

DOUARNENEZ OUVRE, SUR LA MER, LES PORTES DE LA LIBERTÉ

Les premiers départs
vers l'Angleterre en juin 1940



François L'Helguen, sur son langoustier, *Le Trébouliste*, emmène vers l'Angleterre l'Ecole de Pilotage 23 de l'Armée de l'Air. Le 18 juin 1940, il quitte le port du Rosmeur à Douarnenez.

REJOINDRE LES FORCES FRANÇAISES LIBRES

Les départs de bateaux de pêche vers l'Angleterre, pendant la durée de l'occupation, répondaient à la nécessité de soustraire aux recherches de la gestapo des Résistants poursuivis, des agents de renseignement, des aviateurs alliés recueillis un peu partout.

C'était une voie d'évasion précaire, peu sûre et que le mauvais temps pouvait contrarier sans crier gare.

Les risques, même au départ, étaient très gros et c'est pourtant, volontairement, que de nombreux jeunes, ou moins jeunes, ont suivi ce chemin à travers la mer d'Iroise.

D'autres avaient choisi la route de l'Espagne et ses dangers...

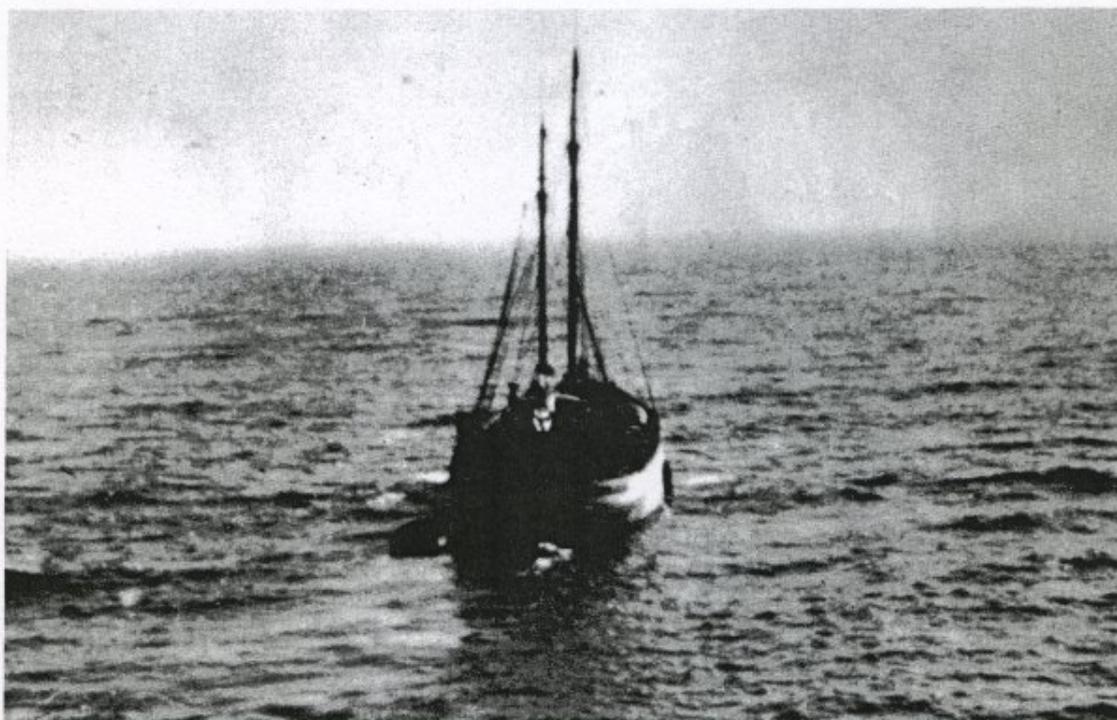
On reste pourtant étonné de voir le grand nombre de Douarnenistes qui ont choisi l'exil, à cette époque, afin de mieux combattre pour libérer leur pays.

La liste que nous dressons ici comporte cent cinquante-deux noms.

Elle n'est peut-être pas complète, mais on remarquera le nombre important des décès qui sont portés dans ces colonnes,

décès survenus après la guerre ou décès des "morts pour la France".

