

Serge Blanckaert

DUNKERQUOIS SUR TOUS LES FRONTS

1939-1945

histoires de guerre



8° L⁷_k
64489

LA VOIX DU NORD

2154362
Serge BLANCKAERT

DUNKERQUOIS
SUR TOUS LES FRONTS
1939-1945

DUNKERQUOIS
SUR TOUS LES FRONTS
1939-1945
HISTOIRES DE GUERRE

8°L k 7

64489

LA VOIX DU NORD
le journal de la région de Lille
100 rue de la République - Lille



Droits de traduction,
reproduction et adaptation
réservés pour tous pays.
© La Voix du Nord, 1996.
Dépôt légal : 2e trimestre 1996.
I.S.B.N. : 2-908260-74-3
Impression : Campin, Tournai.
Édité par La Voix du Nord, Lille.

1^{re} de couverture :

Le général De Gaulle passe en revue des marins engagés aux F.F.L.
(Au 1^{er} rang, 3^e en partant de droite, le Dunkerquois Jean Bataillie).



✓

2154362

93

Serge BLANCKAERT

DUNKERQUOIS
SUR TOUS LES FRONTS
1939-1945

HISTOIRES DE GUERRE

LA VOIX DU NORD

Du même auteur :

Dunkerque 1939-1945,

Westhoek Editions, épuisé.

Dunkirk 1939-1945,

Edition en anglais du précédent-Traduction D.R. Dane.

Soldats étrangers et Armées en exil de la Seconde Guerre mondiale,

Edition Blanckaert.

110^e R.I., le Régiment de Dunkerque,

Edition Blanckaert.

Dunkerque 39-45,

album de B.D.-Dessins : Olivier Discot, Editions "LeTéméraire".

Dunkerque 1944-1945,

La Voix du Nord-Edition.

PRÉFACE

La guerre 1939-1945 a profondément éprouvé la ville de Dunkerque et les localités de l'agglomération. D'abord, en mai-juin 1940, tandis que se déroulait l'opération "Dynamo", évacuation maritime du corps expéditionnaire britannique et de troupes françaises, la bataille de Dunkerque a dévasté la ville-centre et certains quartiers des environs. Puis, pendant l'Occupation, les attaques de l'aviation alliée ont causé de nouvelles destructions. Enfin, la libération de la "poche de Dunkerque" (qui englobait l'agglomération et des communes voisines) n'a été acquise qu'après un siège de huit mois (septembre 1944-mai 1945) qui a étendu le champ des ruines jusqu'aux villages proches de la ligne de feu.

Bombardements et combats, enchaînés dans un film tragique qui dura cinq longues années, ont supprimé des vies, ruiné des foyers, propagé la souffrance et le malheur, bouleversé un site progressivement mis en valeur, siècle après siècle, par une population attachée à son sol.

La guerre a infligé aux Dunkerquois une autre épreuve, moins violente que le fer et le feu, mais pénible, inquiétante comme une maladie de langueur dont on ne voit pas la fin : l'exil. Partis de leur plein gré, parce qu'ils redoutaient les bombardements, ou chassés par les Allemands vidant la "poche" de sa population, les Dunkerquois (y compris les habitants des environs) ont été quelques dizaines de milliers à vivre dans des conditions précaires, loin du foyer et du cadre de vie, durant toute la guerre ou une partie de celle-ci. D'autres, du fait de la mobilisation ou de leur engagement dans la France libre du général De Gaulle, se sont trouvés également éloignés de la petite patrie comme le furent aussi les prisonniers de guerre, les déportés, les travailleurs forcés en Allemagne.

Ainsi, nombre de Dunkerquois n'ont pas vécu les temps forts de la guerre dans leur cité ou bien n'ont assisté qu'à une partie de ces événements qui retentirent dans le monde entier. Et tous, sauf quelques résistants, capturés sur le front de la "poche", et deux civils arrêtés par les Allemands pour faits de résistance et détenus à la prison, étaient absents de leur ville le jour de sa libération, le 9 mai 1945. Il est remarquable, en effet, que les quelque 700 derniers habitants de l'agglomération restés sur place en octobre 1944, après l'évacuation générale, avaient été regroupés par les Allemands dans quatre camps dont aucun ne se trouvait dans la "ville martyre".

Où étaient, que faisaient de 1939 à 1945 les Dunkerquois absents de leur cité ? L'objet de cet ouvrage est d'apporter des éléments de réponse à cette question. Dans *Dunkerque 1939-1945* et *Dunkerque 1944-1945*, précédemment parus, j'ai tenté de rappeler ce que furent les années de guerre des Dunkerquois à Dunkerque. Voici la suite logique à cette recherche : les années de guerre des Dunkerquois hors de Dunkerque, civils et militaires, prisonniers de guerre et déportés, travailleurs forcés en Allemagne et résistants dans leurs lieux de repli, navigateurs au commerce...

Il n'est pas surprenant que les faits relatifs à la marine occupent une part importante de ce récit. Comme toutes les cités maritimes, Dunkerque comptait de nombreux appelés et mobilisés marins. De plus, dans la période précédant la déclaration de guerre, beaucoup de jeunes gens s'étaient engagés dans la Marine nationale. Et j'ai tenu à ajouter, au fil des pages chaque fois que cela a été possible, des détails sur les navires dunkerquois ayant joué un rôle dans la guerre. Les Dunkerquois, en effet, sont attentifs au sort des bateaux de guerre ou de commerce construits dans leurs chantiers ou immatriculés chez eux ou desservant régulièrement leur port ou encore portant le nom de leur ville ou celui de Jean Bart.

Evidemment, ce travail n'est pas exhaustif. Il y manque la relation d'autres faits et gestes de Dunkerquois pendant la guerre. Déjà, des hommes et des femmes, qui auraient leur place dans ce récit, sont tombés dans l'oubli. Peut-être, un jour, retrouvera-t-on leurs traces dans des archives aujourd'hui ignorées ou d'accès interdit. Il y a aussi des hommes et des femmes qu'une excessive modestie a écartés des feux de l'actualité en leur temps. Seuls des parents, qui savent, pourront transmettre à leurs descendants le souvenir des heures chaudes de la saga familiale. A chacun, donc, de compléter par des notes particulières ce livre, écrit et illustré grâce à tous ceux qui ont bien voulu communiquer renseignements et photos et que je remercie de leur gentillesse et de leur confiance.

I

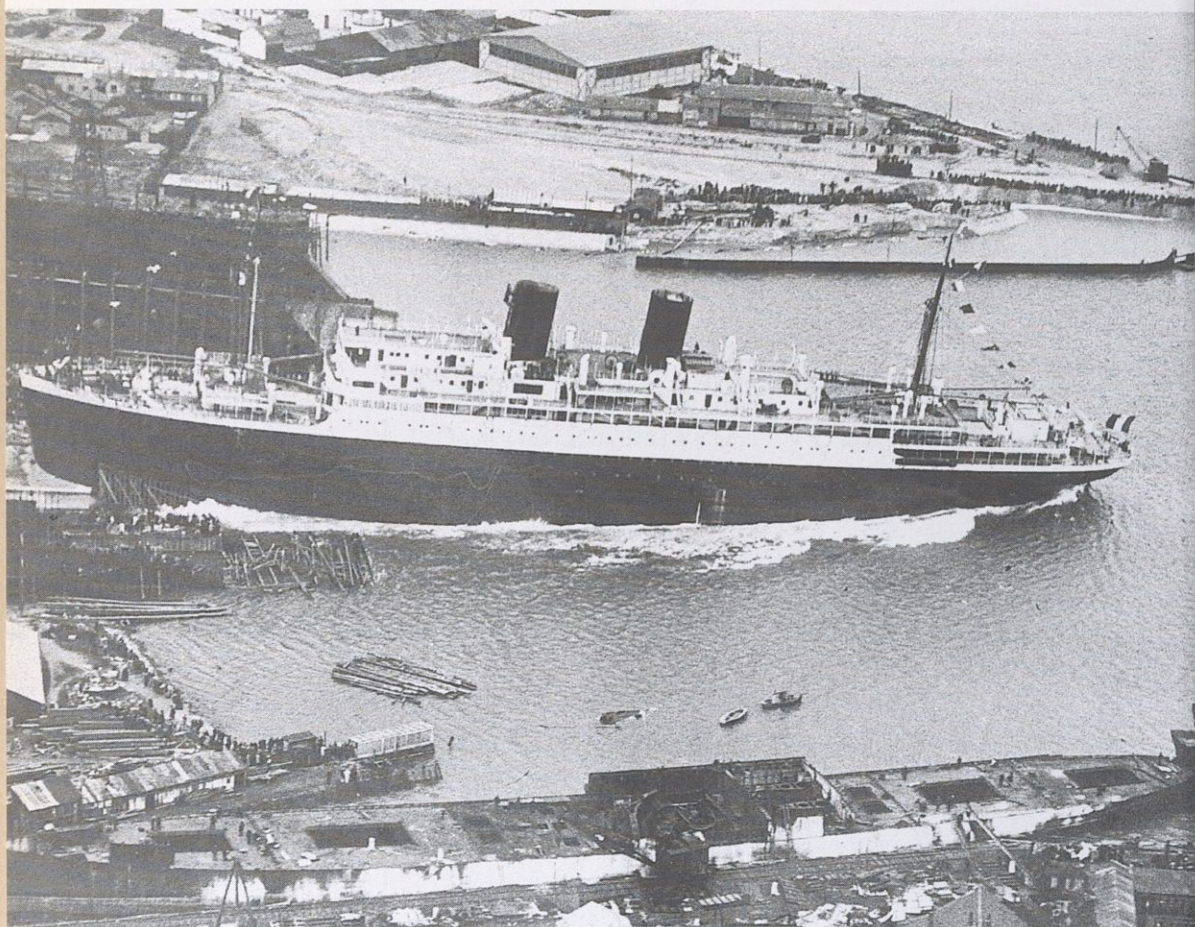
LES BATEAUX DE GUERRE DES CHANTIERS DE FRANCE

Dans les années 1920 et 1930, jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale, les Chantiers de France construisirent à Dunkerque divers bâtiments de combat et deux pétroliers ravitailleurs commandés par la Marine nationale.

Le torpilleur *Bourrasque* (livré en 1926), les contre-torpilleurs *Adroit* (1929), *Lion* (1931), *Aigle* (1931), *Vauban* (1930), *Vauquelin* (1932) et *Le Triomphant* (1935), les escorteurs *La Poursuivante* (1937) et *Baliste* (1938), les pétroliers *Lot* (1939) et *Tarn* (1940), les avisos *Commandant Bory* (1939), *Commandant Delage* (1940), *L'Impétueuse* (1940) et *La Boudeuse* (1940) et les chasseurs de sous-marins 9, 10, 11 et 12 contribuèrent à la montée en puissance de la marine de guerre, rendue nécessaire par le développement des flottes allemande (au mépris du traité de Versailles) et italienne.

Les Chantiers de France fournirent aussi, durant cette période, à des armateurs du secteur privé, des navires de commerce. Les circonstances firent naviguer ceux-ci pour les approvisionnements de guerre, par le fait des réquisitions ; certains devinrent même, après des aménagements spéciaux, des auxiliaires de la flotte de combat.

L'État, en effet, réquisitionna, au début de la guerre, les navires de plus de 500 tonnes de la flotte marchande et les plaça sous la tutelle d'une direction des transports maritimes (D.T.M.) qui prit en charge l'ensemble du trafic, les armateurs continuant l'exploitation de certaines lignes sous son contrôle. Un fascicule spécial concernait les navigants qui se trouvaient mobilisés à bord. Les officiers de la marine marchande étaient commissionnés. Les arsenaux équipaient les navires de commerce de



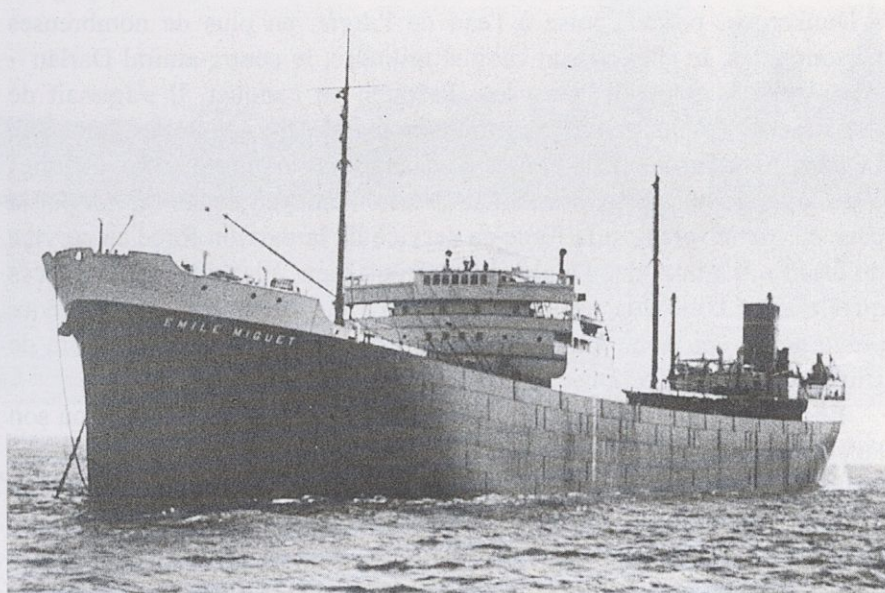
Le paquebot *Colombie*, lancé le 18 juillet 1931 à Dunkerque, livré en octobre suivant à la *Transat*, servit comme croiseur auxiliaire transporteur de troupe, puis comme navire hôpital durant la guerre 1939-1945.

pièces d'artillerie servies par des marins militaires embarqués au titre de l'A.M.B.C. (Armement militaire des bâtiments de commerce) en sus de l'équipage. Le statut était différent pour certains navires retirés de l'exploitation commerciale et annexés à la flotte de guerre comme dragueurs (en particulier des chalutiers que leur coque en bois immunisait contre les mines), patrouilleurs, transporteurs de troupes, etc.

Ainsi, le paquebot de 16 000 tonnes *Colombie* (155 m x 20), construit aux Chantiers de France à Dunkerque, livré à la Compagnie générale transatlantique en 1931, affecté à la ligne des Antilles au départ du Havre, fut réquisitionné. Il fut militarisé à Bordeaux en novembre 1939 et transformé à l'arsenal de Cherbourg en croiseur auxiliaire (le X 10) et

transporteur de troupes (1 500 hommes). Il reçut un armement de six canons de 152, démontés d'un croiseur allemand livré à la France en 1919, deux pièces de 75 mm, deux affûts doubles de mitrailleuses de 13,2 mm et deux pièces de D.C.A. de 37 mm.

A bord des paquebots et des cargos mixtes réquisitionnés, étaient apportés des aménagements spéciaux, en particulier des lits superposés, afin d'accroître les capacités d'accueil.



Lancé le 12 avril 1937 au chantier de Dunkerque, le pétrolier *Emile-Miguet*, le plus long du monde, fut coulé par un sous-marin allemand au début des hostilités.

Seulement réquisitionnés ou purement et simplement intégrés à la flotte de guerre, les navires marchands partageaient évidemment le sort de celle-ci, devant l'ennemi. Ainsi, l'*Émile Miguet*, livré en 1937 par les Chantiers de France à la Compagnie navale des pétroles, et qui était alors le plus grand pétrolier du monde avec ses 168 m de long et ses 21 340 tonneaux de port en lourd, fut coulé par un sous-marin allemand, le 12 octobre 1939, à 300 milles à l'ouest de l'Irlande, après s'être éloigné du convoi dont il faisait partie et qui était escorté par le sous-marin *Surcouf*. La guerre sur mer allait considérablement réduire la flotte de commerce des pays en cause.

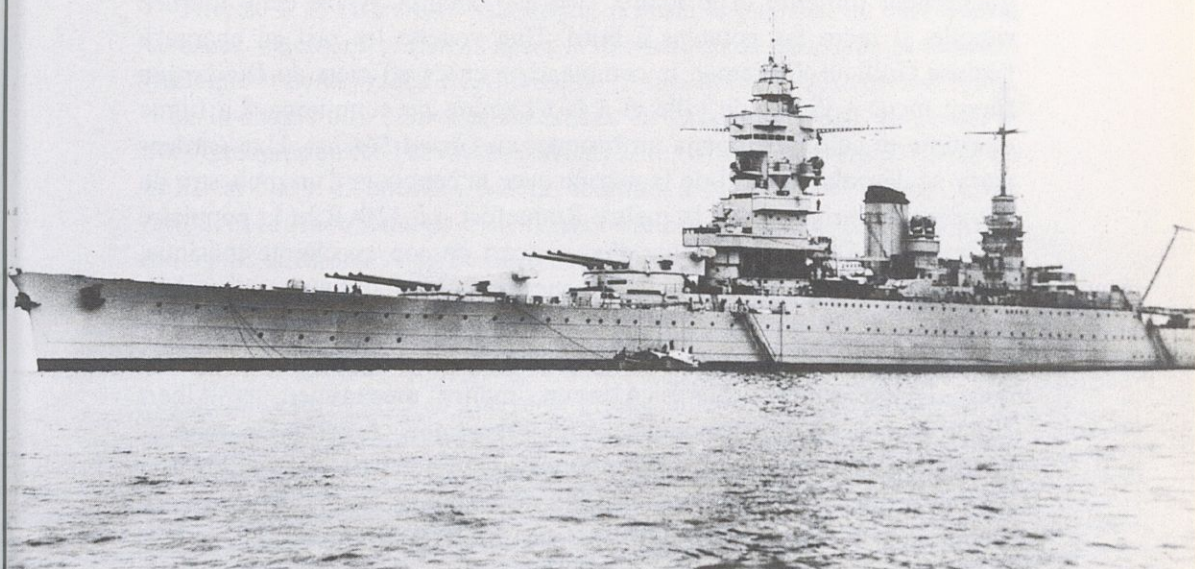
ADMIRATIFS DEVANT LE "DUNKERQUE"

Les Dunkerquois, en particulier ceux qui avaient assisté au lancement du contre-torpilleur *Aigle*, le 19 février 1931, lurent avec plaisir, à l'époque, dans le quotidien local *Le Nord Maritime*, que l'Etat avait en projet la construction d'un croiseur de 23 à 25 000 tonneaux et que ce premier grand navire de ligne de l'après-guerre 14-18 porterait le nom de leur ville. Le ministre de la Marine, Charles Dumont, – qu'accompagnait à Dunkerque, pour la mise à l'eau de l'*Aigle*, en plus de nombreuses personnalités, le chef de son cabinet militaire, le contre-amiral Darlan – avait lancé la nouvelle dans son discours, au banquet. Il s'agissait de surclasser le dernier grand croiseur cuirassé entré dans la flotte allemande. Le ministre affirma que la France ne désirait pas la guerre, mais les folies étant toujours possibles, il fallait se donner le moyen de les calmer par la peur ou par la force : « la force au service de la paix, la force au service du droit. » Il ajouta que Dunkerque méritait bien, à la suite des sacrifices qu'elle avait consentis pendant la guerre 1914-18, que le grand navire prévu portât son nom. Un aviso, construit en 1918, avait déjà le nom de Dunkerque. Il fut débaptisé et prit le nom d'*Ypres*.

En 1932, le *Dunkerque* fut mis en chantier à l'arsenal de Brest où son lancement eut lieu le 2 octobre 1935. Le superbe bâtiment reçut une artillerie puissante : huit pièces de 330 mm en deux tourelles quadruples à l'avant, seize pièces de 130 mm en trois tourelles quadruples et deux tourelles doubles, ainsi que huit pièces de 37 antiaérien et trente-deux mitrailleuses lourdes de 13,2. Hangar et catapulte permettaient la mise en œuvre de quatre hydravions.

Après ses essais, commencés en 1937 et sa participation à la revue navale de Spithead en Grande-Bretagne, le *Dunkerque*, jaugeant 26 500 tonneaux, long de 214 m, large de 31 m, d'un tirant d'eau de 8,56 m, d'une vitesse de 30 nœuds et d'une puissance de 100 000 CV, effectua quelques voyages. A Dunkerque, il suscita le très vif intérêt de la population, traditionnellement attachée à la mer, aux navires et aux marins, et aussi des estivants.

Il se présenta sur rade le vendredi 1^{er} juillet 1938 à 18 heures, à 500 m de la jetée est. Une foule de gens l'attendait sur cet ouvrage et le salua de retentissants hourrahs. La nuit tombée, le navire s'illumina. Une profusion d'ampoules électriques soulignait sa silhouette élégante et ses superstructures. Il était ainsi bien visible de la digue où les spectateurs se pressaient pour l'admirer. Les projecteurs du bord balayaient le ciel et la mer. C'était une féerie sur le grand écran noir du large.



Le *Dunkerque* fit sensation chez les habitants de la cité de Jean Bart et chez les touristes accourus de toute la région en 1938 pour admirer ce superbe navire de ligne. (Photo Marius Bar)

La nouvelle de l'arrivée du navire, répandue par la presse dans la région, incita des milliers d'habitants du Nord et du Pas-de-Calais à prendre le train pour la cité de Jean Bart. Le samedi, les voyageurs descendirent en groupes compacts, sur les quais de la gare, pressés d'aller voir le bateau de guerre. D'autres curieux arrivaient par la route en voiture.

A la cale des Pêcheurs, une vedette, des remorqueurs, des bateaux de pêche faisaient des allers-retours entre le quai et le *Dunkerque*, prenant à chaque fois des visiteurs. Mais ceux-ci occupaient en si grand nombre le cuirassé le dimanche après-midi qu'il fallut cesser d'en admettre davantage. Au total, 12 000 personnes montèrent à bord au cours des deux journées du samedi et du dimanche. Une carte d'identité était nécessaire pour accéder au navire. Ceux qui en étaient démunis devaient prouver leur nationalité française par d'autres papiers. Des touristes belges et anglais furent refoulés. C'était une époque où l'espionnage enflammait les imaginations, non seulement des amateurs de romans et films d'aventures, mais aussi des sous-officiers chargés de l'instruction des jeunes recrues dans les casernes et même celles de dirigeants du pays.

La venue du nouveau cuirassé offrit l'opportunité de quelques mondanités. Le commandant du bâtiment, le capitaine de vaisseau Fénard, salua le capitaine de vaisseau Platon, à l'hôtel de la marine, et le sous-préfet, le gouverneur militaire et le maire, Charles Valentin. Après cette tournée rituelle, il reçut les notables à bord. Une vedette les prit en charge à l'écluse Guillaumin. En retour, le commandant et les officiers du *Dunkerque* furent reçus à l'hôtel de ville et à la Chambre de commerce. La Ligue maritime et coloniale donna un banquet au *Grand Morien*. Une garden-party se déroula à l'hôtel de la marine avec le concours d'un orchestre du *Dunkerque*, dirigé par le 1^{er} maître Roquefort. Le 110^e R.I., le populaire régiment de Dunkerque, salua d'un concert de son excellente musique, dirigée par le capitaine Valin, la présence du bateau. Il y eut aussi un bal.

Le *Nord maritime* précisa que l'équipage comptait 1 150 hommes dont deux Dunkerquois : Pierre Alavena, maître mécanicien, et Albert Houvenaghel, matelot canonnier, et un Gravelinois, Auguste Engrand. A l'époque, d'assez nombreux jeunes gens de la région s'engageaient dans la marine militaire qui, en cette période de chômage (que la guerre et la reconstruction allaient interrompre), leur offrait un débouché tout en leur promettant de grandes traversées maritimes.

Le torpilleur *Baliste* livré, en 1938, par le chantier de Dunkerque.



Le *Dunkerque* reprit la mer le lundi 4 juillet 1938, à 8 heures et mit le cap sur Brest, ne laissant chez sa marraine que des regrets de n'avoir pas séjourné plus longtemps.

Affecté à l'escadre de l'Atlantique, il porta le pavillon du vice-amiral Gensoul. Quelques semaines après la déclaration de guerre de la Grande-Bretagne et de la France à l'Allemagne (3 septembre 1939), en novembre, il fit la chasse aux cuirassés allemands en Atlantique nord, de conserve avec quelques autres bâtiments français et le croiseur de bataille *Hood*, de la Royal Navy. (L'amiral Gensoul, toujours à bord du *Dunkerque*, allait retrouver le *Hood* dans de tristes circonstances à Mers el-Kébir, quelques mois plus tard). Du 11 au 30 décembre 1939, le *Dunkerque* accomplit une mission en Amérique avec le croiseur *Gloire* : transport de 100 tonnes d'or aux Etats-Unis et embarquement à Halifax de troupes canadiennes conduites en Grande-Bretagne. Le 15 avril 1940, il partit pour Oran dans l'éventualité de l'entrée en guerre de l'Italie. Il revint dans le Nord pour la campagne de Norvège et effectua des manœuvres en mer du Nord, puis appareilla pour Mers el-Kébir, la base de la Marine nationale voisine d'Oran.



La musique du 110^e R.I. fit mouvement avec le régiment dès le début de la guerre.
La voici en janvier 1940 à Passel dans l'Oise.

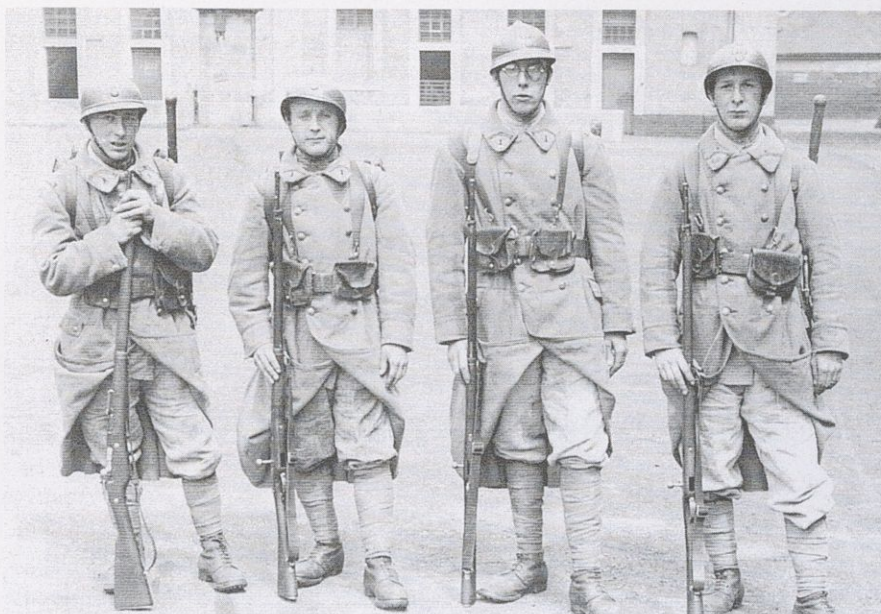
II

DANS LES RÉGIMENTS DUNKERQUOIS

La mobilisation générale fut annoncée par des affiches apparues à Dunkerque dans l'après-midi du 1^{er} septembre 1939, le jour même de l'entrée des forces allemandes en Pologne. Dès le 24 août, avait été annoncé le rappel des réservistes. Et déjà, à Pâques, des disponibles avaient été rappelés. Le 2 septembre, la gare de Dunkerque grouillait d'hommes qui, accompagnés par des parents jusqu'aux quais, prenaient le train en direction des lieux de convocation. Il arrivait, par contre, de nombreux mobilisés qui convergeaient vers les casernes Jean-Bart, Guillemintot et Ronarc'h ainsi que vers les ouvrages de la Marine nationale. Le 3 septembre, la Grande-Bretagne et la France, liées à la Pologne par des accords de défense, se déclaraient en état de guerre contre l'Allemagne. Beaucoup de Dunkerquois, déjà sous les drapeaux ou mobilisés, allaient faire la guerre dans les rangs du 110^e R.I., en garnison dans leur ville depuis 1873, ou des unités qui en étaient dérivées.

