



*Hommage aux Forces Navales Françaises Libres*

# Ils ont rejoint la France Libre

dès juin 1940

Hommage aux Français  
Libres  
de l'Ile de Sein  
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 au-dessus de la Manche et marins marchands sur tous les océans.

# Sommaire

- Page 4* — Les premiers ralliements à la France Libre
- Page 6* — Les départs des civils
- Page 8* — Les ralliements depuis l'Ile de Sein, « ceux du 18 Juin »
- Page 10* — Regards de François Tanguy sur une période vécue de la guerre
- Page 12* — Clet Chevert sur la frégate *L'Escarmouche* le 28 décembre 1944
- Page 14* — Témoignage de Jos Canté
- Page 15* — Le départ de l'Ile de Sein, récit d'Alexis Le Gall
- Page 18* — « Kentoc'h Mervel » par Félix Guilcher
- Page 20* — Jos Guilcher, l'un des 177 du commando Kieffer
- Page 21* — *L'Ar Zénith*, un bateau exemplaire
- Page 22* — Le ralliement des marins pêcheurs sénéens par François Hervis
- Page 26* — La « courageuse île bretonne »
- Page 27* — Liste des Sénéens ayant rejoint la France Libre dès juin 1940
- Page 36* — Le paradis des marins
- Page 37* — La création des Forces Navales Françaises Libres (FNFL)
- Page 40* — Les bâtiments de guerre FNFL : contre-torpilleurs, torpilleurs, sous-marins, avisos, corvettes, patrouilleurs, chasseurs, vedettes...
- Page 49* — Liste des bâtiments de guerre FNFL
- Page 50* — Les fusiliers marins : 1<sup>er</sup> BFM, 1<sup>er</sup> RFM, 1<sup>er</sup> BFMC
- Page 52* — La Marine marchande de la France Libre
- Page 55* — L'Aéronavale de la France Libre
- Page 58* — L'épopée unique des FNFL
- Page 60* — Le Bureau central de renseignement et d'action (BCRA)

Ce livret a été réalisé à l'occasion de la cérémonie organisée le 24 juin 2022 par le maire de l'Ile de Sein et la Fondation de la France Libre pour rendre hommage aux Sénéens qui dès juin 1940 ont refusé la défaite et ont rejoint l'Angleterre pour s'engager dans la France Libre.

# Les premiers ralliements de navires à la France Libre

## L'appel du 18 juin 1940

Début juin 1940, la bataille de France est perdue, c'est la débâcle : 1,5 million de soldats français sont faits prisonniers, six millions de civils errent sur les routes fuyant l'avance allemande. Le 17 juin à midi, dans un discours radiodiffusé, le maréchal **Philippe Pétain**, tout juste nommé président du Conseil à la suite de la démission de Paul **Reynaud**, annonce d'une voix chevrotante « c'est le cœur serré que je vous dis aujourd'hui qu'il faut cesser le combat... ». Ce même jour, le général **de Gaulle** quitte l'aéroport de Bordeaux dans un avion britannique à destination de Londres, « emportant avec lui l'honneur de la France », comme l'écrira **Winston Churchill** dans ses mémoires.

Le 18 juin sur les ondes de la BBC, est diffusée à trois reprises le célèbre appel « Moi, général **de Gaulle** actuellement à Londres, j'invite les officiers et les soldats français qui se trouvent à Londres à se mettre en rapport avec moi. [...] Quoiqu'il arrive, la flamme de la résistance française ne doit pas s'éteindre et ne s'éteindra pas ». L'allocution est reproduite par la presse anglaise et quelques journaux français. Mais la portée de cet appel et de ceux des semaines suivantes restent infimes. Peu de futurs Français Libres auront entendu cet appel, beaucoup diront avoir choisi de rejoindre l'Angleterre en réaction au discours du maréchal du 17 juin.

L'appel du 18 juin reste pourtant l'**acte fondateur** de la France Libre par un homme seul, qui s'oppose à tous les responsables politiques et militaires français, armé de sa seule vision prophétique que le conflit va devenir une guerre mondiale. Le 28 juin, le gouvernement britannique reconnaît **de Gaulle** comme le « chef de tous les Français Libres ».

## Faibles ralliements des marins

A la différence des autres armes, la flotte française, la quatrième du monde (derrière celles de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Japon), est sortie pratiquement indemne des combats auxquels elle a pourtant pris une part active (campagne de Norvège, évacuation de Dunkerque - opération Dynamo). Le 22 juin, date de l'armistice, les 300 bâtiments de guerre français sont hors d'atteinte de l'ennemi. Ceux en état de prendre la mer ont été évacués vers les ports de l'empire colonial et environ 90 souvent en moins bon état vers l'Angleterre. Les effectifs dépassent plus 10 000 hommes auxquels s'ajoutent 2 500 marins des 135 navires de commerce battant pavillon français. Rassemblés dans des camps près de Liverpool, les marins sont invités fin juin à choisir entre la poursuite de la lutte ou le rapatriement : **la quasi-totalité d'entre eux optent pour le retour en France**. Persuadés que la résistance est inutile et que les conditions de l'armistice sont honorables, avant même l'opération « Catapult » du 3 juillet (cf p. 38), ils embarquent les 1<sup>er</sup> et 2 juillet 1940 sur 12 paquebots à destination de Casablanca, où ils arriveront 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. Et seulement quelques dizaines de volontaires vont poursuivre la lutte.

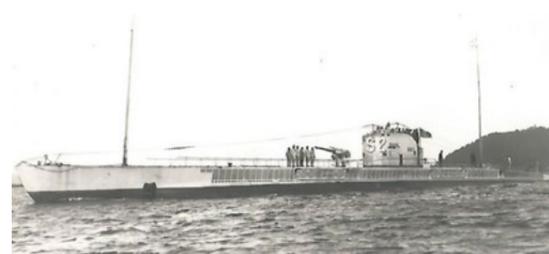
## Les rares ralliements de navires de guerre et de commerce en juin 1940

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



Le **Rubis** sera fait compagnon de la Libération (coll. FFL).

Le sous-marin **Rubis**, en mission de mouillage de mines dans les fjords norvégiens, lorsque l'armistice est signé, revient le 1<sup>er</sup> juillet 1940 à son port d'attache, Dundee (Ecosse). La quasi-totalité de son équipage rallie la France Libre.



Le **Narval** disparaîtra le 15 décembre 1940 (coll. FFL).

Le sous-marin **Narval**, à Sousse (Tunisie) au moment de l'armistice, rallie Malte le 24 juin 1940. La moitié de l'équipage vote en faveur du ralliement.

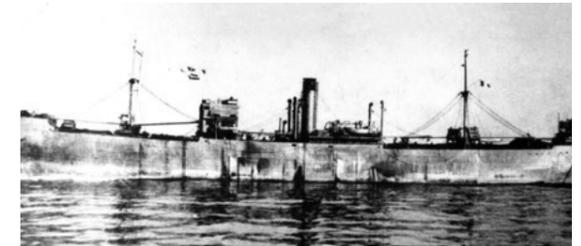


Le chalutier armé **Président Houduce** (coll. FFL).

Le chalutier armé **Président Houduce** quitte Bayonne pour rejoindre Gibraltar le 20 juin 1940 avec à son bord 69 officiers polonais et 30 militaires français. Le 27 juin, 36 membres de son équipage sur 50 décident de continuer la lutte.

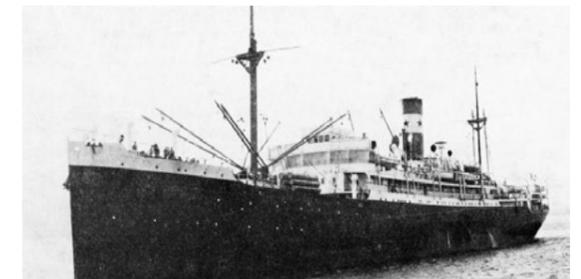
Ce même jour, dans le port de Gibraltar, l'amiral **Emile Muselier** qui sera le seul officier général de

la Marine à rejoindre le général **de Gaulle** dès le 30 juin, rallie à lui l'équipage du **Président Houduce** et ceux de quatre cargos de la Marine de commerce qui en route pour l'Afrique du Nord venaient de rallier Gibraltar. Avec ces hommes et une centaine d'aviateurs arrivés par bateau il constitue un premier noyau de Français Libres avant la lettre.



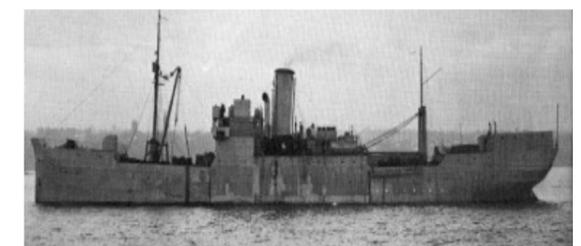
L'**Anadyr** : 5 278 tonnes, 125 m de long par 16,5 m de large, 7,6 m de tirant d'eau, vitesse de 11 nœuds (coll. FFL).

Les cargos sont arrivés le 24 juin : l'**Anadyr**, alors en route pour Casablanca et le **Forbin** parti de Bordeaux le 20 juin avec 500 passagers polonais et tchèques. Puis ont suivi le **Rhin** parti de Marseille le 20 juin et le cargo italien **Capo Olmo** saisi le 10 juin dans le port de Marseille.



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).

Du côté des colonies, fin juin 1940, il y a très peu de ralliements. Venant de Guadeloupe le bananier **Maurienne** rallie le port d'Halifax (Canada) le 28 juin 1940, son équipage ralliera la France Libre.



Le **Rhin** sera ensuite armé par les services secrets anglais sous le nom d'**HMS Fidelity** (coll. FFL).

# Les départs des civils

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 désireux de poursuivre le combat. 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.

## Les départs des côtes finistériennes

Dans la nuit du 18 juin de Douarnenez part 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 lendemain c'est au tour du thonier *La Brise* et des embarcations *Ma Gondole*, *Petite Reine*, *Régina-Pacis*...

Le 18 juin de Camaret, le chalutier *Keryado* appareille pour Dartmouth ; d'Ouessant le *Mousse Le Moyec*, le *Lupin*... De Plougasnou, le 19 juin 1940, l'*Oiseau de la Tempête*, le *Primel* puis le *Martin Pêcheur* et le *Saint-Pierre* ; de Roscoff, *Baltoji Lelija* ; du Conquet, *Freï*, *Massinad Faroud* et *Roscal* ; de Ploudalmézeau, *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, de 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.

Les 24 et 26 juin de l'Île de Sein partent 114 Sénans (voir pages suivantes). Le 25 juin embarquent 23 jeunes du Guilvinec et de Treffiat-Léchiagat (tous futurs FNFL) à bord du malamok *Korrigan*, de la pinasse *Ar Moscou* et du misainier *Petit Manuel* le 26 juin. Le 25 juin de l'Île de Batz, la *Mouette 9*. Le 15 juillet de Lorient, la pinasse *Le 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'École 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*. Le 19 juin appareille le yacht *Manou* avec à son bord des futurs Français Libres. Partent également de Paimpol le *Quénavo* avec 11 passagers, de Loguivy-de-la-Mer, la *Reine Astrid*, à son bord le futur radio de Jean Moulin.

De Carteret (Manche), sur la *Marie-Georges*, et en août, trois jeunes futurs mécaniciens FAFL embarquent sur une petite barque *La Suzanne* pour rejoindre Dartmouth.

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

Le 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 ; sur le *Batori* (Pologne) : 75 civils ; sur l'*Etrick* (Grande-Bretagne) : 27 passagers ; sur le *Léopold II* (Belgique) : 7 ; sur le *Sobieski* (Pologne) : 108 passagers et sur le *Kelso* (Pologne) quelques futurs Cadets de la France Libre.

## Les ralliements depuis l'Empire

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 l'Île de Sein : « Ceux du 18 juin 1940 »

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

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

Beaucoup sont morts pour notre liberté, d'autres se sont battus, non seulement pour eux mais aussi pour leurs camarades et pour que nous vivions dans un pays libre. Le plus bel hommage qui puisse être rendu à ces hommes par les générations nouvelles est de leur montrer qu'elles sont capables de construire une société plus juste, plus libre et plus fraternelle où il fait bon vivre ensemble dans le respect de nos

différences. Cette guerre n'est pas limitée au territoire malheureux de notre pays. Cette guerre n'est pas tranchée par la bataille de France. Cette guerre est une guerre mondiale. Toutes les fautes, tous les retards, toutes les souffrances n'empêchent pas qu'il y a dans l'univers, tous les moyens pour écraser un jour nos ennemis. Foudroyés aujourd'hui par la force mécanique, nous pourrions vaincre dans l'avenir par une force mécanique supérieure. Le destin du monde est là.

En juin 1940, un Français qui quittait la France était un évadé et la patrie n'était qu'une prison qui subissait l'occupation. Souvenez-vous que le 18 juin 1940, de Gaulle était un inconnu. Ce n'est donc pas à l'appel d'un grand homme qu'allèrent répondre les marins qui partirent le rejoindre.

C'était la voix de leur conscience qu'ils entendaient venir à eux à travers un petit poste de radio ; c'était la voix de l'honneur.

N'allez pas voir en eux des aventuriers se lançant sans réflexion vers l'inconnu mais des hommes qui avaient réfléchi, qui avaient mûri les risques et avaient accepté de les courir, en plein accord d'ailleurs avec les femmes qui connaissaient les leurs. Quai des Français Libres, avant qu'il ne porte ce nom, c'était donc là que s'étaient rassemblés



les partants. C'était là que les femmes et les enfants avaient vu une dernière fois le visage d'un père, d'un fils, d'un frère. Et c'était là aussi, que cinq ans plus tard, les témoins du départ avaient guetté le retour des absents, qui par leurs sacrifices avaient rendu à tous la liberté.

jeunes Français ont connu des destins extrêmement variés. Plus que d'autres, en s'engageant nombreux dans la Résistance, les Bretons ont consenti de lourds sacrifices pour la libération de la Patrie. Simples marins-pêcheurs, ouvriers, paysans, peu prédestinés à porter les armes, ils

furent parmi les tout premiers engagés volontaires à Londres en juin 1940. Leur histoire se fonde dans celle des navires et des sous-marins FNFL où dans celle du célèbre bataillon de fusiliers marins de la France Libre autour desquels s'est progressivement reconstituée la nouvelle armée française.

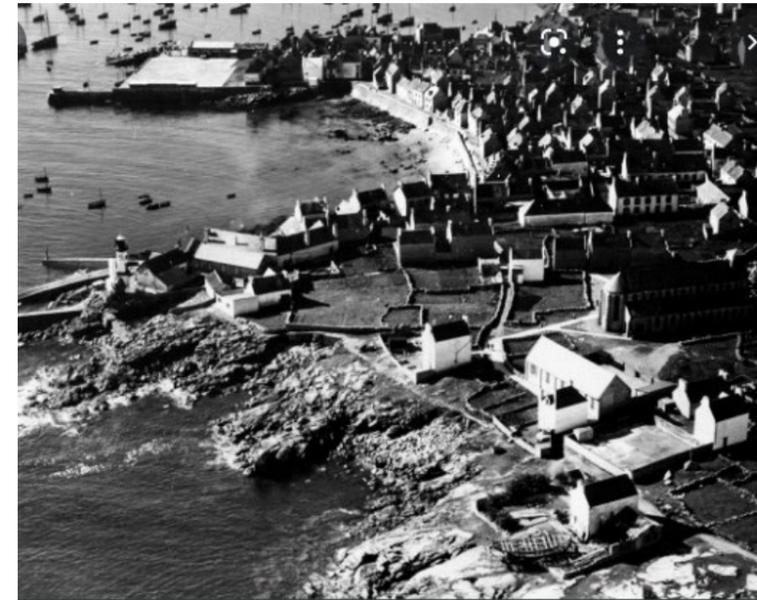
Partis encore adolescents après l'Appel, ayant guerroyé pendant cinq ans sur toutes les mers et sur trois continents, les rescapés, vétérans parmi les vétérans, furent parmi les tout

premiers en 1945 à libérer totalement le pays.

Comme le dit Xavier Trelu, sous la signature de Keben de Locronan dans « Sao Breiz evit ar vro Gallek », revue des Bretons des Forces Françaises Libres : « On fera un jour le récit de ces aventures de mer. Chaque côte de France

aura les siennes ; nulle autant que la côte bretonne... Oui, elle sera belle quand on pourra un jour narrer dans tous les détails la geste de tous ces petits navires qui montés par des Bretons fidèles abordèrent un jour les côtes de Galles et de Cornouailles ».

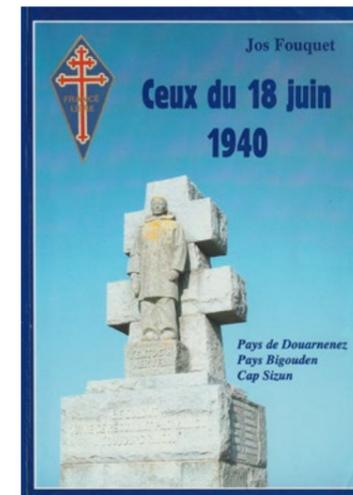
*Extrait du livre « Ceux du 18 juin 1940 » de Jos Fouquet, (5, rue du Niou - Île de Sein)*



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

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

De juin 1940 à 1945, jetés dans la tourmente de la guerre, les



# Regards de François Tanguy sur une période vécue de la guerre

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

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

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

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

Un petit groupe de représentants (parmi lesquels figuraient M. Le maire, M. le curé, le médecin

et les patrons de bateaux) a été formé pour trouver le meilleur moyen de continuer la lutte. La majorité dégagée a estimé que le seul moyen possible de continuer la guerre était de rejoindre ceux qui menaient le combat. Il fallait donc les rejoindre en Angleterre et s'associer à ceux qui continuaient la lutte.