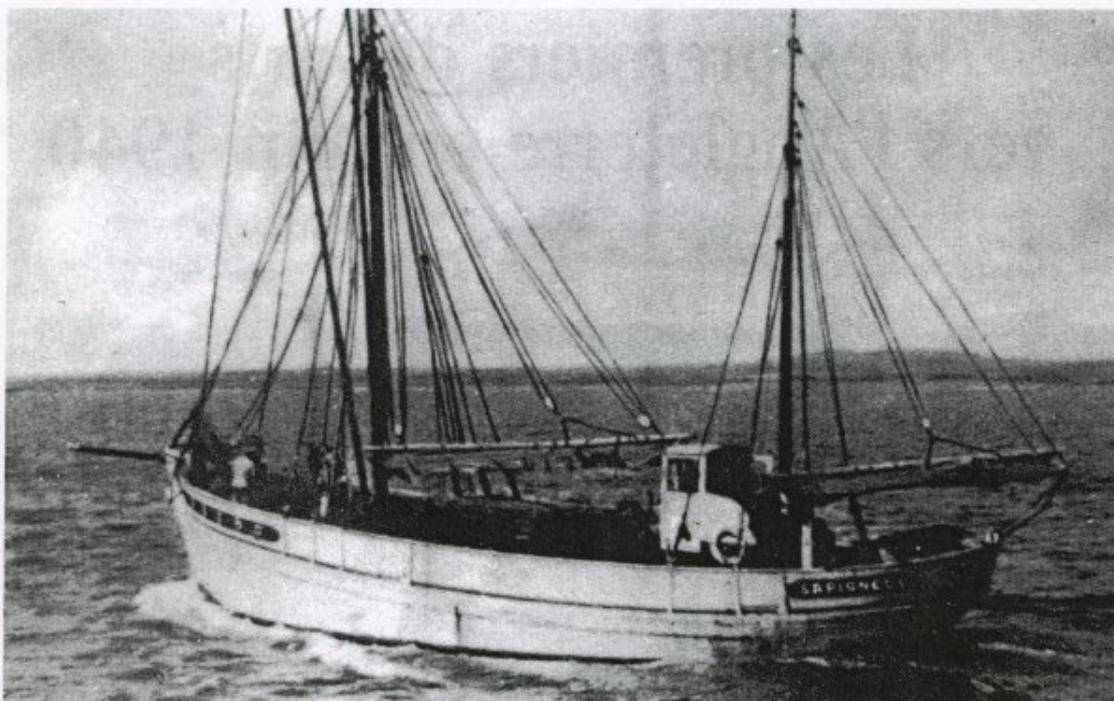
On ne peut que rendre hommage au courage dont ces hommes ont su faire preuve en des temps où il était difficile d'aller jusqu'au bout de ses choix.



Les bateaux de pêche sont les ultimes instruments pour sauver ce qui peut encore l'être. L'or de la Banque de France navigue de Douarnenez au Verdon, dans les cales du *A la grâce de Dieu* de Reun Carn. D'autres navires l'accompagnent : l'*Anni-Braz-Bihen* de Henri Hélias et le *Sapigneul* d'Yves Gonidec, qui connaîtra, plus tard, un sort tragique.

Bombardé par cinq avions allemands, il disparaîtra corps et biens le 6 novembre 1941. Il y avait dix-huit hommes à bord.

Mais déjà, au-delà de la Manche, des jeunes gens courageux s'appêtent à combattre pour reconquérir leur liberté perdue et leur dignité flétrie.



Le *Sapigneul*, patron Yves Gonidec.



Le plus jeune F.N.F.L. de Douarnenez : Henri Petitbois (1924-1991)

Henri à quinze ans et demi partit le 18 juin 1940, sur le langoustier le *Trébouliste*, avec quelques jeunes pour débarquer en Grande-Bretagne, arrivant à Penzance le 20 juin.

Trop jeune pour pouvoir s'engager, il falsifie ses papiers, s'engage aux F.N.F.L. pour être affecté en septembre sur le *Courbet* et suivre le cours des canonnières, où il sort premier. Le 14 novembre, entre deux attaques aériennes, nous fêtions ses seize ans !