LE 110^e R.I.M.

Le 110, rentré à Dunkerque de manœuvres au camp de Mourmelon, dans la Marne, durant la nuit du 23 août 1939, avait mis rapidement sur pied un échelon A qui vida ses casernements et partit par chemin de fer vers son lieu de concentration. Le 27, il était dans la région de Valenciennes et de Cambrai. Rejoint par l'échelon B, il poursuivit son mouvement. Le régiment cantonnait, en septembre, dans la région de Vitry-le-François (Marne), en octobre, près de Sézanne (Marne) et en novembre, près de Noyon (Oise). Mis à part un déplacement dans le Nord,



César Verleye (2^e à gauche) ayant accompli son service militaire au 1^{er} R.I. à Cambrai, fut mobilisé en 1939 au même lieu au 127^e R.I.

A gauche, Douchy et, à droite, Raymond Coupez, également Dunkerquois.

en janvier 1940, il stationna dans l'Oise jusqu'au jour de l'offensive allemande, le 10 mai 1940. Son dépôt fut transféré de Dunkerque à Guingamp, dans les Côtes-du-Nord, à la fin de 1939.

Avec son état-major, sa compagnie de commandement, sa compagnie régimentaire de mitrailleuses et d'engins, sa compagnie hors-rang et ses trois bataillons, le 110^e R.I.M. était une composante de la 1^{re} division d'infanterie motorisée, formée dans la 1^{re} région militaire (Nord et Pas-de-Calais) et commandée par le général de Camas (P.C. à Lille). Cette division comprenait, outre le 110 (de Dunkerque et de Calais), le 1^{er} R.I. (de Cambrai et d'Avesnes), le 43^e R.I. (de Lille et de Valenciennes), le 15^e régiment d'artillerie (de Douai) et un groupe de reconnaissance équipé d'automitrailleuses (de Saint-Omer). La division faisait partie de la 1^{re} armée (général Blanchard), elle-même rattachée au groupe d'armées du Nord (G.A. n°1), commandé par le général Billotte et déployé le long de la frontière, entre Dunkerque et la ligne Maginot.

LE 310^e R.I

A la fin du mois d'août et durant celui de septembre 1939, à Dunkerque et Calais, furent formés, avec des réservistes encadrés d'officiers du 110, sept bataillons du 310^e R.I. Rassemblés à Calais, les trois premiers – 81 officiers, 2 977 hommes et 29 chevaux –, aux ordres du lieutenant-colonel Edgard Carrez, furent affectés à la 51^e D.I. (1^{re} armée – 3^e C.A.) comme unité régimentaire constituée. Ce 310^e R.I. prit position à partir du 4 octobre dans le secteur d'Armentières-Halluin (P.C. à Wambrechies, puis à Linselles). Le 2 décembre, il embarqua à la gare de Lille-Saint-Sauveur pour le secteur de la Meuse et de là, s'installa à la caserne des Vallières à Longuyon en Meurthe-et-Moselle. Parmi les anciens du 110 rappelés au 310^e R.I., André Daix et Arthur Dehon faisaient partie de la musique du régiment, dirigée par Willefert. André Daix officiait comme tambour-major.

Dans la région de Longuyon, les hommes se livraient à l'entraînement, à l'aménagement de zones de camouflage dans les bois et au creusement de fossés antichars.

LE 225^e R.I.

Les 4^e, 5^e, 6^e et 7^e bataillons du 310, non endivisionnés, réservés à la défense de la côte, demeurèrent dans des casernes et dans des ouvrages militaires, entre la frontière belge et Boulogne-sur-Mer. Les soldats accomplirent des travaux de fortifications (pose de barrières en barbelés, dégagement d'anciennes casemates ensablées, creusement de fossés antichars), des marches et des exercices de combat dans les dunes.

Les 4^e, 5^e et 7^e bataillons furent constitués en décembre 1939 en 225^e demi-brigade d'infanterie, transformée en janvier 1940 en 225^e R.I. (lieutenant-colonel Minault), pour entrer dans la composition de la 68^e D.I. (général Beaufrère – P.C. à la caserne Jean-Bart). La création de cette grande unité, chargée de la défense des ports et placée aux ordres de l'amiral Nord, commandant des forces maritimes du Nord, (P.C. au bastion 32 à Dunkerque) avait été demandée par l'amiral Castex, prédécesseur de l'amiral Abrial, titulaire de ce commandement.

Rattachée au 16^e C.A. (général Fagalde) de la 7^e armée (général Giraud) elle-même intégrée au G.A. n°1, la 68^e D.I. regroupait trois régiments d'infanterie à trois bataillons : le 225^e donc et les 224^e et 341^e R.I., un groupe de reconnaissance, des batteries d'artillerie, des services d'accompagnement et des éléments de réserve générale. Les corps et les

services occupaient les casernes Jean-Bart, Guillemillot et Pagézy à Dunkerque, le fort des Dunes à Leffrinckoucke et divers locaux à Bray-Dunes, Fort-Mardyck, Loon-Plage, Gravelines et dans le Pas-de-Calais. Dans ses éléments de réserve générale, la 68^e D.I. conservait le 6^e bataillon du 310, dit "bataillon de Boulogne" (commandant Louis Cordier), cantonné initialement à Boulogne-sur-Mer, puis à Calais.

LE 21^e BATAILLON DU 110

Le 110 avait laissé à Dunkerque un bataillon d'instruction, le 21^e, formé, au moment de la déclaration de guerre, de disponibles rappelés, certains à Pâques, encadrés par des officiers de réserve et des sous-officiers gardes mobiles. Placé aux ordres du commandant Ancelot et affecté au secteur fortifié des Flandres (général Barthélémy), le 21^e bataillon du 110 quitta bientôt les écoles de la Basse-Ville, où il s'était organisé, pour la Flandre intérieure. Il s'y mit à l'instruction, donnée par des gardes mobiles, et à des travaux de fortification. L'état-major s'installa à la mairie de Rexpoede. Comptant environ 800 hommes, certains classés service auxiliaire, le bataillon comprenait une compagnie de commandement, trois d'infanterie et une de mitrailleuses. L'officier d'état-major adjoint au commandant était le lieutenant Delcourt. Celui de détails était le lieutenant Poissonnier.

Le bataillon passa l'hiver à Hondeghem. Il emmenait dans ses rangs quelques anciens de la musique et de la clique du 110. Ils formèrent autour d'un musicien nommé Sueur (dans le civil, violoniste au casino de Paris-Plage) un groupe qui, en particulier, donna une aubade le 1^{er} janvier 1940, à la demande du commandant. Au printemps 1940, le bataillon regagna Rexpoede.

LE 1^{er} BATAILLON DE MITRAILLEURS

Le centre mobilisateur 11 à Dunkerque forma encore, à la fin du mois d'août 1939, à Rosendaël, le 1^{er} bataillon de mitrailleurs, avec des anciens du 110, du 43 et du 1^{er} R.I., appartenant aux classes 33 et 34 pour la plupart et originaires principalement du Nord et du Pas-de-Calais. Ils furent regroupés à Rosendaël au nombre de 1 150 sous-officiers et hommes de troupe, encadrés par 30 officiers. Un certain nombre de sous-officiers provenaient des pelotons de gardes mobiles de Valenciennes et de Boulogne, dissous.



En mars 1940, à Guingamp, dans les Côtes-du-Nord, où le 110 avait replié son dépôt.
Les deux lieutenants à droite sont Roger Fairise, futur inspecteur d'académie
à Dunkerque, et André Boulier de Loon-Plage.

Hippomobile, le bataillon reçut des chevaux réquisitionnés dans des exploitations agricoles régionales. Son armement comprenait des mitrailleuses, des canons de 25 et des mortiers. Commandé par le capitaine Robert Kriner, il s'articulait en une compagnie C.H.R., un peloton d'éclaireurs motocyclistes, trois compagnies de mitrailleuses et une compagnie d'engins (E.F.V.). Affecté à la 1^{re} armée, le 1^{er} B.M., dit aussi bataillon autonome de mitrailleurs, était rattaché au dépôt d'Infanterie 11, replié à Guingamp. Quand tous ses hommes eurent touché leur équipement, le bataillon fut passé en revue dans les dunes de Malo. Il cantonna ensuite dans la région de Maubeuge, à Bavai.

A Bavai, le bataillon obtint le prêt des instruments appartenant à la musique municipale. Ils furent mis à la disposition de mobilisés musiciens qui formèrent une fanfare. Celle-ci interpréta des œuvres du folklore régional et des marches militaires. L'un des musiciens composa même une marche du 1^{er} B.M., intitulée *Honneur aux beffrois*. L'insigne du bataillon exprimait aussi l'attachement des soldats à leur région puisqu'il reproduisait un moulin des Flandres.

LE 73^e R.I.

A Saint-Pol-sur-Mer et à Petite-Synthe, fut reformé, avec des mobilisés du Nord et du Pas-de-Calais, dont un grand nombre de Dunkerquois, encadrés par des officiers du 110 et du 94^e R.I. de Bar-le-Duc, le 73^e R.I., créé en 1674 (c'était l'ancien Royal-Comtois). En garnison à Béthune, il

avait été dissous après la Grande Guerre, en 1920, et le 43^e R.I. à Lille avait été, alors, désigné corps mobilisateur de cette unité. Puis, en 1929, furent créées les unités de tradition. Chaque corps actif désigna en son sein une unité élémentaire gardant les traditions et le drapeau d'un régiment dissous. En cas de mobilisation, cette unité élémentaire devenait le noyau du corps réactivé. Le 110, appelé à prendre en charge le 73^e R.I., succéda donc au 43 comme corps mobilisateur du régiment dissous. Une compagnie du régiment de Dunkerque reçut le drapeau du 73^e R.I. qui, avec sa garde d'honneur, fut dès lors présent, à côté de l'emblème du 110, dans les cérémonies officielles. Les hommes de la compagnie de tradition portèrent l'écusson du 110 au collet et celui du 73^e sur la manche gauche. Ils arborèrent aussi, sur la poitrine, la "cocotte", insigne de métal émaillé représentant un soldat chevauchant une cocotte en papier au-dessus des chiffres 110 et 73.

Avec sa 13^e compagnie de pionniers et sa musique dirigée par Delannoy, sous-chef de la musique du 110, le 73^e (lieutenant-colonel Terrier) fut intégré à la 2^e D.I. (général Renondeau, puis général Klopfenstein) de la 1^{re} armée. L'infanterie de cette division, ayant son P.C. à Saint-André-lez-Lille, comprenait aussi les 33^e (formé à Lille) et 127^e R.I. (formé à Cambrai) dans lesquels étaient mobilisés, parmi une majorité d'hommes du Nord, des Dunkerquois.

La 2^e D.I. gagna son lieu de concentration, la région de Marquion dans le Pas-de-Calais, puis Marchiennes (Nord) où les hommes furent mis à l'instruction et à des travaux pour le secteur fortifié de l'Escaut. En décembre 1939, la division occupa, dans la région de Tromborn en Moselle, des positions sur le front de Lorraine. Le 73^e cantonna dans la région de Falcke où des escarmouches l'opposèrent aux Allemands. Puis, il passa en seconde ligne et se mit à des travaux durant six semaines. Le 15 février, le régiment prit position dans le secteur d'Apach, tout près de la Sarre. Il y resta jusqu'en avril, à part une quinzaine de jours passés au calme à Kœnigsmacker. Des accrochages violents et des tirs d'artillerie lui causèrent des pertes. Ce furent ensuite quelques jours de repos sur la frontière du Luxembourg.

III

LE DÉBARQUEMENT FRANCO-BRITANNIQUE EN NORVÈGE

Attaquée le 1^{er} septembre 1939 par l'Allemagne et quelques jours plus tard, dans sa partie orientale, par la Russie, la Pologne fut rapidement envahie. Le gouvernement et le haut-commandement, accompagnés de troupes qui avaient tenté de soutenir un combat inégal, se réfugièrent en Roumanie où cherchèrent également asile des civils ayant fui leur pays. Des troupes polonaises allèrent aussi en Hongrie et dans les pays baltes. Certaines, via la Yougoslavie, la Suisse et l'Italie, aboutirent en France, tandis que d'autres, par la Turquie, atteignaient la Syrie. Des navires polonais échappèrent aux envahisseurs et appareillèrent pour des ports de la Grande-Bretagne.

Un accord conclu à Paris le 9 septembre 1939 autorisa le général Sikorski, chef du gouvernement polonais en exil, à rassembler les éléments militaires parvenus en France et à y constituer une armée nationale par la conscription, le rappel de réservistes et le recrutement de volontaires parmi les Polonais résidant dans notre pays. Relativement nombreux dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, où ils travaillaient principalement à la mine et dans les cultures, les Polonais pouvaient s'engager dans un bureau de recrutement ouvert à Liévin par François et Wladys Kucharski. Quatorze Polonais, âgés de 19 à 30 ans, quittèrent Dunkerque pour s'engager. A Liévin, précisément, fut mobilisé Jean Zalisz, né en 1918 en Allemagne de parents polonais, venus travailler en France en 1923 aux mines de charbon. Futur Dunkerquois, Jean Zalisz, mineur puis garçon boulanger, mais aussi scout et secouriste, fut versé au service sanitaire, puis aux cuisines d'une unité en formation à Coëtquidan. Mais, les Polonais de France n'étaient pas tous ravis de partir à l'armée.



Des volontaires se présentèrent en grand nombre, à la fin de 1939, au camp de Coëtquidan où se formait une armée polonaise.

Ceux qui étaient d'origine ukrainienne et des juifs traînaient les pieds. A Dunkerque, les gendarmes appréhendèrent quelques conscrits restés sourds aux convocations et qui déclarèrent refuser de servir dans l'armée polonaise, mais être volontaires pour la Légion étrangère. Ils furent transférés au centre de rassemblement des étrangers à Haubourdin. Finalement, le choix fut laissé aux appelés et aux volontaires entre l'armée polonaise et la Légion.

En 1940, l'effectif de l'armée polonaise en France se montait malgré cela, à 85 000 hommes dont 30 000 arrivés récemment de leur pays ou venus spécialement de l'étranger pour s'engager. Il se forma, outre trois divisions terrestres, une brigade de chasseurs qui combattit en Norvège, et un bataillon de marins, organisé à Coëtquidan. Des aviateurs polonais furent détachés dans différents groupes de l'armée de l'air française. Une brigade polonaise du Levant, constituée en Syrie, s'y tenait à la disposition du commandement français. Au moment de l'armistice franco-allemand, elle quitterait la Syrie vichyste pour la Palestine.

EXPÉDITION À NAMSOS ET NARVIK

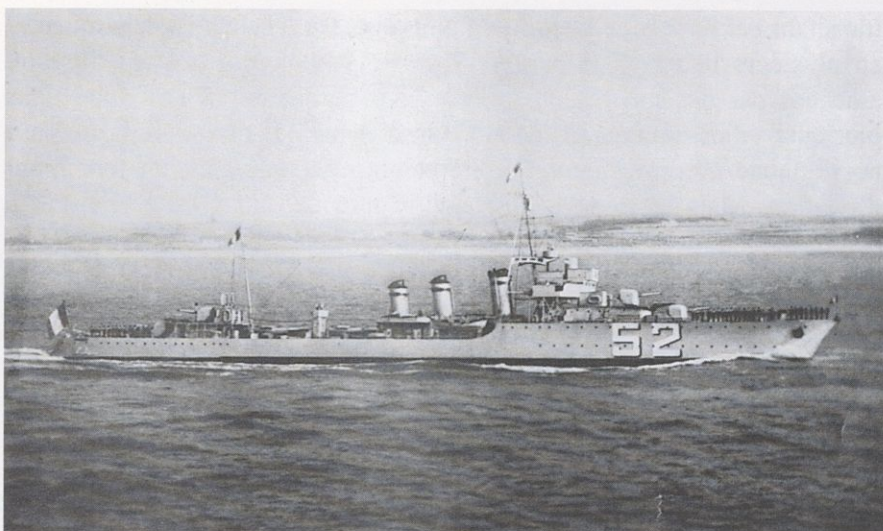
Afin de disposer de bases sous-marines et aériennes menaçant la Grande-Bretagne et d'assurer leurs importations de minerai de fer suédois,

transitant par le port de Narvik, en Norvège, les Allemands débarquèrent en plusieurs lieux de ce pays le 9 avril 1940. Leurs troupes d'assaut, amenées par des navires ou larguées par parachute, prirent pied dans plusieurs villes côtières et à Oslo. Insuffisamment préparée, la défense norvégienne ne put s'opposer à l'invasion, effectuée avec un fort appui d'aviation. Mais la flotte allemande fut attaquée du 10 au 13 avril, à Narvik notamment, par des navires de guerre britanniques qui l'amputèrent de dix destroyers.

En vérité, les Alliés étaient pris de vitesse car ils avaient envisagé eux-mêmes antérieurement de couper "la route du fer" suédois pour l'Allemagne, en faisant intervenir en Norvège une force expéditionnaire formée, côté britannique, de trois divisions et, côté français, de la 13^e demi-brigade de Légion étrangère, d'une brigade polonaise organisée en France et d'un effectif important de chasseurs alpins, tous ces éléments placés sous le commandement du général Bethouart.

Pour combattre les Allemands sur le sol norvégien, les Britanniques débarquèrent près de Trondheim, le 14 avril. Les chasseurs alpins français, transportés par les croiseurs auxiliaires *El Djezaïr*, *El Kantara*, *El Mansour* (réquisitionnés auprès de la Compagnie de navigation mixte) et le paquebot *Ville d'Oran*, débarquèrent, eux, à Namsos. Leurs approvisionnements étaient chargés à bord des cargos *Cap Blanc*, *Amiénois* et *Saumur*. L'opération impliquait aussi le croiseur *Emile-Bertin*, à bord duquel se tenait le contre-amiral Derrien, les contre-torpilleurs *Bison*, *Milan*, *Epervier*, *Tartu*, *Chevalier-Paul* et *Maillé-Brézé* et le torpilleur *Foudroyant* à bord duquel avait embarqué, à fin février, le matelot dunkerquois Hilaire-André Wadoux. La contre-offensive franco-britannique n'empêcha pas les colonnes allemandes venues par le nord et le sud de la Norvège de réaliser leur jonction. Les Alliés décidèrent le 28 avril de retirer leurs troupes du secteur de Trondheim.

Les rembarquements eurent lieu du 30 avril au 2 mai, sous le feu de la Luftwaffe. Les trois croiseurs auxiliaires prirent à leur bord, à Namsos, les troupes françaises et 2 300 combattants anglais. Les autres soldats britanniques partirent sur des croiseurs et torpilleurs. Le *Montcalm* avait entre-temps remplacé l'*Emile-Bertin*, endommagé par une bombe, le 19 avril. A bord du *Montcalm*, se trouvait depuis le 1^{er} février 1939, un marin bray-dunois de 21 ans, Edmond Marteel. « J'ai vu, dit-il, le *Bison*, frappé par des bombes, se couper en deux. La partie avant s'est détachée et a coulé à pic. L'autre partie était ravagée par un incendie. Il y a eu cent vingt morts. Les survivants ont été recueillis par le torpilleur anglais *Afridi* et l'épave a été coulée au canon. Quelques heures plus tard, l'*Afridi* a été



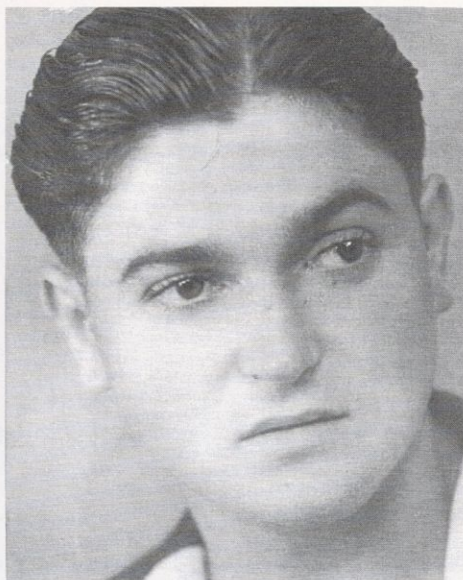
Le torpilleur d'escadre *Foudroyant*, entré en service en 1929, prit part aux opérations en mer du Nord et en Norvège, au début de la guerre, puis à l'opération "Dynamo". Il fut coulé le 1^{er} juin 1940.

touché à son tour et a coulé. Les rescapés ont été pris à bord de deux bâtiments anglais, le *Griffin* et l'*Imperial*. Les corps de toutes les victimes, françaises et britanniques, ont été rassemblés sur un seul bateau, puis immergés suivant un cérémonial anglais. »

Les Alliés, ayant quitté la région de Trondheim, attaquèrent les Allemands en un autre point de la Norvège, Narvik. Un deuxième échelon de chasseurs alpins arriva de la base britannique de Scapa Flow, à bord des paquebots *Djenné*, *Président-Doumer* et *Flandre*, escortés par le *Tartu*, le *Chevalier-Paul*, le *Milan*, le *Foudroyant* et des navires britanniques. Les paquebots *Colombie*, *Mexique*, *Ville d'Alger* et *Chenonceaux* amenèrent d'autres éléments de chasseurs alpins, les légionnaires et les soldats polonais.

Canonnier à bord de la *Colombie*, René Galard, jeune Dunkerquois engagé en 1935 pour cinq ans dans la marine, se souvient des chasseurs alpins et des Polonais qui furent embarqués à Brest : « Il y avait quelques Dunkerquois dans les chasseurs alpins, en particulier Leroy, fils d'un capitaine au remorquage. De Brest, nous sommes allés à Greenock, qui est l'avant-port de Glasgow. Nous avons vu là, le 30 avril, le contre-torpilleur *Maillé-Brézé* ravagé par des explosions et un incendie. Une torpille du bord s'était déclenchée accidentellement. Il y a eu de nombreuses

Le Gravelinois Marcel Gillio, né en 1920, embarqua, en 1939, sur le *Paul-Emile Javary*, cargo de la C.B.V.N., qui participa aux opérations de Norvège et fut l'un des premiers navires de commerce à rallier la France libre. Marcel Gillio navigua sur un sous-marin des F.N.F.L.



victimes. » Fusilier-marin à bord de la *Colombie*, Jean Hilde, né à Paris dans une famille dunkerquoise, engagé lui pour trois ans en 1938, fut de ceux qui portèrent secours aux infortunés marins du *Maillé-Brézé* : « Il y avait des hommes bloqués à l'avant du bateau car la passerelle était tombée sur les issues. Et nous ne pouvions rien faire pour les sauver. »

« Nous sommes partis en convoi pour la Norvège, ajoutent les deux Dunkerquois de la *Colombie*. Les troupes ont débarqué à Tromsø, un fjord près de Narvik, et à Harstad. En fait, les hommes et le matériel ont été transbordés sur des bateaux qui pouvaient accéder aux quais. »

Parmi les cargos engagés dans cette expédition, le *Paul-Emile Javary* (1), (bâtiment de 87 m sur 14, jaugeant 2 471 tonneaux, construit en 1926 à Dunkerque, pour la S.A.G.A., et réquisitionné au début de la guerre), ne parvint pas à mettre à quai son chargement de munitions car les bombardiers allemands intervenaient sans trêve, comme l'a rapporté le marin gravelinois Marcel Gillio. Le *Paul-Emile Javary* embarqua toutefois des troupes, puis mit le cap sur Brest. En effet, si les combattants alliés attaquèrent avec succès les Allemands, prenant Narvik le 28 mai, ils rembarquèrent pourtant. C'était alors la débâcle en France et le 7 juin, les Alliés abandonnèrent le théâtre d'opérations norvégien, après avoir mis hors d'usage les installations portuaires de Narvik.

DUNKERQUOIS SUR TOUS LES FRONTS

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Avant de partir en mai 1940 pour la Norvège, le *Paul-Emile Javary* naviguait en convois entre le Maroc et les ports de Dunkerque et Rouen. Marcel Gillio fut témoin, le 24 janvier 1940, du torpillage d'un autre cargo de la C.B.V.N., l'*Alsacien* (construit en 1909 à Dumbarton, G.B.) qui coula dans le golfe de Gascogne. Une partie de l'équipage put être sauvée.

IV LES RÉGIMENTS DANS LA TOURMENTE

Entre-temps, en effet, d'importantes forces terrestres allemandes avec un fort appui d'aviation avaient entrepris, le 10 mai 1940, d'envahir la Belgique, la Hollande et le Luxembourg. Le groupe d'armées du Nord s'était porté aussitôt au-devant de l'ennemi, en accord avec les gouvernements des trois pays attaqués.

LE 110^e R.I.M.

Au sein de la 1^{re} armée, la 1^{re} D.I.M. devait assurer le front entre Wavre et Gembloux, le long de la route Bruxelles-Namur, afin d'interdire aux colonnes blindées allemandes l'itinéraire historique des invasions germaniques.