Le *Maris Stella* (coll. Musée Abri du Marin).

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

Après quelques semaines de formation militaire, j'ai opté pour servir dans la Marine. Le 12 juillet, j'ai rejoint avec d'autres le cuirassé *Courbet*

à Portsmouth, au mouillage dans le port. (Le *Courbet* avait été récemment équipé à Cherbourg d'un système de défense aérienne.) C'est ainsi que j'ai fêté mes 18 ans sous les bombardements de l'aviation allemande. Ce bâtiment servait de dépôt et à composer l'équipage nécessaire à l'armement de navires qui se trouvaient dans les ports anglais.

Fin décembre 1940, je suis désigné pour servir à bord du *Chasseur 11 Boulogne*, en qualité de mécanicien chef de quart. Début janvier 1941 je suis à Dartmouth pour effectuer le service d'escorte de caboteurs transportant du carburant destiné aux avions de la RAF dans le sud de la Grande-Bretagne (ce service a été assuré pendant plus d'un an). Ensuite, nous assurerons la protection des côtes britanniques en patrouillant dans des lieux déterminés par les autorités compétentes (fin janvier 1942 jusqu'aux environs du 15 mars 1942).

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



*Chasseur 11 Boulogne* (© Fonds Giret).



Le *Courbet*, dépôt des équipages FNFL, presque tous les *Sénans* y sont passé (coll. FFL).

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

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

Extrait du livre « *Ceux du 18 juin 1940* » de Jos Fouquet

François Tanguy, né le 15 juillet 1922, s'engage dans les FNFL le 1<sup>er</sup> juillet 1940, comme quartier-maître mécanicien. Il est affecté sur le *Courbet* et le *Chasseur 11*.

# Clet Chevert sur la frégate *L'Escarmouche* le 28 décembre 1944

Les premiers jours de décembre 1944 avaient été durs pour les escorteurs du groupe de Portsmouth. L'Allemand attaquait dans les Ardennes et ses derniers sous-marins hantaient la Manche, tentant dans un suprême effort, d'intercepter les immenses convois d'hommes et de matériel qui appareillaient d'Angleterre pour ravitailler le champ de bataille. Trois patrouilles consécutives avaient tenu *L'Escarmouche* au large pendant une vingtaine de jours, nettoyant inlassablement, par une mer démontée, les zones du Channel qui lui avaient été imparties. En pleine nuit, par deux fois, à une semaine d'intervalle, nous avions attaqué des Shornkel, que l'Asdic et les radars avaient décelés et que les officiers de quart et les hommes de veille avaient vus et entendus distinctement. Rafales d'Oerlikon, grenades répétées, attaque au hérisson, rien n'avait été épargné mais les sous-marins, blessés sans doute, n'avaient laissé paraître aucun indice matériel de leurs très probables avaries.

Les convois succédèrent aux patrouilles. On tenait toujours la mer sans un instant de répit. Le 28 décembre, à l'aube, nous arrivons devant Portsmouth après avoir toute la nuit servi de chien de garde à un troupeau docile de gros cargos. Deux transports de troupes britanniques, le *Minoway* et l'*Empire Javelin* nous attendaient. Non sans grogner un peu, nous reprenions donc aussitôt l'inévitable route du Havre, les trois navires bien sagement en ligne de file. Nous ignorions d'ailleurs que le *Javelin* avait à son bord quelque 1 500 Américains, pour la plupart officiers de l'Etat-major de la 15<sup>e</sup> armée. La matinée fût calme. Le convoi zigzaguait à 15 nœuds. La visibilité était bonne, la mer légèrement houleuse. A 14h30 exactement, nous entendons soudain derrière nous une très forte explo-

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

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

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

Alors, avec la plus grande rapidité, les aussières sont larguées : *L'Escarmouche* met en avant toute et se détache à vive allure du transport condamné, tandis que bossoirs et palans de celui-ci balayent une dernière fois notre plage arrière où tout le monde s'est couché à plat ventre évitant de justesse la catastrophe. Cependant, le groupe de secours envoyé de Plymouth arrive sur les lieux et avec lui deux grands chalands, à bord desquels nous devons faire passer nos passagers provisoires. A peine venons-nous d'accoster le premier, moins de 10 minutes après avoir quitté le *Javelin* qu'une seconde et formidable explosion retentit. L'arrière du *Javelin*, un moment soulevé, s'enfonce à nouveau très rapidement. En 40 secondes, le navire disparaît, l'avant pointé jusqu'au bout du ciel comme un immense cierge brandi désespérément. Les Amé-

ricains, flegmatiques, prennent des photographies. Tout de même, nous l'avons, je crois, échappé belle. Mais notre tâche n'est pas encore finie : il nous faut tenter de repêcher l'équipage du *Javelin* qui a dû évacuer le bâtiment aussitôt après la seconde explosion. La baleinière mise à l'eau s'en va, guidée par les lueurs dansantes des lampes électriques que portent les naufragés. La nuit tombe rapidement. A différentes reprises, nous essayons d'aborder le deuxième chaland mais sans succès et le commandant décide d'abandonner la partie.



La frégate *L'Escarmouche*, a été transférée à la France par la Royal Navy début 1944 (coll. part.).

Après avoir repris notre baleinière, nous mettons le cap sur Portsmouth avec nos centaines de passagers à bord. La mer est très houleuse, la frégate roule beaucoup. Les malheureux sont malades pour la plupart mais tentent de sourire lorsque nous passons dans les coursives où ils sont entassés. Vers 23 h, nous arrivons devant Portsmouth. C'est pour faire aussitôt demi-tour, aucun retard ne devant être toléré dans l'acheminement vers le front de la 15<sup>e</sup> armée. Nous mouillons enfin au Havre à 6 h le lendemain matin et le débarquement commence immédiatement. Il faudra cette fois plus de deux heures pour évacuer tout le monde. Ils partent, nos commensaux d'un jour, en nous disant merci et bonne chance, tout heureux d'être enfin délivrés du cauchemar que représente pour eux la plus courte des traversées. Et *L'Escarmouche* appareille aussitôt pour reprendre et mener à bien inlassablement sa tâche obscure et souvent monotone d'escorteur de la Manche.

Extrait de « Ceux du 18 juin 1940 » de Jos Fouquet

## Témoignage de Jos Canté

Le 16 juin 1940, au matin, l'aviation allemande survole déjà Brest. C'est la panique générale. La ville est sous le choc, les sirènes hurlent afin d'inciter les habitants à descendre aux abris. Après avoir suivi les ordres, brûlé tous les documents secrets, à la tombée de la nuit, nous embarquons sur un grand chalutier plein à craquer et sans place pour dormir, heureusement la nuit est belle et nous sommes pleins d'espoir. Après des heures de route, nous apercevons des torpilleurs anglais nous intimant l'ordre de rejoindre Falmouth. Épuisés, nous avons tous le moral au plus bas face à la détresse de notre pays. Nous étions là avec nos 20 ans, perdus dans ce port anglais dans l'attente de je ne sais quoi. Puis un beau jour, un navire français nous accoste et le capitaine demande si quelqu'un à bord sait faire la cuisine. Je lève la main sans réfléchir, le premier peut-être, ou alors c'était mon jour de chance ! Le fait est que je suis embarqué aussitôt comme cuisinier, moi qui ne sait pas faire cuire un œuf, avec l'impression d'être devenu un être humain ; je peux enfin me laver, me nourrir... l'équipage ne se plaint pas !

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

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

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

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

Extrait du livre « *Ceux du 18 juin 1940* »

Jos Canté, né en 1919, servira comme matelot canonier sur le *Léopard*, l'*Alyse*, l'*Ouragan*, le *Commandant Drogou*, le *Commandant Détrouy* et le *Tonkinois*.

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

Je vais pour commencer rappeler la situation telle qu'on la ressent en cette mi-juin 1940. En mai, l'armée allemande avait lancé son attaque en contournant notre ligne Maginot à partir des Ardennes et de la Belgique et avait très vite surclassé puis défait l'armée française. Jusque-là, nous n'envisagions ni notre défaite ni l'arrivée des Allemands en Bretagne. Brusquement, nous apprenons successivement la fuite du gouvernement (à Tours puis Bordeaux), la chute de Paris, l'écrasement des armées franco-anglaises et enfin le 16 juin, la démission de Reynaud et son remplacement par le maréchal Pétain. Le choc, c'est le lendemain, le 17 juin, quand, vers midi Pétain annonce à la radio que les Français ne sont plus en état de continuer la lutte et qu'il vient de faire demander aux Allemands à quelles conditions ils accepteraient de cesser le combat. La suite,

je l'ai racontée dans mon livre « *Les clochards de la Gloire* ». Mon frère, Jacques, décide de tenter de rejoindre les Anglais pour s'engager à leur côté. Il ne trouve rien le 18 juin à Audierne ni à Douarnenez. Et le soir nous entendons à la BBC un général français annoncer qu'il continue la lutte auprès des Anglais et invite les Français qui le peuvent à le rejoindre. Le 19 juin, au

matin, Jacques apprend que le « *Courrier de l'île* » va partir en emmenant un lot de militaires fuyant vers la Grande-Bretagne. Jacques s'assure auprès de Jean-Marie Menou que nous pourrions les accompagner puis va alerter nos copains de ce départ prévu en tout début d'après-midi. Rendez-vous au quai avant 14 h. D'autres jeunes des alentours animés

des mêmes intentions se trouvent là et se mêlent à nous. Au total, nous sommes 23, nous aurons un problème à l'embarquement avec les gendarmes mais avec l'appui des militaires qui ont « réquisitionné » l'*Ar Zenith*, nous pouvons monter à bord et en sortant du port, nous prenons quelques traînards qui nous rejoignent en canot. Globalement, nous sommes 70-75 (22 civils, 50 militaires soldats ou marins). Le bateau parti vers 14 h 30 atteindra Sein vers 16 h 30. Sur le quai, il y a foule à attendre. Manquant de journaux et de radio, les gens viennent aux nouvelles. Jean-Marie Menou nous dit qu'il continue sur Ouessant, départ prévu vers 21 h. Parmi les Sénans qui sont là, il y a quelques militaires qu'un bateau venant de Douarnenez, et continuant vers le sud, y a laissés.

En général, les gens s'inquiètent de la situation, approuvent les militaires qui veulent rejoindre la Grande-Bretagne et désapprouvent les jeunes qui veulent les accompagner, contrairement au rec-



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

teur, l'abbé Guillermin et Félix Guilcher qui sont de notre avis. Nous retrouvons Félix (en soutane) et sommes, Jacques, moi et deux autres accueillis par ses parents où nous dînerons. Eux ne nous approuvent pas et ne veulent pas que Félix nous suive. Ceci est l'opinion de la majorité des gens : pourquoi aller en Grande-Bretagne si vraiment tout est fichu et que même Pétain l'a admis et dit ? Que se passe-t-il pendant ce temps sur l'île ? D'abord, un avion allemand l'a survolée puis a attaqué un cargo dans le Raz. D'un autre côté, le maire a appelé la gendarmerie d'Audierne pour demander ce qu'il devait faire. La réponse a été : « Favoriser le départ des militaires et empêcher celui des civils », ce qu'il transmet à Jean-Marie Menou. Avisé, le lieutenant Dupont (qui nous comprend et nous soutient dès le début) persiste dans l'accord qu'il nous a donné. Il téléphone au gendarme qui dit : « ce sont les ordres du préfet ». On le met en rapport avec le préfet qui lui dit : « Pas de civils à bord car en cas de capture par les Allemands, ils peuvent être considérés comme francs-tireurs et fusillés ». Donc, c'est pour les protéger qu'il interdit leur départ. Finalement, le préfet dit au maire : « Favorisez le départ de l'Ar Zenith avec des militaires mais s'il y a des civils à bord, empêchez ce départ ». Dupont doit céder.

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

Après notre départ, ça discute sur le bien-fondé de notre décision, sur ce général qui a lancé un appel de Londres. Un gardien de phare confirme avoir entendu le général qui doit reparler à la BBC. Finalement, Mme Menou (Titi Marie) qui a un poste TSF le met sur le bord de sa fenêtre, ce doit être le 21 ou le 22. En l'écoutant, ça discute ferme, faut-il donner suite ou non ? Depuis l'Ar Zenith et la *Velleda*, personne n'est parti. C'est alors qu'arrive un message d'Audierne, c'est un ordre des Allemands : « les pêcheurs sénéens sont convoqués à l'inscription maritime (?) pour ??? ». Je pense qu'en réalité ils veulent établir un état des bateaux et des équipages permettant le contrôle des sorties pour la pêche (qui deviendra bientôt effectif). Mais à l'île, on appréhende cette convocation et ses suites. Ce serait à la fois la réalité de l'appel de de Gaulle confirmée par la radio de Titi Marie et l'appréhension de cette convocation « d'ordre des Allemands » à Audierne qui aurait entraîné le départ aux alentours du 25 juin de plusieurs bateaux et de plus de 100 personnes de l'île vers la Grande-Bretagne.

La deuxième chose à laquelle j'ai assisté, c'est la rencontre des Iliens et de de Gaulle à l'Olympia à Londres. Venant d'Anerley School, où l'on nous a enfermés depuis deux jours dès notre arrivée en Grande-Bretagne. C'est le 6 juillet 1940, c'est plus que rustique. Un grand bâtiment d'exposition en béton, 3 étages avec un grand vide au milieu, quelques rares tables et bancs. De temps en temps, des gens entrent mais personne ne sort, c'est interdit. C'est là, à l'Olympia Hall que l'on rassemble les quelques (rares) français qui optent pour de Gaulle. Il y a des gars avec un cahier qui y enregistrent les identités et le lieu de provenance. A la fin de la ligne, on signe. Ça tient de l'engagement provisoire. L'officiel, on le signera deux mois plus tard. Donc, nous sommes là le matin du 6 juillet quand arrive un groupe d'une centaine de personnes à la tête duquel se trouve Félix Guilcher (sans soutane). Beaucoup ont le béret marin, ça parle en breton. On se précipite sur Félix qui nous raconte que plusieurs bateaux

se sont évadés de l'île et qu'il dirige les hommes comme il peut... Peu après arrive le général de Gaulle en uniforme, guêtres, képi. Il est très grand. Tout le monde descend au rez-de-chaussée et l'entoure. Il nous dit : « Eh, venez me serrer la main et présentez-vous. Vous me donnerez votre nom et votre lieu d'origine ». Et ça commence, il faut reconnaître qu'entendre plus de 100 fois de rang : « untel, Ile de Sein »... ça fait un effet « boeuf » d'autant plus qu'à l'époque il y avait peu de gens en France à avoir entendu parler de l'Ile de Sein. Et l'effet fut d'autant plus fort que c'est par eux qu'il a commencé. Ils étaient tous groupés et les autres plus ou moins éparpillés. Si bien que quand il a entendu de rang, 30 ou 40 « Ile de Sein », il a lancé à la cantonade : « Mais l'Ile de Sein, c'est la moitié de la France ? » Je persiste à penser que le Général n'a jamais dit « c'est le quart de la France ! » C'était une formule et non un calcul (qui se serait d'ailleurs révélé faux car à l'époque, la centaine d'Iliens qui se trouvait là représentait environ le dixième de l'assistance). Mais laissons courir la légende...

Voici ce que je peux dire sur ce fameux départ de juin 40. Mais je souhaite y ajouter quelque chose que l'on oublie souvent de dire : en juin-juillet 1940, il y eut en Grande-Bretagne un assez fort contingent de Français, soit environ 25 à 30 000

militaires, certains étaient des rescapés de Dunkerque, d'autres représentaient la quasi-totalité des corps expéditionnaires de Norvège (Légion Etrangère et Chasseurs Alpains) plus tous les évadés de France, notamment de Brest, de Cherbourg et de toute la côte de la Manche. Sur l'ensemble, seuls 1 000 à 1 200 soldats et 200 à 300 marins ont rallié de Gaulle (soit moins de 5% des militaires). La quasi-totalité (soit 95%) ont opté pour le rapatriement en France ou AFN. Pourquoi ? Contrairement à de Gaulle, les Français ne croyaient pas à une possible victoire des Alliés et estimaient plus rationnel (comme Pétain) de limiter les dégâts en traitant avec les Allemands.

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

Rendons-leur cette justice !

Douarnenez, le 15 février 2019

Alexis Le Gall

Auteur du livre « Les Clochards de la Gloire »  
(Editions Charles Hérissey)

### Félix Guilcher : un grand monsieur !



Alors second-maître secrétaire, trouvant qu'il ne prenait pas assez de risques pendant que d'autres se battaient, Félix Guilcher s'est porté volontaire pour le BCRA pour une mission presque suicidaire : remplacer un agent arrêté par les Allemands à la tête d'un réseau démantelé et il dirigea ce réseau dit Écarlate jusqu'à la Libération. J'ai rencontré plusieurs de ceux qu'il a commandés durant cette époque. Tous l'adoraient et le vénéraient. A la fin de la guerre, il était l'officier le plus gradé et le plus décoré de l'île (Légion d'Honneur, DSO...), c'est formidable !

Et n'oublions pas que c'est aussi grâce à lui que Sein est Compagnon, à la suite de son intervention auprès du général de Gaulle. Le rencontrant à son état-major, rue Saint-Dominique, il lui rappela la journée du 6 juillet 1940 à l'Olympia Hall et son étonnement du grand nombre de Sénéens présents. Et Félix lui aurait dit : « Vous ne pensez pas mon général qu'il faudrait les en récompenser ? » et le général aurait

répondu : « Effectivement, c'est une idée. » Et il l'aurait ajoutée à la liste des villes Compagnons...

# Kentoc'h Mervel

Paris est tombé, Rennes a vu se dérouler quelques combats dans ses campagnes. Plus triste encore, Brest flambe : les « Boches » sont là... Tels sont les bruits colportés du continent. Rapides comme le vent, ces nouvelles circulent de bouche en bouche dans la petite île, y amenant la consternation générale. Déjà les bonnes vieilles Iliennes invitent la population à se rendre à l'église, tandis que certains - quelques écervelés pense-t-on - complotent un départ en cachette. Le « Grand Maréchal » en effet va sauver la France. Pourquoi donc s'engager dans une telle aventure ? La confiance renaît... pas pour longtemps, hélas.

Il y a bientôt des bruits d'armistice. Mais personne ne veut y croire, non, c'est impossible, nous ne sommes pas encore réduit à nous agenouiller devant l'Allemand, la flotte, qui hier encore longeait notre île, est intacte, nos colonies sont là...

Le 23 juin, coup sur coup, deux faits viennent éclairer la situation rendue bien obscure par toutes ces nouvelles plus ou moins fondées, faits qui dé-

cideront en grande partie de notre départ. A 3 h, un télégramme de la « Kommandantur » du chef-lieu informant tous les militaires qu'ils doivent être présents dès 9 h le lendemain à la préfecture, et à 21 h 15, un appel de la radio française de Londres. Toute l'île est là sur le quai : « La France a perdu une bataille, mais la France n'a pas perdu la guerre. » Quel est donc le général français qui lance cet appel ? Et quelques heures après l'ordre du vainqueur, comme une réponse. La question est vite réglée. Ils partiraient les militaires, c'était d'accord, non pour le continent, mais pour l'Angleterre. Leur enthousiasme nous gagne tous et nous, les jeunes, qui les regardions d'abord avec envie, décidons aussi de les suivre.

Le 24 juin, très tôt, nous apprenons que les Allemands doivent nous rendre visite. Il n'est plus temps d'attendre et secrètement nous préparons le départ. Vers 5 h le soir, sans qu'il y ait eu de rassemblement, ni d'entente préalable, l'île entière est sur le pied de guerre. Les vieux loups de mer, les jeunes, tous ceux qui ont décidé d'aller continuer « la guerre que

la France n'a pas perdue » prennent le chemin de l'église. Il était normal qu'avant de partir nous passions quelques moments au pied de l'Autel comme on faisait autrefois avant de s'en aller en croisade, et c'est là, à genoux devant le tabernacle, que nous avons juré de poursuivre la lutte, de la mener à bien et de revenir vainqueurs, fiers d'avoir accompli notre devoir de Breton et de Français.

Les préparatifs s'accélèrent. Ils sont vite faits. N'étant pas habitués aux grands voyages, les pêcheurs se contentent de peu de choses. Plusieurs arriveront en Angleterre avec leur « bleu de marin » celui qu'ils portent toujours sur eux. C'était bien là d'ailleurs le dernier de nos soucis. Embrasser une dernière fois peut-être nos parents était notre seule préoccupation, et tous hélas nous n'avons pu le faire. « Là-bas au monument de Sainte-Anne et à celui de Lourdes il y a le nom de celui qui, il y a vingt ans, est tombé à Verdun. Il crie vengeance. » « Je le vengerai » répond le fils en embrassant sa mère tremblante, Oui, nous les vengerons tous, ceux-là qui demandent la libération de la terre qu'ils ont arrosée de leur sang. Il fait nuit. Nous avons attendu qu'il en soit ainsi pour que l'ennemi installé là-bas à la pointe d'en face ne remarque pas cette évasion. Et nous embarquons, les militaires sur une splendide vedette des Ponts-et-Chaussées qu'il serait trop beau de leur laisser, tandis que nous autres, les jeunes, nous pre-

nons les barques de pêche. En quelques minutes nous sommes prêts, tout le monde est là, rassemblé, ceux qui restent sont sur le quai en pleurs, mais fiers de voir cent et quelques des leurs s'en aller, bravant les dangers, laissant tout derrière eux, pour une belle cause. Les « futurs légionnaires » plaignent ceux qui restent et que peut-être ils ne reverront plus. Notre curé est là sur le bateau. Le silence règne : il va avant de partir mettre notre âme en état d'affronter l'ennemi. Il bénit toutes les têtes qui se courbent devant lui. Il ne reste plus pour nous qu'une chose : « Doué hag ar vro. »

Nous sommes maintenant debout, nous entonnons la « Marseillaise » puis le chant national breton : « Ni Breiziz a Galonn ... »

Cependant que la vedette doucement démarre, suivie des barques. Cela ressemble à la mobilisation ; mais cette fois, la victoire suivra.

« Ar Brezel Hon tadon ker mad Evit hi ho goad. » Et nous sommes prêts à suivre cet exemple s'il le faut. Quatre déjà ont donné leur vie pour la « Noble Cause », leurs enfants pourront en être fiers, d'autant plus que l'un d'entre eux, père de trois enfants, avait déjà perdu deux frères dans cette guerre.

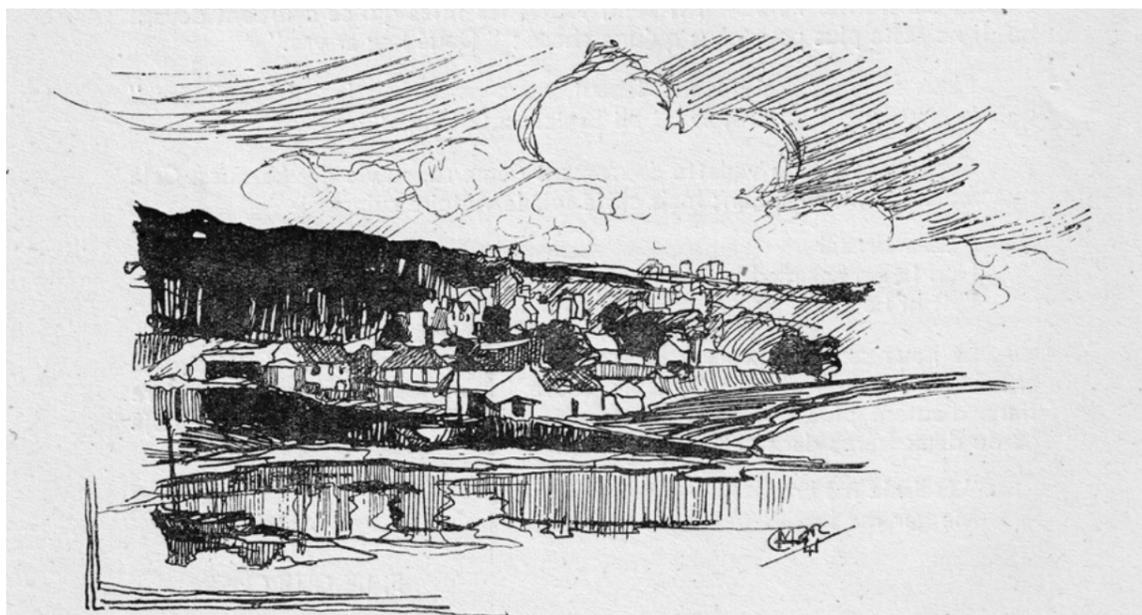
« O Breiz ma bro Me gar ma bro ... »

## Félix Guilcher

Article paru en 1941 dans le numéro I de la revue « SAO BREIZ evit ar vro Gallek »

La revue Sao BREIZ Evit ar vro Gallek (Debout Bretagne pour la France) a été éditée à Londres à partir de 1941 par Fidel Armor, association fondée en août 1940 pour grouper les Bretons des FFL de Grande-Bretagne.

L'association Sao Breiz evit ar vro Gallek créée par Antoine Vourc'h à la demande du médecin-général Adolphe Sicé, a pris la suite de celle-ci à la fin de 1942. La revue était imprimée à Londres par Achille O. Fallek, qui avait effectué le tirage de l'affiche « À tous les Français » (cf p. 2). Sa couverture a été créée par Léopold Pascal, FNFL et peintre de la Marine qui en a aussi assuré les illustrations.



## Jos Guilcher, l'un des 177 du Commando Kieffer

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

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

question d'un départ pour l'Italie, mais début mai, on nous prépare pour un autre front, celui de Normandie. Nous partons pour Inverness en Ecosse pour un exercice de débarquement avec des chars. Le 5 juin, les troupes sont réunies et Lord Lovat leur lance en français : « *demain matin, on les aura* ». Les barges nous attendaient dans un petit port, on s'est mis en route un peu avant la nuit. Le débarquement a commencé à 7 h du matin, le lieutenant Hulot en tête, on avait de l'eau jusqu'à la ceinture. On a fait 100 mètres en courant à découvert. Les balles nous sifflaient aux oreilles. Nous avons pris la direction de Ouistreham où on devait attaquer le casino. On a été attaqués au mortier, il y a eu un tué et sept blessés. « *J'ai senti du feu dans mon dos et mon pied droit ne bougeait plus, j'avais pris un éclat d'obus. Le lendemain, nous avons été ramenés sur la plage et embarqués sur une barge et retour en Angleterre.* »



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

## L'Ar Zénith, un bateau exemplaire

Le matin du 19 juin 1940, le lendemain de l'appel du général de Gaulle, l'*Ar Zénith* accoste à Audierne d'où il doit appareiller vers midi comme de coutume pour l'Île de Sein. Neuf jeunes originaires d'Audierne se présentent à son bord. Ces derniers ont entendu la veille l'appel du Général de Gaulle et se préoccupent de rallier l'Angleterre. Ce groupe est rejoint peu après par une douzaine d'autres, en effet, l'Île de Sein constitue une première étape vers la Grande-Bretagne.



*Ar Zénith* : bateau de charge, bateau à passagers de type dundée, à coque en bois long de 20 m (© AFL Ar Zénith).

Le patron Menou accepte ces jeunes à son bord. Soudainement, au moment où le navire s'appête à appareiller pour Sein, un camion militaire, transportant des armes et des munitions arrive convoyé par un détachement de Chasseurs Alpains aux ordres du Lieutenant Emmanuel Dupont. Les militaires et leur matériel embarquent sur l'*Ar Zénith* et quittent Audierne vers 14 heures. Ils arrivent à Sein vers 16 heures. Ordre est donné de débarquer tous les civils se trouvant à bord et d'aller à Ouessant afin d'embarquer d'autres militaires. Le 20 juin, le lieutenant Dupont prend l'initiative, avec l'accord du patron Jean-Marie Menou et des trois hommes d'équipage, de quitter Ouessant, cap sur Plymouth. Il sera un des tout premiers navires civils français à arriver en Angleterre. Il sera réquisitionné par la

Royal Navy et servira notamment au transport de munitions le long de la côte sud de l'Angleterre. Comme le remarquait Jacques Le Gall, « *tous les volontaires – les 21 jeunes âgés de 16 à 22 ans, le lieutenant et sa dizaine de chasseurs alpins – qui partirent sur ce fier navire le 19 juin 1940, tous sans exception, s'engagèrent dans la France Libre, et eurent la fierté d'avoir fait pleinement leur devoir* ».

Après la guerre, l'*Ar Zénith* restitué à Jean-Marie Menou regagne la France, mais n'ayant pas été entretenu, il subit en 1946 des réparations chez son constructeur, le chantier Keraudren de Camaret. Avec le même équipage qu'en 1940, il reprend, pour six mois, sa fonction de courrier de l'île de Sein. Il est ensuite affrété par une entreprise qui le transforme en sablier. Il passe ensuite de mains en mains pour effectuer différents types de transport autour de la Bretagne.

En 1978, un Français Libre, Pierre Pinel, reconnaît *Ar Zénith* et en fait l'acquisition avec l'argent d'un gain de la loterie nationale. Tout en vivant à bord, il se consacre patiemment à la remise en état du bateau qui avait été profondément modifié et tente de lui rendre son aspect d'origine. Le 19 juin 1990, il se rend à Sein pour marquer le cinquantième anniversaire du départ de l'*Ar Zénith* pour l'Angleterre. Malheureusement, sur le chemin du retour, il s'échoue. Le bateau brise sa quille sur un plateau rocheux. Se détériorant pendant 5 années, il semble définitivement voué à l'abandon dans la vase, au fond de la rivière Penzé lorsque quelques malouins le découvrent et le feront classer au titre des monuments historiques en décembre 1999...

*En savoir plus : Amicale France Libre Ar Zénith  
www.aarzenith.fr*

# Le ralliement des marins pêcheurs sénéans, témoignage de François Hervis

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



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

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

sont les neveux du patron. Comment les nouvelles parviennent-elles en ce lieu éloigné ? Il y a bien sûr la presse régionale l'Ouest Eclair et la Dépêche de Brest et de l'Ouest qui se partagent les faveurs des lecteurs. Ensuite les postes téléphoniques installés essentiellement chez les commerçants. Enfin, il y a les postes de TSF, peu nombreux et qui fonctionnent sans difficulté grâce à la possibilité de faire recharger les accus périodiquement à la centrale électrique du phare de Sein. Il y en a un chez Henri Thomas, le maître de phare, trois autres au bourg, chez Madame Menou-Gonidec, propriétaire de l'Hôtel de l'Océan, chez Laurent Vichon, commerçant et chez Jean Rohou, débitant.

Le mardi 18 juin, l'*Ar Zenith* quitte Sein en milieu de journée pour effectuer sa liaison bi-hebdomadaire avec Audierne. Malgré une sourde inquiétude, la population est confiante et rien ne laisse présager en ce jour les événements dont l'île va être témoin. Le mercredi 19 juin, en début d'après-midi, le « Courrier » est aperçu dans le Raz de Sein, c'est l'heure normale de son retour, celle de la marée. Sur la cale, nombreux sont les marins à suivre son accostage et surtout à observer ses passagers. Il transporte en effet un fort contingent de militaires, notamment des Chasseurs Alpains et plusieurs civils. Au total, il y a plus de cent personnes qui débarquent et s'égaillent dans les ruelles de l'île. Durant leur courte escale, elles trouveront auprès de la population la traditionnelle hospitalité des gens de mer. Des « Alpains » à Sein, c'est un peu le monde à l'envers et les commentaires vont bon train sur les quais. Les civils, en majorité des jeunes du Cap Sizun, sont quant à eux désireux de gagner l'Angleterre. Rapidement, on apprend que l'*Ar Zenith* doit reprendre la mer dans la soirée

pour l'île d'Ouessant pour y acheminer les militaires. Son bateau à quai, le patron est allé comme de coutume déposer les sacs de courrier au bureau postal. Dans l'esprit de Jean-Marie Menou, sa mission est simple : continuer jusqu'à Ouessant puis rentrer à Sein. Il a précisé à l'officier commandant le détachement qu'il transportera uniquement les militaires et qu'il lèvera l'ancre vers vingt heures.

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

A peine débarqué, Jean-Marie Porsmoguer se met en quête du maire pour lui dire qu'Ouessant, selon ce qu'il a vu, est le point de ralliement de tous ceux qui désirent gagner l'Angleterre. Après avoir débarqué ses passagers, il a été prié par la Direction des Phares et Balises de Brest dont il relève de regagner Sein. Que s'est-il passé pour l'*Ar Zenith* ? Le patron Menou considérant sa mission terminée et pensant pouvoir regagner Sein, s'entend signifier par l'Autorité Militaire sur l'île, d'avoir à prendre toutes dispositions, en particulier le ravitaillement en carburant, pour faire route sur Plymouth avec d'autres bateaux.

Jean-Marie Menou a plus de cinquante ans. Ancien fusilier marin, il s'est battu à Dixmude au cours du premier conflit mondial. C'est un homme de de-



Le ravitailleur de phare *Velleda* (coll. Musée Abri du Marin).

voir, intègre, qui sait assumer ses responsabilités. Il continuera avec son équipage et ne rentrera à Sein qu'après la guerre pour apprendre malheureusement la mort de son fils unique tombé lors de la libération d'Audierne au mois d'août 1944. Nous sommes le vendredi 21 et personne à Sein n'a entendu parler d'un appel lancé à la radio de Londres. Dans la soirée de ce même jour, le Maître de phare fait transmettre au bourg la nouvelle qu'un général français a parlé à la radio et qu'il parlera encore demain. On n'en sait pas plus pour le moment.

Le samedi 22, nous sommes assez nombreux à nous retrouver sur le quai sud face à l'Hôtel de l'Océan pour l'émission radio de 11 heures. Du poste de TSF posé près de la fenêtre, nous entendons pour la première fois une retransmission de l'Appel du général. En rentrant chez moi, étant voisin de la Cure, je m'arrête au presbytère et rapporte au recteur ce que je viens d'entendre. En fin d'après-midi, des groupes, de jeunes notamment, se sont formés sur les quais et discutent entre eux. Ils ont appris que des départs, isolés ou en nombre, ont eu lieu de plusieurs ports de la côte finistérienne. Les nouvelles ont toutes un point commun : « rallier l'Angleterre ». Ce qu'ils ont entendu maintenant à la radio confirme ce point. Nous avons des bateaux dit l'un d'entre eux, il faut s'en servir. Plusieurs manifestent le désir de partir. Seulement un départ de cette nature ne s'improvise pas. Les classes « 40 » et suivantes ne sont pas des classes « creuses », bien au contraire. Dans chacune d'elles les garçons avoisinent la vingtaine. Un homme se soucie également de cette jeunesse, c'est Louis Guillerm, le recteur. Des jeunes sont allés le voir et il connaît leur état d'esprit. Il va les encou-

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

Louis Guillerm a pris la responsabilité de ce départ, il en sera l'âme. Jean-Marie Porsmoguer, patron de la *Velleda*, va tout de suite répondre présent ainsi que Prosper Cuillandre, patron du *Rouanez ar Mor*, le plus grand bateau et l'un des plus rapides de la flottille de Sein. Embarqueront en priorité les jeunes, les militaires qui souhaitent partir puis s'il reste de la place, les volontaires étrangers à l'île. Le départ aura lieu à 22 heures à la cale neuve. Il a été entendu entre les deux patrons que les militaires embarqueraient sur la *Velleda* ainsi que les civils de passage. Vers 21 heures, les deux embarcations viennent se mettre à quai. Par petits groupes, les familles arrivent accompagnant celui qui s'en va. En majorité les partants sont des jeunes, mais il y a aussi des mariés. Bientôt toute l'île est sur la cale. Il est 22 heures. Face aux deux bateaux, le recteur récite une prière puis d'un geste ample les bénit. Le maire est près de lui. Point de grandes phrases,



Le *Rouanez ar Peoc'h* (coll. Musée Abri du Marin).

point de chants. Lentement les deux embarcations s'éloignent du quai et gagnent l'avant-port, puis cap au Nord-Ouest, disparaissent dans la nuit qui tombe doucement. Le *Rouanez ar Mor* emporte 35 îliens et doit refuser du monde. Près d'une vingtaine de Sénans trouvent place sur la *Velleda*.

Le 25 juin le *Rouanez ar Peoc'h*, patron François Fouquet, le *Maris Stella*, patron Martin Guilcher, le *Pax Vobis*, patron Joseph Guilcher, sont remis en état de prendre la mer comme cela a été prévu. Par suite d'une panne de moteur, irréparable dans l'immédiat, ce dernier bateau est remplacé par le *Corbeau des Mers*, patron Pierre Cuillandre. Le mercredi 26 en fin de matinée, tous sont parés et le départ est fixé à 22 heures, cale neuve. Comme l'avant-veille, dès 21 heures, toute la population afflue sur le terre-plein bordant la cale; ce soir, les partants sont plus âgés mais il y a encore des jeunes. Le *Rouanez ar Peoc'h* et le *Maris Stella* sont venus à quai. Le *Corbeau des Mers* a choisi de partir d'un endroit plus discret, de la cale dite du phare, il sera moins chargé que les deux autres embarcations. Les marins se répartissent à bord des deux bateaux selon leurs affinités. Leur nombre dépasse la cinquantaine. Le recteur a revêtu son surplis et mis son étoile. Tous se mettent à genoux sur les ponts rugueux et commencent avec le recteur la récitation du Confitéor. Oh ! Tous ne sont pas des assidus de la Grand-Messe du dimanche, mais en ces instants, se souviennent de cette prière

qu'ils ont apprise sur les bancs du catéchisme de leur église paroissiale. A la fin, la voix de Louis Guillerm s'élève et l'accompagnant du geste, donne l'absolution générale. Tous les marins se signent. Il y a un moment de grande émotion entrecoupé seulement par des sanglots étouffés. Puis une voix : « paré devant » et celle du patron : « largue ». Le dernier lien vient d'être coupé. Un dernier regard des épouses, des mères, des fiancées, des proches, vers ces marins qui partent et dont beaucoup ne reverront plus leur île. Aucun chant n'accompagne le départ, « Kenavo - Kenavo », rien d'autre. Moteurs au ralenti, le *Rouanez ar Peoc'h* et le *Maris Stella* gagnent la sortie du port, puis, accompagnés par le balai du phare de Sein, se fondent dans la brume du soir. Ils sont rejoints dans le chenal par le *Corbeau des Mers*. « Et maintenant monsieur le recteur ? », demande en breton une vieille îlienne, « nous ferons de notre mieux » répond (en breton) Louis Guillerm en embrassant du regard toutes ces familles dont les soutiens viennent de partir volontairement pour répondre à un Appel venu de l'autre côté de la Manche et qui confie à leur île leurs 171 enfants qui ne reverront pas leur père avant la fin des hostilités et pour certains jamais.

D'autres Sénans répondront aussi présent selon l'endroit où ils se trouvent en ce mois de juin : d'Angleterre, de Brest, et d'autres lieux. Ils seront 128 à répondre à l'Appel en ces mois de juin et juillet 1940. Cinq autres marins-pêcheurs gagneront l'Angleterre le 5 octobre 1943 dans des conditions périlleuses. 133 au total. Quinze ne reverront plus leur île. Tombés au « Champ d'Honneur » pour une cause qu'ils estimaient juste, celle de la Liberté, ils avaient tout abandonné pour la défendre. A leurs noms gravés dans le granit breton du Mémorial du Souvenir érigé sur l'Île de Sein, sont venus s'ajouter ceux de leurs camarades, anciens des Forces Françaises Libres, partis d'ailleurs ou décédés des suites de guerre et ceux de tous les enfants de cette île disparus dans la tourmente guerrière. Les 32 noms inscrits sur les faces du Monument portent témoignage du sacrifice sénan. Pendant cinq longues années, les marins sénans serviront sous le pavillon de la France Libre et sous

tous les cieux. A bord des navires de guerre, sur les vaisseaux marchands, dans les Services Spéciaux, tel ce Capitaine du BCRA, dans le transport clandestin des agents de renseignements entre les côtes anglaises et bretonnes où au cours d'une mission (trois d'entre eux seront arrêtés par les Allemands à la suite d'une trahison et connaîtront l'horreur de la déportation), à la 2<sup>e</sup> DB du Tchad à Berchtesgaden, dans l'infanterie ou l'artillerie de marine, aux fusiliers marins tel que ce quartier-maître, chef de char qui se battra à Bir Hakeim et terminera la guerre dans les rangs de la 1<sup>re</sup> DFL sur les bords du Rhin, et celui qui débarquera le 6 juin 1944 sur les plages normandes avec le commando Kieffer.

Fait Chevalier de la Légion d'Honneur par le Général de Gaulle après la Libération, Louis Guillerm, recteur de l'Île de Sein, avait su montrer à ces hommes la voie pendant laquelle ils serviront durant cinq années avec « Honneur et Fidélité - Valeur et Discipline ». Chaque dimanche, tant qu'il sera recteur de Sein, jusqu'à février 1944, il rappellera le souvenir des absents. Dès l'automne 1940, les premiers décès seront connus, d'autres malheureusement suivront. A chaque fois le recteur et le maire préviendront les familles et toute la population assistera à la messe de Requiem où il n'y aura pas de cercueil. Malgré des conditions de vie très dures et une liberté restreinte, il faut un laissez-passer visé par la douane allemande pour quitter l'île et les parents sont garants du retour, la fidélité des Sénans à l'Appel du 18 juin 1940 restera toujours intacte.

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

*François Hervis, né à Sein en mai 1925, trop jeune pour s'engager, rejoindra une compagnie de FFI de Douarnenez. Il combattra en Indochine et Algérie au sein du 117<sup>e</sup> Régiment, sera blessé au Tonkin et finira au grade de lieutenant-colonel.*

## La « courageuse île bretonne »

Les Allemands arrivent sur l'île début juillet 1940 et y affectent une petite garnison d'infanterie et la douane maritime (GAST) qui exerce son contrôle sur les bateaux de pêche. Une sévère réglementation est appliquée concernant la circulation tant sur mer que dans l'île où ceux qui obtiennent un laissez-passer et l'autorisation temporaire de la quitter laissent leur famille comme garant de leur retour.

Les Sénans, majoritairement des femmes, des enfants et des vieillards, sont surtout soumis à des conditions matérielles difficiles en raison du départ des hommes et donc de la disparition des revenus et produits de la pêche. Pendant l'occupation, la malnutrition touche la population – évaluée à 273 habitants d'après un recensement de 1943 – qui fait preuve d'une grande solidarité. Le recteur de Sein met ainsi en place une cantine scolaire pour les garçons dont les pères ont rejoint l'Angleterre. De son côté, le maire, Louis Guilcher, interlocuteur obligé de l'occupant, essaie comme il le peut d'améliorer le sort de ses concitoyens.

L'île a alors comme unique revenu le produit de la vente de sel. Le 1<sup>er</sup> mai 1943, fidèles aux traditions de sauvetage, les marins du sloop *Pax Vobis*, assistant à un combat aérien au-dessus d'Ouessant, recueillent trois aviateurs d'un bombardier américain tombé en mer. Exemple unique, comme le note dans son journal Marguerite Guilcher (14 ans) « un avion de reconnaissance allemand se pose au *Lenn* pour chercher l'Américain qui avait deux balles à la jambe » et le ramener sur le continent. Finalement,

la libération a lieu le 4 août 1944, la garnison allemande avant son évacuation, détruit le phare.

Par décret du 1<sup>er</sup> janvier 1946, L'île de Sein est faite **compagnon de la Libération** : « *Devant l'invasion ennemie, s'est refusée à abandonner le champ de bataille qui était le sien : la mer. A envoyé tous ses enfants*

*au combat sous le pavillon de la France Libre devenant ainsi l'exemple et le symbole de la Bretagne tout entière.* »

Le 30 août 1946, le général de Gaulle se rend sur l'île, il ne fait pas de discours à l'occasion de la remise de la croix de la Libération à l'île de Sein mais il s'adresse spontanément aux Sénans à deux

reprises. « *Il y aura toujours, maintenant, en France des gens qui penseront à l'île de Sein. La France entière saura qu'il y avait sur l'océan une bonne et courageuse île bretonne dont l'exemple magnifique deviendra légendaire et les enfants apprendront dans leurs livres d'histoire son action héroïque* » puis, à la foule, après remise de la croix, « *La France, vous l'avez sauvée. Il ne faut pas qu'on l'oublie. La France se relève tout doucement. Elle est immortelle, elle nous entermera tous.* » Président de la République, il y retourne une seconde fois, le 7 septembre 1960, pour inaugurer le monument aux Forces Françaises Libres réalisé par le sculpteur Quilivic qui porte la devise en breton « *Kentoc'h Mervel* » (plutôt mourir) et la citation : « *Le soldat qui ne se reconnaît pas vaincu a toujours raison* ». L'île de Sein est la commune française la plus décorée au titre de la Seconde Guerre mondiale : Compagnon de la Libération, Croix de Guerre 39/45 et Médaille de la Résistance.



En 1960, le général de Gaulle (ici avec Mme Kerloc'h, maire et le Dr Vourc'h), inaugure le monument (coll. partic.).



## Liste des Sénans ayant rejoint la France Libre à partir de juin 1940

Sauf mention contraire, les personnes indiquées sont nées à l'île de Sein et se sont engagées dans la France Libre début juillet 1940 la plupart dans les Forces Navales Françaises Libres. Le parcours détaillé de chaque marin se trouve ou se trouvera sur le site : [www.marins.fnfl.fr](http://www.marins.fnfl.fr)

**Ansquer Amédée Joseph** (16 juin 1900)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, BCRA, prisonnier le 15 février 1941 et déporté en Allemagne.

Décédé le 30 avril 1975 à Plougastel-Daoulas (29).

**Ansquer Pierre Joseph** (14 mars 1897)

Second maître de manœuvre

*Courbet*, BCRA, *Dorine*, *PLM 17*, *Désirade*, service des Pêches.

Décédé le 9 juin 1982 à Douarnenez.

**Bléomélen Jean Guillaume** (21 novembre 1902)

Engagement FNFL 18 octobre 1943

Décédé le 5 juin 1992 à Brest (29).

**Bloch Jean-Noël** (2 novembre 1921) alias John

Lewis, Matelot mécanicien

Royal Navy, engagement FNFL 6 octobre 1941  
*La Melpomène*, *Président Houduce*, dépôt Casablanca, Canada.

Décédé le 18 mars 2009 à Brest (29).

**Bourlès Henri Marie** (24 octobre 1914)

Matelot gabier

1<sup>er</sup> BFM, *Vikings*, *Chasseur 42 Larmor*, *La Découverte*, Caserne Bir Hakeim, 1<sup>er</sup> BFMC.  
Décédé le 02 août 1976 à Lille (59).

**Canté Jean François** (25 novembre 1923)

Matelot gabier

*Courbet*, *Président Théodore Tissier*, *Chasseur 10 Bayonne*, *Commandant Drogou*.

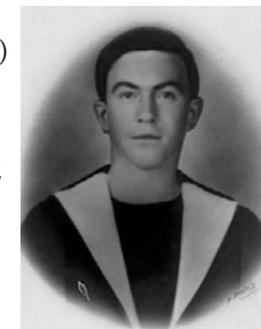
Décédé à Quimper le 14 mars 1984.

**Canté Jean Louis** (28 janvier 1921)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, *Vikings*.

Mort pour la France le 16 avril 1942 lors du torpillage du patrouilleur *Vikings* au large de Saïda (Liban).



**Canté Joseph Noël**

(10 janvier 1919) Matelot canonnier

*Léopard*, *Alysse*, *Ouragan*, *Commandant Drogou*, *Commandant Détrouyat*, *Tonkinois*.

Décédé le 29 avril 2007 à Brest (29)

**Canté Louis** (29 novembre 1920)

Matelot gabier - *Courbet*, *Belle Poule*, *Le Triomphant*  
Décédé le 13 octobre 1967 à l'île-de-Sein.

**Canté Marcel Marie** (15 novembre 1923)

Matelot canonnier

*Courbet*, *La Melpomène*, *Cap des Palmes*.

Mort pour la France le 1<sup>er</sup> janvier 1944 par noyade accidentelle aux îles Russels dans l'archipel des Salomon, lors des opérations d'évacuation des îles pendant l'invasion japonaise.



**Canté Pierre Michel** (22 décembre 1900)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Lucienne Jeanne, Courbet*, marine Portsmouth.  
Décédé le 7 février 1964 à l'Île-de-Sein.

**Caradec Jean François** (27 décembre 1906)  
Quartier-maître chauffeur  
*Courbet, Vikings, Dorine, Tombouctou, Saintonge, Commandant Dorise*.  
Décédé le 3 janvier 1973 à l'Île-de-Sein.

**Caradec Jean Louis** (27 février 1908)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Léopard, Lobélia*, caserne Bir Hakeim, *Egée, Ostrevent, Colombie*.  
Décédé le 25 novembre 1971 à l'Île-de-Sein.

**Chevert Clet Germain Marie Emmanuel**  
(25 juillet 1922) Matelot canonnier  
*Courbet, Roselys*, caserne Bir Hakeim, *Ouragan, La Combattante*.  
Décédé le 26 juillet 1985 à l'Île-de-Sein.

**Chevert Clet Marie** (4 novembre 1921)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Amiens, VTB B 12*, caserne Bir Hakeim, Amiens, L'Escarmouche, hôpital de Beaconsfield.  
Décédé le 9 mai 2013 à l'Île-de-Sein.

**Chevert Maurice Marie** (2 février 1894)  
Quartier-maître de manœuvre 1<sup>re</sup> classe  
*Courbet*, Etat-major Londres  
Décédé à l'Île-de-Sein le 16 novembre 1966.

**Chevert Maurice Sébastien** (19 février 1921)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Chasseur 42 Larmor, Chasseur 10 Bayonne*.  
Décédé le 8 octobre 1996 à Quimper (29).

**Corfdir Jean Yves** (22 février 1899)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Victor Guilloux, Aube*.  
Décédé le 13 novembre 1952.

**Couillandre François** (17 novembre 1924)  
Quartier-maître charpentier  
*Courbet, La Melpomène*, base des Chasseurs.  
Décédé le 7 décembre 1982 à Quimper.

**Couillandre Jean François** (18 février 1892)  
Maître de manœuvre  
*Courbet*, service des Pêches Penzance, Base des Chasseurs 1<sup>re</sup> division.  
Décédé le 22 janvier 1975 à Quimper.

**Couillandre Jean Pascal** (12 avril 1895)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, service des Pêches à Gosport.  
Décédé le 11 février 1979 à l'Île-de-Sein.

**Couillandre Jean Pierre**  
(10 novembre 1921) Matelot timonier  
*Courbet, Mimosa, Surcouf*.  
Mort pour la France lors du naufrage du sous-marin *Surcouf* le 18 février 1942 dans le golfe du Mexique.



**Couillandre Joseph Noël Marie** (21 février 1896)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, BCRA (mission spéciale Penzance), *Cuba, Afrika, Ville d'Oran*, Dépôt à Casablanca.  
Décédé le 22 février 1977 à l'Île-de-Sein.

**Couillandre Prosper Joseph Marie** (29 septembre 1909) Second maître de manœuvre  
Engagement FNFL le 28 octobre 1940  
BCRA (mission spéciale Penzance), service des Pêches.  
Décédé le 12 février 1985 à l'Île-de-Sein.

**Fily Henri** (18 octobre 1923)  
Quartier-maître canonnier  
*Courbet, Surcouf*, marine Saint-Pierre, *Tunisien*.  
Décédé le 5 août 1994 à l'Île-de-Sein.

**Follic Jean François Marie** (20 mai 1905)  
Second maître de manœuvre  
*Courbet*, BCRA (mission spéciale Pors Loubous avec

Honoré d'Estienne d'Orves), déporté en Allemagne.  
Décédé le 13 avril 1979 à Audierne.

**Follic Jean Noël** (4 octobre 1893)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, caserne Bir Hakeim, service des Pêches à Gosport.  
Décédé le 11 mars 1963 à Brest (29).

**Follic Joseph** (10 janvier 1903)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, caserne Bir Hakeim  
Décédé le 13 février 1956 à Brest (29).

**Fouquet Ambroise Marie** (14 mai 1904)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Arras*, caserne Bir Hakeim.  
Décédé le 27 janvier 1989 à Plouhinec (29).

**Fouquet Arsène Paul** (7 août 1922)  
Matelot canonnier  
*Courbet, Surcouf*, marine Saint-Pierre, *Léopard*, marine Pointe-Noire, *Duquesne*.  
Décédé le 18 juillet 1976 à Brest (29).

**Fouquet Dominique Marie** (20 février 1904)  
Décédé le 12 novembre 1982 à Quimper (29).

**Fouquet Guénolé Marie** (7 septembre 1889)  
Marin pêcheur - Engagement FNFL le 5 octobre 1943 à bord de l'*Yvonne-Georges*.  
Décédé le 27 août 1957 à l'Île-de-Sein.

**Fouquet Guénolé Nicolas Marie** (25 mai 1917)  
Matelot gabier  
*Courbet, Chasseur 43 Lavandou, Commandant Dé-troyat, Commandant d'Estienne d'Orves, Tonkinois*, Etat-major Londres.  
Décédé le 18 novembre 1972 à l'Île-de-Sein.

**Fouquet Guénolé Marie** (24 mai 1923)  
Matelot gabier  
*Courbet, Belle Poule, Arras, La Moqueuse, Bouclier*.  
Décédé le 5 avril 2006 à Douarnenez (29).

**Fouquet Jean François** (26 mars 1894)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, base des MTB.  
Décédé le 19 novembre 1972 à l'Île-de-Sein.

**Fouquet Jean Noël** (18 novembre 1895)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, 23<sup>e</sup> Flottille de MTB.  
Décédé le 21 avril 1975 à l'Île-de-Sein.

**Fouquet Jean Noël** (18 décembre 1921)  
Matelot détecteur  
*Courbet, VTB, Aconit, La Surprise*.  
Décédé le 5 juin 1999 à Quimper (29).

**Fouquet Jean Noël** (19 mai 1924)  
*Courbet et Chasseur 15 Paimpol*.  
Décédé le 3 février 2008 à Le Folgoët (29).

**Fouquet Jean Noël** (9 janvier 1925)  
Matelot gabier  
A rejoint l'Angleterre le 5 octobre 1943 à bord de l'*Yvonne-Georges, Courbet*.  
Décédé le 18 novembre 2000 à Crozon (29).

**Fouquet Joseph Marie** (28 janvier 1912)  
*Courbet, Lucienne Jeanne, Reine des Flots, Amiens, Roselys*.  
Décédé le 25 août 1978 à Brest (29).

**Fouquet Louis** (1<sup>er</sup> janvier 1926)  
Quartier-maître canonnier  
*Courbet, Léopard, AMBC Gallieni*, marine Diego Suarez, AMBC Casablanca.  
Décédé le 9 octobre 2018 à Brest (29).

**Fouquet Martin** (5 juin 1904)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Congre, Ville de Majunga, Victor Guilloux, Circé*.  
Décédé le 19 février 1957 à l'Île-de-Sein.

**Fouquet Nicolas** (17 décembre 1919)  
Quartier-maître chauffeur

Ar rejoint l'Angleterre le 5 octobre 1943 sur l'*Yvonne-Georges*. - *Lobélia, Aconit*.  
Décédé le 3 avril 1971 à l'Île-de-Sein.

**Fouquet Noël Marie**

(27 septembre 1899)

Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, La Moqueuse*.

Mort pour la France le 2 novembre 1940 par noyade accidentelle en service commandé.



**Fouquet Paul Yves** (19 septembre 1898)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, Léopard, Alysse, Ouragan*, CPL Londres.  
Décédé le 7 août 1983 à l'Île-de-Sein.

**Gouachet Etienne Marcel** (14 mars 1923)

Matelot de 2<sup>e</sup> classe mécanicien

Rallie la France combattante le 22 juillet 1942 et s'engage dans les FNFL le 10 août 1942.

Compagnie de passage des FNFL à Londres),  
*Le Triomphant, Lorraine*.

Décédé le 15 juin 1977 à l'Île-de-Sein.

**Guéguen Gabriel Noël** (4 juin 1924).

Quartier-maître torpilleur

*Minerve, Doris*.

Décédé à l'Île-de-Sein le 25 mai 2006.

**Guéguen Jean François Marie** (24 octobre 1925)

Quartier-maître canonnier

*Courbet, Le Triomphant, Celte, Duhamel, Saint Bernard, Saintonge, Fort de Troyon, Tombouctou*.

Décédé le 10 avril 1979 à l'Île-de-Sein.

**Guéguen Joseph Marie**

(12 janvier 1898)

Quartier-maître canonnier  
*Courbet, Vikings*.

Mort pour la France le 16 avril 1942 lors du torpillage du patrouilleur *Vikings* devant Saïda (Liban).



**Guéguen Michel** (2 janvier 1921)

Quartier-maître mécanicien

Engagement FNFL le 5 novembre 1940

*Courbet, Chasseur 11 Boulogne*, caserne Bir Hakeim.

Décédé le 4 octobre 1970 à Martigues (13).

**Guéguen Thomas** (26 mai 1892)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim, maison de repos de Beaconsfield.

Décédé le 25 février 1946 à l'Île de Sein.

**Guilcher Clet Joseph** (19 mars 1910)

Matelot sans spécialité

*Quarzite, Victor Guilloux, Ostrevent*, hôpital Liverpool, dépôt FNFL Cardiff.

Décédé le 21 juillet 1977 à Quimper (29).

**Guilcher Edouard** (30 mai 1923)

Quartier-maître fusilier

*Courbet*, école Skegness, *Lobélia, Léopard*, marine Pointe-Noire, marine Madagascar, marine au Levant, *Commandant Dominé*.

Décédé le 6 février 1966 à Carantec (29).

**Guilcher Félix** (1<sup>er</sup> octobre 1921) alias Romain

Guyader

Spécialité secrétaire, officier des équipages

BCRA (réseau Écarlate)

Décédé accidentellement en mer, le 23 mai 1957, à l'Île-de-Sein, à 36 ans.

**Guilcher François Marie** (22 septembre 1911)

Quartier-maître de manœuvre de 1<sup>re</sup> classe

*Courbet, Vaillant, Ouragan, Cap des Palmes, Le Triomphant*.

Décédé le 28 octobre 1974 à l'Île-de-Sein.

**Guilcher Henri** (25 juin 1921)

Matelot de 2<sup>e</sup> classe gabier

Mort pour la France le 15 août 1944 au cours de combat livré par le groupe naval d'assaut au Cap de l'Esquillon entre Le Trayas et Théoule (83).



**Guilcher Jean François** (5 juillet 1894)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim.

Décédé le 19 août 1969 à l'Île-de-Sein.

**Guilcher Jean Noël** (22 juillet 1923)

Matelot gabier

*Courbet, Président Théodore Tissier, Belle Poule*.

Décédé le 30 décembre 1962 à Camaret (29).

**Guilcher Jean Pierre** (16 mars 1921)

Matelot maître d'hôtel

*Courbet, Président Théodore Tissier*, caserne Surcouf.

Décédé le 21 mai 1998 à Doncaster (Grande-Bretagne).

**Guilcher Jean Pierre** (19 juin 1922)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, Belle Poule, Léoville, Mimosa, Chasseur 12 Bénodet, Chasseur 15 Carentan*, hôpital de Beaconsfield.

Décédé le 23 avril 1955 à l'Île-de-Sein.

**Guilcher Joseph Prosper Marie** (9 mars 1923)

Quartier maître de manœuvre

*Courbet, Anadyr*, caserne Bames Londres, *Ouragan*, caserne Bir Hakeim, 1<sup>er</sup> Bataillon de Fusiliers Commandos.

Décédé le 1<sup>er</sup> janvier 2013 à Pont-l'Abbé (29).

**Guilcher Louis Stanislas** (31 juillet 1901)

Quartier maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim, maison Gosport.

Décédé le 4 novembre 1985 à l'Île-de-Sein.

**Guilcher Martin Marie** (22 octobre 1902)

Matelot gabier

*Nevada, Morlaix, Gros Pierre, Dorine*, service des Pêches Penzance.

Péri en mer le 2 décembre 1949 à l'Île-de-Sein.

**Guilcher Maurice Guénolé Marie**

(19 janvier 1898)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim.

Décédé le 13 juin 1986 à Douarnenez (29).

**Guilcher Maurice Noël** (7 février 1902)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, BCRA, prisonnier au cours de la mission à Pors Loubous (d'Estienne d'Orves), déporté en Allemagne.

Décédé le 17 juin 1980 à Douarnenez (29).

**Guilcher Paul** (7 septembre 1923)

Matelot timonier

*Courbet*, Ecole Skegness, *Junon, Vierge de Lourdes*, caserne Bir Hakeim.

Décédé le 18 octobre 1998 à Brest (29).

**Guilcher Pierre Michel**

(14 septembre 1920)

Matelot gabier

*Courbet, Chasseur 8 Rennes*.

Mort pour la France le 5 mai 1942

à son poste de combat lors du mitraillage du *Chasseur 8* par un avion ennemi à Cowes.



**Guilcher Pierre** (14 décembre 1920)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, Chasseur 11 Boulogne*.

Péri en mer le 2 décembre 1949 à l'Île-de-Sein, à bord du *Maris Stella*.

**Guillou François Ange Marie** (19 avril 1902)

Quartier-maître de manœuvre

Caserne Bir Hakeim à Portsmouth.

Mort pour la France le 6 mai 1943 au Sanatorium de Beaconsfield (Grande-Bretagne) par maladie contractée en service.

**Hervis Jean Pierre** (15 janvier 1894)

Second maître canonnier

Engagement FNFL le 25 novembre 1940

Marine de Pointe-Noire, 1<sup>er</sup> BFM.

Décédé accidentellement le 1<sup>er</sup> mars 1943 à Pointe-Noire (AEF).

**Jadé Hervé Marie** (14 avril 1904)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Congre, Reine des Flots, Ouragan*, caserne  
Bir Hakeim, Etat-major Londres.  
Décédé le 23 février 1986 à Brest (29).

**Kerloc'h Jean Marie Toussaint** (31 octobre 1923)  
Quartier-maître  
*Courbet, Etoile*, école Skegness, *Renoncule, Com-  
mandant Détroyat, Découverte*.  
Décédé le 1<sup>er</sup> janvier 1989 à Concarneau (29).

**Kerloc'h Joseph** (23 octobre 1896)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, caserne Bir Hakeim, Etat-major Londres  
Décédé le 15 juillet 1970 à l'Île-de-Sein.

**Kerloc'h Yves Joseph** (4 mars 1920)  
Quartier-maître de 1<sup>re</sup> classe canonnier  
Marine Dunkerque, *P 36*, hôpital de Londres, *Pré-  
sident Houduce*, marine Pointe-Noire, *La Moqueuse*,  
marine au Levant, 1<sup>er</sup> Bataillon de Fusiliers Marins.  
Décédé le 29 avril 1974 à l'Île-de-Sein.

**Lapotaire Yvon ou Yves Gaston** (22 mai 1921 à  
Paris). Il servira dans la 2<sup>e</sup> DB.  
Décédé en Afrique en 1980.

**Lasbléis Clet Théodore** (27 juin 1915)  
Chauffeur Marine marchande  
*Casamance, Roxane, Désirade, Nevada II, Saint  
Bertrand, Cuba, SNA 10*  
Décédé le 5 octobre 1959 à Plogoff (29).

**Le Dem Louis Aristide** (29 mai 1904)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, base de Gosport (service Portsmouth-Ile  
de Wight).  
Décédé le 22 décembre 1983 à Brighton (G-B).

**Le Dreves Jean** (16 août 1898)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Victor Guilloux*.  
Décédé le 16 février 1959 à l'Île-de-Sein.

**Menou François Jean**  
(2 avril 1923)  
Matelot timonier  
*Courbet, Léopard, Alysse*.  
Mort pour la France le 8 février  
1942 lors du torpillage  
de la corvette *Alysse*.



**Menou Jean Marie** (4 octobre 1886)  
Marin Marine marchande  
*Quarzite, Victor Guilloux*, foyer Liverpool,  
Etat-major FNFL Londres, foyer Cardiff.  
Décédé à l'Île-de-Sein le 23 avril 1967.

**Menou Jean Noël** (10 décembre 1895)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, caserne Bir Hakeim, maison Gosport.  
Décédé le 26 février 1959 à l'Île-de-Sein.

**Menou Joseph Simon** (11 février 1900)  
*Névada, Egée*, service des Pêches à Penzance.  
Décédé le 16 août 1990 à Audierne (29).

**Menou Maurice** (20 octobre 1922)  
Matelot gabier  
*Courbet, Chasseur 10 Bayonne, Arras, Léopard*,  
marine Pointe-Noire, marine Douala.  
Décédé le 15 janvier 1991 à Quimper (29).

**Menou Noël Marie Joseph** (6 janvier 1922)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Chasseur 41 Audierne, Chasseur 43  
Lavandou*, groupe mobile A1, *Duguay-Trouin*.  
Décédé le 19 juillet 2012 à Douarnenez (29).

**Milliner Désiré** (1<sup>er</sup> février 1922)  
*Courbet, Le Triomphant*.  
Décédé le 13 juin 1989 à Boston (Etats-Unis).

**Milliner Guénolé Marie** (28 juin 1894)  
Patron au bornage  
*Courbet, Président Théodore Tissier, Vaillant*,  
*Courbet*, service des pêches Penzance.  
Décédé à l'Île-de-Sein, le 10 janvier 1967.

**Milliner Hippolyte Noël** (16 février 1923)  
Quartier-maître fourrier  
*Courbet, Léopard, Le Triomphant*, marine Nouméa,  
*Cap de Palmes*.  
Décédé le 25 septembre 1957 à Verdun (55).

**Milliner Jean François** (1<sup>er</sup> décembre 1920)  
Matelot commis  
*Courbet, Léopard, Lobélia*, centre médical Londres,  
caserne Surcouf, BCRA Londres.  
Décédé le 22 janvier 1962 à Lanvéoc (29).

**Milliner Jean Louis** (4 avril 1922)  
Matelot infirmier  
*Courbet, Léopard, Lobélia*, caserne Surcouf, caserne  
Bir Hakeim.  
Décédé le 9 août 2001 à Brest (29).

**Milliner Jean Pascal** (29 juillet 1922)  
Matelot timonier  
*Courbet, ML 245 Saint-Guénolé, Roselys*.  
Décédé le 7 décembre 1994 à Douarnenez (29).

**Milliner Jean Pierre** (8 juillet 1914)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Léopard, Renoncule*, arsenal Portsmouth,  
*Lutteur*.  
Décédé le 24 décembre 1988 à Quimper (29).

**Milliner Joseph** (21 juillet 1903)  
Matelot gabier  
*Courbet, Lucienne Jeanne*, BCRA, *Cuba, Danaé*.  
Décédé le 12 juin 1960, à Plougonven (29).

**Milliner Joseph Marie**  
(27 novembre 1922 à Brest)  
Quartier-maître fusilier  
*Courbet, Chasseur 10 Bayonne*, Infanterie de l'Air  
(1<sup>re</sup> Compagnie), *Jeanne et Geneviève*.  
Décédé en 1967 à l'Île-de-Sein.

**Milliner Joseph Barthélémy** (17 juillet 1923)  
Quartier-maître charpentier  
*Courbet, Flottille VTB ( 8, 11 et 12), Renoncule*,

caserne Commandant Birot.  
Décédé le 24 juillet 1973 à Greenock  
(Grande-Bretagne).

**Milliner Jules Martin** (1<sup>er</sup> décembre 1894)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, service des pêches à Penzance, Hô-  
pital français de Londres, service gardiennage  
Falmouth, Hôpital français de Londres, Dépôt  
Liverpool.  
Décédé le 14 août 1946 à l'Île-de-Sein.

**Milliner Stanislas Tarcisus Marie**  
(7 novembre 1900)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Vaillant*.  
Mort pour la France le 19 oc-  
tobre 1940 à Glasgow (Ecosse),  
par noyade accidentelle en service  
commandé à bord du *Vaillant*.



**Normant Henri Jean-François** (2 août 1907)  
Graisseur marine marchande  
*Commandant Dorise, Châteauroux, Indochinois,  
Fort de Troyon, Rhéa, Bourgogne*.  
Décédé le 23 mai 1974 au Havre (76).

**Piton Jean François** (16 juin 1923)  
Matelot timonier  
*Courbet, Chasseur 11 Boulogne, Chasseur 8  
Rennes, Lobélia*, caserne Commandant Birot,  
*Roselys*.  
Décédé le 9 avril 1990 à Nanterre (92).

**Piton Jean Marie** (4 mars 1907)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet*, caserne Bir Hakeim, Maison Gosport.  
Décédé le 28 mars 1968 à Quimper (29).

**Porsmoguer Guénolé** (27 janvier 1906)  
Quartier-maître de manœuvre  
*Courbet, Président Théodore Tissier, Amiens,  
L'Escarmouche*.  
Décédé le 3 octobre 1995 à Douarnenez (29).

**Porsmoguer Guénolé Jules Marie** (6 juin 1909)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, Léopard*

Mort pour la France le 4 juillet 1941 à Chatham (Grande-Bretagne) de maladie contractée en service.



**Porsmoguer Henri Marie** (18 avril 1892)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, Victor Guilloux, Pétrophalt.*

Décédé le 26 septembre 1957 à Angers (49).

**Porsmoguer Jean Noël** (18 mai 1896)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, Le Triomphant*

Mort pour la France le 28 janvier 1941 d'un accident en service sur *Le Triomphant* à Greenock (Grande-Bretagne).

**Porsmoguer Jean Yves** (14 mars 1900)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, La Moqueuse, Nevada, Fort Binger, Indochinois*, hôpital Liverpool.

Décédé le 9 novembre 1963 à l'Île-de-Sein.

**Porsmoguer Jean Yves** (26 avril 1899)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim, base des chasseurs à Cowes, Etat-major Londres.

Décédé le 19 décembre 1981 à Douarnenez (29).

**Porsmoguer Joseph Marie** (24 mars 1925)

Quartier-maître canonnier

*Courbet, ML 245 Saint-Guénolé*, caserne Bir Hakeim, MTB 98.

Décédé le 27 février 2012 à Dordives (45).

**Porsmoguer Louis Emmanuel** (6 octobre 1922)

Matelot canonnier

*Courbet, Roselys, Surcouf, Commandant Duboc, Commandant d'Estienne d'Orves, André Louis.*

Mort pour la France le 31 décembre 1944 par accident en service sur le dragueur *André Louis* à Plymouth (Grande-Bretagne).



**Porsmoguer Pierre Yves**

(5 septembre 1894)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim, Maison Gosport.

Décédé le 17 janvier 1964 à l'Île-de-Sein.

**Porsmoguer Simon** (30 août 1895)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim, maison Gosport.

Décédé le 2 juillet 1970 à l'Île-de-Sein.

**Richard Paul** (13 septembre 1899)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, Léopard, Renoncule, Léopard, ML 303 Molène*, caserne Surcouf.

Décédé le 22 novembre 1953 à l'Île-de-Sein.

**Rozen Thomas** (23 juin 1909)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim.

Décédé le 15 novembre 1969 à Suresnes (92).

**Salaün Guénolé Marie** (16 octobre 1896)

Embarqué à la Marine marchande - Décédé à bord du *Château Latour* à Naples le 13 août 1944.

**Salaün Jean François Paul Marie** (30 juillet 1920)

Parti de Brest sur un remorqueur Abeille

Artilleur dans la 2<sup>e</sup> DB/3<sup>e</sup> RAC.

Décédé le 24 février 1993 à Quimper (29).

**Salaün Jean Noël Joseph Libermann**

(27 octobre 1920 à Plogoff)

Quartier-maître cuisinier sur

le *Surcouf*. Mort pour la France, le 18 février 1942, lors du naufrage du sous-marin dans le golfe du Mexique.



**Salaün Paul Marie** (26 septembre 1921)

Parti de Brest sur un remorqueur Abeille.

Affecté en AEF Brazzaville comme sergent.

Décédé le 15 septembre 2010 à Nice (06).

**Salaün Pierre** (26 décembre 1899)

Premier maître fourrier

*Courbet, Vikings*, marine au Levant.

Décédé le 23 octobre 1982 à l'Île-de-Sein.

**Spinec Ambroise** (16 juin 1893)

Second maître de manœuvre

*Courbet, Chevreuil, Arras*, Etat-major Londres.

Décédé le 8 mai 1974 à Audierne (29).

**Spinec François Marie** (24 novembre 1921)

Quartier-maître timonier

*Courbet, Chasseur 8 Rennes, Commandant Détrouat, Chasseur 12 Bénodet*, Base des Chasseurs.

Décédé le 28 avril 1975 à Etampes (91).

**Spinec Jean Pierre** (25 décembre 1914)

Matelot gabier

*Courbet, Victor Guilloux, Indochinois, SNA 8, PLM 17, Pomerol.*

Décédé le 18 novembre 1975 à Audierne (29).

**Spinec Jean Pierre** (12

avril 1922) Matelot fusilier  
*Courbet, Etoile, Chasseur 8 Rennes.*

Mort pour la France le 13 juillet 1942, lors du bombardement du *Chasseur 8*.



**Spinec Jean Yves.**

(9 juin 1898) Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, Base des chasseurs de Cowes.

Décédé le 17 août 1962 à l'Île-de-Sein.

**Tanguy François** (15 juillet 1922 à Quimper)

Quartier-maître mécanicien

*Courbet, Chasseur 11 Boulogne*, caserne Surcouf.

Décédé le 14 mars 2017 en Grande-Bretagne.

**Thymeur Guénolé** (24 juin 1924)

Matelot timonier

*Courbet, Etoile, Ouragan, Le Triomphant.*

Décédé le 29 avril 1964 au Havre (76).

**Thymeur Henri** (19 novembre 1900)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet, Vaillant*, caserne Commandant Birot.

Décédé le 30 décembre 1974 à Quimper (29).

**Thymeur Jean Pierre** (29 janvier 1891)

Quartier-maître de manœuvre

*Courbet*, caserne Bir Hakeim.

Décédé le 2 septembre 1974 à l'Île-de-Sein.

**Thymeur Maurice** (8 avril 1921)

Matelot gabier - *Courbet*, marine au Levant.

Décédé le 22 mai 1944 à l'hôpital militaire de Beyrouth.

**Thymeur Noël Marie** (6 janvier 1902)

Quartier-maître de manœuvre - *Courbet, Victor Guilloux, Ville de Majunga, Cuba, Désirade.*

Décédé le 11 octobre 1947 à bord du navire *Calais* à Djibouti.

**Violant Barthélémy** (19 janvier 1923)

Matelot gabier

*Courbet, Belle Poule, Le Triomphant, Béarn.*

Décédé le 27 février 1980 à Rouen (76).

**Violant Joseph Edmond** (11 avril 1924)

Matelot gabier

A rejoint l'Angleterre le 5 octobre 1943 sur l'*Yvonne-Georges*.

*Belle Poule*, service des Pêches.

Décédé le 5 février 2000 à Quimperlé (29).

Pour en savoir plus sur le parcours de chaque marin, voir la base des marins FNFL en cours de développement (à terme, chaque marin fera l'objet d'une notice détaillée) : [www.marins.fnfl.fr](http://www.marins.fnfl.fr)

(Photos Mémorial National des Marins)

## Le paradis des marins

Pour entretenir le moral, rien ne vaut le rire... L'arrivée au ciel de ces deux marins de l'Île de Sein (on reconnaît des noms de famille, Milliner et Porsmoguer, ici orthographié Portsmaguer) donne l'occasion d'un article anonyme qui traite avec humour des particularités supposées de conduite des matelots selon leur personnalité et leur choix de spécialité. Il ne s'agit pas de se moquer d'eux spécifiquement, au contraire. On y parle d'obus, d'une bataille navale, c'est sans doute la reprise d'une bonne histoire comme il s'en transmet dans la Marine, remaniée au goût du jour. La référence à l'Île de Sein, « le quart de la France » salué par le général de Gaulle, a valeur de symbole et reconnaît l'importante implication des marins sénéens sur les navires FNFL depuis 1940. Elle rend la fable plus vivante, plus vraie... et universelle. « **A jouer de la harpe autour du monde !** » On les imagine, un soir au port entre deux opérations en mer. L'année 1942 a été particulièrement meurtrière ; ils ont perdu leurs camarades de l'*Alysse*, du *Surcouf*, du *Vikings*, du *Mimosa* et du *Chasseur 8*. Entassés dans leur poste mal ventilé, ils imaginent les copains là-haut, certains ajoutent des détails, d'autres miment la scène qui devient avec l'arrivée des Archanges et des séraphins, un véritable « mystère » du Moyen Age. Quel courage et quel talent !

(Article paru dans le bulletin de la Marine française, n°24 de janvier 1944, proposé et commenté par Marguerite Giret)

### LE PARADIS DES MARINS

Un soir de bataille navale, le matelot clairon Portsmaguer Yvon, et le matelot chauffeur Milliner Jean-Marie furent tués par le même obus. Comment cela s'était-il produit, nul n'aurait pu le dire.

Ils s'étaient subitement trouvés dans le "grand noir" et tout ce qu'on avait entendu d'eux fut : "M . . . ."

Puis leurs âmes s'étaient acheminées vers la destinée que leur conduite leur avait tracée.

Portsmaguer, matelot clairon, militaire, sobre, ponctuel, etc. etc. s'était dirigé au pas cadencé "direction la coupée du Ciel."

Milliner, matelot chauffeur, cuitard et feignant, se vit saisir par une patrouille cor nue et entraîné en enfer "pour lui apprendre ce que c'est que la chauffe."

Il n'y avait certes pas de pinard, mais il jugea qu'il l'avait mérité et prit son mal du bon côté, c'est-à-dire en "tirant au flanc," à toutes les occasions. Il "chauffait" déjà depuis trois jours, quand il vit descendre du ciel son copain Portsmaguer sans pompon, sans jugulaire, sans lacets de souliers, etc., et entre deux fusiliers.

"Qu'est-ce qu'il t'est arrivé, aussi donc ?"

Portsmaguer s'explique : Ne connaissant pas les usages du bord (vous parlez d'un ballot . . .) il était d'abord monté au Ciel par la coupée des officiers—ce qui lui valut une engueulade sérieuse du capitaine d'armes St. Pierre—une belle grande coupée brillante de cuivres bien faits avec des pommes de terre-veilles passées au blanc, et toujours propre tellement il y avait peu d'officiers qui y passaient.

"Qui c'est qui m'a foutu un Jean Gouin pareil, hurla St. Pierre, de sa plus belle voix de premier maître-bidel. On salue correctement quand on passe une coupée. Et tâchez de remettre votre bonnet droit. Moi je me ballade pas avec les plumes des ailes au mauvais endroit. N'y a que des gens corrects à bord. Vous m'passerez au bureau militaire."

Et le pauvre Portsmaguer au pas gymnastique, de se rendre au bureau militaire : affectation à la troisième compagnie, nouveau matricule, nouveau plat, nouvelle bordée, etc.

"M'complétez vot' sac."

Escarpins, cirés, Croix de Lorraine en or, auréole, ruban avec le mot "Paradis" marqué en lettres d'or, etc.

"M'passerez à l'armurerie."

Et il s'en fut à l'armurerie toucher une paire d'ailes. Il eut à peine le temps de ranger son sac dans son nuage, que tout à coup des trompettes sonnèrent. C'était le rassemblement de la 3e Compagnie, sa compagnie.

"Au coude à coude, à gauche, alignement."

Comme Portsmaguer était le dernier arrivé, il se mit à la droite.

"Fixe !"

Le Capitaine de compagnie St. Michel arrive (trois galons à la casquette et aux ailes, Appellation : Capitaine). "Complet pour l'appel."

"Bon, la gauche, à nettoyer le poste des Archanges, le milieu, les poulaines des séraphins, la droite, à jouer de la harpe autour du monde."

Et le pauvre type de 8 heures du matin, heure de la mise au travail, à 5 heures du soir, heure du dégage, (sauf pendant des heures de rations) de jouer de la harpe autour du monde.

Le lendemain Portsmaguer rassembla au milieu de sa compagnie.

"Au coude à coude, à gauche, alignement." Le Capitaine de compagnie arrive.

"Fixe."

St. Michel était un homme juste, il ne prit pas "les mêmes."

"La gauche, poulaines des séraphins, la droite poste des Archanges, vous, tous ceux du milieu là, à jouer de la harpe autour du monde."

Et le pauvre type, de 8 heures du matin, heure de la mise au travail jusqu'à 5 heures du soir, heure du dégage, sauf pendant des heures de rations, à jouer de la harpe autour du monde.

Portsmaguer se jura les jours suivants de bien éviter la corvée.

Rassemblement de la 3e Compagnie.

"Au coude à coude, à gauche, alignement."

Le capitaine de compagnie arrive.

"Fixe."

C'était un homme juste . . . .

"La gauche, le poste des Archanges, le milieu, poulaines des séraphins, et vous tous là, à droite, à jouer de la harpe autour du monde."

Cette fois, Portsmaguer alla trouver le Capitaine d'armes et tenta de lui expliquer que matelot clairon, il aurait préféré jouer de la trompette par exemple. L'indignation de St. Pierre ne connut plus de bornes, et les pauvres marins en convoi, reçurent ce jour-là plus de grêle que de coutume.

Portsmaguer fut sur-le-champ traduit devant son Capitaine de compagnie, puis de là, pourvu d'un bon motif (refuser de jouer de la harpe étant de service autour du monde) se trouva au rapport du Père Eternel.

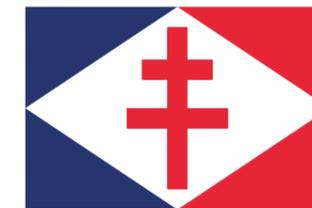
Sentence : "Quinze jours d'enfer."

"T'en fais pas," lui dit Milliner, en lui donnant une tape consolatrice dans le dos, "là-haut, j'avais du travail, vu qu'il n'y a pas beaucoup de monde, par ici y a rien à foutre. Regarde tout le personnel qu'on est."

N.B.—Les personnages de cette histoire ne sont nullement fictifs et se rapportent parfaitement à des caractères rencontrés à chaque échelle du bâtiment.

## La création des Forces Navales Françaises Libres

Le 1<sup>er</sup> juillet 1940, le **général de Gaulle** confia 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 britanniques



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 t 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 quali-



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

fié, 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 aussi 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.

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 FNFL.



**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 dans la Marine de guerre (qui n'est pas non plus 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'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**

#### L'opération Catapult

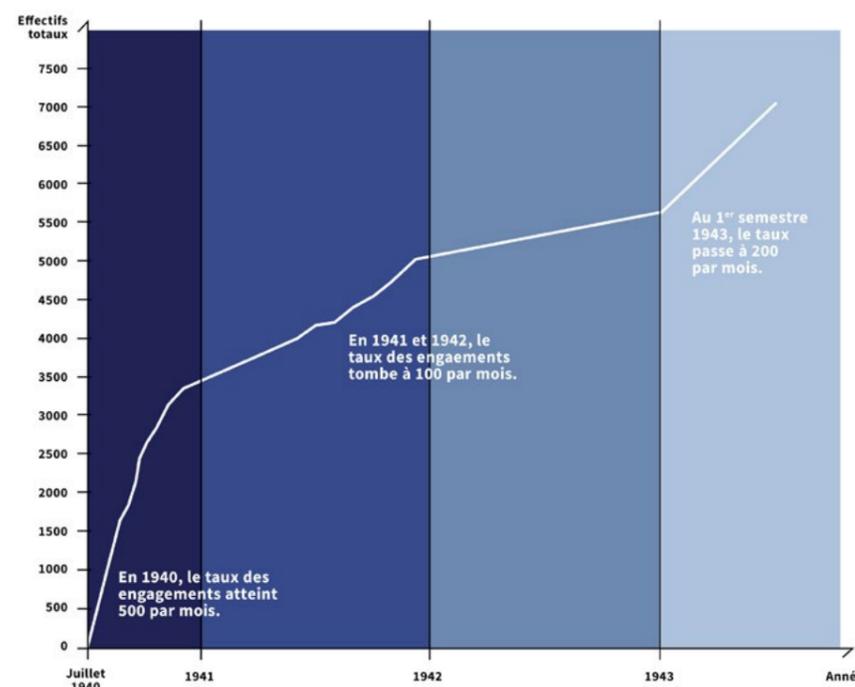
Déclenchée le 2 juillet 1940, par **Winston Churchill**, l'opération Catapult a pour objectif que la flotte française ne tombe pas aux mains des Allemands ou des Italiens. Dans tous les ports britanniques les bâtiments français réfugiés sont neutralisés : 2 cuirassés, 2 contre-torpilleurs, 13 avisos, 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 le 7 juillet 1940 par des avions qui ont décollé du porte-avions britannique **HMS Hermes**.

Recrutement des FNFL (Marine de guerre)



Historique des FNFL. Chaline et Santarelli. Ed. SHD

**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.

**1<sup>er</sup> 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 effectifs de la Marine marchande.

- 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 marinières), 376 volontaires et inscrits maritimes : une centaine de l'Île de Sein et environ 150 jeunes de moins de 20 ans (dont 40 de moins de 17 ans) candidats aux grandes écoles et étudiants.

- 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, d'**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 États-Unis, qui ne veulent plus obéir à leurs officiers restés Vichystes.

D'après le mémorial (Historique des FNFL, t. 5) 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'Île-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



## 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. 22 *Sénans* ont servi à leur bord.

*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.

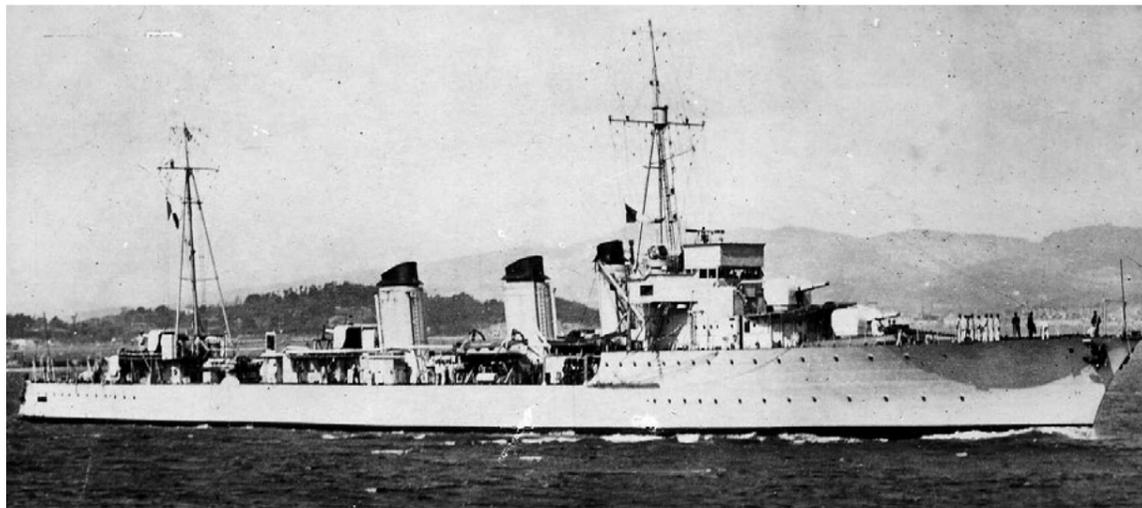
Le *Léopard* (classe *Jaguar*) lancé en 1924, réarmé fin août 1940 par les FNFL, assure l'escorte de

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



*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).

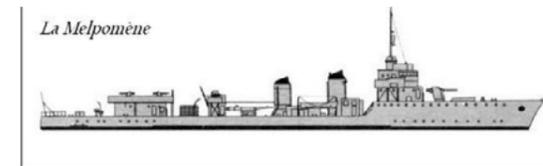
Cyrénaïque (Libye) à 30 milles au nord est de Benghazi, il est perdu par fortune de mer le 1<sup>er</sup> juillet 1943. Malgré ses 20 mois d'indisponibilité, il s'est montré particulièrement dynamique.



Le *Léopard* (3 000 t, 127 m de long x 11 m de large, 4,1 m tirant d'eau, 35 nœuds), 4 canons de 130 mm, 1 de 102 mm, 1 de 40 mm, 10 mitrailleuses, 6 tubes lance-torpilles, 2 grenadeurs, 4 mortiers, 52 grenades. En 1940 : 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'École 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 (dont trois *Sénans*) 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.



*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 trois radars et d'un ASDIC (coll. FFL).

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.

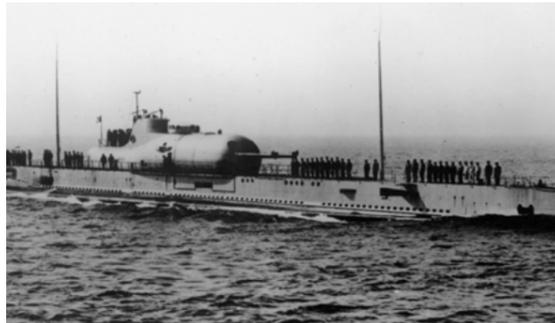
## Les sous-marins des FNFL

Au total, les FNFL ont armé huit sous-marins : en 1940, *Rubis*, *Narval*, *Minerve*, *Junon*, *Surcouf*; en 1943, *Curie* et en 1944 (avec des équipages ex-FNFL), *Doris* et *Morse*. Sept *Sénans* ont servi dans les sous-marins.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1940, le *Narval* est à Malte qu'il a rallié le 26 juin ; sept sous-marins se trouvent en Grande-Bretagne et seulement quatre, *Rubis*, *Junon*, *Minerve* et *Surcouf* seront réarmés par les FNFL. L'*Orion* et l'*Ondine* en très mauvais état, sont cannibalisés pour la *Minerve* et la *Junon*.

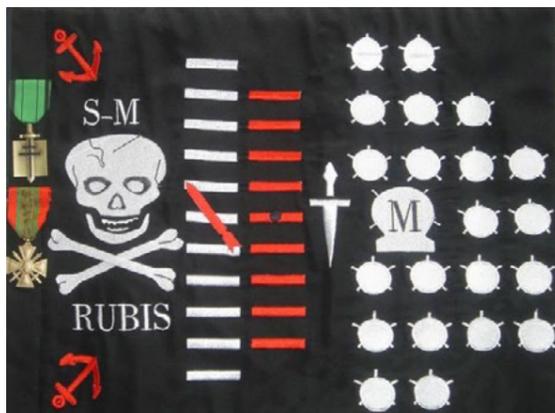
Le *Narval* effectue des patrouilles dans le secteur de l'île de Lampéduse et le long des côtes de Tunisie. Lors de sa troisième patrouille, il saute sur une mine le 16 décembre 1940 dans le golfe de Gabès au large de Kerkennah. Cinq membres de l'équipage seront nommés Compagnon de la Libération, dont son commandant F. Drogou.

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 1941 au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il disparaît le 19 février 1942 au large de Panama, sans aucun survivant, faisant 126 disparus (dont deux Sénans **J.-P. Couillandre** et **J.-N. Salaün**). 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,



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



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

un bâtiment 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.

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.

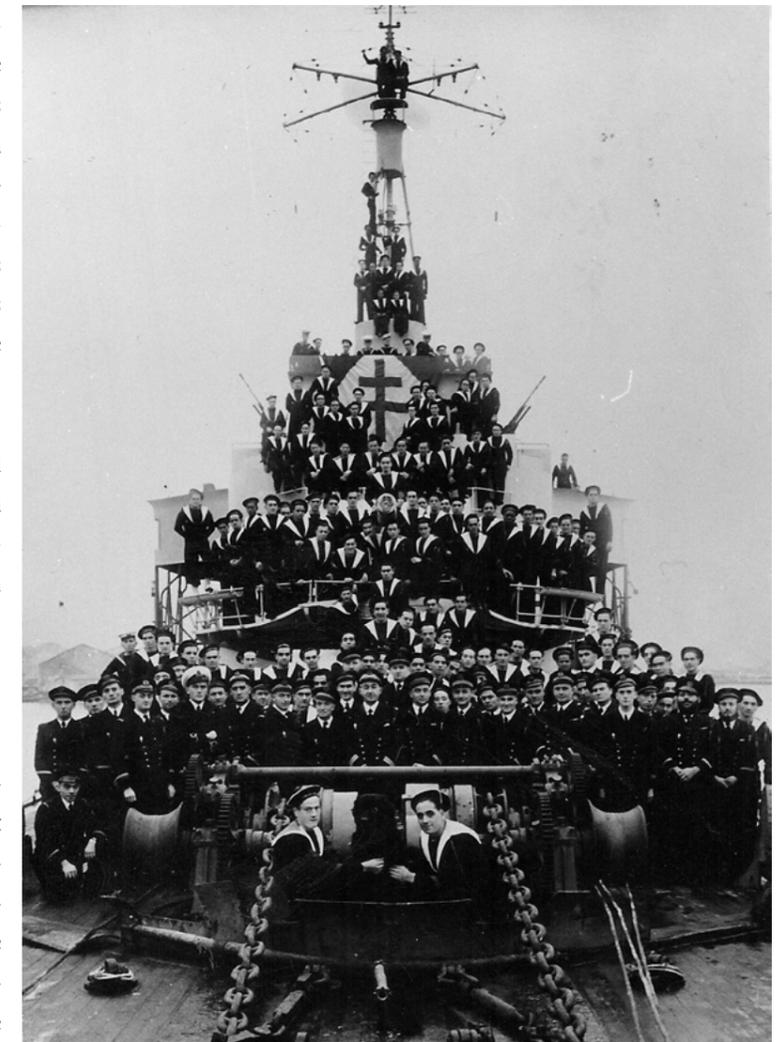
### Les avisos des FNFL

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



L'équipage du *Savorgnan de Brazza* : 14 officiers et 121 hommes (coll. FFL).

les éléments de la **1<sup>re</sup> Brigade Française Libre d'Orient** en Erythrée 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, ce dernier 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'avisogagne 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**.



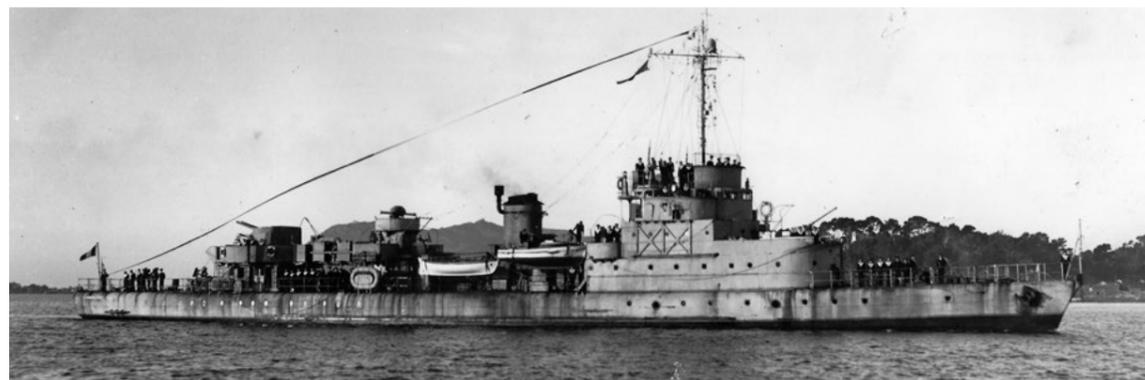
L'avisog **La Moqueuse** (coll. FFL).

### Le croiseur auxiliaire **Cap des Palmes**

Cargo bananier, le **Cap des Palmes** aux ordres de Vichy a été saisi par la France Libre, lors du ralliement du Gabon le 9 novembre 1940. Transformé en croiseur auxiliaire avec deux canons du **Rhin**, il part dans le Pacifique où il transporte des 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 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**, 4 000 t, 108 m de long x 13,4 m, vitesse de 15 nœuds, **trois Sénans** à bord (coll. FFL).

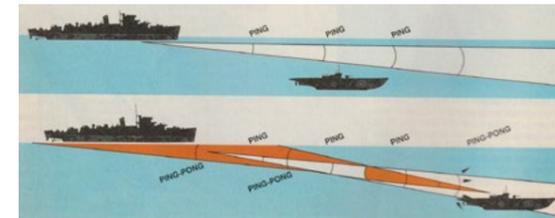


**Commandant Duboc**, 740 t, 78 m de long par 8,5 m de large, 2,4 m de tirant d'eau, vitesse de 20 nœuds (coll. FFL).

### 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 convois de moins de 10 jours, leur autonomie devient insuffisante lorsque les escortes rallient l'Angleterre à Terre-Neuve. Elles doivent parfois ravitailler en mer, opération ardue par temps de force 6 et plus, fréquents en Atlantique Nord.



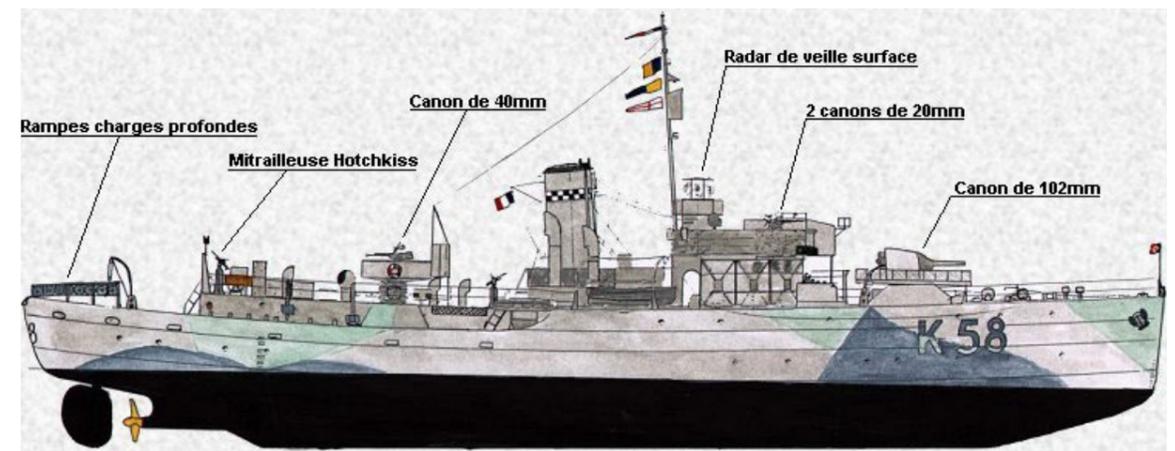
L'ASDIC permet la détection des sous-marins par émission (ping) d'ultra-sons dont l'écho (pong) est réfléchi par la coque du sous-marin (Illustr. Joux in Historia).



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, 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 Détrouat, Roselys, Commandant Drogou et Commandant Estienne d'Orves**. 25 **Sénans** ont servi à leur bord.



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).



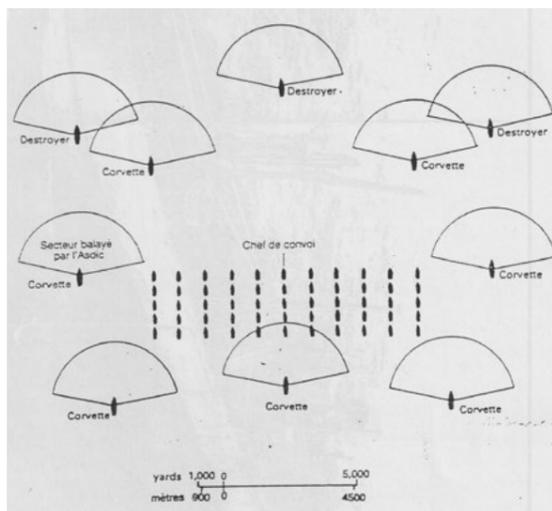
La corvette **Renoncule** en recharge de grenades. Ci-dessous grenadage d'un sous-marin (coll. FFL).



Les corvettes sont basées en Ecosse à Greenock où les équipages reçoivent un entraînement très poussé. 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'Arctique 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 Détrouyat**, **Commandant Drogou** et **Commandant d'Estienne d'Orves** sont rattachées à l'Atlantique Sud.

Les corvettes sont très actives : en moyenne 200 jours de mer par an et 40 000 milles parcourus ! À leur tableau de chasse : l'**U-Boot 609**, coulé par la corvette **Lobélia** le 7 février 1943 ; l'**U-444** et l'**U-432** 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 en Ecosse.



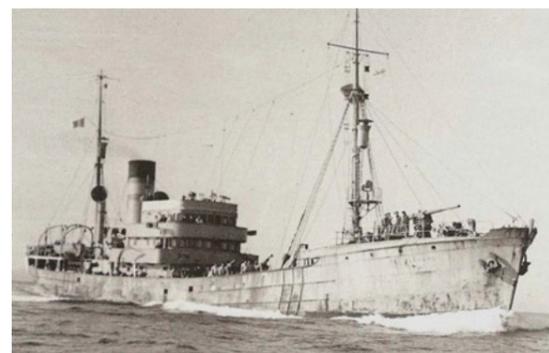
La corvette **Aconit**, est le seul bâtiment de surface des FNFL à recevoir la Croix de la Libération (coll. FFL).

## 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 (sept survivants et onze disparus). C'est le premier bâtiment FNFL tombé dans la bataille.

Le **Président Houduce**, qui a rallié la France Libre dès le 27 juin 1940 participe à l'expédition sur Dakar en septembre 1940 puis au ralliement du Gabon. Il effectue des patrouilles et des escortes le long des côtes de l'AEF et en Atlantique Sud.



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).

Le **Vikings**, armé le 18 juillet 1940 à Greenock (Ecosse), après entraînement aux missions de patrouille et d'escorte, rallie Douala (Cameroun) en janvier 1941 pour effectuer des escortes entre Takoradi et Pointe-Noire. En décembre 1941, il est le premier navire FNFL à intervenir en Méditerranée orientale. Il sera torpillé par un sous-marin le 16 avril 1942 devant les côtes libanaises de Saïda (41 disparus dont les Sénans **Jean-Louis Canté** et **Joseph Guéguen**).

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.

**Quatorze Sénans** ont navigué sur ces patrouilleurs.



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, 11 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 (Ile de Wight), ils ont pour mission d'effectuer des patrouilles 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 dont le Sénan **J-P. Spinec**) 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. Une vingtaine de Sénans ont servi sur les chasseurs.

## Les vedettes ML et MTB

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 Saint-Ronan*, *ML 245 Saint-Guérolé*, *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 23<sup>e</sup> flottille FNFL de MTB (vedettes lance-torpilles Motor Torpedo Boats). Elle comprend huit vedettes : *MTB 90, 91, 92, 94, 96, 98, 227* et *239* qui peuvent atteindre 40 nœuds, 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 x 5,5 m, 1,85 m de tirant d'eau, 42 nœuds (coll. FFL).



## 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 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 *Ile de Sein*, ML 205 *Ouessant*, ML 245 *Saint-Guérolé*, 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 *Epinial* (avisos), école des mécaniciens, électriciens et chauffeurs à Portsmouth ; *Bouclier* (torpilleur), école ASDIC à Plymouth ; *Suipe* (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 Iles* 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 fusiliers marins des FNFL

## Le 1<sup>er</sup> 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'École des fusiliers marins de Lorient ralliés à Londres en juin. Les 250 hommes qui le composent sont basés à bord du cuirassé *Courbet*, à Portsmouth. 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 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. Puis le **1<sup>er</sup> BFM** est transformé en unité de DCA et armé en canons 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, abat-

tent 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.



## Le 1<sup>er</sup> 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**. Il est équipé en matériel américain, avec 885 hommes, dont 30 officiers, répartis en 4 escadrons. 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, il débarque à Cavalaire, en tête de la **1<sup>re</sup> DFL**. Après la libération de Toulon et Hyères, il atteint Lyon et Autun, et opère la liaison avec des unités de la **2<sup>e</sup> DB (Leclerc)** débarquée en Normandie. Le **1<sup>er</sup> RFM** poursuit son avance vers les Vosges, puis la **1<sup>re</sup> 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 **1<sup>er</sup> RFM** a perdu 195 hommes, dont 12 officiers. Ont été décorées : 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 **1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> BFM)** est dissous avant d'avoir été formé en unité combattante.

## Le 1<sup>er</sup> 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 **3<sup>e</sup> BFM** qui sera dissous. 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.

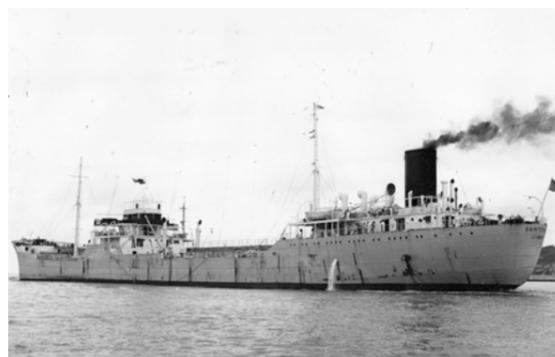


Philippe Kieffer à la tête du 1<sup>er</sup> BFMC (coll. FFL).

# 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 une grande part 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'*Ile 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 *Félix 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 vapeur, 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* (torpillé le 6 avril 1945), *Désirade*, *Félix Roussel*, *Ile de France*, *Jamaïque*, *Président Paul Doumer* (torpillé le 30 octobre 1942), *Touareg*.

- **39 cargos** : *Anadyr* (torpillé le 6 mai 1944), *Cagou* (torpillé, 28 juillet 1942), *Cap El Hank*, *Cap Tarifa*, *Capitaine Iliquier*, *Capo Olmo*, *Casamance* (naufrage, 17 février 1941), *Charles L.D.* (torpillé, 9 décembre 1942), *Châteauroux*, *Daphné* (torpillé, 18 mars 1941), *D'Entrecasteaux* (torpillé, 8 novembre 1942), *Djurdjura* (torpillé, 13 juin 1941), *Dorine*, *Egée*, *Forbin* (échoué, 6 juin 1944 comme brise-lame pour le débarquement), *Fort Binger*, *Fort de Troyon*, *Fort Lamy* (torpillé, 8 mars 1943), *Fort Médine* (saute sur une mine le 20 février 1941), *Gravelines* (torpillé, 31 mai 1941), *Henry Mory* (torpillé, 27 avril 1941), *Ile de Batz* (torpillé, 17 mars 1942), *Indochinois*, *Jean L.D.*, *Lisieux* (naufrage, 27 novembre 1940), *Maurienne*, *Morlaix* (perdu par abordage, 6 mai 1942), *Myson* (coulé, 15 mars 1941), *Nevada II* (naufrage, 19 juillet 1942), *Notou* (coulé, 18 août 1940), *Ostrevent*, *PLM 17*, *PLM 22* (torpillé, 27 juin 1941), *PLM 27* (torpillé le 2 novembre 1942), *Saint Bertrand*, *Saint Malo* (torpillé, 12 octobre 1940), *SNA 8*, *SNA 10*, *Tombouctou*.

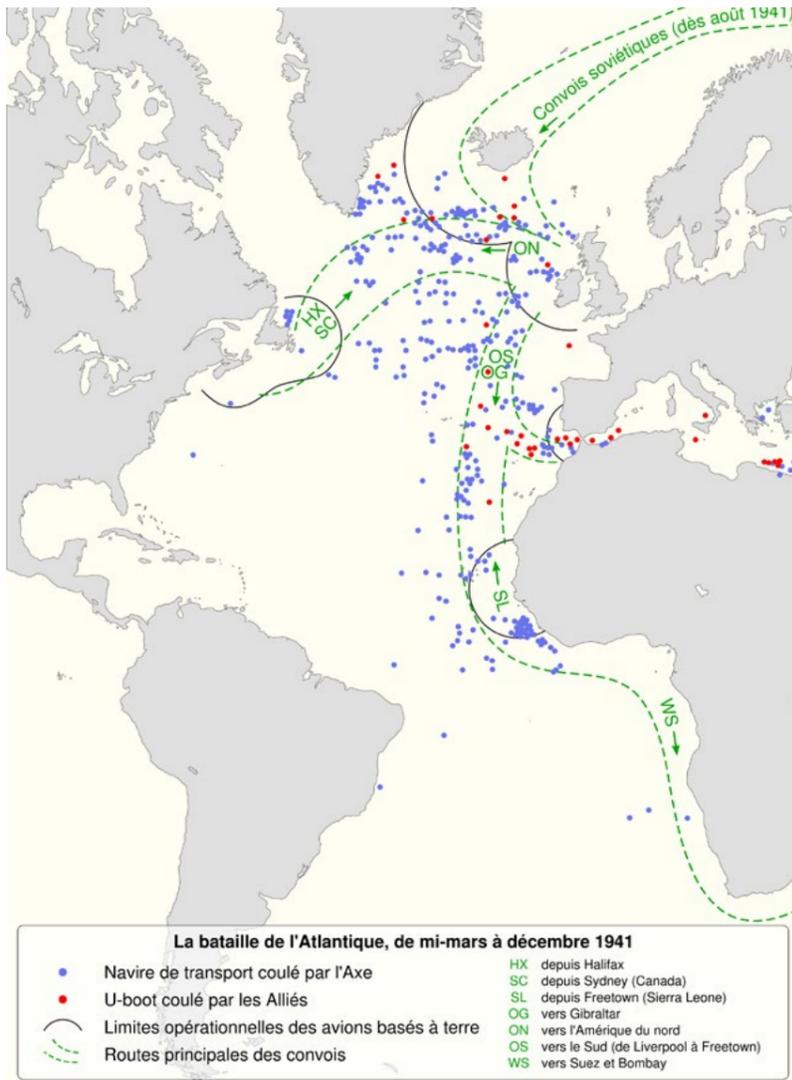
- **6 cargos mixtes** : *Espérance*, *Lieutenant Saint Loubert Bié*, *Ville d'Amiens*, *Ville de Majunga*, *Ville de Strasbourg*, *Ville de Tamatave* (naufrage, 24 janvier 1943).

- **4 pétroliers** : *Franche Comté*, *Pétrophalt*, *Roxane*, *Saintonge*.

- **2 chalutiers** : *Celte* (bombardé, 27 avril 1941), *Joseph Duhamel*.

- **Autres** : *Frontier* (caboteur), *La Brise* (pêche), *Oiseau des Iles* (goélette), *Tereora* (goélette, naufrage, 16 janvier 1941), *Victor Guilloux* (drague), *Volontaire* (ex-mouilleur mines, base).

# L'Aéronavale de la France libre



bies 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.

## 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 légers et au retour chargés à ras bord. Les pertes su-



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

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'**Ile-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, 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.



Les Spitfire du **Squadron 340** (coll. FFL).

Après de nombreuses missions impliquant des traversées de la Manche 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 **Ile-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, le groupe participe à la couverture du 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'**Ile-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 **6<sup>e</sup> 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.

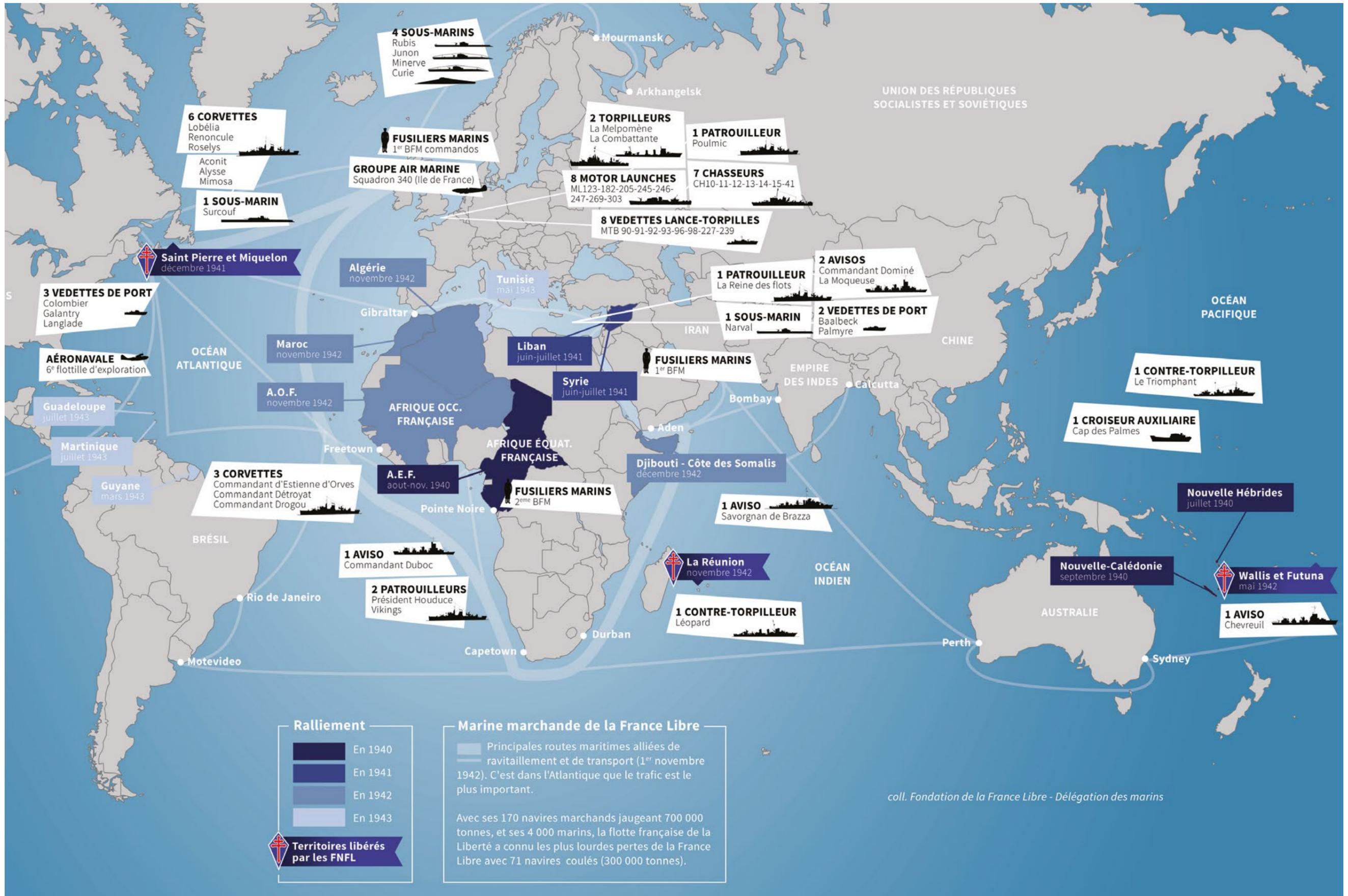
Quinze Catalina amphibies de la **Vector French Patrol 1 (VPF-1)** sont peints aux couleurs françaises avec Croix de Lorraine. Au rythme de 140 heures de vol par mois, ils assurent des patrouilles aux approches de Gibraltar contre les U-Boote, des escortes des convois entre le Maroc, le Portugal, les 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.



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



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



# L'épopée unique des FNFL

L'épopée des FNFL est unique dans l'histoire de la Marine française avec un bilan qui reste impressionnant. Dès juillet 1940, les marins FNFL sont aux côtés de la Royal Navy et plus encore 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.

Pendant 36 mois jusqu'à la fusion avec les Forces Maritimes d'Afrique (FMA), les bâtiments de guerre FNFL ont parcouru un million de milles marins sur toutes les mers ! Une activité record comme celle des corvettes qui ont totalisé annuellement plus de 200 jours de mer et 40 000 milles parcourus.

- Le vice-amiral Muselier a su tirer parti d'une population hétérogène composée de quelques rares officiers et de beaucoup de jeunes animés d'une bonne volonté. Les difficultés de maintenance des bâtiments de construction française ont été surmontées et l'armement des navires britanniques par les FNFL a été une réussite totale.

- Les effectifs – de 3 300 fin 1940 – ont atteint 14 500 en août 1943 (y compris les disparus) se répartissant pour deux tiers dans la Marine de guerre et un tiers dans la Marine marchande.

- 70 bâtiments de guerre et 66 navires marchands ont combattu sur toutes les mers du monde.

Les FNFL ont procédé 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'avisos **Chevreuil** et celui de **La Réunion** (28 novembre 1942) avec le contre-torpilleur **Léopard**.

- De juillet 1940 à août 1943, les unités FNFL aux côtés des Anglais ont représenté un apport beaucoup plus important que celui de tout le reste de la Marine française en 1943.

- Près de 1 500 marins FNFL de tous grades ont donné leur vie pour la libération de la France dont 1 039 pour la Marine de guerre et 470 pour la Marine marchande.

Les unités FNFL ont subi des pertes soit par action de l'ennemi : sous-marin **Narval**, corvettes **Mimosa** et **Alysse**, patrouilleurs

**Vikings et Poulmic**, Chasseur **8 Rennes**), soit par fortune de mer ou accident (contre-torpilleur **Léopard**, sous-marin **Surcouf**, Chasseur **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 coulés**. Elle a proportionnellement subi les plus lourdes pertes (30%, soit près d'un marin sur trois) de toutes les unités de la France Libre y compris terrestres et aériennes.



## 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'État 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 seront 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 stérile 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'État-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 ma-

rans 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



La frégate **La Surprise** armée en mars 1944 avec un équipage d'ex-FNFL a participé au débarquement de Normandie en zone Gold (coll. FFL).

(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**... et les unités de Fusiliers marins (**Amyot d'Inville**, **Détroyat**, **de Morsier**, **Le Goffic**, **Le Sant**, **Colmay**, **Morel**, **Bernier**, **Brière**)...

# 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, il est renommé Bureau central de renseignement et d'action militaire (**BCRAM**) en janvier 1942 et devient le **BCRA** en septembre 1942.

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 à des services distincts et souvent rivaux, le **BCRA** constitue une entité centralisée, chargée à la fois des activités de renseignement et 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 juillet 1940 les premiers volontaires sont déposés la nuit sur la côte française par vedette rapide ou bateau de pêche avec la mission d'obtenir des renseignements sur les préparatifs d'invasion de l'Angleterre. En 1940 et 1941, plusieurs Sénans ont effectués des missions spéciales à bord des bateaux de la flottille de pêche de la France Libre basée à Penzance : **Joseph Milliner**, **Pierre Ansquer**, **Joseph Couillandre** et **Prosper Couillandre**.

En décembre 1940 le lieutenant de vaisseau **Honoré d'Estienne d'Orves** débarque en Bretagne pour créer le réseau **Nemrod**. Dénoncé par son radio il sera arrêté le 21 janvier 1941, tout comme l'équi-



La *Marie-Louise* (© Bateaux de Camaret).

page de la *Marie-Louise* qui le 15 février, le rejoignait avec un nouveau radio. Les trois Sénans à son bord, **Amédée Ansquer**, **Jean François Follic** et **Maurice Guilcher**, seront condamnés à 10 ans de travaux forcés et déportés en Allemagne, **d'Estienne d'Orves** sera 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... 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 soit la totalité, soit une large fraction du territoire français, comme les réseaux **Johnny** en Bretagne ou **Écarlate** dans le Centre. 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 de préparer et exécuter des destructions pour nuire à l'effort de guerre de l'ennemi puis le paralyser temporairement dans ses concentrations en cas de débarquement. Fin 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 les moyens nécessaires à ces mouvements et plus tard à ceux de zone occupée. **Jean Moulin** proposera au général **de Gaulle** de mettre sur pied un **Conseil national de la résistance (CNR)** créé le 27 mai 1943 sous sa présidence et 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 réparées 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 Écarlate

Tout comme les réseaux Amarante, Azur, Émeraude ou Turquoise, le réseau **Écarlate** est chargé d'assurer les opérations aériennes (en trouvant et balisant les terrains propices aux parachutages et atterrissages), les liaisons avec les FFL, le départ du courrier, la réception des fonds, la réception et le départ des agents... Il a été créé à la suite du démantèlement du réseau Ophélie opérant

dans la région lyonnaise d'octobre 1942 à juin 1943. Dirigé par le Sénan **Félix Guilcher**, alias Romain Guyader, le réseau s'étend sur la « région 5 » couvrant les secteurs situés dans le Centre Est (Dijon-Lyon) et dans le Centre ouest (Tours-Limoges-Poitiers-Châteauroux). Il comprend une dizaine d'agents P2 (à l'activité permanente rémunérée) et autant d'agents P1 et comptera une vingtaine d'agents P2 en 1944.

L'ensemble du réseau **Écarlate** a contribué à 69 atterrissages nocturnes et à la réception de 82 parachutages. Pour sa part, **Félix Guilcher** arrivé de Londres le 13 juin 1943 a assuré la réception d'une quinzaine d'atterrissages d'avions Lysander, Hudson ou Lancaster sur des terrains situés en Indre et Loire, Indre et Cher. Ceux-ci ont eu lieu le 4 février 1944 (5 passagers), le 8 février à Loches (deux équipes « Sussex »), le 31 mars (5 arrivées et 5 départs), le 9 avril (à Saint-Valentin), le 10 avril (près du Blanc), le 28 avril (2 Lysander dont un fera demi-tour), le 9 mai (3 Lysander avec 6 agents du BCRA et retour de 8 passagers), 2 juin (3 passagers avec gros courrier), 7 juillet (6 passagers), 27 juillet (Hudson, 2 agents saboteurs et 2 tonnes de matériels débarqués en 13 minutes), 4 août (2 Lysander dont celui qui sera abattu avec à son bord **Lucien Germereau**, membre du réseau **Écarlate**), 5 août (Lysander, 3 passagers)... Le 25 août 1944, deux Douglas C47 débarquent 13 passagers et en embarquent autant dont **Félix Guilcher** à destination de l'Angleterre...



Avion de liaison Lysander (Creative commons).

*« La vague ne détruit pas le granit.  
Vous, les marins de la France Libre, ce que vous avez fait  
pour la France en poursuivant la lutte sur la mer, envers et contre tout,  
dans le plus grand drame, de notre histoire, rien, ni le temps,  
ni la passion, ne l'effaceront jamais.  
Je vous salue, mes camarades ! »*

Charles de Gaulle



Document édité  
le 24 juin 2022  
par la Fondation de la France Libre.

Sources principales des informations :  
- Historique des Forces Navales Françaises Libres  
par le VAE Emile Chaline et le CV Pierre Santarelli  
(Ed. Service Historique de la Défense)  
- Ceux du 18 juin 1940 par Jos Fouquet

Rédaction et maquette : Michel Bouchi-Lamontagne,  
délégué de la Fondation au souvenir des marins

La vague ne détreint pas  
le granit.

Vous, les marins de la France  
Libre, ce que vous avez fait pour  
la France en poursuivant la lutte  
sur la mer, envers et contre tout, dans  
le plus grand drame de notre Histoire,  
rien, ni le temps, ni les fardeaux, ne  
l'effacera jamais

Je vous salue, mes camarades!

J. de Gaulle.



Fondation de la France Libre, reconnue d'utilité publique  
16 cour des Petites-Ecuries, 75010 Paris  
[www.francelibre.net](http://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](mailto:marins.france.libre@gmail.com)