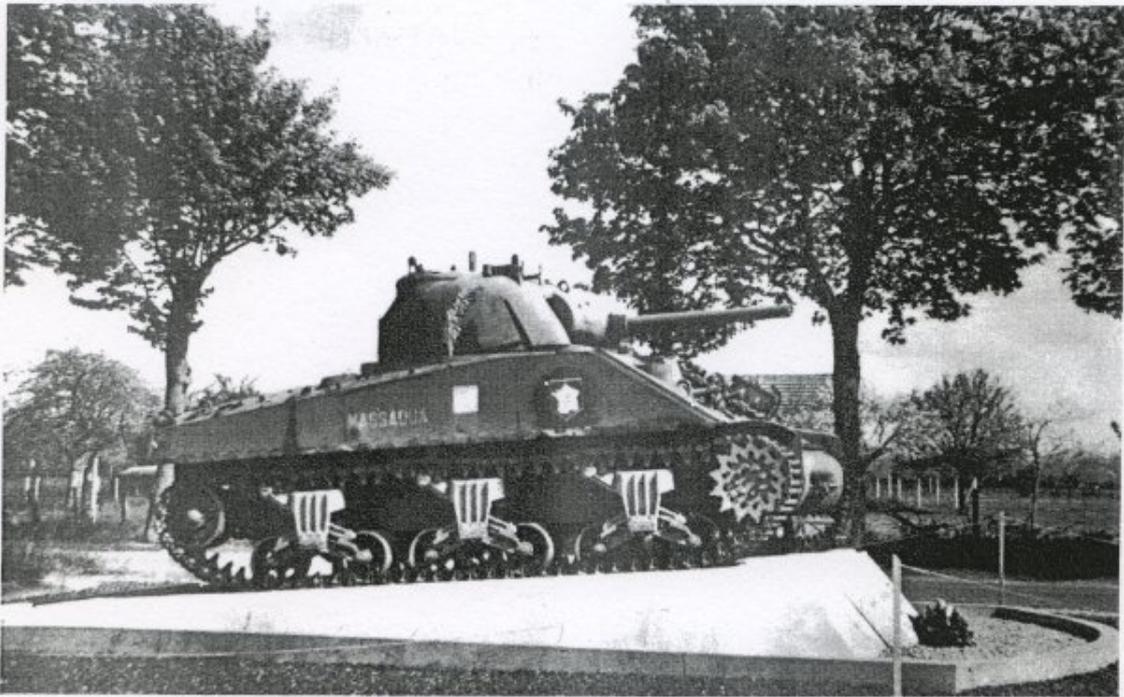
Début 1941, embarqué sur le *ML 123*, puis fin 1942, avec la 23^e flottille de MTB sur la 239 (commandant Abraham, second Talarmin), il a participé courageusement à de difficiles et dangereuses missions.

Fin 1943, il embarque sur la *Roselys*, participe au débarquement du 6 juin 1944, pour assurer enfin les dures missions de dragage de mines en Manche et en mer du Nord jusqu'à sa démobilisation en juillet 1945.

Malgré ses états de service, toujours à la mer et au combat, Henri était resté matelot et avait obtenu une Croix de guerre.



Nos jeunes Douarnenistes se retrouvent très vite à des postes de combat, comme ici, sur le *Courbet* où l'on reconnaît Pierrot Cabellic, accroupi au premier rang, un quart à la main.



Léon Ancel fera la campagne d'Afrique dans les blindés. Son char, le "Massoua", brûlera à Ecouché dans l'Orne, le 13 août 1944.

Restauré, il sert aujourd'hui de monument aux morts dans ce chef-lieu de canton qu'il a contribué à libérer.

Mont-l'Abbé et le Pays bigouder

Il y a soixante ans, la mission périlleuse du « Veac'h Vad »

Le 26 novembre 1941, il y aura bientôt soixante ans, le « Veac'h vad », chalutier de Saint-Guérolé alors basé à Concarneau, aidait quatre résistants à quitter la France pour rejoindre un sous-marin britannique. Sébastien Briec avait alors 14 ans. Il était mousse sur le chalutier de son père. Et il se souvient...

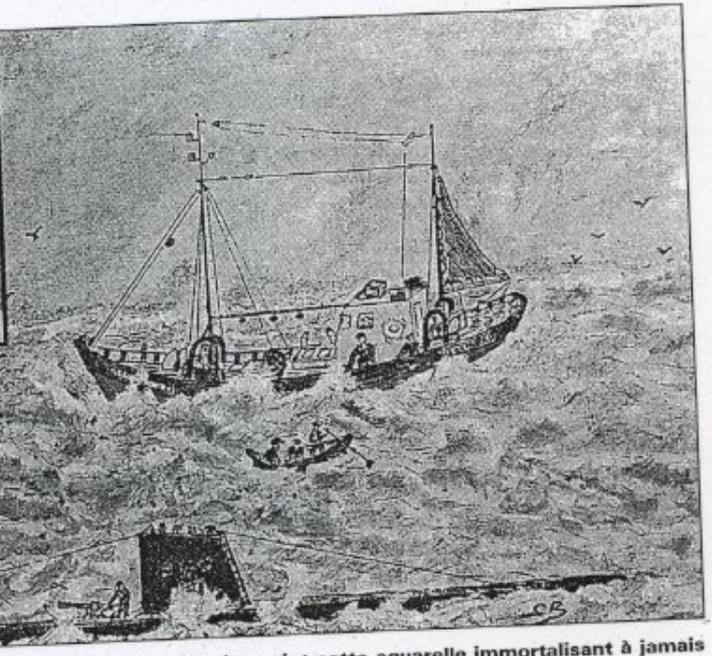
Soixante ans après, Sébastien Briec n'a rien oublié. Depuis des années, il rassemble tous les documents se rapportant à cette folle nuit du 26 novembre 1941. Tout est conservé dans un dossier, posé sur la table de la salle à manger, dans son appartement de Concarneau. Des textes, des photos, des témoignages, des certificats, des récits d'historiens...

« Bon voyage »

« Veac'h Vad ». « Bon voyage » en breton. Tout un symbole. Et le récit commence... « Mon père était patron pêcheur et armateur de ce bateau, raconte Sébastien Briec. Un chalutier de 18 m, construit en 1938... L'histoire débute en fait le 24 novembre 41. J'étais alors mousse sur le Veac'h Vad. Nous étions onze à bord. Dans l'après-midi, nous avons appareillé de Saint-Guérolé, direction Concarneau. Le 25, c'était la journée ravitaillement. On devait sortir le 26. Mais le soir, M. Nader, le député-maire de Concarneau, est venu voir mon père. Le réseau de résistance Johnny (1) avait un problème. Le chalutier « Malgré tout », du Guilvinec, n'était plus disponible pour une opération prévue le lendemain. Il fallait un bateau de secours. C'est le nôtre qui fut choisi ».

« Pas le choix »

Sébastien Briec père est alors conduit à Quimper, où des responsables du réseau vont longuement l'interroger. « Là, on ne lui



48 ans après les faits, Sébastien Briec (en médaillon) a peint cette aquarelle immortalisant à jamais cette journée du 26 novembre 1941.

laissera pas le choix. Soit il acceptait la mission, soit il était éliminé ».

Cette mission est dangereuse. Il s'agit d'embarquer quatre résistants, pour les remettre à un sous-marin britannique, au large de Penmarc'h. Leurs noms : Robert Alaterre, consul de France au Canada; le pharmacien Jean Lavalou, du Guilvinec; le fils du Dr Vourc'h, conseiller général; et Rolland Hascoet, de Douarnenez.

« Pour ne pas nous inquiéter, mon père n'avait prévenu personne à bord, continue Sébastien Briec. Il ne nous a informé qu'une fois au large. Les quatre hommes étaient cachés dans la glacière et le 26 au matin, nous avons appareillé ».

Frayeurs et difficultés

Les frayeurs se succèdent. Au contrôle, en sortant du port, d'abord. Puis en apercevant un bateau, qui s'avérera n'être qu'un autre chalutier. A bord, tous sont tendus.

Puis viennent les difficultés. Le temps est mauvais. Et les Britanniques n'ont pas été informés du changement du bateau. « Pen-

dant des heures, nous sommes restés sur le lieu de rendez-vous, à 70 milles dans le surlot des Glénan, en faisant le signal convenu. Et ce n'est que vers 1 h du matin que nous avons vu un périscope tourner autour de nous ».

Très méfiant, le commandant du « Sea Lion », le sous-marin, va se montrer autoritaire avec les pêcheurs bigoudens. Le temps interdit tout transbordement bord à bord. Le Veac'h Vad percute le Sea Lion, et c'est l'accident, la voie d'eau sur bâbord arrière. Finalement, la première partie de la mission est une réussite. Reste à ramener à Concarneau toute une cargaison d'armes, d'émetteurs, de courrier.

« Mon père a alors quand même voulu mettre le chalut à l'eau, se souvient M. Briec. Mais nous avons croché, et la poente arrière s'est pliée ». Un incident qui va tromper les Allemands, surpris de voir rentrer le bateau au port après seulement deux jours de « pêche », s'ils n'avaient vu les dégâts.

Une petite aquarelle

Pendant des mois, le Veac'h Vad va poursuivre ses missions, pour le réseau Johnny. C'est dans le cadre de l'une d'entre elle qu'il coulera, le 4 octobre 42, à Belle Ile, provoquant la mort de quatre marins. Les deux Sébastien Briec, le père et le fils, poursuivront leur métier, tout en restant intégrés au réseau. Après la Libération, tous deux seront décorés de la médaille de la France libre et de la médaille de la Résistance française.

De cet épisode, il ne reste que ces médailles. Des souvenirs conservés dans un dossier et gravés dans l'esprit de Sébastien Briec, aussi. Et une petite aquarelle, peinte par l'ancien mousse 48 ans après les faits, et accrochée dans le salon. Un tableau unique, représentant un sous-marin, un chalutier et un petit canot, dans une mer démontée...

Olivier Desveaux

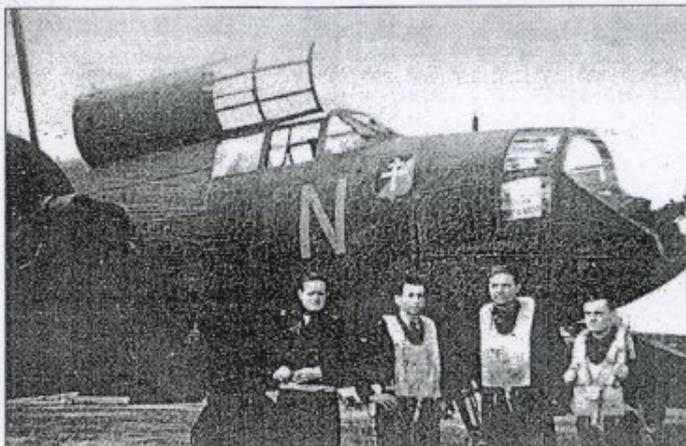
(1) Ce réseau de renseignements se chargeait notamment de l'organisation des liaisons entre les résistants et les alliés, avec l'aide des bateaux de pêche de Saint-Guérolé, Le Guilvinec et Lesconil.

Avec les Français libres, il a effectué 55 missions de bombardement

Résistance : Rolland Hascoët honoré

Au cours d'une cérémonie discrète en son domicile de l'impasse Saint-Yves, Rolland Hascoët a reçu mercredi les insignes d'Officier de la Légion d'honneur des mains du commandant Jean Cloarec, un compagnon d'armes. Michel Mazéas rappelle le parcours de ce résistant engagé dans les Forces aériennes françaises libres (FAFL).

« À 80 ans, Rolland est resté alerte et plein de vivacité. Le courage qu'il a su montrer dans les FAFL au cours de la seconde guerre mondiale n'a d'égal que sa discrétion », note Michel Mazéas, en rapportant les souvenirs d'un homme engagé pour la liberté, « dans les tragiques péripéties d'un conflit planétaire ». Ainsi Rolland Hascoët raconte-t-il à son ami, féru comme lui d'aviation, comment il a rejoint le groupe « Lorraine » : « Après un bref passage au réseau de renseignements « Johnny », et recherché par les Allemands, je



Rolland Hascoët (deuxième à partir de la gauche), devant un bombardier Boston du groupe « Lorraine », aux armes des Forces françaises libres.

m'embarque de nuit à Concarneau sur le chalutier *Veach-vad* avec trois autres personnes. Après un arrêt au poste de police allemand, un moment d'émotion avec la fouille du bateau : nous sommes cachés dans la glacière du ba-

teau. Finalement, nous rejoignons comme prévu le sous-marin *Sea-Lion* au large des Glénan. L'embarquement est périlleux car la mer est agitée. Quatre jours plus tard, je débarque en Angleterre où, après un stage d'entraînement, je re-

joins le Squadron 342 « Lorraine ». L'escadrille affectée aux FAFL est équipée de bimoteurs Boston, bombardiers plus légers que ceux sur lesquels volait le commandeur de la Légion d'honneur Jean Cloarec, qui vient de lui remettre les insignes d'officier. Le commandant Jean Cloarec naviguait à cette époque en effet sur les quadrimoteurs Halifax, bombardiers lourds dont les missions visaient les centres industriels allemands et particulièrement la vallée de la Ruhr, cette « vallée heureuse » dont parle Jules Roy dans ses récits. Jean Cloarec a été abattu par la chasse de nuit allemande au cours de sa 25^e mission et n'a dû la vie sauve qu'à son parachute (il s'en souvient comme si c'était hier). Rolland Hascoët accomplira, lui, 55 missions de bombardement sur les Boston. Mercredi, il y avait beaucoup d'émotion lors des retrouvailles des deux compagnons en cette matinée où la famille, les amis des années difficiles, se sont réunis pour fêter le nouveau décoré et trinquer encore une fois à la gloire des FAFL et des ailes françaises.

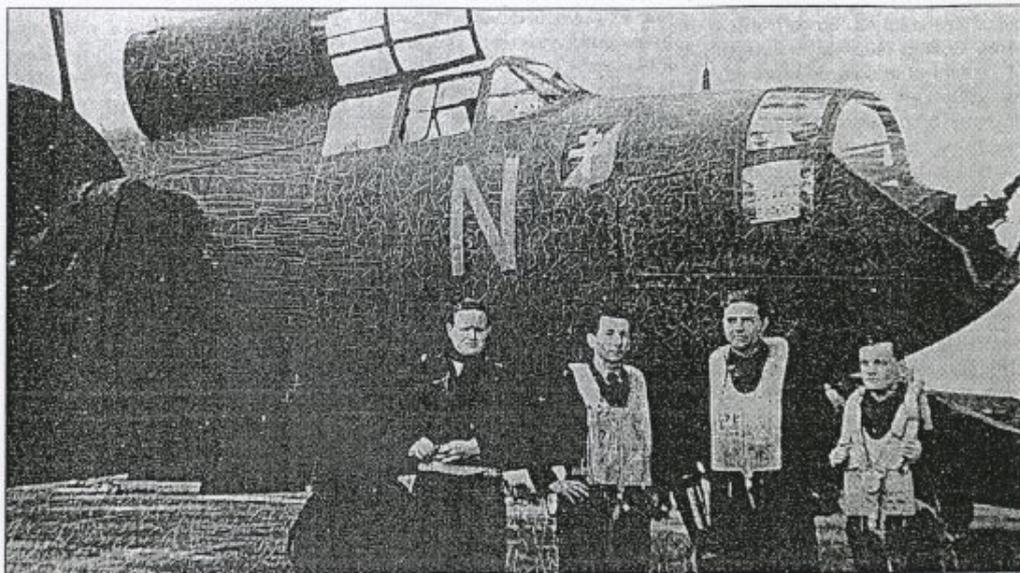
Rolland Hascoët reçoit la croix d'officier de la Légion d'Honneur

Mercredi matin, au cours d'une discrète cérémonie, à son domicile impasse Saint-Yves, Rolland Hascoët a reçu les insignes d'officier de la Légion d'Honneur.

A 80 ans, Rolland Hascoët est resté alerte et plein de vivacité. Le courage qu'il a su montrer dans les Forces Aériennes de la France Libre, au cours de la Seconde guerre mondiale, n'a d'égal que sa discrétion.

C'est très simplement qu'il évoque ses souvenirs, ceux de l'un de ces hommes engagés dans les tragiques péripéties d'un conflit planétaire, pour la liberté.

Il raconte : « Après un bref passage au réseau de renseignements « Johnny » et recherché par les Allemands, je m'embarquais de nuit à Concarneau sur le chalutier « Veach Vad » avec trois autres personnes. Après un arrêt au poste de police allemand, fouille du bateau et moments d'émotion (nous étions cachés dans les glacières), nous rejoignîmes, comme prévu, le sous-marin « Sea Lion » au large des Glénan. Un embarquement périlleux par mer agitée. Quatre jours plus tard je débarquais en Angleterre... Après un stage d'entraînement,



Rolland Hascoët, le deuxième à partir de la gauche, devant un « Boston » du groupe « Lorraine », aux armes des Forces Françaises Libres.

je rejoignais le Squadron 342 « Lorraine » où j'effectuais 55 missions de bombardement sur les fameux bimoteurs « Boston » affectés aux FAFL... »

Le commandant Jean Cloarec, commandeur de la Légion d'Honneur, volait lui, à la même époque sur quadrimoteur « Halifax », bombardier lourd, dont

les missions visaient les centres industriels allemands et particulièrement la vallée de la Ruhr, cette « vallée heureuse » dont Jules Roy parle dans ses récits.

Au cours de sa 25^e mission, Jean Cloarec fut abattu par la chasse de nuit allemande et ne dut la vie sauve qu'à son parachute... Il s'en souvient encore, comme si c'était hier.

Il y avait beaucoup d'émotion dans ces retrouvailles d'une belle fin de matinée où la famille, les amis, les compagnons des années difficiles, s'étaient retrouvés pour féliciter et fêter le nouveau décoré et trinquer encore une fois à la gloire des FAFL et des ailes françaises.



Ils ont rejoint les Forces françaises libres regroupées d'abord en Angleterre comme ces marins que le général de Gaulle passe en revue, accompagné du commandant Daniélou (frère du cardinal) en 1941.

Le commandant Daniélou disparaîtra le 25 septembre 1942.

Au premier plan, son second, Bonneau qui réside aujourd'hui à Locronan.

Inscription
Maritime.

Quartier de
DOUARNENEZ.

N° 699

CONFIDENTIEL

DOUARNENEZ, le 14 Octobre 1943.

L'Administrateur Principal
de l'Inscription Maritime QUEBRIAC
Chef du Quartier de DOUARNENEZ

à

Monsieur l'Administrateur en Chef
de 1ère classe, Directeur de l'Ins-
cription Maritime à NANTES.

GENS de MER.
1er Bureau

OBJET : Absence prolongée du sloop "LA PROUSE".

- 1 - Le Samedi 28^e Octobre à 10 heures du matin, le sloop de pêche "LA PROUSE" n° 3520 Dz, quittait le port de Douarnenez avec un équipage de 6 hommes; il se rendait dans la baie pour y pratiquer la pêche du petit maquereau et il n'avait demandé aucune permission exceptionnelle aux autorités maritimes occupantes.

Il devait donc normalement rentrer le soir au port avant 19 heures puisqu'il est défendu de séjourner dans la baie pendant la nuit.
- 2 - Or, le 2 au soir, le bateau ne rentra pas et, aucune recherche ne semble avoir été effectuée par les services de surveillance.

Le lendemain dimanche 3 Octobre, le sloop ne rentra pas non plus et le lundi matin toute l'agglomération s'en entretenait.
- 3 - J'ai reçu la visite du Chef de la GAST locale qui m'a fait connaître que le patron du "LA PROUSE" s'était présenté à son bureau le Vendredi soit 1er Octobre dans un état complet d'ébriété, oriant, gesticulant, proférant même des injures qui lui ont valu sa mise à la porte du bureau, sans aucune sanction.

Le lendemain matin, il s'était présenté à nouveau dès l'ouverture de la GAST pour y faire ses mouvements d'embarquement et immédiatement après il a pris la mer.

Les services allemands de la surveillance des frontières m'ont demandé divers renseignements concernant le matricule la situation de famille des membres de l'équipage afin de leur permettre de poursuivre leur enquête et je n'ai plus entendu parler de l'affaire.
- 4 - Les familles des six marins embarqués manifestent une certaine inquiétude et certaines, notamment celle du patron (père de 3 jeunes enfants) risquent de se trouver prochainement dans la gêne.

...../...