Les soldats du 110 allèrent, dans des camions et des autocars, prendre position, du 11 au 13 mai, à Chastres et au hameau de Perblais. Appuyés sur le 43, à gauche, et épaulés par les tirailleurs marocains d'une division nord-africaine à droite, les fantassins subirent de fréquents bombardements aériens ne causant toutefois que des pertes limitées. Bien qu'installés à la hâte, les soldats du 110 avaient creusé des abris qui les protégèrent des mitraillades de la Luftwaffe. Mais, les 14 et 15 mai, ils furent aussi attaqués par l'artillerie et par les chars. Ils en bloquèrent une première vague avec leurs canons de 25. Ils durent ensuite abandonner leurs avant-postes, débordés, car les tirailleurs nord-africains, fort éprouvés, s'étaient retirés, découvrant le flanc droit du 110. Les *Panzers* prirent à revers le 1^{er} bataillon dont le chef, le commandant Chuillet, demanda vainement l'intervention de chars et d'avions. Il resta sur place



Le commandant Chuillet, entouré de gradés du I/110^e R.I., photographié en 1940, quelque temps avant les combats de Belgique au cours desquels il sera tué au milieu de ses soldats.

jusqu'au bout. Il dirigeait le tir des 25 quand il tomba, mortellement atteint par le feu d'un char allemand. Son bataillon, presque anéanti, perdait un chef exemplaire. A la fin de ces deux dramatiques journées, vint un ordre de repli. Le lendemain, 16 mai, le 110 fut encore accroché à Nivelles.

La division rentra en France. Elle mit en place un barrage sur l'Escaut, entre Château-l'Abbaye et Bruay-sur-l'Escaut. Le 2^e bataillon du 110 (commandant Souhard) et le 3^e (commandant Pennel), qui avaient intégré les rescapés de la C.R.M.E. et du 1^{er} bataillon, ce qui compensait leurs propres pertes en tués, blessés, prisonniers et disparus, prirent position à Odomez. Sous les coups de l'artillerie ennemie, ils exécutèrent des travaux de défense, perdant chaque jour une trentaine d'hommes, tués et blessés. Les Allemands ayant franchi, dans l'après-midi, l'Escaut à Hergnies, un ordre de repli derrière la Scarpe, à Lecelles, puis à Fretin, tomba le soir du 26 mai. Sous les bombardements, les mouvements ne se firent pas sans pertes. Dans l'après-midi du 27 mai, ordre fut donné de rejoindre Godewaersvelde. Soixante-quinze hommes du 3^e bataillon montèrent dans des véhicules du groupe sanitaire. Cent-cinquante hommes des deux autres bataillons furent pris en charge par la compagnie auto de la division. Une centaine de cyclistes, emmenés par le capitaine

Pierre Tuffreau, et les chenillettes tractant les canons de 25, sous le commandement du sous-lieutenant Stéphane Delebarre (1), précédaient une colonne à pied. L'avance était pénible sur les routes encombrées de véhicules militaires et civils et fréquemment mitraillées par les avions allemands. Mêlés à des hommes et à des femmes fuyant l'envahisseur, d'innombrables soldats, coupés de leurs unités, retraits en désordre dans la région.

Dans la nuit du 27 au 28 mai, les Allemands sectionnèrent la route Lille-Armentières. Des troupes françaises, en marche vers la côte ou allant garnir une ligne de défense sur la Lys, se firent encercler dans le secteur Lille-Haubourdin. Passée avant la coupure, une partie du 110 atteignit, le 28 mai, Godewaersvelde – où elle subit une sévère attaque aérienne – puis, le 29, Ghyvelde. Une autre partie du régiment, regroupée avec les restes des 1^{er} et 43^e R.I. autour du général Jenoudet, commandant l'infanterie de la division, soutint le siège de Loos jusqu'au soir du 31 mai. C'étaient le 2^e bataillon du commandant Souhard (2) et une centaine d'hommes du 3^e. Le capitaine Pierre Tuffreau, commandant la C.R.M.E., blessé à Loos, le 29 mai, succomberait le 2 juin, près de Gand où il avait été transporté. Au terme de l'âpre bataille du secteur Lille-Haubourdin, les Allemands rendi-rent les honneurs aux défenseurs qui défilèrent le 1^{er} juin, Grand'Place à Lille, avec les combattants des 15^e et 21^e D.I. et des 2^e et 5^e D.I.N.A. qui avaient résisté aux assauts allemands, sous le commandement du général Molinié.

De leur côté, les éléments du 110 parvenus à la côte avaient retrouvé Dunkerque en feu. Au port et aux plages, des navires arrachaient à l'enfer les troupes pour les amener en Angleterre. Rassemblés dans les dunes, à Malo, au "Char à voile", les soldats du 110 embarquèrent le soir du 2 juin sur le torpilleur *Bouclier*. Ils pouvaient être quatre cents avec le colonel Derache et l'adjudant-chef Fournier, gardant précieusement le drapeau du régiment. Débarqués à Folkestone, ils ne tardèrent pas à rembarquer à Plymouth et rentrèrent en France à Brest le 5 juin. Ils prirent rang dans la 1^{re} D.I., réorganisée en division légère, dans la région d'Evreux (Eure), avec le centre d'instruction divisionnaire qui avait récupéré des permissionnaires de mai et quelques éléments ayant traversé les lignes allemandes dans la région d'Arras et ainsi évité la capture. Au total, 3 400 hommes furent regroupés dans le 43^e et dans le 110^e R.I.M., alignant chacun deux bataillons de marche réduits, intégrant des reliquats du 1^{er} R.I.M.

Le colonel Derache prit le commandement de l'un de ces bataillons,

comptant 500 hommes. La défense d'Evreux se révéla impossible. La division, tout en s'éparpillant car elle utilisait des moyens de transport de fortune, se replia sur la Dives, puis sur Caen et sur Vire, et encore sur Pontorson (Manche). Des fantassins du 110 furent capturés le 17 juin, à 22 heures, dans la cour d'une école à Chantrigné (Mayenne). L'adjudant-chef Marcel Fournier eut le temps de confier le drapeau du régiment à un ménage d'instituteurs de Niort-la-Fontaine, M. et Mme Pavé, qui le tinrent caché jusqu'à la Libération. D'autres soldats du 110 furent faits prisonniers le 18 juin à Autrain, près de Pontorson. Le colonel Derache réussit à passer en territoire non-envahi, ainsi que certains hommes qui s'étaient dispersés à l'approche des Allemands. Les dernières captures eurent lieu le 29 juin. Au cours de cette malheureuse campagne de mai-juin 1940, 10 des 76 officiers du régiment avaient été tués, 2 étaient portés disparus, 16 blessés et 38 faits prisonniers.

Fusillade criminelle à Béthune

Après le repli de Belgique, certains soldats du 110 n'avaient ni atteint la côte, ni défendu le secteur Lille-Haubourdin. Les mouvements successifs les avaient disséminés. Ainsi, quatre d'entre eux, Arthur Lefebvre, de Bourbourg, Louis Michel, de Lens, Pierre Parent, d'Hénin, et Jean Offé, de Liévin, traversaient Béthune, à vélo, le 23 mai, dans l'après-midi.

Né à Bourbourg le 17 décembre 1916 et appelé en 1937 au 110^e R.I.M. à Calais, Arthur Lefebvre serait redevenu civil en octobre 1939, sans la guerre... Le jeune Bourbourgeois, après les combats en Belgique dans le 2^e bataillon, aboutit à Fretin et rencontra ses trois compagnons sur la route. Louis Michel passa chez sa mère à Lens. Parvenus à Béthune où déambulaient de nombreux militaires français, les quatre hommes traversèrent le passage à niveau du faubourg Saint-Pry, en contournant une locomotive immobilisée sur la voie. Derrière la machine, se tenaient embusqués les équipages de trois motos à side-car allemands. Les quatre fantassins furent capturés et leurs fusils saisis et cassés contre les rails. Bras levés, ils avançaient sur le trottoir quand survinrent à ce moment, d'un chemin menant au dépôt des machines, quatre brancardiers militaires français, descendus d'un train sanitaire à l'arrêt. Ils furent pris eux aussi et ce sont huit prisonniers que les Allemands tenaient sous la menace de leurs mitraillettes. Des mitraillettes qui, soudain, crachèrent le feu. Arthur Lefebvre vit s'écrouler le camarade qui le précédait. Puis, une balle l'atteignit au pied. Il trébucha alors qu'une rafale lui déchirait le bras et



Une section du I/110^e R.I. équipée de mitrailleuses Hotchkiss sur affût trépid.

l'omoplate. Les huit hommes abattus, un Allemand s'assura de leur mort. « Il m'a donné un coup de pied à la tête. Je n'ai pas bougé, a expliqué Arthur Lefebvre. Les Allemands sont partis. Un gamin s'est approché. Je lui ai demandé de prendre mon quart dans mon sac et de me donner à boire. Il m'a apporté de l'eau d'un fossé. Des habitants sont venus nous soigner. Nous étions quatre survivants : deux brancardiers, Jean Offe et moi. Le lendemain, il ne restait en vie qu'un brancardier et moi. L'après-midi, les gens nous ont conduits à l'hôpital de Béthune. J'ai été amputé d'un bras le 25 mai, puis évacué à Hazebrouck. Au bout d'un mois, j'ai été envoyé à l'hôpital du Val de Grâce. Démobilisé, je suis rentré à Bourbourg le 5 novembre 1940. »

LE 21^e BATAILLON DU 110

Après l'attaque allemande du 10 mai, le 21^e bataillon du 110 fit mouvement dans la région d'Ypres, puis prit position dans le secteur d'Eperlecques. Le 25 mai, entre Watten et Saint-Momelin, une compagnie arrêta une colonne du régiment S.S. *Leibstandarte Adolf Hitler* qui

s'apprêtait à franchir l'Aa. Les Allemands contournèrent le barrage tenu par la section du lieutenant Georges Lebrun, avec le soutien du groupe de mitrailleuses du lieutenant Leclercq. Faute de moyens, le capitaine Marcel Lefebvre, commandant la compagnie, ne put dégager la section prise à revers qui, ses munitions épuisées, se rendit vers 13 heures.

Exécution sommaire à Houlle

Captifs, le lieutenant Georges Lebrun, le sergent Albert Depoers, le caporal-chef Gaston Leleu, les soldats Pierre Alferia, Maurice Lainé, Louis Sébert, François Tison, Léon Devraenne, Alphonse Degeyter, Michel Lefebvre et Maurice Roussel furent emmenés à Houlle. Le lendemain, des soldats allemands mitraillaient les onze prisonniers, le long du mur d'une briqueterie. D'après des habitants du village, les onze hommes auraient tenté de s'évader.

Les rescapés du combat s'étaient repliés. Une section de la 1^{re} compagnie s'opposa aux Allemands, le 27 mai, aux "Cinq rues", en avant de Lederzeele. Son chef, le lieutenant Pochet, y fut tué. Se retirant vers Zegerscappel, d'autres éléments tinrent une position défensive à l'Erskelbrugge. Ils allaient y être relevés par le 6^e bataillon du 310.

Une section de transmissions du 21^e bataillon du 110, installée dans une ferme, entre Uxem et Leffrinckoucke, fut arrosée par l'artillerie ennemie. Un obus explosa dans une tranchée. Le sergent fourrier Péciaux (dans le civil gardien de but du R.C. Calais et, durant son service, membre de l'équipe de football du régiment) fut tué. Le sergent Charles Rattez, excellent basketteur au club de Merville, sa ville natale, et à l'équipe du 110 (3), gravement blessé, succomba le 1^{er} juin 1940 au sanatorium de Zuydcoote. Le caporal-chef Eugène Caudron, qui se tenait aux côtés des deux victimes, sortit indemne de la tranchée.

LE 1^{er} B.M.

Dès l'alerte donnée, le 10 mai, le 1^{er} B.M. partit par chemin de fer pour la Belgique, avec mission de défendre Namur. Le 15, on lui assigna une position plus au sud. Puis, il se replia sur Jemappes. Ainsi plusieurs fois au contact de l'ennemi, il subit des pertes. Il essuya aussi le feu d'Allemands en civil qui, placés en avant-garde, entraient dans les maisons et tiraient par les fenêtres sur les soldats français. Des hommes du 1^{er} B.M. virent aussi arriver sur la route un groupe de piétons dont une



A Longuyon, des combattants du 310^e R.I. sur les ruines d'immeubles détruits par un bombardement. Au centre, le lieutenant Julien Demey.

femme poussant une voiture d'enfant. Soudain, la "mère de famille" ouvrit son manteau, laissant voir un uniforme allemand et s'arma d'une mitraillette extraite de la poussette. Les autres civils sortirent aussi des armes et tous firent feu sur les Français.

Le 20 mai, le bataillon rentra en France. Mis à la disposition de la 5^e D.I.N.A., il combattit dans la région de Valenciennes-Douai. Son capitaine fut blessé à Wahagnies. Le capitaine André Jacquot qui le remplaça fut blessé à son tour et c'est le capitaine Georges Vanbleus qui prit le commandement. Le bataillon se replia en direction de Lille et prit position à l'orphelinat d'Haubourdin. Il participa vaillamment à la défense de la grande ville du Nord, éprouvant de lourdes pertes. Ses derniers éléments furent capturés après ces combats qui retardèrent notablement la prise de Dunkerque par les Allemands.

LE 225^e R.I. et LE VI/310

Le 10 mai, la 68^e D.I. fit mouvement vers la Belgique et la Hollande, par route et par mer. Escortés par les bâtiments des forces maritimes du Nord, basés à Dunkerque, des navires transportèrent à l'île hollandaise de Walcheren, dans l'estuaire de l'Escaut, les éléments qui établirent une tête de pont au nord de Flessingue. Dans le même temps, des troupes se déployaient sur le littoral belge. Les trois bataillons du 225^e R.I. s'avancèrent le long de la côte, jusqu'à la Hollande, du 10 au 13 mai. De jour comme de nuit, ils aménagèrent des ouvrages de défense quand la Luftwaffe n'interrompait pas leurs travaux.

Les troupes débarquées à Flessingue, bombardées par l'aviation ennemie, évacuèrent le 17 mai. Le 225^e garda la rive sud de l'Escaut, à l'ouest de Breskens jusqu'à la soirée du 18 mai. Après divers mouvements, il parvint à Thorout le 24 mai. Il repassa la frontière le soir même, traversa Dunkerque, Petite-Synthe et Grande-Synthe et prit position au Pont-à-Roseau.

A ce moment, des colonnes blindées allemandes, ayant percé à Sedan, contourné les armées du Nord, avancé en direction de la côte et atteint Abbeville, remontaient vers Dunkerque et approchaient du "Cochon noir" à Gravelines. Aux côtés de divers détachements britanniques et français, le 6^e bataillon du 310 les empêcha de franchir l'Aa, bloquant les chars ennemis le 24. Les hommes du commandant Cordier essuyèrent bombardements et mitrailleurs avant leur relève, dans la nuit du 26 au 27, par le 225^e.

Ils défendirent Eringhem, puis l'Erskelbrugge, à la suite du 21^e bataillon du 110. Les Allemands, cloués sur place, durent contourner le verrou mis en place par le VI/310. Le 27, seuls quelques rescapés du bataillon parvinrent à décrocher pour assurer une autre position à Coudekerque.

De son côté, à Gravelines, le 225^e fut replié durant la nuit du 27 au 28 car la division devait tenir une ligne Mardyck-Spycker, le long de l'ancien canal de Mardyck, et une ligne Spycker-Bergues le long de la Colme. Le sous-secteur du 225^e suivait l'ancien canal de Mardyck et se prolongeait en ligne droite, au-delà de Spycker, jusqu'à la Colme. Le régiment repoussa au canon une attaque de chars. Le 2 juin, l'infanterie ennemie, venant de Brouckerque, tenta sans succès un assaut avec appui d'artillerie. Elle récidiva le soir, encercla les éléments du 341^e R.I., venus relever le 225^e, et entra enfin à Spycker. Le 225^e dressa un nouveau barrage au nord et à l'est du village.

Le 3 juin, les Allemands dirigeant leur attaque entre le canal de Bourbourg et le canal de la Colme, le front fut reporté sur une ligne ancien canal de Mardyck-canal de Bourbourg. Les derniers défenseurs reçurent l'ordre de tenir jusqu'à la nuit. Ils devaient alors partir pour l'Angleterre. Ils exécutèrent l'ordre mais ne purent embarquer. Quelques heures plus tard, les rescapés étaient faits prisonniers sauf ceux qui, profitant de la confusion, rentrèrent chez eux.

Le 1^{er} bataillon du 225^e avait eu 75 tués et de nombreux blessés à Spycker. Son commandant, André Noailles (4), était tombé le fusil à la main, après avoir ordonné à ses hommes de se replier. Le 2^e bataillon eut 60 tués et 100 blessés. Il perdit lui aussi au combat son chef, le commandant Perrin. Le 3^e bataillon, tenu initialement en réserve de division, fut engagé, la nuit du 2 au 3 juin, lors d'une contre-attaque dans le secteur de Tétéghem. Il y perdit 12 hommes, tués, et plusieurs blessés. Les rescapés se joignirent à un ultime point de défense, sur la rive nord du canal de Furnes à Rosendaël, la nuit du 3 au 4 juin.

LE 310^e R.I.

Le 2 juin, le corps franc du 310^e R.I. fut chargé d'exécuter un coup de main sur Braumont en Meurthe-et-Moselle, avec le soutien d'une section de la 7^e compagnie et la 2^e section de la C.A.B. du 2^e bataillon. Mais, en cours de route, le groupe de soutien reçut un ordre d'arrêt, le coup de main ayant échoué. Le corps franc, qui devait franchir la Chiers, avait été pris à revers par des soldats allemands, dissimulés dans la maison d'un garde-barrière. Quelques-uns de ses membres échappèrent à l'attaque inattendue, mais les autres, touchés, furent emportés par le cours d'eau et s'y noyèrent.

Quelques jours plus tard, les hommes du 310 occupèrent des ouvrages extérieurs de la ligne Maginot, abandonnés par le 149^e R.I., puis entreprirent, de nuit, une marche en retraite. Le 16 juin, ils eurent un accrochage avec une reconnaissance allemande et le lieutenant Duhamel fut tué. Le 310 arriva le 17 juin aux abords de Toul. Il fut mis en position sur la rive sud de la Moselle, face à Maron. Il subit de violents bombardements, sans grosses pertes. Il fit feu sur les Allemands qui se dirigeaient vers Nancy. L'ordre de fin des opérations fut notifié le 23 juin pour être effectif le 24 à 8 heures. Le 310 rentra alors dans Toul et défila, désarmé, avant d'être interné à l'hôpital Luxembourg, désaffecté. Ce fut ensuite la dispersion dans les camps de prisonniers (5).

Mais, le lieutenant-colonel Carrez avait fait enterrer, le 22, dans le bois de Juré, où se déroulaient les derniers combats, le drapeau du régiment.

LE 73^e R.I.

Le 10 mai, le 73^e essuya le feu des Allemands qui envahissaient le Luxembourg avec des engins motorisés auxquels l'ancien régiment de Béthune n'avait à opposer que le modeste armement de l'infanterie. Rapidement, il perdit 170 hommes tués, blessés ou faits prisonniers. Le régiment fut transféré sur le front de l'Aisne, dans la région de Rethel dans les Ardennes vers la fin de mai. Les 10 et 11 juin, le 73^e et le 127^e soutinrent une violente attaque des Allemands. Ils éprouvèrent des pertes en hommes, dont plusieurs originaires de Dunkerque et environs. Le 73^e se replia alors sur la Marne, puis l'Aube. Il perdit le contact avec le C.A. et les derniers combattants furent faits prisonniers vers le 15 juin.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Stéphane Delebarre est décédé le 19 décembre 1992 à Wasquehal, à l'âge de 78 ans. Père de Michel Delebarre, ancien ministre d'Etat, maire de Dunkerque, il était commandant de réserve honoraire, officier de la Légion d'honneur, titulaire de la croix de guerre.

(2) Le commandant Souhard qui, avant la guerre, commanda le 3^e bataillon du 110, à la citadelle à Calais, fut fait prisonnier à Loos le 31 mai 1940. Il fut cité à l'ordre de l'Armée pour les combats pour la défense de Lille. Il a été tué à l'Oflag X B, le 4 février 1945.

(3) Le nom de Charles Rattez a été donné au stade de Merville le 10 octobre 1948. Charles Rattez ne connut pas son père, mort à la guerre quand lui vint au monde le 29 mars 1915.

(4) Le commandant André Noailles est inhumé au cimetière de Spycker, dans le carré militaire où l'a rejoint son fils, tombé en Indochine.

(5) André Daix, ancien trompette-solo au 110, tambour-major du 310, fut, dans le civil, sous-chef de l'harmonie municipale de Dunkerque de 1947 à 1977, au côté de son ami René Cordier, directeur. André Daix est décédé en 1985. Arthur Dehon, violoniste de talent, est décédé en 1993 à l'âge de 85 ans à Malo-les-Bains.

V APRÈS “DYNAMO”, LES ÉVACUATIONS CONTINUENT

Dans la nuit du 3 au 4 juin, les défenseurs du camp retranché de Dunkerque, à bout de forces, cessaient de résister aux attaques ennemies en même temps que prenait fin l'opération Dynamo.

Mais, des transports d'hommes et de matériel par voie maritime continuèrent, au départ de ports de la Manche et de l'Atlantique, jusqu'à la signature de l'armistice, le 22 juin à 18 heures 35, et même au-delà car une certaine confusion y régnait. Au fur et à mesure que l'infanterie et les chars allemands approchaient des places maritimes, des navires appareillaient pour l'Angleterre, évacuant des groupes de soldats britanniques, canadiens, polonais, tchécoslovaques, belges, français et même des civils qui fuyaient l'envahisseur. Il y eut aussi des départs des ports de la Méditerranée, Marseille, Toulon et Sète notamment, principalement à destination de l'Afrique du Nord.

L'armée polonaise formée en France venait de participer non seulement à l'expédition de Norvège, mais aussi à la bataille contre les Allemands sur notre territoire. Une division, placée en réserve à l'arrière de la ligne Maginot et entraînée dans la retraite des unités françaises, s'était scindée en deux groupes dont l'un, après des combats qui lui coûtèrent 2 000 hommes, se réfugia en Suisse où il resta interné jusqu'à la fin de la guerre ; l'autre capitula à Besançon. Une autre division, en cours d'instruction en Bretagne se retira vers La Rochelle d'où elle fut en partie évacuée en Angleterre. La brigade qui avait combattu en Norvège et se trouvait à Brest défendit le secteur du Mont-Saint-Michel. Des éléments d'une troisième division marchèrent vers Saint-Nazaire – où embarqua notamment, le 21 juin, Jean Zalisz, – ou atteignirent les ports du Sud-

Ouest ou passèrent en zone non-occupée. Six mille soldats polonais embarquèrent à Bordeaux, mais deux des trois navires qui les transportaient furent coulés. Dans l'ensemble, 24 à 25 000 Polonais rejoignirent l'Angleterre, dont 2 500 par Saint-Nazaire. Un certain nombre d'autres, restés en France, entrèrent dans la clandestinité.

Près de 5 000 Tchécoslovaques (1) embarquèrent pour l'Angleterre, certains d'eux à Bordeaux sur le *Forbin* (2), des Chargeurs réunis, qui fit route sur Gibraltar.

En même temps que s'improvisaient les embarquements dans les ports non-occupés, le gouvernement français en éloignait les navires de guerre pour éviter qu'ils tombent dans le butin des Allemands. Il les dirigea d'abord vers l'Angleterre, tout comme il fit détourner vers les ports de Grande-Bretagne les navires de guerre et de commerce en opérations en mer ou en route vers la France. Puis, la demande d'armistice ayant été décidée, les navires de guerre, dès le 18 juin, et les bateaux de commerce, dès le 21, eurent ordre de rallier les ports français d'outre-mer, notamment Alger, Oran, Casablanca et Dakar.

Là où les Allemands approchaient, les appareillages s'effectuèrent précipitamment, souvent sous le feu de la Luftwaffe et au prix de manœuvres audacieuses, accomplies par les marins, ceux de la "Royale" comme ceux du Commerce. A-t-on suffisamment retenu les épreuves subies par les hommes de mer pendant la bataille de 1940 (et aussi pendant ce que des journalistes et des chansonniers appelèrent la "drôle de guerre") ?

LE "TWICKENHAM FERRY" BRÛLE SES PLANCHERS

Un cas notable d'appareillage en catastrophe est celui du *Twickenham ferry* de la ligne Dunkerque-Douvres, exploitée par la compagnie A.L.A. Construit en 1934 à Walker-on-Tyne en Grande-Bretagne, ce ferry de 109 m et 2 839 tonnes de jauge brute, embarquait notamment, aux belles années d'avant la guerre, les luxueux *sleeping cars* de la liaison ferroviaire Paris-Londres. La guerre interrompit évidemment ce service. Le *Twickenham ferry* transporta dès 1939 non plus les belles voyageuses endormies des affiches publicitaires des chemins de fer, mais des troupes et du matériel militaire entre l'Angleterre et la France. Il n'intervint pas dans l'opération Dynamo. Il quitta Dunkerque le 18 mai 1940 pour Douvres, puis Southampton. Dirigé sur Brest quelques jours plus tard, il se mit en attente sur la rade de Roscanvel. C'est là que, dans l'après-midi du 17 juin, une corvette apporta un ordre au commandant : le *Twick* devait



Le *Twickenham ferry* fit feu de tout bois pour évacuer en Angleterre, avant l'entrée des Allemands à Brest, le 19 juin 1940, des troupes rentrées de Norvège.

se placer à quai pour embarquer des troupes et appareiller à destination de l'Angleterre, avant l'arrivée des Allemands qui marchaient vers la ville.

Or, faute de combustible en quantité suffisante, une seule des quatre chaudières du navire était sous pression. Comme il fallait à tout prix alimenter tous les foyers, décision fut prise sur-le-champ de démonter et découper le plancher de madriers placé quelques mois plus tôt sur la voie ferrée du bord pour faciliter les embarquements de chevaux et de véhicules militaires. L'équipage préleva aussi des briquettes de charbon dans des wagons en stationnement sur un quai du port et les concassa. Bientôt, les chaudières dévorèrent madriers et briquettes en morceaux.

Les troupes à conduire en Angleterre, des hommes de la 13^e demi-brigade de Légion étrangère et des chasseurs alpins accompagnés de magnifiques chiens blancs, avaient été rapatriées de Norvège quelques

jours plus tôt. Comme il y avait peu d'eau à bord et qu'il fallait en réserver à ces animaux, le *Twickenham* fit provision de vin avant de se mettre en marche vers minuit. Un pilote de la Marine nationale, nommé Raoult qui, dans les années 50, sera commandant de port à Dunkerque dirigea la sortie du navire, puis resta à bord. La manœuvre était délicate dans le goulet de Brest, encombré d'épaves. Mais le *Twick* passa sans accroc et à 4 heures 30, il filait en haute mer, à destination de Plymouth. La dernière image qu'emportèrent de France les marins fut celle des incendies qui illuminaient le ciel de Brest, ville où les Allemands entrèrent le 19.

A Plymouth, la Royal Navy prit possession du *Twickenham* et envoya l'équipage dans un camp, à Crystal Palace, aux environs de Londres.

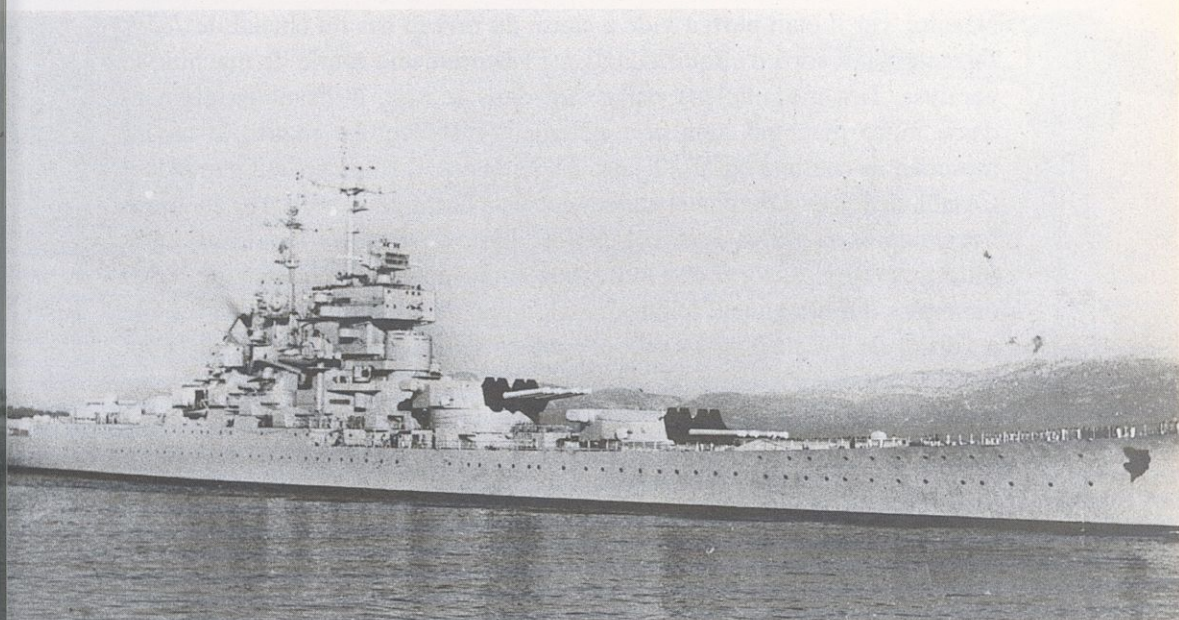
Paquebot de la Compagnie générale transatlantique, construit en 1914 au Grand-Quevilly, le *Meknès*, dont le port d'armement était Bordeaux, fut réquisitionné, et transporta également de Brest en Angleterre des troupes rapatriées de Norvège.

“JEAN-BART” S'ÉVADE IN EXTREMIS

Le *Jean-Bart* fut l'un des navires de guerre soustraits in extremis du butin des Allemands, au prix d'un appareillage à suspense.

Ce superbe cuirassé de 35 000 tonnes, mis sur cale en décembre 1936 aux Chantiers de la Loire à Saint-Nazaire, devait initialement être livré au début de 1941. Mais, à la fin de 1939, la Grande-Bretagne, constatant que ses constructions de navires de ligne avaient pris du retard sur celles de la marine allemande, demanda à la France d'accélérer la réalisation de son programme de bâtiments de ce type. L'amirauté française obtint du constructeur du *Jean-Bart* qu'il avancât la livraison au mois d'octobre 1940. Le capitaine de vaisseau Pierre-Jean Ronarc'h (4), neveu de l'amiral du même nom, célèbre pour avoir commandé les héroïques fusiliers-marins sur le front de l'Yser pendant la Grande Guerre, fut chargé dès janvier 1940 de suivre l'achèvement des travaux.

Après que les armées allemandes, entrées en Belgique, en Hollande et au Luxembourg le 10 mai, eurent franchi la frontière française à Sedan, puis atteint la Somme, l'amirauté, redoutant les bombardements aériens, voulut écarter le *Jean-Bart* du rayon d'action de la Luftwaffe. Lancé le 6 mars 1940, le cuirassé se trouvait dans un bassin d'où il ne pouvait gagner le chenal navigable de la Loire que par une tranchée non encore creusée. On entreprit donc de le faire, tout en hâtant les travaux à bord. L'effectif des ouvriers passa à plus de 3 500 personnes et la journée de travail à douze heures. On pouvait alors prévoir que le *Jean-Bart* partirait,



Le cuirassé *Jean Bart* brûla la politesse aux Allemands. Il s'échappa de Saint-Nazaire avant leur arrivée.

inachevé, après les grandes marées de la seconde quinzaine de juin, vers le 20, pour entrer dans un chantier naval britannique. A la fin du mois de mai, ce n'était plus la crainte des bombardements qui motivait l'anticipation du départ, mais la volonté de devancer l'arrivée des Allemands dont les armées franco-britanniques ne parvenaient pas à freiner la lancée. Alors que l'ennemi marchait sur Nantes, on mit en place à bord du navire et autour du chantier un dispositif de défense. Le 17 juin, on fixait la sortie au 19, lors de la marée de 3 heures du matin. Mais la largeur de la tranchee, dans laquelle s'engagerait le bâtiment, n'excéderait pas 45 m alors que le bateau était large de 35 m (pour 240 m de long).

Le 19 juin, à 3 heures 30 (le retard de 30 mn était le fait des remorqueurs), le *Jean-Bart* se mit en mouvement. Mais, il s'échoua presque aussitôt. Déséchoué en trois quarts d'heure, avec l'assistance de sept remorqueurs, il accéda enfin au chenal. Le niveau de la mer avait baissé et il y avait sous la quille à peine dix centimètres d'eau ! Attaqué par trois avions, le cuirassé atteignit néanmoins la haute mer à 6 heures. L'amirauté renvoya alors l'escorteur britannique qui devait l'accompagner. Le *Jean-Bart* n'allait plus en Angleterre, mais à Casablanca, avec l'escorte de trois torpilleurs français tout juste sortis de chantier eux aussi.

Ravitailé en mazout, en huile et en eau, l'après-midi, au large de Saint-

Nazaire, car il était parti à vide à cause du niveau bas du chenal, le *Jean-Bart* semblait sorti d'affaire quand, à 19 heures, une avarie de machine le paralysa. Les mécaniciens réparèrent dans la nuit, utilisant un élément d'une autre machine, non complètement installée. Le matin, le navire reprenait sa marche et, le 22 juin, à 17 heures, il se présentait sur rade à Casablanca. Les Allemands étaient entrés à Saint-Nazaire le 19, quelques heures après sa sortie. Pour cet exploit digne du corsaire Jean Bart qui, à plusieurs reprises, sortit de Dunkerque en trompant la vigilance de flottes ennemies qui bloquaient le port, le capitaine de vaisseau Ronarc'h fut cité à l'ordre de l'Armée. Plus tard, il accéda au grade de vice-amiral et fut nommé grand officier de la Légion d'honneur.

Tandis que le *Jean-Bart* faisait route vers Casablanca, un autre cuirassé de la même classe, le *Richelieu*, inachevé lui aussi, filait vers Dakar, après un départ précipité, le 18 juin, de Brest où il avait été mis sur cale en 1935 et lancé le 17 janvier 1939, à l'arsenal.

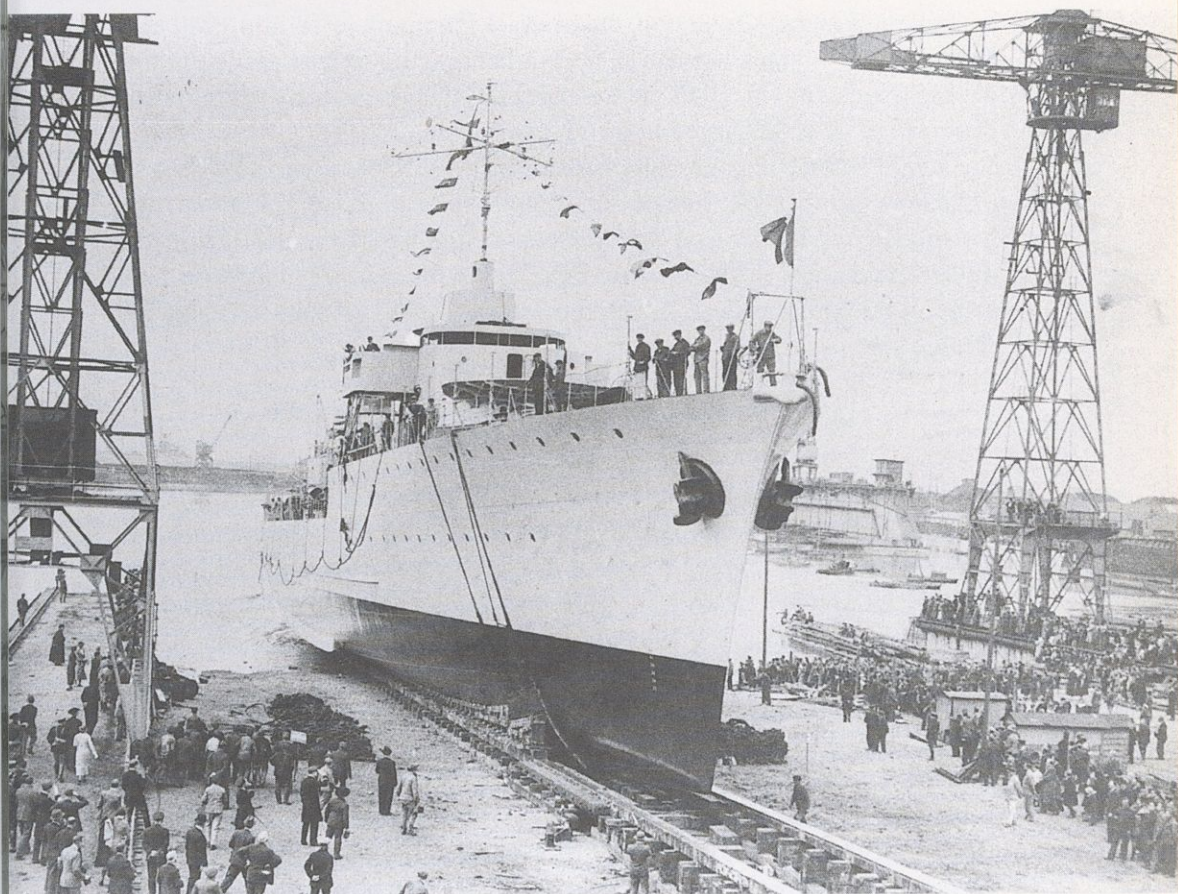
“LE TRIOMPHANT” PASSE AUX F.F.L.

De Lorient, où il était en réparation à l'arsenal, parti, en remorque, alors que les Allemands arrivaient aux portes de la ville, le contre-torpilleur *Le Triomphant*. Construit au chantier de Dunkerque, ce bâtiment avait été endommagé en avril lors d'une attaque aérienne de la Luftwaffe, en mer du Nord, pendant la campagne de Norvège. En cours de route, une machine du bord put être remise en marche et c'est par ses propres moyens que *Le Triomphant* atteignit Plymouth, le 21 juin 1940. Saisi par les Britanniques, il fut réparé, puis réarmé, le 28 août, sous pavillon de la France libre qu'il fut parmi les premiers à rejoindre.

Mis sur cale aux Chantiers de France en novembre 1931, *Le Triomphant*, l'un des six contre-torpilleurs de la série *Le Malin*, avait été lancé le 16 avril 1934, en présence de William Bertrand, ministre de la Marine marchande, et de l'amiral Herr, représentant le ministre de la Défense nationale, qui passèrent en revue une compagnie de marins du bataillon de côte.

Servi par un équipage de treize officiers et deux cents marins, *Le Triomphant* (132,40 m sur 12,35 m) avait développé aux essais une vitesse de 43 nœuds. Sa puissance était de 74 000 CV et son déplacement de 2569 T.w.

Avec un armement antiaérien refondu (un canon de 102 remplaça la pièce quadruple de 138, avec deux pom-pom anglais de 37, quatre 37 semi-automatiques français, dix mitrailleuses lourdes de 13,2 et un



Contre-torpilleur de la série *Le Malin*, construit aux Chantiers de France à Dunkerque, livré en 1935, *Le Triomphant*, d'un déplacement de 2 569 tonnes et d'une puissance de 74 000 CV, développa aux essais une vitesse de 43 nœuds.

Asdic), il escorta pendant plusieurs mois, les convois dans l'Atlantique, puis accomplit de nombreuses patrouilles à la mer. Un nouvel équipage avait été affecté au navire des F.F.L. Trois Dunkerquois, au moins, servirent à bord à cette époque.

Louis Bouckaert (5) y demeura du 1^{er} septembre 1940 au 8 août 1945. Ce marin engagé volontaire avait fui Cherbourg en juin 1940 sur un bateau de pêche avec quelques autres militaires. Ayant signé aux F.F.L. quelques jours après son arrivée en Angleterre, il fut d'abord affecté sur le *Courbet*, comme de nombreux marins en attente, puis sur *Le Triomphant*.

Louis Pondaven était second mécanicien sur le *Gravelinois* de la

compagnie France-Navigation, qui arriva à Plymouth le 18 juin 1940 et à Bristol le 23. Il signa aux F.F.L. le 3 juillet, entraînant une grande partie de l'équipage. A fin 1940, il fut désigné chef du service machine du *Triomphant*. Il en débarquera le 1^{er} janvier 1944.

Gérard Barbet, engagé volontaire en août 1939, pour cinq ans, dans la marine de guerre, était matelot canonnier sur le cuirassé *Lorraine*. Il se morfondait à Alexandrie où l'escadre était neutralisée. Comme le firent, de juillet à décembre 1940, environ deux cents officiers et marins de l'escadre, il rejoignit les F.F.L. C'était en octobre 1940 et il fut affecté sur *Le Triomphant*.

“LE COURBET”, BATTERIE FLOTTANTE

De Cherbourg, parti pour Portsmouth, le 20 juin, le cuirassé *Courbet*, entré en service en 1913, sister-ship à l'époque du précédent *Jean-Bart*. Refondu en 1929, il servait d'école de canonage à Brest quand Marcel Handtschoewercker, né en 1917 à Bray-Dunes, appelé au service militaire en 1937, y embarqua en 1938. L'offensive allemande du 10 mai 1940 décida les responsables de la marine à utiliser le *Courbet* comme batterie flottante pour la défense des ports de la Manche. Son artillerie fut renforcée à l'arsenal de Brest.

Patron de la vedette du commandant, Marcel Handtschoewercker se rendait avec celle-ci à l'arsenal, un soir, lorsqu'en pleine rade de Brest, il aperçut un sous-marin. C'était le *Casabianca* qui s'illustrerait en 1942 en s'évadant de Toulon. Mais ce soir-là, le sous-marin traversait simplement la rade et une autre vedette, celle du contre-torpilleur *Mogador*, lui coupait la route. Les deux engins se heurtèrent et la vedette, du type chris-craft, coula à pic. Marcel Handtschoewercker se détourna de sa route et amena son bateau sur place. Il aperçut plusieurs naufragés et se mit en devoir de les sauver. L'opération dura plus d'une heure. La vedette dérivait avec le vent et le Bray-Dunois sauta à l'eau pour se saisir du cinquième et dernier naufragé. Il ramena les victimes au *Mogador* et reprit sa mission interrompue.

Quelques jours plus tard, le *Courbet* bombardait au 305 des colonnes allemandes dans la région de Carentan. Puis, il fit marcher ses pièces de D.C.A. à Cherbourg qu'il quitta donc le 20 juin pour se réfugier à Portsmouth. Là, il fut saisi le 3 juillet par les Anglais qui, baïonnette au canon, internèrent l'équipage dans un camp. Le cuirassé, remis à la France libre, servit dès lors de plate-forme de D.C.A. et de caserne et, en 1944,

lors du débarquement, de brise-lames du port artificiel d'Arromanches.

Marcel Handtschoewercker, quant à lui, rapatrié, quelque temps après son arrivée en Grande-Bretagne, par le *Massilia*, fut démobilisé à Toulon après avoir trouvé à s'embarquer au commerce sur un bateau de la C.B.V.N.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Comme les Polonais, les Tchécoslovaques en exil avaient réorganisé leur armée sur notre sol, après un accord signé le 2 octobre 1939 avec la France. Evacués en Grande-Bretagne par des moyens de fortune, ils y formèrent une brigade blindée autonome qui vint assiéger la poche de Dunkerque d'octobre 1944 jusqu'à la reddition de l'amiral Frisius, le 9 mai 1945. C'est l'accord franco-tchécoslovaque qui servit de référence à Londres, en 1940, au professeur René Cassin, pour négocier avec le gouvernement britannique, au nom du général De Gaulle, le statut des Forces françaises libres.

(2) Le *Forbin* portait le nom d'un marin qui servit un temps à Dunkerque, sous les ordres de Jean Bart.

(3) Le *Twickenham Ferry* fut mis en service en 1936 sur la ligne nouvellement créée Dunkerque-Douvres. Propriété de l'A.L.A., il naviguait sous pavillon français. Resté en Angleterre après sa mémorable traversée, il fit la navette durant la guerre entre l'Ecosse et l'Irlande comme transporteur de troupes et de matériel. En 1945, avec le *Shepperton Ferry*, de la ligne Dunkerque-Douvres également, mais de pavillon britannique, il navigua entre Le Havre et Southampton, transportant les G.I's de l'armée d'Italie qui regagnaient leur pays, via la Grande-Bretagne. Après guerre, le port de Dunkerque étant impraticable, le *Shepperton* et le *Hampton Ferry* assurèrent une liaison Calais-Douvres. En 1947, le service fut rapatrié à Dunkerque et le *Twick*, après conversion de son système de chauffe au mazout, à Glasgow, fut remis à l'A.L.A. le 31 octobre. Le bateau commençait une nouvelle et longue carrière. Au terme de celle-ci, il fut vendu en 1974 à un chantier de démolitions espagnol.

(4) Pierre-Jean Ronarc'h, né à Lorient en 1892, sorti de l'École navale en 1912, prit part à la Grande guerre. Au début du second conflit mondial, il commandait le croiseur *Montcalm*. Il a relaté les péripéties du départ du *Jean-Bart* dans un livre intitulé *L'évasion du Jean-Bart- Juin 1940*.

(5) Louis Bouckaert est décédé en 1992 et Louis Pondaven en 1982.

FORCES FRANCAISES LIBRES.

ACTE D'ENGAGEMENT.

No de l'engagement... ^B 1

Par devant nous, (1) *Lieutenant de Vaisseau Sommeville*
représentant le Général de Gaulle, Commandant en Chef les Forces Françaises
Libres, a comparu M (2) *Bataillie Jean*
M. (2) *Bataillie Jean* a déclaré :
—avoir pris connaissance du statut du personnel des Forces Françaises Libres.
—s'engager à servir avec Honneur, Fidélité et Discipline dans les Forces
Navales Françaises Libres pour la durée de la guerre actuellement en cours.

à *Plymouth* le *16 Décembre* 194 *a*

Le (1) *L. de V. Sommeville*
Commandant la Minerve
Pommeur

Lu et approuvé (3).

Lu et approuvé

Signature de l'engagé

Bataillie

Signature de deux témoins.

Ward S. Lamer

- (1) nom et grade de l'Officier de la Marine.
(2) nom et prénoms de l'engagé, avec le grade éventuellement.
(3) mention à porter en toutes lettres de la main de l'engagé.
L'acte d'engagement est établi en deux exemplaires :
L'exemplaire blanc est à conserver par le Bureau de Recrutement.
L'exemplaire bleu est à remettre à l'engagé.

(10548) Wt. /2227 5,000 12/40 A & E.W.Ltd. Cp.498

15790 A

L'acte d'engagement du Dunkerquois Jean Bataillie dans les F.F.L.

VI

PREMIERS DANS LES FORCES NAVALES FRANÇAISES LIBRES À GIBRALTAR

Le *Lieutenant de la Tour* (cargo de 121,60 m et de 5 919 tonnes de jauge brute, construit en 1917 au Japon, acheté en 1919 par la Compagnie des messageries maritimes) faisait route vers Dunkerque, son port d'attache, venant d'Extrême-Orient, quand il fut arraisonné par un patrouilleur de la Royal Navy, au large de Gibraltar, et conduit au mouillage, le 26 juin 1940.

Les arraisonnements de navires n'étaient pas exceptionnels en cette période de guerre. Les belligérants s'assuraient ainsi que des cargaisons ne parviendraient pas, directement ou en transitant par des pays neutres, à l'ennemi. A Dunkerque, depuis le début du conflit en septembre 1939 et jusqu'à l'entrée des Allemands le 4 juin 1940, la police-navigation de la Marine nationale avait contrôlé de cette manière les navires marchands des pays neutres, amenés le cas échéant à quai pour mise à terre des marchandises destinées à l'Allemagne.

Mais, l'arraisonnement d'un navire français par un bâtiment britannique avait de quoi surprendre car la France et la Grande-Bretagne s'étaient alliées et déclarées en état de guerre contre l'Allemagne. Comment donc en était-on venu à un tel incident ? Des événements d'une gravité exceptionnelle avaient bouleversé l'ordre des choses en ce mois de juin 1940 : les Allemands, continuant au pas de charge leur offensive, avaient envahi une grande partie du territoire français et le maréchal Pétain, nommé à la tête du gouvernement, ne voyant pas de possibilité de résister à leur assaut, avait sollicité un armistice. Celui-ci fut signé à Rethondes le 22 juin et suivi d'ailleurs d'un second, conclu le 24 avec l'Italie.

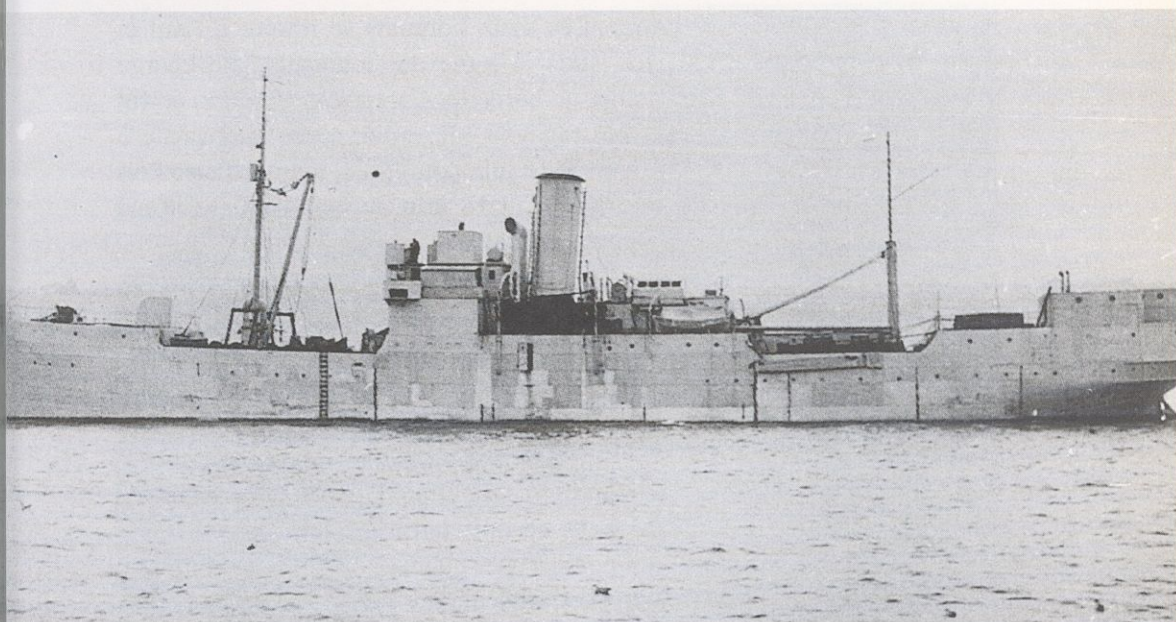
Les Anglais, eux, continuaient la guerre. Et, ils craignaient que la flotte

française fût prise par les Allemands et les Italiens. D'où l'arraisonnement opéré à Gibraltar par la Royal Navy. Il allait être suivi de beaucoup d'autres, motivés par le contrôle et la saisie éventuelle des cargaisons, mais aussi par la confiscation pure et simple des navires français. Un choix était toutefois offert aux équipages : ils pouvaient ou rester à bord, donc continuer à naviguer aux côtés des Anglais et des Français désapprouvant l'armistice, ou se faire rapatrier.

Comme pour guider les marins placés devant cette alternative, arriva à Gibraltar, le soir du 27 juin, l'amiral Emile Muselier, de la marine française, fermement décidé, lui, à rejoindre les Anglais et le général De Gaulle qui, de Londres, avait lancé à ses compatriotes, le 18 juin, un appel à poursuivre la guerre contre l'Allemagne. L'amiral Muselier avait quitté Marseille le 23, à bord d'un charbonnier britannique, le *Cydonia*. Lorsqu'il débarqua à Gibraltar, plusieurs navires français, parvenus là de gré ou de force, s'y trouvaient en attente, notamment le *Lieutenant de la Tour* et un autre cargo dunkerquois, l'*Anadyr*.

D'un tonnage brut de 5 277 tonnes, construit à Newcastle en Grande-Bretagne de 1927 à 1930 et racheté en 1938 par la Compagnie des messageries maritimes qui l'avait mis en service sur la ligne Indochine-Extrême-Orient, l'*Anadyr* se trouvait sur lest au Havre, en mai 1940, ne pouvant rejoindre Dunkerque à cause des événements. Il fut envoyé à Bordeaux pour réparations et embarquement des officiers, des élèves et du matériel de l'école d'aviation de Hourtin qui se repliait au Maroc. Il appareilla de Bordeaux le 18 juin, fut bombardé sans dommages par des avions allemands en rade du Verdon, et mit le cap sur Casablanca. En mer, le commandant apprit par la radio que la France allait signer un armistice mais que des Français se rangeaient aux côtés des Anglais poursuivant le combat. Après consultation des officiers et des "principaux" de l'équipage, il modifia sa route : il mit le cap sur Gibraltar au lieu du Maroc.

De son côté, un gros chalutier converti en patrouilleur de la Marine nationale, le *Président Houduce*, ayant appareillé de Lorient le 11 juin pour une mission au large des côtes d'Espagne et du Portugal, avait, le 16, recueilli 41 marins d'un navire allemand, le *Kaenigsberg*. Celui-ci donnait de la bande et l'équipage avait mis les canots à la mer. Le patrouilleur français coula le *Kaenigsberg* au canon et débarqua, le 22, ses 41 prisonniers à Bayonne. Là, les autorités étaient "à la dérive". Dans la confusion engendrée par l'annonce de l'armistice, approuvé par les uns et contesté par d'autres, le *Président Houduce* reprit la mer, avec à son bord 69 officiers polonais de l'école d'artillerie d'Angers et 30 officiers, sous-officiers et soldats français et quelques civils qui croyaient pouvoir



Le Rhin de la Compagnie Paquet, devenu *Fidelity* de la Royal Navy

continuer, en Afrique du Nord, la guerre contre les Allemands. Le patrouilleur reçut, en route, de l'amirauté l'ordre de « déposer les armes dans l'honneur ». Le commandant refusa de l'exécuter sans avoir pris connaissance des conditions de l'armistice, et il gagna Gibraltar le 25 juin. Le lendemain, il se présentait au consulat de France pour s'informer.

Egalement présent à Gibraltar, *Le Rhin* (cargo mixte de 2 456 tonneaux, 84 m de longueur, lancé en 1920 à Liverpool et acheté en 1923 par la compagnie de navigation Paquet pour laquelle il desservait au départ de Marseille le Maroc et le Sénégal) avait à son bord un personnage peu ordinaire, Claude Péri. Né le 7 avril 1908, engagé volontaire pour cinq ans dans la marine à l'âge de 17 ans, quartier-maître secrétaire en 1927, Péri fut réformé définitif et versé à l'armée de terre en 1928. On le retrouva pourtant inscrit maritime au quartier de Marseille en avril 1940, pour justifier son embarquement sur *Le Rhin*, en qualité d'officier radio de la marine marchande. Une femme blonde, Madeleine Bayart, née le 21 février 1911 à Paris, accompagnait Péri, ce qui n'allait pas sans intriguer l'équipage. Péri était chargé d'une mission secrète pour l'exécution de laquelle *Le Rhin* prit la route des Iles Canaries. Le 8 mai, il était à Las Palmas. La nuit du 9 au 10 mai, Péri et le chef mécanicien prirent place dans la vedette du navire qu'ils conduisirent vers un cargo allemand

mouillé sur rade, le *Corrientes*. Les deux hommes se mirent à l'eau et fixèrent à la coque du navire, sous la ligne de flottaison, une charge d'explosif. Peu après leur retour à bord, le *Corrientes* explosa et fut gravement endommagé. Le *Rhin* regagna Marseille, après une escale à Casablanca. Il reprit la mer le soir du 16 juin pour Oran, toujours avec Péri et sa compagne. Mais, la nuit du 17 au 18 juin, le commandant, René Cannebotin, reçut l'ordre de gagner Gibraltar.

Comme l'amiral Muselier, Péri désapprouvait l'armistice. Les deux hommes se rencontrèrent à Gibraltar et visitèrent ensemble, le 28 juin, les navires français présents. Ils pressèrent les officiers et les hommes d'équipage de gagner l'Angleterre, comme eux-mêmes allaient le faire. Mais, les avis étaient partagés. Il y avait des marins pour la continuation de la guerre et d'autres pour l'armistice. Le patriotisme n'entraînait pas seul en ligne de compte. Ainsi, les célibataires se montraient plus disposés que les chargés de famille à se lancer dans ce qui était aussi une aventure. Les adhésions se firent malgré tout nombreuses quand, le 29 juin, il fallut que chacun tranchât car les Britanniques procédèrent à la saisie des navires et cargaisons. (L'amiral Muselier obtint que les navires français saisis fussent remis ensuite à la France libre et la valeur des cargaisons débarquées à Gibraltar portée au crédit de celle-ci).

A bord du *Lieutenant de la Tour*, 3 officiers et 18 hommes d'équipage se déclarèrent déterminés à continuer la guerre. Dans le nombre, il y avait six Dunkerquois : Henri Pruvost, né à Grand-Fort-Philippe le 8-9-1903, domicilié à Saint-Pol-sur-Mer, lieutenant mécanicien, Jean Andriès, mousse, Alfred Cuffez, 20 ans, élève mécanicien, Marcel Popieul, né à Bray-Dunes, le 14-9-1914, graisseur, Saint-Ange Marchand, domicilié rue Emmery à Dunkerque, et Augustin Godin, chauffeurs.

A bord de l'*Anadyr*, parmi les ralliés à la France libre, huit étaient inscrits au quartier de Dunkerque : William Versailles, lieutenant-mécanicien, Pierre Portron, Eugène Duquesnoy, Pierre Vérove, Georges Plancke, chauffeur, Mohamed Bouchelick, maître graisseur, Emmanuel Caruana, chauffeur, et Eugène Marrecau, novice, futur président de la section des Anciens Français Libres de Dunkerque.

A bord du patrouilleur *Président Houduce*, 36 marins décidèrent de continuer la guerre avec leur commandant, l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Deschartres, et 14 demandèrent le rapatriement.

Sur *Le Rhin*, où les manières brusques de Péri étaient diversement appréciées, cinq hommes seulement, outre le commandant Cannebotin, Péri et son amie, sur un effectif de plus de 50 personnes, acceptèrent de rester.



Engagé dans la Royal Navy (à gauche), le Dunkerquois Albert Cuffez servit sur H.M.S. *Fidelity*, ex-*Le Rhin*. Puis, il se fit verser dans les F.N.F.L. (à droite).

La tenue de campagne qu'il porte alors, comme tous les marins français à terre, est celle de l'armée de terre britannique, mais avec la casquette de marin français.

Les officiers et les marins ayant opté pour le retour en France furent regroupés sur un seul bâtiment, le *Lieutenant de la Tour* qui, de ce fait, échappait à la saisie. Les autres navires complétèrent leurs équipages avec les ralliés du *Lieutenant de la Tour*, des passagers du *Président Houduce* et des soldats (dont quelques Belges), aviateurs et civils, qui, après la débâcle et l'annonce de l'armistice, avaient, de France et d'Afrique du

Nord, rejoint Gibraltar, tremplin vers l'Angleterre. Les six Dunkerquois du *Lieutenant de la Tour* passèrent sur *Le Rhin* de même que quelques soldats belges qui s'occuperaient des canons du bord, deux aviateurs français et deux ou trois étudiants.

L'amiral Muselier quitta Gibraltar en avion le soir du 29 juin. Le lendemain, il rencontra le général De Gaulle qui apprit ainsi comment l'embryon de la flotte de la France libre s'était formé à Gibraltar.

Délesté de sa cargaison de riz, mais emportant les marins ayant préféré le rapatriement, le *Lieutenant de la Tour* prit le 2 juillet la direction d'Oran où il accosta le lendemain. De là, il arriva le 18 juillet à Marseille. Le 2 juillet également, à 18 heures, appareilla pour Liverpool qu'il toucha le 12, le *Président Houduce*, escortant un convoi de bateaux saisis ou ralliés. A bord, avait pris place l'aviateur René Mouchotte, échappé d'Oran avec quelques compagnons et qui s'illustrerait par la suite dans les Forces aériennes françaises libres. Partirent aussi de Gibraltar pour l'Angleterre, un navire italien saisi, le *Capo-Olmo*, et le *Forbin*, des Chargeurs réunis, qui avait embarqué des soldats tchécoslovaques à Bordeaux et qui rallierait lui aussi la France libre.

Affecté à un autre convoi, *Le Rhin* partit le 15 juillet pour l'Angleterre. Il arborait le pavillon de la flotte auxiliaire de la Royal Navy. Péri, en effet, ne désirait pas s'engager dans les Forces françaises libres du général De Gaulle, mais dans la marine britannique.

“LE RHIN” ET SES MARINS S'ANGLICISENT

Il réussit à faire intégrer en bloc dans la Royal Navy *Le Rhin* – qui devint le H.M.S. *Fidelity* – et son équipage. Les marins durent adopter une identité anglaise. Avec le grade de commander, Péri devint le commandant du bord sous l'identité de Jack Langlais. L'amie de Péri troqua son nom de Bayard contre celui de Barclay. Admise dans le service féminin de la Royal Navy, avec le rang d'officier, elle portait avec élégance l'uniforme strict des WRENS, assorti de la coiffe en forme de tricorne. L'ex-commandant du cargo mixte, ayant accepté le rang de second avec le grade de lieutenant-commander, acquit le nouveau patronyme de Doudet. Egalement lieutenant-commander, un médecin militaire belge, embarqué à Gibraltar, Albert Guérissé, devint Pat O'Leary. Il quitta plus tard le navire pour devenir agent des services secrets.

Des six Dunkerquois venus du *Lieutenant de la Tour*, quatre au moins s'engagèrent dans la Royal Navy et restèrent à bord de la *Fidelity* : Henri Pruvost qui devint Henry Patterson, Albert Cuffez (Herbert), Jean Andriès

et Augustin Godin. Un autre, Marcel Popieul (1), se sépara de ses compagnons à l'arrivée en Angleterre. Il rejoignit la marine marchande de la France libre (que De Gaulle et l'amiral Muselier organisaient en même temps qu'une flotte de guerre) et embarqua sur le *Paul-Emile Javary*. Immatriculé à Dunkerque, ce cargo, revenant de Narvik, se trouvait à quelques heures de Brest, le 18 juin 1940, quand un avion anglais l'avisa que les Allemands étaient sur le point d'entrer dans cette ville. Le *Paul-Emile Javary* prit la direction de l'Angleterre où il fut remis à la France libre. Trois hommes du bord se rallièrent à celle-ci dont le Gravelinois Marcel Gillio. Les autres furent rapatriés par la suite par le *Massilia*. L'équipage fut complété par des marins anglais et français, dont Marcel Popieul, et le *Paul-Emile Javary* fut des toutes premières unités de la flotte marchande de la France libre.

Neuf marins du *Twickenham Ferry* s'engagèrent dans la marine marchande de la France libre : le chef mécanicien Maurice Périchart, l'officier radio Louis Popieul (à ne pas confondre avec Marcel Popieul), les mécaniciens Maurice Sorel, André Duriez (qui fut après la guerre l'un des présidents successifs de la section dunkerquoise de l'Association des Français Libres), Léon Willems et son fils, l'électricien Emile Verschave, le timonier Louis Reynoudt et un maître graisseur Bergman. Le reste de l'équipage fut rapatrié.

Les sept premiers nommés des ralliés au général De Gaulle embarquèrent sur un cargo des Chargeurs réunis, la *Casamance*. Réquisitionné, ce navire grumier de 5 817 tonneaux, ayant pour port d'attache Dunkerque, avait à bord cinq marins militaires affectés à l'artillerie, quand il appareilla du Verdon pour l'Angleterre, le 21 juin 1940. En cours de route, il reçut de l'amirauté l'ordre de rallier un port français. L'officier radio s'abstint d'en faire part au commandant. L'amirauté voulait éviter évidemment que le navire fût saisi par les Anglais. L'officier radio, au contraire, tenait à continuer la guerre contre les Allemands. En Angleterre, le navire fut effectivement saisi, puis remis comme d'autres cargos français à la France libre. Le commandant Floury, quatre officiers mécaniciens et un cambusier refusèrent de suivre la quasi-totalité de l'équipage qui se rallia à De Gaulle. Les six hommes furent rapatriés par le *Massilia* qui appareilla le 16 novembre de Liverpool pour Marseille. Le second capitaine, Roger Briois, reçut le commandement de la *Casamance* et remplaça donc les partants par les sept Dunkerquois qui retrouvèrent à bord deux jeunes concitoyens, Michel Cornen, mousse, et Joseph Guillou, novice.

CINQ SOUS-MARINS POURSUIVENT LE COMBAT

Jean Bataillie, né à Petite-Synthe en 1919, élève de l'école des radios de la marine, à Port-Louis, près de Lorient, suivait les cours d'admissibilité au grade de second-maître quand les Allemands déclenchèrent leur offensive, le 10 mai 1940. Cinq semaines plus tard, les envahisseurs n'étaient pas loin de Lorient et l'école dispersa ses élèves. Jean Bataillie monta à bord d'un aviso dont la construction n'était pas achevée, *La Moqueuse*, qui mettait le cap sur l'Angleterre. Elle atteignit Falmouth et se mit en attente. L'équipage et les passagers restèrent à bord jusqu'au 3 juillet. Ils furent alors débarqués et parqués dans un camp de toile à Aintree, près de Liverpool.

Invité à choisir entre le retour en France et l'engagement dans la marine

anglaise ou celle de la France libre, Jean Bataillie opta pour cette dernière possibilité. Les F.N.F.L. formaient alors des équipages pour les sous-marins qui s'étaient ralliés au général De Gaulle. Pressenti, Jean Bataillie accepta. Il fut affecté à la *Minerve*, un des deux submersibles (l'autre était la *Junon*) qui, en grande révision à Cherbourg quand les Allemands approchèrent de cette place, étaient partis en remorque pour Plymouth, le 18 juin 1940. Un troisième sous-marin, le *Surcouf* (2), en réparation à l'arsenal de Brest, avait fait de même, le même jour, marchant sur un seul moteur. Un autre sous-marin français encore, le *Rubis*, n'avait pas eu à traverser la Manche pour continuer la guerre contre les Allemands car il était, depuis le 1^{er} mai 1940 aux ordres de l'amirauté britannique. Il mouillait des mines devant la côte norvégienne. Son commandant, le lieutenant de vaisseau Cabanier, avait décidé de poursuivre ses missions. Enfin, un cinquième sous-marin, le *Narval* avait quitté sa base en Tunisie pour rejoindre les Britanniques à Malte. Il allait toutefois être coulé le 16 décembre 1940.

Affecté sur la *Minerve*, Jean Bataillie participa à seize missions, pour le compte de la 9^e flottille britannique à laquelle le sous-marin était rattaché.



Le lieutenant mécanicien dunkerquois Henri Pruvost débarqua du *lieutenant de la Tour*, cargo des Messageries maritimes, à Gibraltar, pour embarquer sur le *Rhin*. Il s'engagea dans la Royal Navy sous l'identité de Henry Patterson et resta sur le navire devenu H.M.S. *Fidelity*.

Il resta à bord jusqu'en mai 1943, puis accomplit deux missions sur la *Junon*. En 1944, le quartier-maître radio Jean Bataillie passa sur le *Morse*, sous-marin britannique cédé aux F.N.F.L.

Le marin gravelinois Marcel Gillio (3), que l'on a vu sur le *Paul-Emile Javary* en Norvège, puis ralliant l'Angleterre, s'engagea en juillet 1941 dans les F.N.F.L. A la fin de 1942, affecté à la base des sous-marins à Dundee, il embarqua sur la *Junon*.

Entre autres opérations, les sous-marins français conduisirent à la côte de la Norvège des agents de liaison et des commandos. « Nous devions entrer dans les fjords glacés pour déposer les hommes et leur matériel, expliqua Marcel Gillio. Mais cela ne pouvait se faire que de nuit. Le jour, nous restions en plongée en attente. » La *Junon* participa aussi à la chasse au *Tirpitz*. En 1943 et 1944, Marcel Gillio navigua sur le *Rubis*.

« La vie à bord des sous-marins était pénible, rappelle Jean Bataillie. Nous avions un quart d'eau par jour. Il n'était pas question de se laver. La condensation imbibait vêtements et couvertures. Un jour, nous avons fait l'expérience de tordre une couverture. Il en est sorti un quart de seau d'eau. A bord, c'était la puanteur. Et quand nous étions près de la banquise, la température était glaciale. »

Il y avait un chien à bord du sous-marin, a rapporté Jean Bataillie. Dès la rentrée à la base, il descendait à terre et les sous-mariniers ne le revoyaient plus. Mais, quand le submersible s'apprêtait à appareiller, le chien réapparaissait et sautait à bord. Comment le brave compagnon des marins pouvait-il être informé du départ ? Les sous-mariniers n'ont pas trouvé d'autre explication qu'un sixième sens.

QUATORZE CHASSEURS DE SOUS-MARINS AUX F.N.F.L.

Parmi les bateaux militaires français qui se trouvaient en opérations en Grande-Bretagne ou qui s'y étaient réfugiés au moment de l'armistice, il y avait quatorze chasseurs de sous-marins, certains endommagés. Ceux-ci furent réparés dans les arsenaux à partir du mois de juillet 1940. Trois des quatre chasseurs construits au chantier de Dunkerque et livrés en cette année 1940, le dernier non-terminé, étaient du nombre des petits bâtiments (37,10 m sur 5,60 m – déplacement : 130 tonnes) qui avaient gagné l'Angleterre. C'étaient les chasseurs 10, 11 et 12. Le quatrième, le 9, avait été fortement endommagé lors d'un bombardement, le soir du 21 mai, au port de Dunkerque. Il s'était échoué à la plage de Malo où des tentatives de colmatage des brèches de la coque et de remise à flot ne réussirent pas.



Novice sur l'*Anadyr*,
Eugène Marrecau fut le benjamin
de la France libre à Gibraltar,
en juin 1940.

La Royal Navy exploita immédiatement sous son pavillon les chasseurs en état de naviguer, avec des équipages amalgamant des Anglais et des Français ayant signé un engagement dans la marine britannique. Deux chasseurs, le 11 et le 15, naviguèrent avec des équipages polonais dès le mois de juillet 1940. A ce moment, la France libre n'existait pas encore officiellement. De Gaulle avait lancé son appel le 18 juin ; le 28, les Anglais l'avaient agréé comme chef de tous les Français qui, en Angleterre, continuaient la lutte contre les Allemands. Mais c'est seulement le 7 août que naquit la France libre, basée sur des statuts qui lui permettaient de constituer une armée. Et, à partir de septembre et jusqu'en mars 1943, onze chasseurs – comme d'autres navires français – furent remis progressivement aux F.N.F.L. (Forces navales françaises libres) qui les armèrent sous leur pavillon et leur donnèrent des noms de villes et régions de France : *Carentan* au chasseur 5, *Rennes* au 8, *Bayonne* au 10, *Boulogne* au 11, *Benodet* au 12, *Calais* au 13, *Dielette* au 14, *Paimpol* au 15, *Audierne* au 41, *Larmor* au 42 et *Lavandou* au 43. Les chasseurs 6 et 7 étaient encore sous pavillon britannique quand, en septembre, patrouillant dans la Manche, ils furent coulés par des destroyers allemands qui recueillirent les survivants anglais et français (4).

Sur *Le Rhin*, à la fin du mois de juin 1940, de gauche à droite, le commandant Cannebotin, le commandant Péri (la tête bandée, à la suite d'une bagarre), l'amiral Muselier, Madeleine Bayard, X. (Photo du livre *Histoire de la Compagnie Paquet*)



Le commandant du chasseur 5, le lieutenant de vaisseau Detroyat, se mit à la disposition du général De Gaulle le 14 juillet 1940. Il reçut le commandement du 1^{er} bataillon de fusiliers-marins formé, à l'initiative de l'amiral Muselier, à partir du 17 juillet, avec des volontaires qui se présentèrent aux premiers jours de la France libre, parmi lesquels le Dunkerquois Julien Lière, Yves Dreyer, originaire du Finistère mais qui, ingénieur à Usinor-Dunkerque, présiderait par la suite, durant quelques années, la section dunkerquoise des Français libres, et Julien Deweyer, originaire de Loos, mais qui se fixa à Bray-Dunes quelque temps après la guerre.

PRESQUE CONCITOYENS DU GÉNÉRAL

Les Dunkerquois qui ralliaient le chef de la France libre en 1940 se doutaient-ils que celui-ci était presque un de leurs concitoyens ?

Probablement pas ! A l'époque, le général De Gaulle n'était connu que de ceux qui suivaient de près les questions militaires. Le grand public n'avait donc pas de raison de s'intéresser à ses ascendants. Il en alla autrement après la guerre, le général De Gaulle ayant acquis une grande célébrité parmi le peuple français, et notamment dans la région maritime dunkerquoise.

De temps à autre, une allusion était lancée, notamment par le journal *Le Nouveau Nord*, à propos d'ascendants dunkerquois du général. Mais, tout restait bien vague, même si l'on citait le nom d'une femme de lettres, Joséphine De Gaulle, comme aïeule du général. En 1970, des recherches dans les registres d'état-civil de Dunkerque, pour lesquelles je bénéficiai de l'aide de Jacques Piéters, bibliothécaire-archiviste de la Ville de Dunkerque, de l'un des collaborateurs du service, M. Cochetoux, et une correspondance avec le service d'état-civil de la mairie de Lille, pour certains recoupements, me permirent de reconstituer une ligne directe de filiation du général De Gaulle remontant à 1681 (mariage à Dunkerque de François Maillot et de Marguerite Deperlec) et aboutissant à Jeanne Maillot, mère du général De Gaulle.

Jeanne Maillot avait épousé Henri De Gaulle à Lille le 2 août 1886. Née à Lille en 1860, fille de Jules Maillot, également de Lille, elle était la petite-fille de Henri Maillot (5). Ce dernier était né à Dunkerque, comme ses ascendants de la lignée Maillot, issus du mariage de 1681. La période antérieure à ce millésime reste dans l'ombre : les Maillot seraient venus de Bourgogne s'établir à Dunkerque, on ne sait quand exactement.

Henri Maillot, cité ci-dessus comme grand-père de la mère du général De Gaulle, avait un frère prénommé Charles. Celui-ci eut une fille, Joséphine (la femme de lettres dont il est question plus haut), née à Dunkerque et qui, ayant épousé Julien De Gaulle en 1835 à Lille, mit au monde Henri De Gaulle, père du général.

Ainsi, Charles De Gaulle descendait des Maillot à la fois du côté maternel et du côté paternel. Son arrière-grand-père maternel et son arrière-grand-père paternel étaient deux frères. Son père et sa mère étaient petits-cousins.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Marcel Popieul navigua sur l'*Indochinois*, après avoir débarqué du *P-E. Javary*. Rentré à Bray-Dunes à la fin de la guerre, il termina sa carrière de marin comme officier mécanicien. Il est décédé en 1968. Quant au sixième marin dunkerquois du *Lieutenant de la Tour* embarqué sur *Le Rhin* à Gibraltar, Saint-Ange Marchand, nous n'avons pu déterminer sur quelle voie il s'engagea à son arrivée en Angleterre.

(2) Le sous-marin *Surcouf* a été perdu en 1942, dans la mer des Caraïbes, à la suite d'une collision avec un navire marchand américain affrété par l'armée, le *Thompson Lykes*.

(3) Marcel Gillio, né à Gravelines en 1920, démobilisé en juillet 1945, reprit son service à la C.B.V.N. puis navigua sur le *Saint-Germain* de l'A.L.A. sur la ligne Dunkerque-Douvres. Il est décédé le 31 mars 1995.

(4) Les chasseurs 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 41 et 42 avaient fait partie en mai-juin 1940 du groupe des chasseurs de Dunkerque et participé à l'expédition de Flessingue et aux opérations de Dunkerque. Certains transportèrent des troupes et recueillirent des naufragés lors de l'opération Dynamo et prirent part aux évacuations du Havre et d'autres ports où ils s'étaient repliés après la chute de Dunkerque. Le *Rennes* (chasseur 8), bombardé par un avion allemand, coula avec 26 hommes à bord, le 13 juillet 1942, devant les côtes anglaises. Le *Carentan* (chasseur 5) se perdit le 21 décembre 1943 sur les atterrages de la pointe Saint-Alban. Des chasseurs des F.N.F.L. participèrent le 27 février 1942 au raid contre la station radar allemande de Bruneval, sur la côte normande ; le 19 août 1942 au débarquement de Dieppe, et le 6 juin 1944 au débarquement de Normandie.

(5) Henri Maillot épousa à Dunkerque, le 28 octobre 1811, Louise Kolb, née à Dunkerque en 1792, fille de Philippe Kolb, né dans le duché de Bade en 1761. Le général De Gaulle dit quelques mots au sujet de Philippe Kolb aux journalistes lors d'un voyage en Allemagne en septembre 1962. Louise Kolb avait un frère, Charles, qui ajouta à son nom de famille celui de son épouse lilloise, née Bernard, pour en faire Kolb-Bernard.

Un descendant de Charles Kolb-Bernard servit dans les F.N.F.L. Il s'agit du capitaine de vaisseau Kolb-Bernard qui, à la libération du Nord de la France, en 1944, fut nommé commandant de la marine du secteur Boulogne-Dunkerque (COMAR IV- État-major à Boulogne) alors que Dunkerque était encore occupé par les Allemands. C'est sous l'autorité du commandant Kolb-Bernard que fut constitué le groupe franc de marins, engagé sur le front de la poche de Dunkerque jusqu'à la reddition des Allemands, le 9 mai 1945. A ce moment, à la suite de la réorganisation des services, le capitaine de vaisseau Kolb-Bernard devint à la fois commandant du secteur maritime Nord et de Marine-Boulogne. Le capitaine de corvette Aclocque, chef du groupe franc, prit, quant à lui, le commandement de Marine-Dunkerque, dépendant évidemment du secteur maritime Nord.

VII

DISPARUS À MERS EL-KÉBIR

Le 3 juillet 1940, jour de l'arrivée du *Lieutenant de la Tour* à Oran, une "Force H", que les Anglais venaient de former à Gibraltar, avec le croiseur de bataille *Hood*, les cuirassés *Valiant* et *Resolution*, le porte-avions *Ark Royal*, les croiseurs *Arethusa* et *Enterprise* et onze destroyers, se présenta, à l'aube, au large de la base militaire de Mers el-Kébir, voisine du port algérien. Le commandant de la "Force H", le vice-amiral Somerville, dépêcha auprès de l'amiral français Gensoul, qui se tenait à bord du navire de ligne *Dunkerque*, un officier chargé de faire connaître les propositions de l'Angleterre au sujet des bâtiments de guerre français. L'amiral Gensoul commandait l'importante flotte rassemblée à Mers el-Kébir, comprenant deux des plus belles unités de la Marine nationale, le *Dunkerque* et le *Strasbourg*, des croiseurs de bataille, ainsi que des cuirassés, des croiseurs légers, des destroyers et des sous-marins. Les Anglais craignaient que ces navires tombent aux mains des Allemands à la suite de l'armistice. Ils exigeaient donc qu'ils rallient la Grande-Bretagne avec leurs équipages pour continuer la guerre ou qu'ils aillent se faire désarmer en Grande-Bretagne, aux Antilles ou aux Etats-Unis, avec des équipages réduits qui seraient ensuite rapatriés, ou encore qu'ils se sabordent. En cas de refus, les Anglais feraient usage de la force.

L'amiral Gensoul ne se plia pas à cet ultimatum. Il déclara qu'il répondrait à la force par la force et donna l'ordre d'appareiller à plusieurs bâtiments dont le navire de ligne *Strasbourg*. Le dialogue, par messagers interposés, se prolongea jusque dans l'après-midi, parfois confus, mais les positions ne changèrent pas. A 16 heures 56, les Anglais ouvrirent le feu. Touché par une salve de 380 qui atteignit la tourelle 3, provoquant



Un projectile de 380 a traversé, sans éclater, la paroi
du hangar d'aviation du *Dunkerque*, frôlant l'écusson aux armes de la ville.

l'explosion de munitions, qui immobilisa les machines et coupa l'électricité, le *Dunkerque* se traîna pour s'échouer à l'abri de la colline de Mers el-Kébir. Le cuirassé *Bretagne*, atteint dans ses soutes arrière, explosa et coula. Le cuirassé *Provence*, avarié et incendié, s'échoua à la

côte. Le contre-torpilleur *Mogador* eut sa partie arrière arrachée sur 37 mètres, un obus ayant fait exploser un stock de grenades sous-marines. Mais, le *Strasbourg* et les contre-torpilleurs *Volta*, *Terrible*, *Lynx*, *Tigre* et *Kersaint* réussirent à s'échapper et à gagner Toulon. La riposte française, malaisée à cause de la position des navires, entraîna la perte de deux torpilleurs britanniques et causa des avaries au *Hood*. Le feu cessa à 17 heures 12. L'attaque avait duré un quart d'heure, mais avait provoqué de très importants dommages aux navires et entraîné la mort de nombreux marins français. Le 6 juillet, les avions de l'*Ark Royal* revinrent torpiller le *Dunkerque* qui subit de nouveaux dommages, surtout à cause de l'explosion d'une allège, chargée de grenades sous-marines, qui y était accostée. Au total, 1 297 marins français avaient péri à Mers el-Kébir. Au moins sept Dunkerquois étaient du nombre.



Le matelot André Soignet, tué à Mers el Kébir à l'âge de 18 ans.

André Soignet, né le 16 mai 1922 à Dunkerque, matelot canonnier, engagé deux ans plus tôt dans la Marine nationale, fils d'un fonctionnaire des douanes, domicilié 16 rue Caumartin ; Jean Charpentier, ingénieur mécanicien de 3^e classe, né le 26 septembre 1918 à Saint-Denis, dont les parents étaient confiseurs, établis 18 rue de la République à Saint-Pol-sur-Mer ; André Dewaele, quartier-maître, né le 8 mai 1917 à Bray-Dunes ; Clarence Vanhersecke, de Wormhout ; et Michel Herrebrecht, né en 1920 à Brouckerque, engagé dans la marine à 18 ans, étaient cinq des 991 victimes de la Bretagne (2).

Henri Liénard, matelot gabier, né le 2 février 1920 à Rosendaël, dont les parents étaient domiciliés rue Forbin, et Eugène Steenlandt, chauffeur, dont les parents étaient domiciliés 48 rue des Bassins à Dunkerque, figuraient parmi les 180 victimes du *Dunkerque*.

D'autres Dunkerquois se trouvaient à Oran ou à Mers el-Kébir au moment des faits : Robert Lihouck, à bord du sous-marin *Eurydice* et qui, démobilisé ensuite, travailla à des réparations provisoires sur le *Dunkerque* ; Eugène Laurent, embarqué sur le patrouilleur détecteur de sous-marins *Ajaccienne* qui participa à la recherche des marins noyés et



Henri Liénard,
disparu à Mers el-Kébir, à 20 ans.

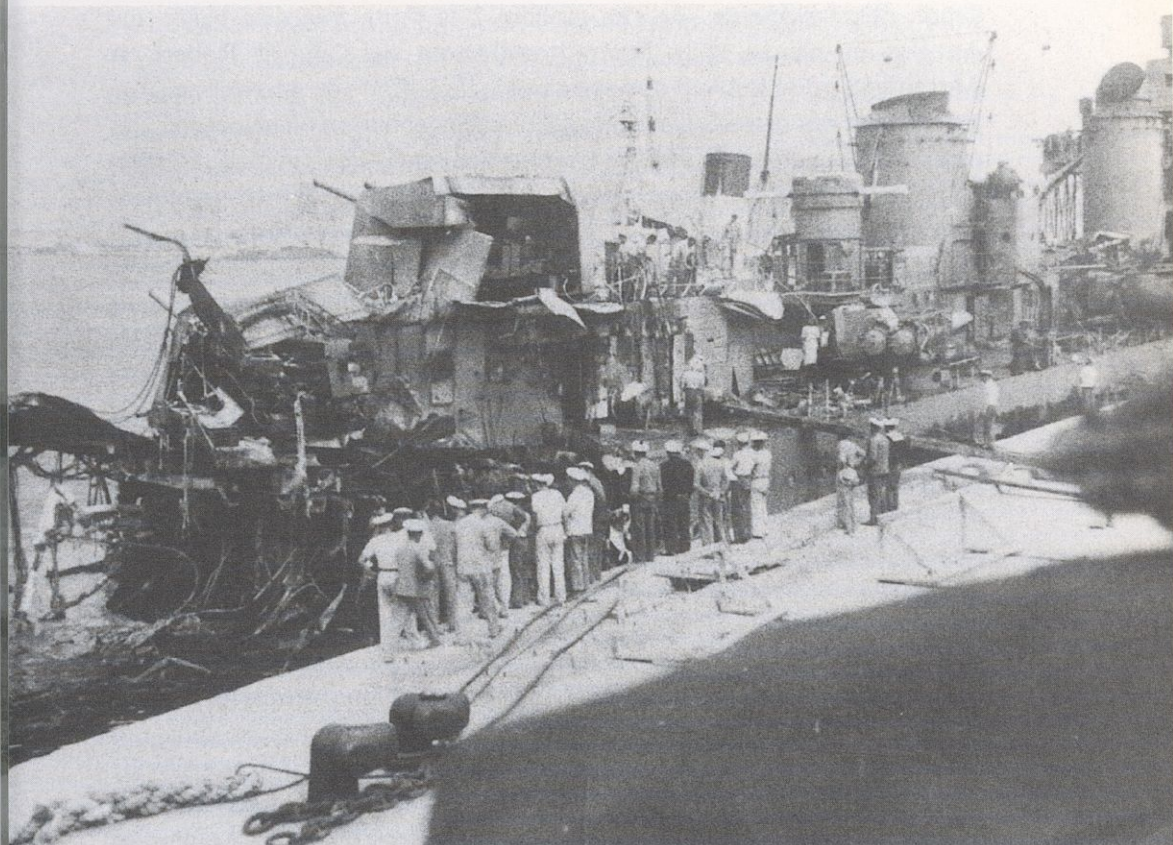
évacua du *Dunkerque* les archives de l'amiral, le 3 juillet ; Robert Vanhille, timonier, et Albert Houvenaghel, matelot canonnier (déjà présent à bord quand le navire rendit visite à Dunkerque en 1938) ; André Vanhove, mécanicien sur le *Mogador* (3) ; Louis Degunst, né en 1919, engagé dans la Marine nationale en 1938, radio ; Pierre Malaus, né à Fort-Mardyck en 1920, engagé dans la marine en avril 1939, canonnier, et son cousin et homonyme Pierre Malaus, né en 1919 (décédé en 1968), tous trois à bord du *Strasbourg* ; Charles Bernard, né à Gravelines en 1922, engagé pour 7 ans dans la marine

en 1938, matelot breveté mécanicien de 1^{re} classe à bord du contre-torpilleur *Volta* ; Paul Lutsen, né en 1921 à Dunkerque, engagé à 17 ans pour 5 ans dans la marine et embarqué sur le cuirassé *Provence* et selon qui trois autres marins de la région dunkerquoise : Marius Matton et Maurice Deroo, de Saint-Pol-sur-Mer, et Robert Damman, de Coudekerque-Branche, se trouvaient à bord.

« J'ai vu la *Bretagne* couler en trois minutes, rappelle Paul Lutsen. Et nous ne pouvions même pas secourir les marins qui surnageaient dans une nappe de pétrole, car celle-ci était en feu. La *Provence* s'échoua. Elle fut réparée à Oran et ensuite basée à Toulon. »

Les radios du *Strasbourg* captaient des messages en clair. « Nous étions sur la longueur d'ondes des avions de l'*Ark Royal* qui nous survolaient, explique Louis Degunst. Ils signalaient (en anglais) au porte-avions qu'il y avait une grande activité sur le *Strasbourg* et le *Dunkerque*. En effet, les équipages gagnaient les postes d'appareillage et s'affairaient à remonter les ancres. Ils ont même coupé une chaîne pour faire plus vite. Le *Strasbourg* a réussi à partir en traversant un barrage de mines magnétiques lancées par les Anglais. Le bâtiment, équipé d'une ceinture antimagnétique, mitraillait les avions anglais. Nous avons eu des victimes dans la chaufferie, une cheminée d'évacuation des gaz ayant été bouchée par des éclats. Trente-deux marins ont été asphyxiés dont cinq sont décédés à l'infirmerie du bord. Les funérailles ont eu lieu après notre arrivée à Toulon. »

Furent également témoins de la tragédie de Mers el-Kébir les marins



Le contre-torpilleur *Mogador*, entré en service en 1938, gravement endommagé à Mers el-Kébir.

du *Lieutenant de la Tour* et ceux du croiseur auxiliaire X 10 (paquebot *Colombie*). Ce dernier avait, en mai, transporté en Norvège une partie du corps expéditionnaire, puis effectué des traversées entre Marseille ou Toulon et l'Afrique du Nord. Il se trouvait à quai à Oran depuis le 26 juin, ayant évacué de Toulon un millier de militaires. Deux Dunkerquois étaient à bord : le canonnier René Galard et Jean Hilde que nous avons vus à l'expédition de Norvège (4). « De la *Colombie*, nous apercevions les marins de la *Bretagne* qui se débattaient sur la coque du navire qui sombrait. Nous ne pouvions rien pour eux. Mais, le 6 juillet, quand les avions anglais sont revenus torpiller le *Dunkerque*, notre D.C.A. a ouvert le feu sur les appareils », rappelle René Galard.

Les Anglais bombardèrent aussi, le 8 juillet, le *Richelieu* à Dakar, endommageant les hélices du bâtiment. Ils s'abstinrent, sur recomman-

dation des Américains, de s'en prendre à la flotte française basée aux Antilles et placée sous le commandement de l'amiral Robert. A Alexandrie, où se trouvait une autre partie de la flotte de guerre française, les contacts des Anglais avec l'amiral Godfroy aboutirent à un accord : les canons furent neutralisés et le mazout débarqué. Les navires, réduits à l'immobilité, restaient bien sûr sous la surveillance des Britanniques, comme la flotte des Antilles l'était sous celle des Américains.

Dans le cadre de cette opération que les Britanniques avaient préparée sous le nom de code "Catapult", les navires de guerre français, présents dans les ports de Grande-Bretagne, furent saisis le matin du 3 juillet. Des soldats britanniques, baïonnette au canon, firent irruption à bord tôt le matin et forcèrent les équipages à débarquer, parfois sans leur laisser le temps de se munir de quelques affaires personnelles. Les marins français furent amenés manu militari dans des camps. Un incident à bord du sous-marin *Surcouf* se solda par la mort de deux militaires anglais et d'un officier français.

L'opération Catapult, principalement l'affaire de Mers el-Kébir, et la manière dont usèrent les Britanniques pour s'emparer dans leurs ports des navires français et débarquer les équipages, engendrèrent chez les Français un sentiment d'hostilité à l'Angleterre. L'entreprise du général De Gaulle en pâtit indirectement. « Un terrible coup de hache dans nos espoirs », a écrit le chef de la France libre à ce sujet. La propagande allemande qui, depuis le début de la guerre, n'avait négligé, dans ses tracts, aucun argument pour semer la zizanie entre Français et Anglais, se délecta avec Mers el-Kébir. Par ses soins, des affiches antibritanniques fleurirent en France occupée. En Angleterre, les marins français déplo- raient amèrement la mort de leurs camarades de Mers el-Kébir qui n'étaient évidemment pour rien dans les décisions du gouvernement français, ni dans le comportement de l'amiral Gensoul.

VOLONTAIRES QUAND MÊME

Il y avait à ce moment, en Angleterre, plus de 30 000 militaires français des trois Armes (y compris les équipages de navires auxiliaires), soit : plus de 10 000 soldats de l'Armée de terre (6 000 hommes du corps expéditionnaire retiré de Norvège et évacué de Brest, plus de 2 000 blessés évacués par Dunkerque et soignés dans des hôpitaux anglais, 2 000 hommes des troupes coloniales et 1 200 hommes d'éléments divers évacués de France), près de 20 000 marins (militaires, de commerce et de la pêche), aviateurs, personnels de ports et de services publics.

Le général attaché militaire près l'ambassadeur de France avait nommé le général Charbonneau, que les événements avaient amené à Londres, au commandement des troupes françaises se trouvant en Angleterre. Le gouvernement français devait, suivant les conditions de l'armistice, démobiliser un grand nombre de militaires pour ramener l'armée française à un effectif fixé par les Allemands. Tous les soldats et tous les marins cantonnés ou parvenus en zone non-occupée et qui avaient accompli leur temps de service légal ou celui de leur engagement étaient donc démobilisés. Ceux que les circonstances laissaient en Grande-Bretagne devaient, au préalable, être rapatriés. Le général Charbonneau fit observer que les navires transportant les personnels rapatriés risquaient d'être saisis par les Allemands dans les ports de la zone occupée. Il fut donc décidé que les rapatriements auraient lieu en zone libre. Toulon fut retenu comme point de débarquement. Les marins seraient démobilisés sur place à leur arrivée.

En attendant l'organisation des transports, la propagande des agents de recrutement des Forces françaises libres continua auprès de ces Français expatriés à qui les Anglais laissaient le choix : demeurer en Grande-Bretagne ou rentrer en France. Ceux qui préféraient rester serviraient dans l'armée anglaise ou les Forces françaises libres ou bien travailleraient pour l'industrie de guerre. Ils avaient aussi la possibilité d'embarquer sur les navires marchands de la France libre. C'est ce que firent, comme on l'a vu, neuf marins dunkerquois du *Twickenham ferry*. Ainsi, le *Twick* avait amené à De Gaulle ceux qui furent de ses premiers marins. Il avait même fait plus car une moitié de la 13^e demi-brigade de Légion étrangère, qu'il avait transportée, se rallia au Général. Elle forma la 14^e D.B.L.E. Parmi ces volontaires de la première heure, se trouvait Michael Vojtko (5) qui avait quitté sa Tchécoslovaquie natale en 1934 pour travailler en Belgique et s'était, en fait, engagé à la Légion étrangère à Lille en 1935. Après la Norvège, il connut différents théâtres d'opérations en Afrique. Deux cents chasseurs alpins optèrent également pour leur incorporation dans l'armée du général De Gaulle qui recruta aussi 200 des blessés de Dunkerque, convalescents. Les autres soldats évacués par le port du Nord avaient rembarqué pour la France les jours suivant leur arrivée en Grande-Bretagne.

Peu de marins militaires rejoignirent De Gaulle à cette époque. A la fin de juillet 1940, ils étaient un millier, officiers compris. Encore, se trouvait-il parmi eux de jeunes Bretons parvenus en Angleterre par des moyens divers et des marins de commerce devenus volontairement militaires.

De leur côté, les Anglais recrutèrent dans la Royal Navy, durant les



A gauche, le matelot mécanicien Fernand Schneider, de la Marine nationale.

A droite, le même, devenu Frank Summers de la Royal Navy.

Marié en Grande-Bretagne, il y a conservé ce nom d'emprunt après la guerre.

jours qui suivirent l'armistice et Mers el-Kébir, quelques centaines de marins français. L'armée de terre anglaise et la Royal Air Force intégrèrent également des Français. Les forces armées britanniques paraissaient aux yeux de ces volontaires mieux structurées et équipées que l'armée naissante du général De Gaulle.

Le gouvernement de Vichy considérait comme déserteurs les soldats et marins engagés dans les F.F.L. ou dans l'armée, la marine et l'aviation britanniques. Une cour martiale condamna à mort par contumace des officiers "dissidents". Ainsi, Claude Péri (commandant de H.M.S. *Fidelity*) fut, le 23 octobre 1940, condamné, par un tribunal siégeant à Toulon, à la peine de mort, à la dégradation militaire et à la confiscation de ses biens, pour atteinte à la sûreté extérieure de l'Etat et provocation de militaires à la désertion.

En outre, les Français engagés dans les armées britannique ou gaulliste s'exposaient, en cas de capture par les Allemands, à être passés par les armes car l'armistice empêchait évidemment les citoyens du pays qui avait sollicité un cessez-le-feu, de se battre contre leurs vainqueurs. Dans le but de leur éviter un tel sort, l'armée britannique délivrait aux volontaires français des pièces d'identité de Canadiens français. Et la Royal Navy invitait les engagés français à changer d'identité et à adopter un patronyme à consonance britannique.

Ainsi, Fernand Schneider, né en 1919 à Leffrinckoucke, devint Frank Summers dans la Royal Navy. Domicilié à Rosendaël, appelé dans la marine en août 1939 à Cherbourg, Fernand Schneider avait embarqué en janvier 1940, à Lorient, sur un chalutier équipé en dragueur de mines magnétiques, le *Saint-Cyr*. Il opéra au large de Dunkerque vers février-mars, puis participa à l'opération Dynamo, ce qui lui donna l'occasion de faire une dernière visite à sa famille le 26 ou le 27 mai. Le 28, le *Saint-Cyr* partait pour Douvres, avec un autre dragueur, le *Mimi Pierrot*, qui fut coulé durant la traversée. Ensuite, le *Saint-Cyr* regagna Cherbourg, puis alla à Brest. A l'approche des Allemands, il appareilla pour Plymouth avec d'autres bâtiments de la Marine nationale. C'est là qu'il fut saisi et l'équipage emmené à la caserne de la Royal Navy à Devonport. Fernand Schneider, en raison de ses capacités professionnelles, fit un stage d'ajusteur-tourneur avant d'embarquer en septembre, à Edimbourg, sur le cuirassé de 33 000 tonneaux *Rodney* (5), avec trois autres mécaniciens français, engagés comme lui dans la Royal Navy.

LES POLONAIS EN GRANDE-BRETAGNE

Tandis que les Forces françaises libres s'organisaient, les soldats polonais ayant réussi à atteindre la Grande-Bretagne y reconstituaient leur armée. L'unité de Jean Zalisz avait pris place à Saint-Nazaire, le 21 juin 1940, sur le contre-torpilleur *Penjabi* duquel elle était descendue à Plymouth. Elle cantonna sous des tentes, en Ecosse. Puis les hommes reçurent des équipements britanniques et commencèrent l'entraînement. Comme celle du général De Gaulle, l'armée polonaise d'Angleterre attirait des nationaux fixés dans divers pays du monde. Il en venait notamment de France. Ils transitaient par l'Espagne, comme certains Français, Belges ou Luxembourgeois, désireux de gagner l'Angleterre.

Tous les soldats polonais n'avaient pu accéder aux ports français en juin 1940. Certains de leurs chefs, à la veille de l'armistice, leur avaient recommandé de se disperser plutôt que de se laisser capturer par les Allemands. Beaucoup d'entre eux passèrent en zone libre. Le gouvernement de Vichy regroupa dans des camps de travail et il en envoya en Afrique du Nord. Il démobilisa aussi des soldats polonais qui réintégrèrent leurs domiciles en France.

En Grande-Bretagne, les Polonais mirent sur pied plusieurs unités blindées et une brigade parachutiste, sur le modèle britannique. Leurs aviateurs, très vite opérationnels et détachés à la Royal Air Force, participèrent efficacement à la "Bataille d'Angleterre". Il y avait égale-



Trois soldats de l'armée polonaise en Grande-Bretagne.
Au centre : Jean Zalisz, futur boulanger à Malo-les-Bains.

ment une *troop* polonaise au commando interallié. Les Polonais formaient aussi des agents spéciaux qui rejoignaient les groupes de résistants dans

les pays occupés. Ainsi, Jean Zalisz, qui parlait le polonais, l'allemand, le français et l'anglais, reçut en plus une formation de parachutiste et de radio-télégraphiste. Il apprit à conduire auto et moto, à emprunter une voiture en cas de besoin, à se défendre ou attaquer en corps-à-corps et acquit aussi des notions de sabotage. Après ce recyclage tous azimuts, il fut logé en hôtel à Londres, habillé en civil et reçut de nouveaux papiers d'identité, au nom de Jean Lecointe. Le 15 mai 1944, il descendit en parachute du côté d'Aix-les-Bains, en Haute-Savoie, avec un poste émetteur. Réceptionné par des résistants polonais et français, il émit des rapports destinés aux Britanniques. Mais, les Allemands localisèrent le poste et Jean Zalisz fut arrêté. Emmené en auto, il frappa violemment les gardes qui l'accompagnaient et sauta à bas du véhicule. Rapidement, il s'enfonça dans une forêt proche, marcha en direction de la Suisse où il parvint à entrer. Il alla au consulat de Pologne qui le fit rentrer en Angleterre.

Il mit à profit une permission en Ecosse pour épouser une jeune fille qui l'avait conquis. Il fut renvoyé en France ensuite, comme opérateur radio. Le débarquement avait eu lieu entre-temps et une division blindée polonaise, intégrée au groupe d'armées du maréchal Montgomery, avait contribué à la libération de la région d'Hazebrouck avant de pénétrer en Belgique.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Michael Vojtko s'est fixé à Dunkerque en 1951. Il a obtenu la nationalité française en 1966. Il est décédé en 1995.

(2) En plus de ceux de Dunkerque et de l'arrondissement, des marins du Nord et du Pas-de-Calais ont été tués à Mers el-Kébir, à bord de la *Bretagne* : Robert Bigo, canonnier, de Lambersart ; François Boulain, radio, d'Armentières ; François Carlier, de Bugnicourt ; Roger Cloez, chauffeur, de Neuf-Mesnil ; Raoul Delporte, de Roubaix ; Marcel Dutoit, quartier-maître canonnier, de Lille ; Jules Herbeaux, mécanicien, d'Orchies ; Alfred Mailliet, chauffeur, de Denain ; Paul Ducloy, de Sangatte ; André Triplet, fusilier, de Berck-sur-Mer ; André Bigot, de Sains-en-Gohelle ; ainsi que Jacques Valoy, de Le Crotoy (Somme).

(3) André Vanhove, né dans la région parisienne, d'une famille originaire de Morbecque, était Dunkerquois depuis 1933 quand il s'engagea à 20 ans, en 1939, pour trois ans dans la marine. Embarqué sur le cuirassé *Condorcet*, il fit l'école des mécaniciens et embarqua en novembre 1939 sur le *Mogador*. Après le torpillage, il fut affecté à un navire ravitailleur d'escadre, le *Forfait*, puis au remorqueur de haute mer *Cotentin*. Libéré en février 1942, il travailla un moment au Carreau des mines à Béthune avant d'accomplir une carrière de batelier. Il est retraité à Coudekerque-Branche.

(4) Après les événements de Mers el-Kébir, la *Colombie* regagna la métropole à Toulon où l'équipage fut débarqué, le bateau étant désarmé à La Seyne.

Démobilisé provisoire (car il ne pouvait rentrer en zone interdite), René Galard travailla comme bûcheron en Savoie pour les Eaux et Forêts, puis comme employé civil à la préfecture maritime à Toulon. Il rentra à Dunkerque après que les Allemands eurent envahi la zone libre. Né en 1918 à

DUNKERQUOIS SUR TOUS LES FRONTS

Vierzon (à cause de la guerre), René Galard était venu à l'âge de 8 ans, à Dunkerque où ses parents, lillois, montèrent la "Friture lilloise", rue du Kursaal, près de la plage. Lui-même se maria en 1948 et son épouse, née Vangraefschep, d'une famille de forains, créa la "Friture lilloise" à Bray-Dunes.

Jean Hilde, lui, reprit du service chez les marins-pompiers à Dunkerque en 1943 puis, après la libération de Paris, travailla au ministère de la Marine dans le service du commandant Jubelin qu'il suivit lorsque celui-ci prit le commandement du contre-torpilleur reconverti en croiseur léger *Le Triomphant*.

(5) Le *Rodney*, après l'embarquement de Fernand Schneider, escorta les convois de l'Atlantique, fit la chasse au *Bismarck*, puis fut basé à Gibraltar. Il était présent au débarquement anglo-américain, en novembre 1942 en Algérie. Le *Rodney* fut alors basé à Mers el-Kébir. Il escorta des convois sur Malte et participa au débarquement en Sicile.

(6) Jean Zalisz revit ses parents à Noël 1944, à l'occasion d'une permission. Il servit dans l'armée polonaise, en Angleterre jusqu'en 1947. Libéré avec le grade de sergent-chef, il regagna Liévin et travailla aux Houillères, puis fut boulanger. Il s'installa boulanger à Malo-les-Bains (avec son épouse écossaise), en 1967.

Un monument aux combattants polonais tombés lors de la Seconde Guerre mondiale sur le sol français a été inauguré le 16 septembre 1984. Il s'élève devant le cimetière de Dunkerque.

VIII

429 RAPATRIÉS PÉRISSENT DANS LE TORPILLAGE DU "MEKNÈS"

Après la saisie de leurs navires, le 3 juillet 1940, dans les ports anglais, les marins français ayant opté pour le rapatriement attendaient le dénouement de leur aventure dans les camps où étaient également retenus des militaires de l'armée de terre. La 13^e demi-brigade de Légion étrangère, amputée des éléments qui avaient rejoint la France libre, regagna assez vite l'Afrique du Nord où elle fut d'ailleurs dissoute à la fin du mois de juillet, les hommes réintégrant leurs unités d'origine. Mais, les Britanniques ne paraissaient pas pressés d'organiser les retours au pays des autres Français, notamment les marins.

Les soldats français évacués par Dunkerque de fin mai au 4 juin 1940, et qui, les jours suivants, étaient revenus en France, en vue de reprendre le combat en Normandie, conservaient un bon souvenir de leur accueil par les Anglais. Ceux-ci leur avaient offert nourriture, friandises et cigarettes. Ils s'étaient occupés des blessés et avaient distribué des cartes de correspondance que les militaires n'avaient qu'à remplir pour donner de leurs nouvelles à leurs parents. A la quasi-unanimité, les Français reconnaissaient que les Anglais les avaient bien traités, même si les fusils dont quelques-uns ne s'étaient pas séparés leur avaient été prestement enlevés dès le pied posé outre-Manche.

Mais, les marins qui, en instance de rapatriement, séjournèrent dans des camps, ont émis sur les Britanniques des appréciations très différentes. Entre-temps l'armistice et le drame de Mers el-Kébir, suivi de la rupture par Vichy des relations diplomatiques avec la Grande-Bretagne, avaient refroidi le climat. Chassés de leurs navires sans ménagements le jour de la fameuse opération "Catapult", les marins se plaignirent aussi de

l'attitude hostile des gardiens, de l'inconfort des locaux, de la mauvaise qualité de la nourriture et de la longue attente qui leur fut imposée.

Né en 1921, à Blainville dans le Calvados, de parents dunkerquois et engagé dans la Marine nationale à l'âge de 19 ans, Gustave Blondel qui servit, durant la bataille de mai-juin 1940 à Dunkerque, en qualité de mécanicien, sur le torpilleur *La Cordelière*, a connu le régime des camps anglais. Son navire, en réparation à Cherbourg après un bombardement, s'en échappa le 18 juin 1940, avant l'arrivée des Allemands et se réfugia à Portsmouth. Le 3 juillet, à 3 heures du matin, il y était encore au mouillage quand des soldats en armes firent irruption à bord et emmenèrent l'équipage sur des remorqueurs à l'arsenal. Là, les marins français « tournèrent en rond » toute la journée. Le soir, ils furent transférés à Southampton. Ils embarquèrent sur un paquebot de la compagnie des Indes qui... n'appareilla point. Après trois jours à bord, ils apprirent des Anglais, le 7 juillet à 18 heures, qu'il n'y avait pas d'accord franco-allemand pour le rapatriement. Les marins reprirent leurs affaires et montèrent dans un train qui les amena à Birkenhead et de là, en autocar, ils gagnèrent Arrow Park, près de Liverpool. C'était un camp où avaient séjourné des P.G. allemands. Ils étaient partis, mais une double barrière de barbelé et des miradors étaient restés ! Les marins y entrèrent les mains en l'air. Ils reçurent chacun un ciré et deux couvertures et, pour huit, une tente. Ils s'ennuyèrent là jusqu'au 7 août, puis furent transférés à Dodington Park, près de Bristol. D'abord gardés militairement, ils furent ensuite remis aux ordres de leurs officiers. Des Français libres tentèrent de les recruter, mais il y eut peu d'amateurs. Gustave Blondel et d'autres marins acceptèrent de travailler aux champs, pour rompre avec l'oisiveté. Des réservistes, déclarés prioritaires pour le rapatriement, furent extraits du camp et embarquèrent à Southampton sur le *Meknès*. Le 24 juillet, ce paquebot converti en transporteur de troupes appareilla à 16 heures 30, à destination de Toulon, avec à bord 1 180 officiers et marins français et 104 hommes d'équipage.

De Liverpool, appareilla le même jour, avec à son bord environ 1 500 marins et soldats français ayant séjourné au camp d'Aintree, le *Jean L.D.* Ce cargo, construit à Dunkerque, livré en 1936 à l'armement Dreyfus et dont le port d'attache était Dunkerque, avait été arraisonné en mer le mois précédent alors qu'il revenait des U.S.A. chargé d'avions et d'autre matériel de guerre. Le *Jean L.D.*, qui faisait route en convoi vers Le Havre, ville sur le point de tomber aux mains des Allemands, reçut l'ordre de rallier l'Angleterre, mais le commandant du navire faussa compagnie au convoi et se dirigea vers Brest. Un croiseur de la Royal Navy, informé par

un avion d'observation, lui intima l'ordre de rejoindre Liverpool. Là, l'équipage fut débarqué par des soldats en armes. Mais, ni les hommes, ni le navire ne furent retenus définitivement et les Anglais affectèrent donc le *Jean L.D.* au transport de rapatriés français.

Le 24 juillet encore, à 20 heures, partit de Barry Docks, près de Cardiff, le cargo français *Saumur*. Entre autres rapatriés, il transportait Alfred Gueulle, chef mécanicien du chalutier *Bernadette*, de Boulogne-sur-Mer. Réquisitionné et armé en dragueur, ce bateau avait participé aux opérations de Flessingue et de Dunkerque. Évacué en Angleterre, mouillé sur rade à Sheerness du 2 juin au 3 juillet, il fut alors saisi. L'équipage rejoignit d'autres marins retenus sur un quatre-mâts en fer. Le 12 juillet, un officier français dressa les listes des hommes qui demandaient à rentrer en France et de ceux qui se déclaraient volontaires pour les Forces françaises libres. Deux jours plus tard, les premiers furent transférés à Arrow Park où ils retrouvèrent avec joie d'autres Boulonnais, mais où ils connurent une « nourriture très mauvaise et un confort primitif. » Heureusement, cela ne dura donc que jusqu'au 24 juillet.

Quelques heures après son appareillage, à 23 heures 05 précises, le *Meknès* fut torpillé par une vedette allemande. L'équipage mit rapidement à l'eau sept embarcations et quelques radeaux tandis que le navire se cassait en deux et s'enfonçait dans les eaux. Huit minutes après le choc, il avait disparu de la surface de la mer. Mais plusieurs centaines de passagers et membres de l'équipage se tenaient sur les canots et sur les radeaux ou s'agrippaient à des morceaux de bois qui flottaient. Les rescapés, recueillis, le jour venu, par des torpilleurs anglais, furent débarqués à midi à Weymouth, et les blessés hospitalisés tandis que les valides prenaient la direction du camp Raleigh. Le 5 août, ils furent transférés à Arrow Park, en vue d'un embarquement sur le navire-hôpital *Canada*. D'autres furent conduits au camp de Trentham le 18 septembre.



Gaston Tavernier,
marin à bord du *Jean L.D.*,
navire construit à Dunkerque,
qui transporta des militaires
rapatriés d'Angleterre à Toulon.

Le torpillage du *Meknès*, dont l'annonce souleva une vive émotion en France, surtout parmi les marins et leurs familles, avait causé la mort de 429 personnes dont plusieurs hommes originaires du Nord et du Pas-de-Calais et, parmi eux, Roger Masselier, né en 1910 à Saint-Pol-sur-Mer,



L'une des 429 victimes
du torpillage du paquebot *Meknès*,
le quartier-maître mécanicien
Roger Masselier, 30 ans.
Son épouse, enceinte de leur deuxième
enfant, attendait impatiemment
son retour d'Angleterre.

domicilié à Coudekerque-Branche où son épouse attendait leur deuxième enfant. Un Dunkerquois figurait parmi les rescapés. Nommé Lecoster, il décida, après son hospitalisation, de rejoindre les Français libres.

La recherche des responsabilités dans cette affaire donna lieu à d'interminables discussions non exemptes de passion. Le *Meknès*, qui naviguait éclairé, sa nationalité française bien marquée, aurait dû bénéficier de l'immunité, en raison de l'armistice. Mais, les Anglais avaient omis d'annoncer son départ aux gouvernements français et allemand. Quant au gouvernement français, il s'était abstenu de faire savoir à l'Angleterre que, hors de la Méditerranée, des menaces pesaient sur les navires français prenant la mer sans préavis.

Dès qu'il apprit le torpillage, le *Jean L.D.* relâcha à Lisbonne du 27 au 29 juillet, afin de demander aux autorités maritimes françaises un itinéraire protégé. On ignore s'il obtint satisfaction. En tout cas, le 2 août, ses passagers — entassés dans les cales et sur les ponts — arrivaient à bon port à Toulon. Il y avait parmi eux un Coudekerquois, Marcel Bamey. Appelé sous les drapeaux en janvier 1940, il avait embarqué sur le chalutier *Caporal Peugeot*, de Boulogne-sur-Mer, armé en dragueur. Ce bateau avait participé aux évacuations de Dunkerque jusqu'au 3 juin, puis à celles de Cherbourg et le Havre. Il avait pris des soldats à Saint-Valery-en-Caux les 11 et 12 juin, puis gagné Plymouth où, le 3 juillet, eut lieu sa saisie.

Le *Saumur*, après avoir essuyé du gros temps du 28 au 31 juillet et stoppé à deux reprises à la suite d'un incident de chauffe, doubla le détroit de Gibraltar le 2 août et mouilla dans la baie d'Algésiras. Le 3 août, il

reçut l'ordre d'appareiller pour Marseille. Mais, le lendemain, Oran lui transmitt l'accord des amirautés allemande et italienne pour qu'il poursuive sa route dans les eaux territoriales espagnoles et françaises à destination de Toulon. Le 7 août, enfin, dans l'après-midi, commençait le débarquement à Toulon d'hommes heureux de retrouver la terre de France.

Un quatrième navire français, parti d'Angleterre le 24 juillet, l'*Aveyron*, cargo de la Compagnie générale transatlantique, rapatria d'autres soldats et marins. Au début du mois d'octobre, les navires-hôpitaux *Sphinx* et *Canada* ramenèrent d'Angleterre en France des blessés évacués par Dunkerque en mai-juin et qui étaient convalescents. Blessé durant le mois de mai en Belgique, Jean Beauvalot, domicilié près de Dunkerque, était du nombre. Les deux navires firent escale à Oran pour débarquer des légionnaires rentrés de Norvège et de jeunes militaires n'ayant pas accompli la totalité de leur temps de service ou d'engagement. Les soldats de l'armée de terre libérables étaient démobilisés en métropole, en zone libre.

AU CAMP DES MARINS DE LA ZONE INTERDITE

A Toulon, la marine démobilisait et renvoyait dans leurs foyers les engagés et appelés ayant accompli leur temps de service ainsi que les mobilisés. Ils étaient nombreux à changer ainsi de statut. Aussi, la marine avait-elle mis en place plusieurs points d'accueil pour les formalités. L'un était installé à l'École des apprentis mécaniciens et chauffeurs à Saint-Mandrier. Le matelot fourrier Hilaire-André Wadoux y officiait. Né en 1917 à Paris (à cause de la guerre) mais de parents dunkerquois et gravelinois, appelé avec la classe 37 à Toulon et rengagé pour six mois afin de préparer une spécialité (radio), André Wadoux avait embarqué sur le sous-marin mouilleur de mines *Saphir* à Cherbourg, puis sur la *Turquoise*. Lors d'une plongée, il eut le tympan craquelé. Il dut quitter les sous-marins. Il fit alors l'école des fourriers à Rochefort. A la déclaration de guerre, il gagna le torpilleur *Le Foudroyant* qui participa à l'expédition de Norvège et fut coulé le 1^{er} juin devant Dunkerque. André Wadoux fut parmi les naufragés recueillis par la *Bernadette*. Le chalutier, lui aussi, fut bombardé et les passagers passèrent à bord de deux chalutiers anglais. La *Bernadette* fut remorquée jusqu'en Angleterre. Rapatrié à Cherbourg, André Wadoux se rendit à Brest, puis Bordeaux d'où il évacua, avec d'autres marins, par chemin de fer. Il aboutit à Toulon où, donc, il démobilisait des marins.

Démobilisation ne signifiait pas retour au foyer pour tous. Les marins domiciliés dans la zone interdite ne pouvaient rentrer chez eux. La marine les maintenait en attente au camp de Milhaud. Ils étaient autorisés à porter leur tenue de marin, mais sans insignes, galons ni parements. Leur libération deviendrait effective dès qu'ils produiraient un certificat de travail ou de domicile en dehors de la zone interdite. Nourris mais ne percevant qu'une solde minime, ils cherchaient à se faire un peu d'argent de poche en travaillant occasionnellement, ce qui occupait leur temps.

Les marins bray-dunois en provenance d'Angleterre ou des bases de France et d'Outre-mer s'étaient regroupés au camp. Ils étaient une vingtaine : Théo Marteel, Marcel Grossier, Auguste Maes, Henri Vercam, Auguste Nowé, Victor et Edgard Marteel, Auguste Marteel, Robert Vanhille (ancien timonier sur le *Dunkerque*), Henri Hazebrouck, Emilien Vanhille, Adrien Maerten, Victor Marteel, Henri Decoster... On a remarqué qu'il y avait plusieurs Marteel et Vanhille, pas forcément apparentés, dans le clan des Bray-Dunois, certains poussant l'homonymie jusqu'au prénom. Entre eux, ils s'y retrouvaient, mais l'employée du bureau de main-d'œuvre de La Seyne qui enregistrait les noms des postulants à des petits boulots s'arrachait les cheveux chaque fois qu'elle consultait son fichier !

Les Bray-Dunois conservaient bon moral, bien que la période ne fût pas particulièrement réjouissante. Un jour, une sentinelle, ayant vu une colonne de fumée s'élever à deux pas de la poudrière, donna l'alerte. Ce n'était que le poisson des Bray-Dunois qui cuisait, histoire de varier l'ordinaire ! Pourtant oisifs, les Nordistes n'étaient guère volontaires pour les corvées. Quelques-uns eurent la boule à zéro pour avoir refusé de monter la garde. Cela ne pouvait durer. Ils trouvèrent un moyen de rentrer au pays. Ils se firent envoyer par un parent de l'un d'eux, des papiers attestant un domicile à Paris. Deux ou trois d'entre eux furent autorisés à partir. Au passage dans la capitale, ils envoyèrent de semblables attestations à d'autres qui partirent à leur tour et libérèrent de même façon les suivants. Quelques semaines plus tard, il ne restait plus de Bray-Dunois au camp de Milhaud.

Dans ce camp, on pouvait se retrouver non seulement entre "pays", mais aussi entre frères. Eugène Laurent, né en 1917 à Rosendaël, engagé à 18 ans dans la marine, servit de 1935 à 1938. Sur les trois ans de son contrat, il passa deux ans et demi à bord du contre-torpilleur *Le Triomphant*. Il avait bien connu le contre-torpilleur aux Chantiers de France et même collaboré à sa construction quand il travaillait comme traceur. Libéré donc en 1938, Eugène Laurent fut rappelé en avril-mai



Des marins bray-dunois regroupés au camp de Mihaud, à Toulon.

1939 à Cherbourg et il prit son poste sur un autre navire construit à Dunkerque, la *Bourrasque*. Mais cela ne dura que trente-quatre jours car les "disponibles" furent démobilisés. Toutefois, un troisième séjour dans la marine commença pour Eugène Laurent, rappelé une nouvelle fois en août 1939. Quartier-maître torpilleur, il suivit un cours d'écoute sous-marine et embarqua en avril 1940 à Brest sur un chalutier patrouilleur détecteur de sous-marins, l'*Ajaccienne*. Le bâtiment fut basé à Oran car la France craignait des initiatives italiennes dans le secteur méditerranéen. C'est ainsi que le Rosendaélien fut témoin de l'affaire de Mers el-Kébir après laquelle il fut démobilisé à Toulon, mais maintenu au camp de Milhaud. Là, il eut l'agréable surprise de rencontrer son frère, Edouard. Celui-ci, infirmier au Bataillon de côte, à la batterie de Zuydcoote, avait gagné de Dunkerque, au début de juin 1940, l'Angleterre. C'est donc d'Albion qu'il arrivait à Toulon, comme d'autres rapatriés. Heureux de se revoir, les deux frères rentrèrent ensemble à Dunkerque dès que cela leur fut possible.

Quant à Marcel Bamay, arrivé avec le *Jean L.D.*, il se fit embaucher aux vendanges dans la région. Il eut ensuite la possibilité de remonter dans le Nord. *Le Nord Maritime* salua dans ses éditions des 26 et 28 novembre 1940 le retour de celui que l'on croyait disparu dans la tourmente de mai-juin.

Après les rapatriements rapportés plus haut, il restait plusieurs milliers de marins et soldats français dans les camps anglais, notamment celui de Dodington Park où avaient été placés Gustave Blondel et ses compagnons de *La Cordelière*. Ils n'embarquèrent pas avant le 19 novembre sur le paquebot *Djenné* qui appareilla de Liverpool le 21 à 16 heures. Les Anglais récupérèrent au passage les pièces d'équipements et de vêtements britanniques en possession des marins français. Les Français libres étaient sur le quai eux aussi, mais pour recueillir les engagements de volontaires. Un matelot de *La Cordelière*, Alsacien ou Lorrain, s'était engagé quelque temps plus tôt car il ne tenait pas à revoir sa région natale annexée par l'Allemagne. Le *Djenné* arriva à Toulon le 1^{er} décembre 1940. Ses passagers furent salués d'un concert de la Musique des équipages de la Flotte. Comme la marine ne délivrait pas de permissions pour la zone interdite, les Dunkerquois ne purent embrasser leurs parents. Plusieurs d'entre eux, Gustave Blondel, Auguste Boutelier et Rémi Deswarte, volontaires pour servir aux Antilles, prirent place sur le *Winnipeg*, (cargo mixte de la Compagnie générale transatlantique, ancien *Jacques Cartier* construit à Dunkerque en 1918) à destination de la Martinique.

Né le 9 janvier 1921 à Coudekerque-Branche, Rémi Deswarte, naviguait au commerce au début de la guerre. En 1940, volontaire pour la Marine nationale, il avait embarqué, le 8 juin, sur le chasseur de sous-marins 43. Le 18 juin, alors que les Allemands approchaient de Cherbourg, le chasseur 43 partit pour Plymouth. Le 3 juillet, la Royal Navy saisit les navires français présents en Grande-Bretagne et Rémi Deswarte attendit, dans un camp, son rapatriement qui eut lieu, enfin, par le *Djenné*.

IX DAKAR SE REBIFFE

Quatre cargos des F.N.F.L., la *Casamance* et l'*Anadyr* – dont on sait que les équipages comprenaient des Dunkerquois – et le *Nevada* et le *Fort Lamy*, accompagnés du pétrolier britannique *Ocean Coast* et escortés par le patrouilleur *Président Houduce* et l'avisos colonial *Savorgnan de Brazza*, furent engagés dans l'expédition de Dakar, menée conjointement avec les Britanniques. Ceux-ci et le général De Gaulle espéraient qu'à la suite d'autres colonies françaises déjà ralliées, l'A.O.F. donnerait son adhésion à la France libre. Des navires britanniques – dont le porte-avions *Ark Royal*, deux cuirassés et deux croiseurs –, deux paquebots hollandais transporteurs de troupes, le *Pennland* et le *Westernland*, ainsi que les avisos français, *Commandant Duboc* (1) et *Commandant Dominé*, complétaient la force navale qui se rassembla à Freetown en Sierra Leone, pour se présenter le 23 septembre 1940 devant Dakar. La 14^e demi-brigade de Légion étrangère et le bataillon de fusiliers-marins se trouvaient à bord des bâtiments, transportant également du matériel, chars et canons d'une part, et des avions qu'il était prévu de monter sur place, d'autre part.

Bordelais de naissance (en 1918), Breton par filiation et Dunkerquois d'adoption, Yvon Miossec était embarqué sur l'un des paquebots hollandais. Elève-officier mécanicien à la "Transat", il avait été mobilisé dans la marine en 1939. Le 18 juin 1940, à l'approche des Allemands, il avait sauté à Cherbourg sur le chasseur 42 qui partait pour Plymouth et il s'était engagé le 1^{er} juillet dans les F.N.F.L., après avoir été parqué à l'arsenal de Portsmouth, comme d'autres marins français. « Les Anglais avaient peur de la 5^e colonne », remarque-t-il au sujet de la manière

inamicale avec laquelle furent traités les Français. Les F.F.L. apprécièrent Yvon Miossec car il était non seulement marin, mais aussi mécanicien d'aéronavale. Il fut envoyé temporairement dans une base de la R.A.F. où



Yvon Miossec, qui était de l'expédition de Dakar, prépara les avions qui, du Tchad, allèrent bombarder les Italiens à Koufra.

des aviateurs canadiens français l'initiaient au Blenheim et au Lysander.

Les autorités vichystes de Dakar refusèrent de recevoir la délégation de la France libre. Le *Richelieu* repoussa de son feu des navires F.N.F.L. qui tentaient d'accoster. Les avisos ne parvinrent pas à débarquer les fusiliers-marins à Rufisque. La D.C.A. prit pour cible des avions qui lançaient des tracts invitant les troupes à rompre avec Vichy. Les bâtiments britanniques bombardèrent Dakar et le combat se prolongea les deux jours suivants, ce qui occasionna des pertes des deux côtés. La flotte franco-britannique se retira alors sur ce qui fut considéré comme un échec.

Mais, au début de novembre, les troupes gaullistes, débarquées sur la côte de l'Afrique équatoriale et

accueillies avec amitié par des notables et la population, vainquirent la résistance d'éléments vichystes. Elles prirent Lambaréné le 5 et, les jours suivants, firent leur entrée à Libreville, Loango, Port Gentil et Pointe Noire. Le ralliement d'un vaste territoire était assuré.

« Débarqué à Douala, le matériel d'aviation fut transporté à Yaoundé au Cameroun, sur un train qui marchait au bois, rappelle Yvon Miossec, puis à Fort-Lamy au Tchad. Nous avons monté les avions Blenheim qui sont allés bombarder les Italiens à Koufra et ont ensuite été basés à Bangui. » Parmi les aviateurs des Forces aériennes françaises libres qui participèrent aux opérations, se trouvait le sergent mitrailleur Raymond Pétain, de Calais, qui s'était échappé, le 24 juin 1940 de la base de Cazaux en Gironde, à bord d'un *Potez 63* pour rejoindre les F.F.L.

Sur la route du retour en Grande-Bretagne, la *Casamance* fut prise dans une tempête, aux approches de Glasgow, le 17 février 1941. Une voie d'eau se déclara et le navire commença à couler. L'équipage mit deux embarcations à la mer, mais l'une, emportée par un rouleau, chavira. Neuf

hommes, dont le commandant du bord et un officier britannique, périrent dans le naufrage. L'autre chaloupe atteignit la côte et ses occupants furent saufs. Plusieurs d'entre eux avaient été recueillis en mer par Louis Popieul qui se trouvait sur la chaloupe (2).

Et, en septembre suivant, le cargo britannique *Daru* à bord duquel Yvon Miossec rentrait en Angleterre, bombardé par des avions allemands, à l'entrée de Liverpool, coula immédiatement. La proximité d'un destroyer permit heureusement le sauvetage des passagers et de l'équipage.

Yvon Miossec fut affecté à la base des chasseurs de sous-marins des F.N.F.L. à l'île de Wight. Embarqué sur le chasseur 12, il accomplit de nombreuses missions d'escorte de sous-marins jusqu'à la fin de la guerre.

LA FIN DU "THÉOPHILE-GAUTIER"

Le paquebot *Théophile-Gautier* (8 195 tonneaux de jauge brute ; 135,5 m de long) livré le 3 décembre 1926 aux Messageries maritimes par le chantier de Dunkerque, faisait escale au Pirée, le 2 septembre 1940, quand 19 membres de l'équipage en débarquèrent, voulant rejoindre les Anglais ou la France libre. Le navire quitta Le Pirée le 16 septembre. En mer, naviguant entre Salonique et Beyrouth, il fut arraisonné par un hydravion militaire britannique qui lui ordonna de se diriger sur le port d'Haïfa (Israël). Le *Théophile-Gautier* s'exécuta mais alerta la marine française à Beyrouth. Des bateaux furent dépêchés et, avec leur escorte, le *Théophile-Gautier* entra au port de Beyrouth.

Plus d'un an plus tard, le 4 octobre 1941, il naviguait en mer Egée, chargé de céréales destinées à la Grèce et de 1 000 tonnes de tabac, embarquées à Salonique pour Marseille, quand il fut torpillé par un sous-marin britannique. Le navire coula. Il y eut une vingtaine de morts et disparus. Des navires italiens recueillirent des naufragés qu'ils conduisirent au Pirée. Quatre-vingt-trois rescapés rentrèrent à Marseille le 3 novembre 1941.

"LE RHIN", NAVIRE À TRANSFORMATIONS

Des aménagements spéciaux avaient été entrepris sur la *Fidelity*, à Barry Docks, en même temps que l'artillerie du bord était renforcée. Le navire reçut trois pièces de 100 mm, deux de 75 et trois de 25, – que dissimulaient des panneaux rabattables – et des canons et mitrailleuses antiaériens. La *Fidelity* devenait une sorte de navire à transformations. Par le jeu de panneaux coulissants, on modifiait sa silhouette et donc, on

rendait impossible son identification. Les travaux s'achevèrent au terme de huit mois. Alors, ayant complété son équipage avec des marins français engagés dans la Royal Navy et quelques Britanniques (dont l'officier radio) et avec... un chien nommé Bobby, H.M.S. *Fidelity* était opérationnelle pour des missions bien adaptées aux goûts du commandeur Péri.

Le navire partit pour un premier voyage en mars 1941. Il déposa des passagers civils et militaires à Gibraltar et embarqua là deux agents secrets qui devaient s'introduire en France. La *Fidelity*, pour se diriger vers la côte des Pyrénées-Orientales, se donna l'aspect d'un cargo mixte, ce qu'elle était d'ailleurs. Péri fit coulisser des panneaux, transforma ses marins en peintres pour agrémenter l'aspect du bateau, fit apposer des plaques marquées du nouveau nom de celui-ci, *Setubal*, et de son port d'attache : Lisboa. Puis l'équipage se déguisa en touristes, hommes et femmes, et prit place dans des transats sur le pont ! C'est dans cet équipage que la *Fidelity* se dirigea vers la côte française où elle accosta de nuit. Les agents débarquèrent ainsi que Pat O'Leary qui allait organiser une filière de rapatriement des aviateurs anglais abattus en France et en Belgique.

De retour à Liverpool, H.M.S. *Fidelity* hérita d'un petit hydravion, récupéré sur le sous-marin français *Surcouf*. Puis, le navire auxiliaire de la Royal Navy reprit la mer pour transporter des agents secrets sur les côtes de Provence et d'Algérie. C'était en août 1941, et un autre Dunkerquois avait intégré l'équipage : Robert Bryckaert.

Né à Leffrinckoucke en 1916, Robert Bryckaert, engagé dans la Marine nationale en 1938 pour trois ans, embarqua à Toulon sur le cuirassé *Paris*, puis sur le croiseur *Suffren*. A bord de celui-ci, il alla en Extrême-Orient et en Australie. Il fut transféré ensuite sur le croiseur *Duquesne* comme breveté timonier. Le *Duquesne* était basé à Alexandrie où la flotte française, commandée par l'amiral Godfroy, fut désarmée le 3 juillet 1940.

« L'atmosphère était déprimante et défaitiste parmi les marins, selon Robert Bryckaert. Les hommes étaient las d'attendre et de ne rien faire. Il y en avait qui désertaient. Certains allaient à l'amirauté anglaise s'engager dans la Royal Navy. D'autres ralliaient la France libre. Je suis parti quant à moi le 3 août 1940. L'amiral Godfroy avait eu vent de mes intentions. Il m'a convoqué et mis en garde : "Si vous allez chez les Anglais, ils vous donneront un fusil et une baïonnette et vous enverront vous battre en Libye. Et vous serez condamné à mort !" J'ai répondu que j'allais réfléchir à tout cela et le jour même, je suis allé à l'amirauté anglaise m'engager dans la Royal Navy. »



Une chambrée de fusiliers-marins des F.F.L. en Angleterre en 1940.
A droite, assis, le Bray-Dunois, originaire de Loos, Julien Deveyer.

A Portsmouth, à la caserne Victory, Robert Bryckaert, qui signait son engagement, adopta un patronyme anglais : « Juste à ce moment, un oiseau (bird) passait. J'ai déclaré que je voulais m'appeler Bird, mais ce nom a été orthographié Byrd », a rapporté l'intéressé. La recrue de la Royal Navy fut affectée sur le porte-avions H.M.S. *Formidable* le 12 novembre 1940. Le bâtiment, au cours de ses missions, fit escale à Alexandrie où Robert Bryckaert rencontra quelques anciens compagnons, des marins français, qui lui prédirent la défaite des Alliés.

Revenu à Portsmouth, Byrd fit la connaissance d'un marin breton, engagé comme lui dans la Royal Navy et qui naviguait sur la *Fidelity*. Le Dunkerquois obtint d'y être affecté. Avant de monter à bord, il prit un verre dans un *pub*. Grave erreur : quand il se présenta à Péri, celui-ci le fit mettre aux fers.

« Au retour de la mission (débarquement d'agents secrets sur la côte française des Pyrénées-Orientales), alors que nous étions à 20 milles au large de Gibraltar, nous avons rencontré un sous-marin qui naviguait en surface sans signe distinctif, a raconté Robert Bryckaert. Il est venu le long du bord. Nous arborions le pavillon espagnol et sur la coque, il était

écrit en grandes lettres blanches "Ines - Barcelona". Le sous-marin s'est éloigné et nous n'avons jamais su de quel pays il était. »

A Liverpool, le navire fut équipé de deux hydravions, de tubes lance-torpilles, de mortiers et de grenades sous-marines, car il rejoignait la flotte d'Extrême-Orient et jouerait les "cargo-pièges" dans l'océan Indien. Le départ eut lieu en décembre 1942, en un convoi qui prit la route de Freetown et qu'une meute de sous-marins allemands attaqua près des Açores. C'était le matin du 25 décembre, et le combat se prolongea jusqu'au 30. Plusieurs cargos du convoi furent envoyés par le fond et la corvette de sauvetage se trouva dans l'impossibilité de secourir d'autres naufragés. La *Fidelity* dut lui prêter main-forte mais tomba en avarie de machine. L'un de ses hydravions, mis à l'eau, capota au décollage et le second attaqua en vain deux sous-marins. Ayant mis sa vedette à l'eau, la *Fidelity* marcha à vitesse réduite vers les Açores. On ne devait plus revoir l'ex-cargo mixte de la compagnie Paquet. On apprit par la suite qu'un sous-marin allemand l'avait torpillé dans l'après-midi du 30 décembre. Péri, Cannebotin, Madeleine Bayard et vingt-six membres de l'équipage disparurent dans le naufrage, ainsi que 150 commandos embarqués à Liverpool et des rescapés d'autres navires du convoi que la *Fidelity* avait recueillis. Le temporary lieutenant Henry Patterson (Pruvost) fut le seul Dunkerquois perdu, avec d'ailleurs un autre marin du Nord, Robert Fontyn, né le 18 octobre 1921 à Wattrelos, engagé dans la Royal Navy sous l'identité de Robert Thorne. En effet, Robert Bryckaert avait quitté le bord après la mission précédente. Augustin Godin avait manqué le départ. Et, Albert Cuffez fut parmi les quelques rescapés de la *Fidelity* : les occupants de la vedette, recueillie par un destroyer. Albert Cuffez quitta la Royal Navy et s'engagea dans les Forces navales françaises libres.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) L'avis *Commandant Duboc*, l'un des premiers bâtiments militaires armés par les F.N.F.L., était commandé par un officier calaisien, le lieutenant de vaisseau Marcel Bourguin qui commandait au début de la guerre le sous-marin *Ondine*. L'équipage de l'avis était majoritairement composé de sous-marinières ayant servi sur l'*Ondine* et l'*Orion*.

(2) Edmond-Louis Popieul, dit Louis Popieul, fut nommé Compagnon de la Libération et membre du Conseil de l'Ordre par le général De Gaulle. Né à Bray-Dunes en 1897, cet officier-radio de la Marine marchande navigua de longues années sur les "ferries". Après la guerre, il exploita, place du Minck à Dunkerque, un café très fréquenté à l'enseigne de *La Croix de Lorraine*. Il était chef de quai à la Société A.L.A. (ferry-boats Dunkerque-Douvres) lorsqu'il mourut le 18 avril 1958, écrasé par une rame de wagons sur les voies ferrées de la gare maritime de Dunkerque qu'il franchissait à vélo.

Il y eut un autre compagnon de la Libération dunkerquois, Maurice Périchart, embarqué comme Louis Popieul sur la *Casamance*.

X

CHEZ LES TCHERKESSES, EN SYRIE

Un Dunkerquois d'adoption, André Deschamps, fut témoin de l'enchaînement des circonstances qui aboutirent au ralliement de la Syrie, plus exactement à la conquête en 1941, par des armées de la France libre et de la Grande-Bretagne, de ce territoire jusqu'alors contrôlé par Vichy.

André Deschamps, engagé en 1937 dans l'Armée, servait en 1939 comme mécanicien automobile au 30^e dragons, une unité qui, lors de la "drôle de guerre", connut l'épreuve du feu lors de durs combats contre les Allemands dans la zone frontière de l'est du pays. Après une attaque dirigée par l'ennemi sur Metz, André Deschamps, sous-officier, fut évacué sanitaire. Plus tard, après l'armistice, il se trouva affecté à la récupération de matériel militaire à Tulle. Chargé de le transporter à Bourges, pour remise aux Allemands, ce qui allait à l'encontre de ses convictions patriotiques, il refusa.

Volontaire pour le Levant et intégré au 6^e chasseurs, il partit en janvier 1941 pour Beyrouth. Là, comme on demandait des gradés pour encadrer les Tcherkesses, il se porta candidat. Le 23 avril, il fut affecté à cette unité de cavaliers originaires du Caucase qui avaient fui leur pays et s'étaient mis au service de la France.

Anne Collet, épouse du futur général Collet, a raconté (dans *Collet des Tcherkesses*, Corrêa, Paris, 1949) comment se révélèrent les premiers Tcherkesses de l'armée française. C'était en 1922. Des trafiquants d'armes opéraient dans le nord de la Syrie. Un détachement de dix officiers français et de gendarmes musulmans fut chargé de leur donner la chasse. Le lieutenant Collet, alors officier de renseignements, reçut l'ordre de se



André Deschamps, à gauche, en route pour la Syrie, à bord de la *Providence*

joindre à ce détachement avec une trentaine d'hommes qu'il avait enrôlés dans le pays. Pour des considérations religieuses, le détachement ne put engager le combat et le commandant de l'opération ordonna la retraite. Au contraire, Collet avança avec ses trente compagnons. Il affronta les trafiquants, fit 70 prisonniers et saisit 3 000 fusils et 50 000 cartouches. Mais, 22 des hommes enrôlés avaient péri dans l'échange de coups de feu. Collet apprit que ces combattants qui, en service, ne craignaient pas la mort, étaient des Tcherkesses. Beaucoup d'autres s'engagèrent dès lors sous les ordres du lieutenant, puis capitaine et colonel Collet, protégeant les frontières du territoire français au Moyen-Orient contre les incursions de bandes armées. Ils formaient 32 escadrons à cheval quand André Deschamps rejoignit ces durs cavaliers, impressionnants dans leur uniforme particulier – toque d'astrakan noir, longue tunique de même teinte,

culotte de cheval et bottes – avec les cartouchières abondamment garnies qui leur barraient la poitrine.

Patriote et gaulliste, le colonel Collet, comme André Deschamps, suivait attentivement l'évolution de la situation de la France, représentée au Levant par le général Dentz, gouverneur militaire. On disait alors que les Allemands comme les Anglais se préparaient à entrer en Syrie et que De Gaulle souhaitait le ralliement de ce territoire sous mandat français à sa cause. Le général Dentz déclara que l'armée française placée sous ses ordres s'opposerait aussi bien aux Allemands qu'aux Anglais, dans l'hypothèse d'une tentative d'invasion. Or, André Deschamps repéra, un soir de mai 1941, des avions allemands sur l'aérodrome militaire de Damas. Il en fit part au colonel Collet. Il était évident que Vichy et le général Dentz avaient partie liée avec les Allemands. A la faveur d'une manœuvre de nuit, le colonel Collet dirigea les escadrons de Tcherkesses vers la Palestine, où se tenaient des forces armées britanniques et de la France libre, prêtes à entrer en Syrie. Mais, des troupes vichystes, probablement informées par une partie de l'encadrement, intervinrent et empêchèrent les Tcherkesses de franchir tous la frontière. Trois escadrons parvinrent quand même à passer en Jordanie et, de là, en Palestine. Des méharistes firent de même.

André Deschamps était parmi les quelques militaires français qui accompagnaient les 250 Tcherkesses parvenus en Palestine. Le général De Gaulle s'entretint avec ces hommes et André Deschamps lui apprit que beaucoup d'autres Tcherkesses restés en Syrie étaient prêts à se rallier à la France libre. Lui-même signa son engagement dans les F.F.L. le 21 mai 1941.

Quand, moins de trois semaines plus tard, les Français libres et les Britanniques firent mouvement de la Palestine vers la Syrie, les Tcherkesses prirent la tête de la colonne, pour mettre en confiance les soldats de Dentz. Mais ceux-ci ouvrirent le feu sur les Caucasiens et ce sont des Australiens, aguerris et bien équipés pour le combat, qui les relayèrent aux premiers rangs de la colonne des Alliés. Des combats dramatiques opposèrent des Français à d'autres Français. Au cours de ceux-ci, tombèrent des combattants des deux camps et notamment le commandant Detroyat, chef du 1^{er} bataillon de fusiliers-marins qui avait combattu en A.E.F., et un quartier-maître de cette unité des F.N.F.L., le Dunkerquois Julien Lière, âgé de 27 ans, tous deux tués à Mezze, près de Damas, le 21 juin 1941. Le 7 juillet, tomba au Liban le Rosendaëlien Paul Blondelle, âgé de 32 ans. C'était cinq jours avant le cessez-le-feu, les

Britanniques et le représentant de Vichy ayant signé un traité d'armistice. La Syrie, à la suite d'autres territoires où la France était présente outre-mer, ralliait donc la France libre dont les représentants avaient toutefois été écartés des pourparlers, à la demande du gouvernement de Vichy.

Les Anglais appliquèrent aux soldats français qui les avaient combattus la même règle qu'aux équipages des navires saisis : ils pouvaient soit continuer la guerre avec les Alliés, soit rentrer en France. Une forte majorité choisit le rapatriement.

Réarmé, le croiseur auxiliaire transporteur de troupes *Colombie* embarqua à deux reprises à Beyrouth des troupes qu'il ramena à Marseille. Des membres de l'équipage en profitèrent pour rejoindre les Français libres le 30 août 1941.

D'après les Gaullistes, les Anglais n'encouragèrent pas les soldats français de Syrie à s'engager dans les Forces françaises libres. Ils auraient même conseillé à des légionnaires de ne pas s'y engager, et de rejoindre l'armée polonaise. Il paraît que ceux qui suivirent cette recommandation retournèrent assez vite leur tunique, préférant l'ordinaire de l'armée française à celui des Polonais mis au régime de l'intendance britannique. De Gaulle a écrit que 127 officiers et 6 000 sous-officiers et hommes seulement, soit le cinquième de l'effectif des troupes du Levant, choisirent



Permission en Egypte pour André Deschamps, à gauche.
C'est l'occasion de faire l'essai d'un moyen de transport très couleur locale.

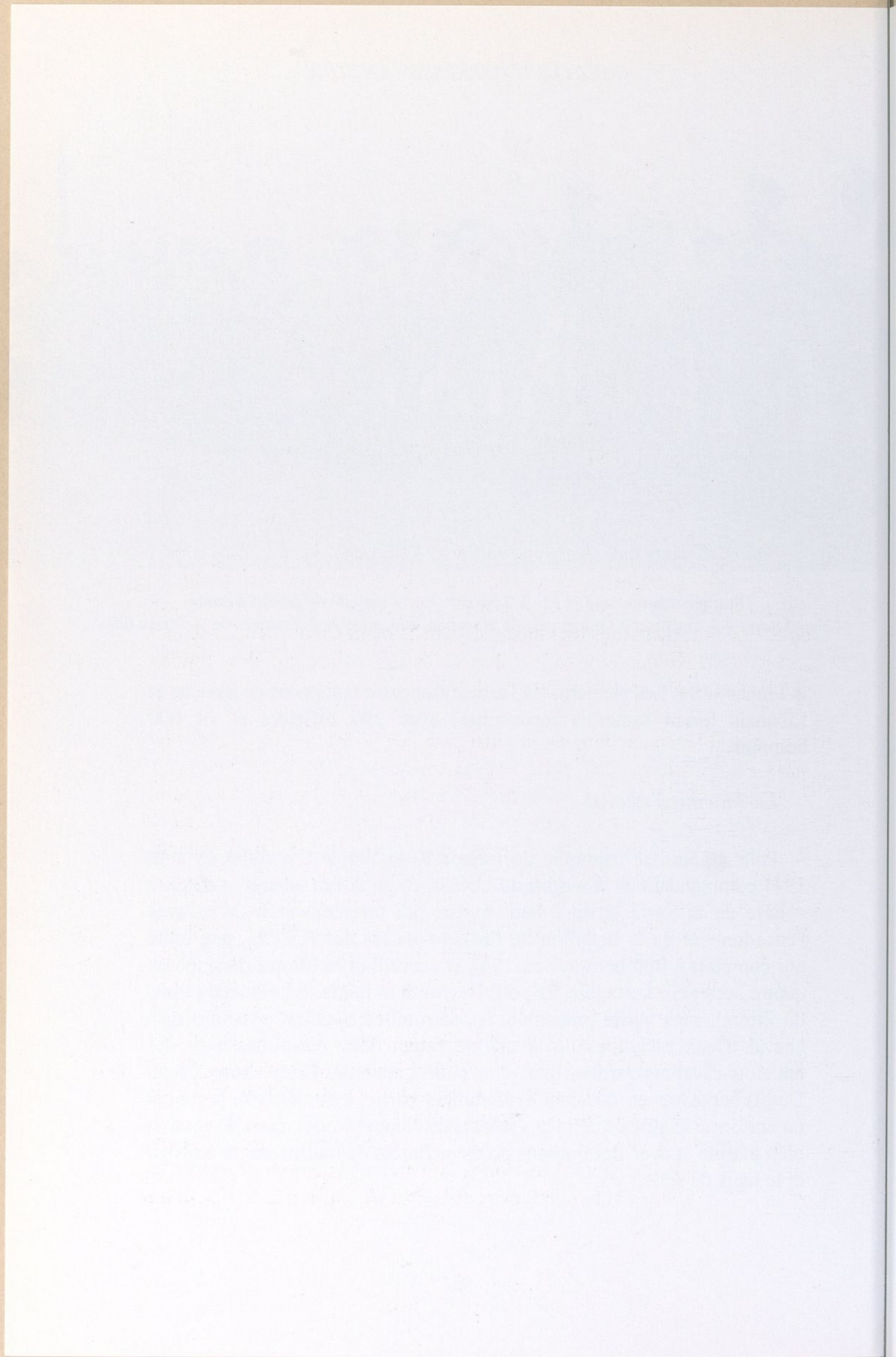


Fusiliers-marins des F.N.F.L. à Beyrouth. Au 1^{er} rang, 4^e de gauche à droite, Yves Dreyer qui, ingénieur à Usinor, présida la section dunkerquoise des anciens de la France libre.

la France libre. Les éléments de l'armée française composés de Syriens et Libanais furent toutefois reconstitués avec 290 officiers et 14 000 hommes.

La Marine à cheval

Pour sa part, le capitaine de frégate Kolb-Bernard, nommé en août 1941 commandant de la marine au Levant, et qui devait assurer la défense côtière de la Syrie et du Liban, forma, par recrutement local et avec l'encadrement du 2^e bataillon de fusiliers-marins des F.N.F.L., une unité qui comptait 3 000 hommes en 1942 et surveillait le littoral découpé en quatre secteurs : Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Saïda. En certains points du littoral, sans voirie praticable, les patrouilles n'étaient possibles qu'à cheval. Deux escadrons de la marine furent donc constitués avec des matelots-cavaliers-gardes-côtes, l'un pour Lattaquié, l'autre pour Saïda. Des Tcherkesses en faisaient évidemment partie. Les cavaliers portaient un uniforme inspiré de celui des soldats du colonel Collet, mais de couleur bleu marine et avec des boutons dorés et l'ancre de marine sur le colback et le tapis de selle.



XI

ÉVASIONS DE LA ZONE INTERDITE

Marcel Ghéwy, né le 7 janvier 1923 à Rosendaël, était, en 1941, employé à la voirie de Malo-les-Bains quand il fut désigné pour travailler sur des champs d'aviation à Denain et à Péronne. Avant l'entrée en vigueur du S.T.O., les Allemands recrutaient déjà de la main-d'œuvre en France et, à défaut de volontaires en nombre suffisant, exigeaient des mairies qu'elles leur procurent des ouvriers.

Deux autocars embarquèrent ainsi place de la Mairie, un jour d'avril 1941, des requis, pointés par un agent municipal, sous le contrôle d'un Allemand, puis allèrent à Rosendaël en ramasser d'autres. Les deux véhicules étaient à l'arrêt près de l'hôtel de ville quand un passager assis non loin de Marcel Ghéwy, baissa une glace car il faisait chaud. Mécontent, le chauffeur allemand brutalisa le voyageur. Deux fonctionnaires qui se trouvaient à l'extérieur et dont l'un était peut-être le sous-préfet, protestèrent. L'un fit remarquer au chauffeur que les passagers étaient des volontaires. L'autre le reprit en déclarant qu'il s'agissait de requis. Profitant de la confusion née de l'incident, Marcel Ghéwy passa sa valise par la fenêtre ouverte, descendit du car et reprit son bagage. Croyant sans doute qu'il changeait de voiture, les contrôleurs ne lui prêtèrent pas attention. Marcel Ghéwy se faufila entre les cars, entra au magasin de vêtements du *Pigeon voyageur*, tenu par son oncle Lucien, et se cacha sous le comptoir. Les autocars partirent sans lui.

Mais, pensant que les Allemands le rechercheraient, Marcel Ghéwy contacta l'abbé Bonpain qui lui donna la marche à suivre pour gagner la zone libre. Le jeune homme partit pour Lille à vélo, passa la nuit dans un

centre d'accueil d'où on l'envoya en train à Abbeville. Là, un passeur lui fit traverser la Somme (limite de la zone interdite) en barque. Puis, il prit le train pour Paris. Le contact suivant, Marcel devait le trouver dans un hôtel des Champs-Élysées mais, à son arrivée, on lui fit signe de s'en aller car la police était sur les lieux. Une partie de la filière était éventée. Marcel savait qu'il devait franchir la ligne de démarcation à Vierzon, mais il n'avait aucun moyen de le faire. Il se rendit là-bas, mais voyant des soldats allemands patrouiller le long du Cher, il comprit qu'il se trouvait dans une impasse. C'était le soir. Assez désespéré, il se réfugia dans une église à l'heure du couvre-feu. Le curé qui le vit en faisant sa ronde comprit tout instantanément. Il en avait vu défiler des jeunes qui cherchaient à entrer en zone libre ! Il envoya Marcel dans un collège de jeunes filles tenu par des Religieuses qui lui offrirent le gîte et le couvert. Le lendemain matin, le Rosendaëlien s'aperçut qu'il n'était pas seul. D'autres jeunes gens avaient abouti au collège et, à leur accent, Marcel sut qu'il se trouvait en présence de Dunkerquois. C'étaient Jean Neyrinck, né à Holque en 1923, domicilié à Coudekerque-Branche, et Emile Camus. Né à Coudekerque-Branche le 7 novembre 1921, Emile Camus avait navigué dès 1938 pour la C.B.V.N., sur le *Champenois*, puis le *Roubaisien*. A la déclaration de guerre, trop jeune pour être mobilisé, il avait été requis à bord. Il avait débarqué comme malade en mai 1940 à Rouen et obtenu l'autorisation de visiter sa famille, mais avec l'obligation de revenir à Rouen ensuite et se tenir à la disposition de la marine marchande. A Dunkerque, il avait été surpris par la tourmente et était resté auprès de sa famille. Il avait trouvé à s'employer au renflouement des remorqueurs au port, puis avait été convoqué par les Allemands à une visite médicale préalable à un départ pour la Pologne, en travail forcé. Il décida alors de partir pour la zone libre.

Etaient également du voyage René Lavie et Raymond Pouwels, ce dernier domicilié à Malo. Tous sympathisèrent et passèrent le Cher, de nuit, en barque, à Thénieux, grâce à un résistant qui rendait ainsi service bénévolement.

Marcel, Emile et Jean prirent le train pour Toulouse où ils travaillèrent durant quelque temps dans une ferme de l'État, située dans l'enceinte de la poudrière nationale. Emile Camus rendit visite à son frère, militaire de carrière à Toulouse, puis quitta ses compagnons car il voulait rejoindre Marseille et recommencer à naviguer pour la C.B.V.N. Jean et Marcel gagnèrent à pied Carcassonne. Ils cherchaient à s'introduire en Espagne quand deux gendarmes les interpellèrent. Ayant vu à qui ils avaient affaire, ils les mirent en garde contre la prison qui les attendait vraisem-

blement de l'autre côté de la frontière. Ils leur conseillèrent de s'engager au 2^e R.I.C. Un des gendarmes donna 5 F à Marcel qui, avec Jean, se rendit donc à la caserne. Mais ce fut pour confier au capitaine qui les reçut qu'ils préféraient la marine à l'infanterie coloniale ! Bon prince, l'officier délivra à Marcel un titre de transport pour Toulon. Jean, trop jeune pour s'engager, ne bénéficia pas de cette facilité. Le 28 mai 1941, le Rosendaëlien en prenait pour trois ans dans la "Royale". Jean Neyrinck entra, lui, à l'école des Mousses à Saint-Mandrier. Mais la mentalité Pétain-Darlan lui déplut et il séjourna à Draguignan quelque temps dans un camp de jeunesse des "Compagnons de France", puis décida de rentrer chez lui.

En repassant la ligne de démarcation, il fut arrêté. Après un mois de prison, il fut relâché... au vu de ses papiers d'identité en zone occupée. Il se paya le luxe de franchir la Somme sur un fourgon allemand dont le conducteur avait accepté de le prendre pour passager.

Revenu au pays, Jean Neyrinck entra dans la Résistance et plus tard combattit sur le front de la "poche". Marcel Ghéwy, quant à lui, partit de Toulon pour la Tunisie où il accomplit sa formation de fusilier-marin. Il fut major de sa promotion, puis instructeur. Après la libération de la Tunisie par les Alliés, le quartier-maître fusilier Marcel Ghéwy gagna New York, en 1943, pour rejoindre le *Richelieu* dont les travaux de remise en état et de renforcement de son armement s'achevaient.

IL REJOINT LES F.N.F.L. À LA NAGE

Marcel Bruxelles (1), inscrit maritime calaisien, avait 19 ans en 1940 et naviguait sur le paquebot *Côte d'Azur* (2), (construit au Havre et mis en service en 1931 sur la ligne Calais-Douvres de la S.A.G.A.-C.B.V.N.). Dès l'offensive allemande du 10 mai, ce navire transporta de Dunkerque à Flessingue des troupes françaises qui devaient faire barrage aux colonnes ennemies. Puis, la *Côte d'Azur* prit part aux évacuations d'Ostende – amenant en Angleterre de nombreux réfugiés belges – et de Dunkerque, embarquant des troupes pour la Grande-Bretagne. Le navire, atteint par des bombes, le 27 mai, dans les eaux dunkerquoises, s'échoua à 20 heures, mais les marins A.M.B.C. demeurèrent sur l'épave et continuèrent à faire feu sur les bombardiers allemands. L'équipage partit pour Douvres sur le chalutier *Monique Camille*.

Puis, Marcel Bruxelles embarqua sur un bananier qui le conduisit à Brest où il se joignit à l'équipage de la *Côte d'Argent* (construit au Havre, en 1933, pour la S.A.G.A.-C.B.V.N.) qui comprenait, entre autres, son

père et son frère. Ce paquebot de la ligne Calais-Douvres amena à Bayonne des réfugiés du Havre, puis fut désarmé à La Rochelle. Marcel Bruxelles regagna alors Calais. Il trouva à s'employer un moment au port, occupé par les Allemands, sur un bateau-base de scaphandriers, puis décida de quitter la région car il ne tenait pas à travailler en Allemagne.

Il passa en zone non-occupée. En février 1942, à Marseille, il obtint un embarquement sur un cargo de la C.B.V.N., le *Lorrain* en partance pour Casablanca. L'intention du jeune marin était de se rendre à Gibraltar et, de là, en Angleterre afin de s'engager dans les F.F.L. Comme le *Lorrain* était au large de la possession britannique, Marcel Bruxelles se jeta à l'eau et nagea vers la côte, en compagnie d'un autre marin. Celui-ci fut repêché par le bateau français alors que Marcel Bruxelles eut la chance d'être recueilli par un patrouilleur britannique survenu fort à propos. Débarqué à Gibraltar, il retrouva d'autres Français avec lesquels il fut transporté à Glasgow, puis à Londres, à la *Patriotic School* où les volontaires arrivant de l'étranger subissaient interrogatoires et épreuves qui devaient confondre les espions. Marcel Bruxelles fit intervenir un beau-frère de son frère qui servait dans l'armée britannique et qui attesta de son patriotisme. Et, en juin 1942, les F.N.F.L. intégraient leur nouvelle recrue. Après un stage de radio, il embarqua sur le *Bayonne* (chasseur 10) du 1^{er} groupe de chasseurs de sous-marins. Le *Bayonne* fut l'un des escorteurs de la Force qui débarqua à Dieppe le 19 août 1942. Le petit bâtiment, Dunkerquois de naissance, amena le commando composé de Britanniques et de Français joint, avec quelques Rangers américains, aux soldats canadiens qui constituaient l'essentiel des troupes d'assaut. