

RÉSEAU FRANÇOIS SHELBURN

Istor digredus ar rouedad Shelburn, hent ar frankiz *

Lors des nombreuses missions de bombardement sur l'Allemagne, beaucoup d'appareils furent abattus par la chasse ou la FLAK. Les bombardiers B17, B24, LANCASTER, HALIFAX, WELLINGTON ... et quelques chasseurs payèrent un lourd tribut. Les aviateurs qui avaient la chance d'être en vie après le crash de leur appareil étaient recueillis par la résistance. Convoyés vers l'Espagne, ils mettaient un an et plus pour rejoindre l'Angleterre, épuisés et sans énergie. Dès 1940, Paul François **CAMPINCHI**, fonctionnaire à la préfecture de police à Paris fut très impliqué dans cette mission. En novembre 1942, il eut l'idée de raccourcir les délais en testant une évacuation par voie maritime. L'essai fut une réussite. Avec l'appui des services secrets britanniques (S.O.E), P.F. **CAMPINCHI** créa donc une nouvelle voie d'exfiltration le 1^{er} mars 1943. Il fut donc le créateur et le chef pour la France de ce qui allait devenir, plus tard, le réseau **SHELBURN**. Deux agents secrets canadiens, Lucien **DUMAIS** et Raymond **LABROSSE** furent chargés par le M.I.9 (branche du S.O.E) et **CAMPINCHI** d'organiser, sur le terrain, la mise en œuvre du plan. Tirant les enseignements de l'échec de la mission « OAKTREE » à St Quay-Portrieux quelques temps auparavant, **CAMPINCHI** met en place une solide structure où le cloisonnement et la sécurité prévalent. Le réseau est opérationnel le 19 novembre 1943.

(Il fut baptisé « Réseau Shelburn » après la guerre. Pendant le conflit, on faisait, avant tout, de la résistance et en l'occurrence ici de l'évasion d'aviateurs).

Le docteur André **Le BALC'H**, médecin à Plouézec fut chargé, par **CAMPINCHI** de trouver un chef pour la zone nord. Ce fut Henri **Le BLAIS**, responsable à l'office des céréales. Le Blais nomma François **Le CORNEC**, responsable de la résistance à Plouha, comme Chef de plage.

Pierre **HUET**, pilote d'aéronavale démobilisé, habitait le village de Kéruzeau. Il proposa à François **Le Cornec** la plage dite « sous Kéruzeau » pour mener à bien ces opérations. Le site de l'Anse Cochat fut donc validé par les britanniques. Les opérations prévues sur ce lieu, prirent le nom de code de plan « **Bonaparte** ». La plage garda ce nom après guerre.

Joseph **MAINGUY (alias Job)**, capitaine de la marine marchande et Pierre **HUET alias Tarzan**, étaient des éléments clés du réseau : ils relayaient les ordres, convoyaient les aviateurs et étaient chargés de baliser les mines implantées sur la côte, pour permettre aux fugitifs de se faufiler à travers ces pièges mortels. Sept familles plouhatines hébergeaient les aviateurs lorsqu'ils arrivaient de St Brieuc dans un premier temps, puis de Guingamp ensuite. Ces hébergeurs étaient souvent parents : beaux frères, cousins Ils étaient choisis pour leur extrême discrétion et leur patriotisme. Ces familles n'avaient pas d'enfants en bas âge. La BBC émettait quotidiennement quelques « messages personnels ».

Le message « Le bonjour à tous à la maison d'Alphonse » indiquait l'imminence d'une exfiltration. Elle était alors prévue entre 0 heure et 2 heures le matin, par nuit sans lune. Les « colis »¹ quittaient alors la maison des hébergeurs et convergeaient vers la « maison d'Alphonse » propriété de **Marie et Jean GICQUEL**. Après un briefing énergique de **DUMAIS**, les « colis » se dirigeaient, en file indienne et dans un silence absolu, jusqu'à la falaise... après avoir passé l'obstacle des mines !. Avant le départ de la maison d'Alphonse, Dumais leur disait « Ce dernier kilomètre sera le kilomètre le plus long de votre vie, vous vous en souviendrez très longtemps ».

Une corvette de la Royal-Navy (MGB 503) attendait au mouillage à 900m d'un bunker allemand. **Job MAINGUY** était chargé d'émettre le signal qui validait l'opération. Avec sa lampe torche, minutieusement enroulée dans un carton, il indiquait en morse la lettre « **B** » (B comme Bonaparte). Un ou deux surf-boats (baleinière) étaient mis à l'eau et, silencieusement, progressaient vers la plage Bonaparte pour récupérer les équipages. Pendant ces deux kilomètres d'avirons, Marie Thérèse **le CALVEZ** indiquait l'axe d'approche des chaloupes

avec une lumière bleue. Puis, après 4 heures de mer, évitant les convois allemands, les « colis » arrivaient à Dartmouth... enfin.

Le dernier témoin exfiltré de cette époque tumultueuse vient de nous quitter en janvier 2021 à l'âge de 99 ans. Il était mitrailleur de sabord sur B24 LIBERATOR (right waist gunner), il s'appelait **Robert Houston SWEATT** (Texas USA).

Huit opérations eurent lieu, 135 aviateurs et 15 agents alliés furent sauvés par le courage de la résistance locale. La première opération (Bonaparte I) se déroula dans la nuit du 28 au 29 janvier 1944. La MGB 503 assura cette première (19 exfiltrés dont 16 aviateurs)

La 8^{ème} et dernière le 8 août 1944 – 3 exfiltrés : Mathurin **BRANCHOUX**, chef de l'armée secrète pour les Côtes du nord , Fernand **TROCHEL** son agent de liaison et Raymond **LABROSSE**.

Trois corvettes britanniques assurèrent les rotations vers la liberté : La MGB 503 ² (commandant **Mike MARSHALL** (5 fois), la MGB 502 commandant **Peter WILLIAMS** (2 fois), et la MTB 718 ³ - commandant **Ron SEDDON** (1 fois) . Les services secrets britanniques qualifièrent ces actes de « Miracle Shelburn ». et encore « le réseau d'évasion le plus efficace de la deuxième guerre mondiale ».

Le plan « Bonaparte » à PLOUHA est, peut être, la quintessence de l'action collective.

L'extrême discrétion, le secret absolu étaient les ingrédients nécessaires à la survie du réseau, les vrais héros sont toujours discrets, courageux, audacieux et ...humbles.

La maison d'Alphonse fut détruite par les Allemands le 24 juillet 1944 vers 15 heures.

Quelques jours plus tard, le grand Reich, qui devait durer 1000 ans, battait en retraite, s'essouffait et s'effondrait petit à petit...jusqu'au suicide de son chef suprême le 30 avril 45.

* En breton, "l'incroyable histoire du réseau Shelburn, chemin de liberté"

1 Colis : Nom de code donné aux aviateurs

2 MGB pour Motor Gun Boat

3 MTB pour Motor Torpedo Boat

L'équipe de la phase d'embarquement: Marie Thérèse LE CALVEZ-Guiguite Le SAUX- Famille ROPERS- Marie et Jean GICQUEL-Germaine COUFFON- Famille MONJARET-Jean et Marie TREHIOU-Julie et Augustin LESNE- Jean et Marie PEN- François Le CAVORSIN-Jean AUFFRET- Adolphe LE TROCQUER-Francis BAUDET- François Le CORNEC-Pierre HUET -Léonie Le CALVEZ- Job MAINGUY-André Le BALC'H-Joseph HAMON- François JOSSE- Léon HARSCOUËT-Raoul PARENT-Eugène COURSON-Albert LeMARCHAND-François GELIN-Henri Le CARBONNIER-Louis MENGUY-Jean Le LIONNAIS- Gendarmes DAGORN et GARION-Marie Le SAUX-Jean François GOUARIN-François et Aline KERAMBRUN-Jean TRIFOL- Mathurin BRANCHOUX-Georges LE CUN- Abbé BOULBAIN- Anna GAUTIER-Denise ARTHUR-Fernand TROCHEL-Jean-Marie LE SOMMIER- Louise et André CHARETON-Joseph et Marie Antoinette LANOE- Mr et Mme LAURENT-Yvonne LE FEUVRE-Joséphine GOURIO-Annaïs DIOURIS-Rosalie CARDINAL--Marguerite BAUCHAT ...et tous les autres ...

Après guerre, Marie Thérèse LE CALVEZ déclarait : « Toutes ces personnes ont aidé à la victoire, que la Bretagne continue d'en être fière et que la France continue de s'en souvenir. »

Claude Bénéch

(du livre « L'incroyable histoire du réseau Selburn »)



**La « maison d'Alphonse » fut brûlée
Par les Allemands le 24 juillet 1944**