilleur), dépôts des équipages à Portsmouth ; *Belfort* (aviso-ravitailleur), annexe caserne Birot à Greenock ; *Diligente* (aviso-ravitailleur), casernement à Cowes (Ile de Wight) ; *Volontaire* (ex mouilleur de mines), dépôt à Liverpool pour le personnel de l'armement militaire des bâtiments de commerce (AMBC).
- Bâtiments-écoles : *Président Théodore Tissier* (navire hydrographique, école navale) à Portsmouth ; *Amiens* et *Epinal* (avisos), école des mécaniciens, électriciens et chauffeurs à Portsmouth ; *Bouclier* (torpilleur), école ASDIC à Plymouth ; *Suippe* (aviso), école de spécialité à Falmouth.
- **Goélettes** : *Belle-Poule* et *Étoile*, annexes de l'école navale ; *Eminie* et *Pourvoyeuse* à Saint-Pierre-et-Miquelon ; *Notre Dame d'Etel*, bateau-piège à Beyrouth ; *Oiseau des Îles* à Tahiti.
- Remorqueurs de la Compagnie du canal de Suez : *Adroit, Agile, Ardent, Atlas, Hercule, Titan* ; remorqueurs à Saint-Pierre-et-Miquelon : *Béarnais, Colonia* et à la Réunion : *Amiral Bouvet*.
- Arraisonneurs-dragueurs: AD 21 Gaston Rivier, AD 22 André Louis, AD 23 Monique André, AD 24 Nazareth, AD 38 Lucienne-Jeanne, AD 41 Louise-Marie, AD 42 Antioche II, AD 43 Perdrant, AD 52 Angèle-Marie, AD 53 Vierge de Lourdes, AD 92 Congre et AD 112 Kériado.
- Unités de Terre : 1<sup>er</sup> Bataillon de fusiliers marins (1<sup>er</sup> BFM), 2<sup>e</sup> BFM, 1<sup>er</sup> RFM, 1<sup>er</sup> BFMC, Escadron de marine au Levant.
- **Aéronavale** : Groupe de chasse **Air-Marine**, 6<sup>e</sup> Flottille d'Exploration (**6FE**).
- Service de Santé.
- Services Féminins de la Flotte (SFF).



#### Les bâtiments et unités FNFL sur toutes les mers du monde



### Les fusiliers marins des FNFL

Les fusiliers marins comptent parmi les plus glorieuses unités des FNFL. Le 1<sup>er</sup> Bataillon de Fusiliers Marins (1<sup>er</sup> BFM), devenu plus tard le 1<sup>er</sup> Régiment de fusiliers marins (1<sup>er</sup> RFM), est engagé au sein de la 1<sup>re</sup> DFL et partage ses succès en Syrie, à Bir-Hakeim, en Italie et en France. Le 1<sup>er</sup> RFM s'est vu décerner la croix de la Libération.

Le **1**<sup>er</sup> **BFM Commandos** (**1**<sup>er</sup> **BFMC**), dit commando Kieffer participe à de nombreux raids aussi discrets que périlleux dans les îles anglo-normandes, sur les côtes de France, en Belgique et en Hollande, particulièrement le 6 juin 1944, où il s'illustre à Ouistreham.



#### Le 1er BFM

Le 17 juillet 1940, l'amiral Muselier crée le 1<sup>er</sup> Bataillon de Fusiliers Marins (1<sup>er</sup> BFM), à partir des instructeurs et élèves de l'Ecole des fusiliers marins de Lorient ralliés à Londres en juin. Les 250 hommes qui le composent sont basés à bord du cuiras-sé *Courbet*, à Portsmouth, sous les

ordres du lieutenant de vaisseau **Détroyat**. Après un entraînement à Aldershot, le bataillon embarque sur le *Westerland* à Liverpool, pour Dakar, afin de rallier l'Afrique occidentale française à la France Libre. Cette tentative échoue et le **1**<sup>er</sup> **BFM** débarque à Douala, avant de participer aux



Les fusiliers du 1er BFM constituent l'unité DCA de la 1re DFL (coll. FFL).

opérations de ralliement du Gabon. Le bataillon organise ensuite la défense de Port-Gentil et de Brazzaville, au Congo, administre le secteur, lève et instruit des troupes africaines pour la France Libre. Le 23 avril 1941, il arrive au camp de Qastina, en Palestine, où se regroupent les forces terrestres françaises qui vont entrer en Syrie aux côtés des forces britanniques. À partir du 13 juin, il participe aux opérations, jusqu'à la prise de Damas, le 20 juin 1941.

Le bilan est lourd : 40 % de pertes dans les effectifs engagés dont **Détroyat**, lâchement abattu d'une balle dans le dos par l'officier français vichyste à qui il venait de rendre son arme, le lieutenant de vaisseau **des Moutis** lui succède. Puis, sous le commandement du lieutenant de vaisseau **Amyot d'Inville**, le **1<sup>er</sup> BFM** est transformé en unité de DCA et armé en canons 25 mm Oerlikon récupérés en Syrie puis en canons Bofors. Il est chargé de la défense aérienne de la 1<sup>re</sup> brigade intégrée à la VIII<sup>e</sup> armée britannique pour les campagnes de Libye et Tunisie.

Le bataillon participe aux combats de la brigade dans les déserts libyen et égyptien. À Bir-Hakeim, pendant les quinze jours de combats acharnés, les fusiliers marins tirent 47 200 obus de DCA, abattent sept avions allemands et détruisent de nombreux véhicules de l'Afrika Korps. Après la sortie de Bir-Hakeim, il est replié sur El Daba, puis envoyé au repos au Caire. Réarmé à Beyrouth, il retourne en Libye et se lance avec les Alliés à la poursuite des troupes de l'Axe jusqu'en Tunisie. Il reçoit une citation à l'ordre de l'armée.

Fin octobre, le **1<sup>er</sup> BFM** prend position au sud d'El Alamein avec la **1<sup>re</sup> DFL**, chargée d'une attaque de « diversion » sur le massif de l'Himeimat. Après la bataille, remportée par les Alliés, il assure la couverture aérienne de la **1<sup>re</sup> DFL** pendant la poursuite contre l'Afrika Korps, qui s'achève par la libération de la Tunisie en mai 1943.



Remise de la Croix de la Libération au 1er RFM (coll. FFL)

#### Le 1er RFM

Le 24 septembre 1943, le 1<sup>er</sup> BFM, avec ses effectifs gonflés par des volontaires de la marine d'Afrique du Nord, devient le 1<sup>er</sup> régiment de fusiliers marins (1<sup>er</sup> RFM), unité blindée de reconnaissance de la 1<sup>re</sup> DFL sous le commandement du capitaine de corvette Amyot d'Inville.

Il est équipé en matériel américain, avec 885 hommes, dont 30 officiers, répartis en 4 escadrons commandés par **Barberot**, **Savary**, **Brasseur-Kermadec**, **Langlois** puis **Cadéac d'Arbaud** et l'escadron hors rang par **Sekutowitch**.

Le 22 avril 1944, le **1<sup>er</sup> RFM** débarque à Naples, pour participer dès le 12 mai à la rupture du front allemand qui barre l'Italie au sud de Rome. Le 16 août, aux ordres du capitaine de corvette **de Morsier**, il débarque à Cavalaire, en tête de la **1<sup>re</sup> DFL**.



Le 1er RFM au sein de la 1re DFL (dessin Monkowicki).

Après la libération de Toulon et Hyères, il atteint Lyon et Autun, où l'escadron **Savary** opère la liaison avec des unités de la **2º DB** (**Leclerc**) débarquée en Normandie. Le **1ºr RFM** poursuit son avance vers les Vosges, puis la **1ºe DFL** est envoyée sur le front de l'Atlantique.

En janvier 1945, les fusiliers marins se distinguent en Alsace et poursuivent leur marche victorieuse vers le Rhin. Retirée du front d'Alsace, la division est affectée au détachement d'armée des Alpes en avril 1945, dans le massif de l'Authion, où le 1<sup>er</sup> escadron se distingue. Il perd 5 officiers et près de 50 % de ses effectifs dans l'offensive.

D'octobre 1940 à mai 1945, le **1er RFM** a perdu 195 hommes, dont 12 officiers. Ont été décernées : 200 croix de guerre, 70 médailles militaires, 32 Légions d'honneur et 31 croix de la Libération. Le matelot mécanicien **Georges Brière**, tué à Giromagny, est choisi pour reposer dans la crypte du Mémorial de la France combattante, au Mont Valérien. Le drapeau du **1er RFM** compte 5 citations à l'ordre de l'armée avec attribution de la croix de la Libération, de la médaille de la Résistance et de la croix de guerre.

#### Les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> BFM

Le 9 novembre 1941 le deuxième Bataillon de fusiliers marins (2° BFM), commandé par le lieutenant de vaisseau Thulot quitte Douala pour la Syrie, où il assure la défense côtière de Beyrouth. Il est dissous et dispersé en mars 1942 sans avoir jamais été engagé contre l'ennemi. Le troisième bataillon de fusiliers marins (3° BFM) est dissous avant d'avoir été formé en unité combattante.

#### Le 1er BFMC

Le 19 janvier 1942, l'état-major FNFL confie le commandement d'une compagnie d'instruction de fusiliers marins à **Philippe Kieffer**. Celui-ci entraîne au camp d'Old Dean, près de Camberley, un premier groupe de Français, tout en instruisant le détachement basque du **3º BFM** qui sera dis-

sous. Le 30 mars 1942, la compagnie est transférée à l'école des Royal Marines HMS Royal Arthur de Skegness. Après sa participation au raid de Dieppe, le groupe devient officiellement, le 12 novembre 1942, la **1<sup>re</sup> compagnie de fusiliers marins commandos**. Le 8 octobre 1943, l'unité s'est étoffée et prend le nom de **1<sup>er</sup> Bataillon de fusiliers commandos** (**1<sup>er</sup> BFMC**).

Le 1<sup>er</sup> BFMC a participé à de nombreuses opérations : Jubilee (19 août 1942), Forfar Beer (1-4 septembre 1942), Hardtack (23 décembre 1943-20 janvier 1944), Premium (27-28 février 1944) à Wassenaar (côtes néerlandaises). Puis arrive l'opération du débarquement Overlord (6 juin 1944) à Colleville-sur-Orne à côté de Ouistreham, pour laquelle « les 177 » Français sont rattachés au n° 4 commando (dirigé par Robert Dawson), lui-même intégré à la 1<sup>st</sup> Special Service Brigade de Lord Lovat. Le Débarquement est suivi de la campagne de Normandie, qui s'achève le 25 août. Il prend ensuite part à la campagne des Pays-Bas.

Le **1**<sup>er</sup> **BFMC**, cité quatre fois à l'ordre de l'armée de mer, a eu droit au port de la fourragère de la médaille militaire. Le bataillon est dissous le 1<sup>er</sup> avril 1946, mais les commandos marine d'aujourd'hui se réclament fièrement de leur filiation avec leurs glorieux anciens du n° 4 commando.



Philippe Kieffer à la tête du 1er BFMC (coll. FFL).

#### L'aéronavale de la France libre

Créé par le général de Gaulle, le groupe de chasse air-marine Squadron 340 voit le jour le 15 novembre 1941, sur le terrain de Turnhouse, au sein du 13<sup>rd</sup> Group du Fighter Command. Le Squadron 340, qui prendra le nom d'Île-de-France, est composé de deux escadrilles de 12 appareils de type Spitfire MK II respectivement baptisés Paris et Versailles. Les pilotes français proviennent aussi bien des Forces aériennes françaises libres (FAFL) que des FNFL, parmi lesquelles on compte quatre marins : le capitaine de corvette de Scitivaux, les lieutenants de vaisseau Bechoff et Gibert et l'enseigne de vaisseau Claude.



Les Spitfire du Squadron 340 (coll. FFL).

Le **Squadron 340** compte également environ 120 mécaniciens et armuriers, dont la moitié provient de l'aéronavale, qui fournit alors un fort contingent de Tahitiens.

Après de nombreuses missions impliquant des traversées de la Manche particulièrement éprouvantes en rase-la-mer pour ne pas être détectés, les Spitfire du **Squadron 340** participent le 19 août 1942 à la couverture de l'opération du débarquement de Dieppe. Le groupe **Île-de-France** est ensuite transféré sur la base de Biggin Hill et rassemblé en novembre 1943, avec le groupe **Alsace**, sur le terrain de Perramporth. Dès l'aube du 6 juin 1944, bandes d'invasion blanches et noires peintes sur les ailes et le fuselage, le groupe participe à la couverture du



Les Ventura de la Vector French Patrol (coll. FFL).

débarquement sur les plages normandes. Puis ses missions s'orientent vers l'appui des troupes alliées en Belgique et en Hollande.

En quatre années, le **Squadron 340** a effectué 7 100 sorties, détruisant ou endommageant 75 appareils de la Luftwaffe. L'Île-de-France, qui a perdu 38 pilotes, reçoit la médaille militaire et est honoré de la croix de la Libération. Il est cité quatre fois à l'ordre de l'armée aérienne et une fois à l'ordre des FAFL. De ses rangs sont issus 22 compagnons de la Libération.

La **6º flottille d'exploration** (**6FE**) est créée le 30 novembre 1942 aux Etats-Unis avec des hydravions Catalina pour l'escorte des convois. Son emploi initialement prévu dans le Pacifique se fera au Maroc au sein du **Fleet Air Wing 15** basé à Port-Lyautey. En juillet 1943, les effectifs atteignent 280.

Quinze Catalina amphibies de la Vector French Patrol 1 (VPF-1) sont peints aux couleurs françaises avec Croix de Lorraine. Au rythme de140 heures de vol par mois, ils assurent des patrouilles aux approches de Gibraltar contre les U-Boote, des escortes des convois entre le Maroc, le Portugal, les Açores et les Canaries. Les Catalina de la VFP sont mis à contribution des opérations de débarquement en Méditerranée. En novembre 1944, la VFP-1 est entièrement équipée avec 14 Ventura, plus rapides et confortables.

Entre le 1<sup>er</sup> avril 1943 et le 1<sup>er</sup> juin 1945, les équipages ont effectué plus de 15 000 heures de vol et 800 missions de guerre.

### La Marine marchande de la France libre

De tous nos corps nationaux, c'est la Marine marchande qui a répondu le plus généreusement à l'Appel du 18 juin 1940 du général **de Gaulle**. Elle a fourni l'essentiel du recrutement des Forces navales françaises libres et sa contribution à l'effort de guerre aura été essentielle avec les 162 navires de la « **Flotte française de la Liberté** », jaugeant 700 000 tonneaux, soit le quart de la flotte de commerce française de 1939, auxquels s'ajoutent 263 navires auxiliaires et de pêche. Mais manquant de volontaires, la France Libre n'a pas été en mesure d'armer tous ces bâtiments et seulement 66 navires marchands ont arboré le pavillon à croix de Lorraine.

Avec pour seule victoire l'arrivée à bon port après une traversée, les navires marchands servent avec abnégation et dans l'anonymat, sans action d'éclat. Les cargos *Anadyr, Casamance, Fort Lamy, Nevada*. ont participé à l'expédition de Dakar. Pendant la campagne d'Abyssinie, le *Félix Roussel*, le *Président Paul Doumer* et le *Cap Saint Jacques* naviguent sans arrêt en mer Rouge et en mer des Indes. L'*Île de France* effectue en avril 1941 son premier transport de 4 000 hommes de troupe au départ de Sydney.



Le pétrolier *Saintonge*, 9 400 t, 153 m de long par 20 m de large, 8,6 m de tirant d'eau, vitesse de 12 nœuds, équipage de 43 hommes, 1 167 passagers (coll. FFL).

Quelques exploits ont lieu, comme celui du *Fort Binger* qui repousse au canon un sous-marin ennemi, ou comme le *Félix Roussel* qui, sous le feu des Japonais, à Singapour, réussit à sauver un millier de femmes et d'enfants.

La marine marchande de la France Libre a connu les plus lourdes pertes de toute la France Libre.

Sur les 162 navires de la Flotte française de la Liberté, 72 disparurent dont une trentaine de navires de commerce de la France Libre perdus : navires canonnés par des corsaires allemands (Notou, Commissaire Ramel, Myson), goélettes naufragées (Tereora), cargos torpillés le plus souvent lors de la bataille de l'Atlantique (Anadyr, Charles L.D., Cagou, Cuba, Daphné, D'Entrecasteaux, Djurdjura, Fort Lamy, Gravelines, Henry Mory, Ile de Batz, PLM 22, PLM 27, Saint Malo), chalutiers bombardés par l'aviation (Celte), cargos sautant sur des mines (Fort Médine), pétroliers brulants, vapeurs perdus dans des tempêtes (Casamance, Lisieux, Névada II, Ville de Tamatave), paquebots jadis orgueil de la flotte (Président Paul Doumer) sombrant avec équipages et passagers, navires brisés sur une côte inhospitalière...



Le *Felix Roussel*, 17 000 tx, 182 m de long par 20,8 m de large, 8,3 m de tirant d'eau, vitesse de 18 nœuds, 258 membres d'équipage, 1 900 passagers (coll. FFL).

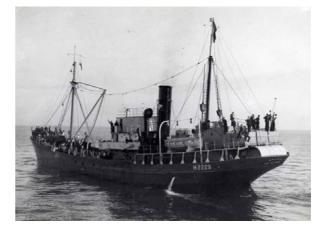
#### La flottille de pêche



Dès juin 1940, l'amirauté britannique réquisitionne les bateaux réfugiés dans les ports anglais, par exemple : *Finlande, Atlantique, Urania*, chalutiers de grande pêche, *Asie, Caporal Peugeot*, dragueurs, patrouilleurs ou remorqueurs. A la fin 1940, 188 bateaux sont réquisitionnés : 50 chalutiers à vapeur et 72 à moteur, 66 navires de pêche de tous types (bateaux pilotes, vedettes, yachts, citernes...) ainsi qu'une centaine de petits bâtiments confiés au **Service des Pêches** dépendant des FNFL avec des bases à Newlyn (Cornouailles) et Brixham (Devonshire). Ils sont utilisés à des tâches logistiques comme le transport de matériels légers le long des côtes sud de l'Angleterre, sous pavillon britannique.

Certaines unités assurent le transport d'agents de renseignement, l'exfiltration de résistants ou l'évasion de pilotes alliés abattus au-dessus de la France occupée. Citons le *Rouanez ar Peoc'h*, qui effectue 19 traversées, le cotre *Mutin*, qui opère pour les services secrets britanniques jusqu'en Méditerranée, sans oublier le réseau d'Ernest Sibiril, qui depuis son chantier naval de Morlaix, répare de vieilles coques pour faire passer jusqu'à 200 clandestins en Angleterre.

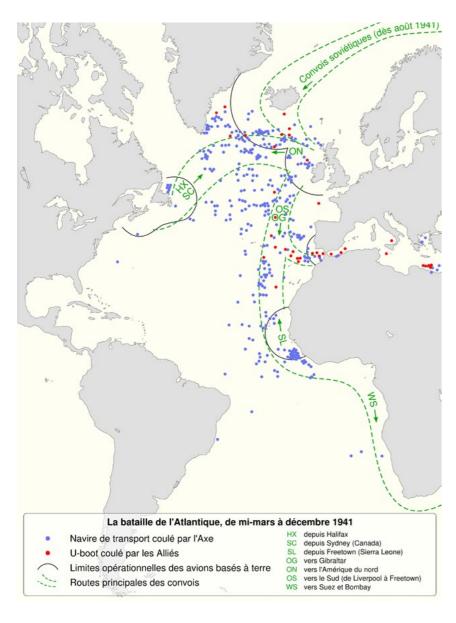
En 1945, 12 chalutiers à moteur, 13 chalutiers à moteur et 47 navires divers étaient soit coulés ou devenus inutilisables et ne regagnaient pas leur port d'attache!



Le chalutier de grande pêche *Urania* (coll. FFL).

#### La Marine marchande FNFL

- 9 paquebots : Cap Saint Jacques, Commissaire Ramel (paquebot mixte, coulé le 20 septembre 1940), Cuba, Désirade, Félix Roussel, Ile de France, Jamaïque, Président Paul Doumer (torpillé le 30 octobre 1942), Touareg.
- 39 cargos: Anadyr, Cagou, Cap El Hank, Cap Tarifa, Capitaine Iliaquier, Capo Olmo, Casamance (naufrage le 17 février 1941), Charles L.D. (torpillé le 9 décembre 1942), Châteauroux, Daphné, D'Entrecasteaux (torpillé le 8 novembre 1942), *Djurdjura* (torpillé le 13 juin 1941), Dorine, Egée, Forbin (échoué le 6 juin 1944 comme brise-lame pour le débarquement), Fort Binger, Fort de Troyon, Fort Lamy (torpillé le 8 mars 1943), Fort Médine (saute sur une mine le 20 février 1941), Gravelines (torpillé le 31 mai 1941), Henry Mory (torpillé le 27 avril 1941), Ile de Batz (torpillé le 17 mars 1942), Indochinois, Jean L.D., Lisieux (naufrage le 27 novembre 1940), Maurienne, Morlaix (perdu par abordage le 6 mai 1942), Myson (coulé le 15 mars 1941), Nevada II (naufrage le 19 juillet 1942), Notou, Ostrevent, PLM 17, PLM 22 (torpillé le 27 juin 1941), *PLM 27* (torpillé le 2 novembre 1942), Saint Bertrand, Saint Malo (torpillé le 12 octobre 1940), SNA 8, SNA 10, Tombouctou.
- 6 cargos mixtes: Espérance, Lieutenant Saint Loubert Bié, Ville d'Amiens, Ville de Majunga, Ville de Strasbourg, Ville de Tamatave (naufrage le 24 janvier 1943).
- 4 pétroliers : Franche Comté, Pétrophalt, Roxane, Saintonge.
- 2 chalutiers : *Celte* (bombardé le 27 avril 1941), *Joseph Duhamel*.
- Autres : Frontier (caboteur), La Brise (pêche), Oiseau des Iles (goélette), Tereora (goélette, naufrage le 16 janvier 1941), Victor Guilloux (drague), Volontaire (ex-mouilleur mines, base).



#### La bataille de l'Atlantique

La bataille de l'Atlantique est la campagne la plus longue de toute la seconde guerre mondiale puisqu'elle a duré du premier au dernier jour de la guerre. Elle s'est déroulée essentiellement dans l'Atlantique Nord, entre la banquise et l'équateur. De son issue dépendaient la survie de la Grande-Bretagne et le transfert en Afrique du Nord puis en Europe de la puissance américaine.

Plus de **100 000 navires marchands** ont traversé l'Atlantique pour livrer vivres, habillement, matières premières, armes, munitions, produits pétroliers... Dans le sens est-ouest les navires sont lèges et au retour chargés à ras bord.

Les pertes subies sont dues aux torpilles des sous-marins ennemis, aux bombes d'avions, aux mines, aux attaques des raiders et aux fortunes de mer.

Sur un total de **5 150 navires marchands alliés 21 millions de tonneaux** (Mt) perdus sur l'ensemble des théâtres d'opérations, plus de 3 800 (17 Mt) l'ont été dans l'Atlantique. Les sous-marins ennemis ont détruit 2 828 navires.

La flotte de commerce de l'Empire britannique a payé un très lourd tribut : plus de 30 000 marins et 2 714 navires représentant 12,5 Mt. Les pertes des flottes de commerce des Etats-Unis se sont élevées à 4,1 Mt, celles de la Norvège à 2,3 Mt et celles de la France à 1,7 Mt. Du côté des forces de l'Axe : 7,6 Mt pour le Japon, 3,5 Mt pour

l'Allemagne et 2,8 Mt pour l'Italie. 780 U-Boote (avec 30 000 marins à bord) ont été coulés.



Monument national à la gloire de la **Marine marchande de la France Libre** à Paimpol (Côtes d'Armor).

#### L'épopée unique des FNFL

L'épopée des FNFL et de ses bâtiments de guerre et de commerce arborant la croix de Lorraine est unique dans l'histoire de la marine française avec un bilan qui reste impressionnant. La marine de guerre FNFL 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 pendant la guerre.

Les unités FNFL ont subi des pertes soit par action de l'ennemi (*Narval, Mimosa, Alysse, Vikings, Poulmic, CH 8 Rennes*), soit par fortune de mer ou accident (*Léopard, Surcouf, CH 5 Carentan*). Elles ont aussi souvent porté secours à des navires en détresse : au total plus de 1 300 rescapés, dont 322 hommes en une seule fois par la corvette *Commandant Détroyat*.

Les pertes de la Marine marchande de la France Libre sont très lourdes avec 37 navires coulées. Plus de 1 500 marins de tous grades ont donné leur vie pour la libération de la France, dont 1 039 pour la marine de guerre et 470 pour la marine marchande.

#### La difficile intégration des FNFL

En novembre 1942, au moment du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord (opération Torch), il y a deux marines : celle de la France Libre, les FNFL et celle de l'Etat Français, les Forces Maritimes d'Afrique (FMA). Au cours de cette opération (sans aucune participation de la France libre) à Casablanca et à Oran les **FMA** n'hésitent pas à tirer sur les alliés et nombre de leurs navires seront coulés (un croiseur, dix torpilleurs, dix sous-marins, avisos, patrouilleurs...) et 1 346 marins seron tués et 2 000 blessés. Le 27 novembre 1942, à Toulon, la Flotte française de Vichy, aux ordres de l'amiral de Laborde, refuse de rallier Alger et se saborde : en 20 minutes disparaissent près de 80 bâtiments français: 3 cuirassés, 8 croiseurs, 17 contre-torpilleurs, 16 torpilleurs, 16 sous-marins, 7 avisos, 3 patrouilleurs, une soixantaine de bâtiments divers...

Comme le dira le général **de Gaulle**, c'est « *le suicide le plus lamentable et le plus sté-rile qu'on puisse imaginer* »... Pour le seul mois de novembre 1942, la politique de Vichy aura coûté à la France près de la moitié de sa marine de guerre.

Pendant de longs mois, les FMA se sentent plus proches de Vichy que de Londres. L'hostilité entretenue par le

gouvernement de Vichy et l'amiral Darlan depuis 1940 contre les marins de la France libre persiste. Après le 3 août 1943, il n'y a plus qu'une seule Marine nationale, les Forces Maritimes Françaises (FMF) placées sous le commandement du contre-amiral Lemonnier (précédemment affecté à l'Etat-major de Darlan à Vichy puis à celui du général Bergeret) avec pour adjoint le contre-amiral Auboyneau (commandant les ex-FNFL). Les unités FNFL deviennent les Forces Navales en Grande-Bretagne (FNGB) avec à leur tête le contre-amiral Thierry d'Argenlieu. Au 4 août 1943, les effectifs de la Marine française atteignent 40 000 marins (ils seront 87 000 en mai 1945). L'intégration des FNFL dans la nouvelle marine nationale est difficile. L'avancement n'est pas favorisé

pour les équipages FNFL qui stagnent dans leur grade. Ils sont rentrés dans leur foyer, la poitrine vierge de toute décoration, alors que des marins restés fidèles à Vichy se seront vus attribuer des titres de guerre pour leurs combats contre les Alliés à Dakar ou lors du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord. Les qualifications obtenues dans les écoles anglaises (Asdic et Radar) ne sont pas reconnues... Les familles des FNFL sont exclues du paiement de la délégation ou de la demi-solde...

Il faudra attendre plusieurs décennies pour que l'épopée des FNFL soit considérée comme une des plus belles pages de gloire de la Marine française. Aujourd'hui, plusieurs unités portent le nom de navires FNFL: sous-marins *Rubis* et *Triomphant*, frégates *Surcouf*, *Aconit* et *Courbet*, patrouilleurs *Moqueuse*, *Combattante*, bâtiment école *Léopard*, goélettes (toujours en activité) *Etoile* et *Belle Poule*, porte-avions *Charles de Gaulle*...

# Le Bureau central de renseignement et d'action (BCRA)

Les services spéciaux de la France libre sont nés à Londres, le 1<sup>er</sup> juillet 1940, lorsque le général **de Gaulle** confie au capitaine **André Dewavrin** (futur **colonel Passy**) la direction d'un deuxième bureau d'état-major voué à l'activité de renseignement. Officialisé en avril 1941 comme Service de renseignement, cet organisme élargit progressivement ses activités. En janvier 1942, il est renommé Bureau central de renseignement et d'action militaire (**BCRAM**) et en septembre 1942 il devient le **BCRA**.

Des sections sont mises sur pied pour s'occuper des évasions, du contre-espionnage et de l'action subversive, d'abord uniquement militaire puis, à partir de l'été 1942, également non-militaire, c'est-à-dire politique. À l'inverse des Britanniques, qui confient les différentes activités clandestines à des services distincts et souvent rivaux, le **BCRA** constitue donc une entité centralisée, chargée non seulement des activités de renseignement, mais de toutes les activités clandestines menées en France pour le compte de la France libre. Le **BCRA** est un rouage essentiel de la coordination entre la France Libre et la Résistance Intérieure.

Dès la création du deuxième bureau, les premiers volontaires sont déposés la nuit sur la côte française par des vedettes rapides ou des bateaux de pêche avec la mission d'obtenir des renseignements sur les préparatifs d'invasion de l'Angleterre: Hubert Moreau et Jacques Mansion qui ramène les cartes du dispositif allemand en Bretagne. Puis, se succèdent en août Maurice Duclos, dit Saint-Jacques, Beresnikoff, dit Corvisart qui comme les premiers membres du deuxième Bureau prirent les noms de stations du métro parisien comme pseudonyme, puis en décembre le lieute-

nant de vaisseau **Honoré d'Estienne d'Orves** qui débarque en Bretagne pour créer le réseau **Nemrod** (dénoncé par son radio il est arrêté le 21 janvier et fusillé le 29 août 1941).



Dès septembre 1940 sur l'ensemble du territoire métropolitain se monte une infrastructure de base avec Gilbert Renault dit Rémy, pour la zone nord, et Fourcaud, pour la zone sud. Rémy crée une organisation appelée la Confrérie Notre Dame (CND) qui, en 18 mois, couvre une très large bande côtière s'étendant de la frontière espagnole à l'embouchure de la Seine. Il trouve partout les meilleurs spécialistes aussi bien pour les chemins de fer que pour les terrains d'aviation, les ports, les lignes souterraines à grande distance, les dépôts de munitions et de carburants, les batteries côtières, les fortifications, etc. Grâce à lui, à partir de mars 1942, Londres reçoit régulièrement, tant par radio que par courrier, pratiquement tous les éléments de l'ordre de bataille ennemi jusqu'à l'échelon du bataillon et souvent même de la compagnie.

Entre 1942 et 1944, plus de 20 réseaux de renseignements sont créés couvrant chacun soit la totalité, soit une large fraction du territoire français, comme le réseau **Johnny** en Bretagne.

Le volume des renseignements fournis par ces réseaux se monte en 1944 à environ mille télégrammes par jour et plus de 20 000 pages et 2 000 plans par semaine.

A partir de l'automne de 1940, s'organisent en France des équipes chargées d'exécuter, en temps opportun, des destructions pour d'abord nuire à l'effort de guerre de l'ennemi puis ultérieurement le paralyser temporairement dans ses concentrations en cas de débarquement. Ainsi, dès 1941 sont envoyés en France occupée des volontaires chargés de faire sauter des centrales électriques, des centrales de radio, etc. Ces missions sont pour la plupart, couronnées de succès. À la fin de 1941, **Jean Moulin** arrive à Londres et fournit le premier contact avec les mouvements de Résistance de zone libre (Combat, Libération et Franc-Tireur). Dès lors, la section action du BCRA s'attache à fournir à ces mouvements puis, plus tard, à ceux de zone occupée les moyens nécessaires. Jean Moulin est renvoyé en France dans les premiers jours de 1942 avec la mission de monter un service d'opérations de parachutage et d'atterrissage et un service radio, ainsi que d'obtenir des mouvements la création d'une armée secrète commune, chacun d'eux gardant son autonomie sur le plan politique. Jean Moulin proposa au général de Gaulle de mettre sur pied un Conseil national de la résistance (CNR) qui fut créé le 27 mai 1943 sous sa présidence et en regroupant alors les cinq principaux mouvements de la Résistance intérieure, les syndicats et les six partis politiques.

Puis à Londres, avec l'état-major allié, une série de plans de destruction sont élaborés : plan **Vert** pour paralyser des voies ferrées par destruction réparties et renouvelées ; plan **Violet** pour paralyser des lignes souterraines à grande distance et plan **Tortue** destiné à gêner les déplacements des divisions allemandes, etc. Ces plans sont déclenchés tous ensemble dans la nuit du 5 au 6 juin 1944...

#### Le réseau Johnny

Le réseau **Johnny** est créé en Bretagne au printemps 1941 par **Robert Alaterre**, chef du réseau, et **Jean Le Roux**, son adjoint chef radio. Le 18 mars 1941, Ils débarquent à Lampaul-Ploudalmézeau ramenant d'outre-Manche deux postes émetteurs pour créer le réseau **Johnny**, chargé principalement de surveiller les mouvements des unités de la Kriegsmarine autour du port de Brest.

La première émission date du 27 mars 1941 à Quimper. Cela ne cessera pas jusqu'au mois de janvier suivant. Quatre liaisons maritimes permettent de réceptionner des postes émetteurs de secours, des fonds, des denrées diverses. Les émissions étant repérées à Quimper, le réseau émet ensuite de Carhaix, de Rennes et enfin de Morlaix.

C'est un des réseaux où les pertes sont les plus lourdes puisque sur 197 agents homologués au plus fort de son activité, 53 payent de leur vie leur patriotisme et 60 sont déportés ou internés.



« D'ici (Quimper) fut lancée le 22 mars 1941 la première émission clandestine reliant la métropole à la France libre à Londres ».



Document initialement édité le 10 juillet 2021 par la Fondation de la France Libre revu et complété en janvier 2022.

Source principale des informations : Historique des Forces Navales Françaises Libres par le VAE Emile Chaline et le CV Pierre Santarelli (Ed. Service Historique de la Défense)

Rédaction et maquette : Michel Bouchi-Lamontagne, délégué de la Fondation au souvenir des marins La vague ne detenit par
le gramit.

Vous, les marins de la Pranu
Libre, ce que vous arez fait pour
la france en poursentent le lutte
son la mer, amon et conte tout, dans
le plu grand draine de note Histori,
vion, mi le tomps, mi la famiens, me
l'effacerant pâmais

Je sous value, mes l'amarades!

I. de Jamely.



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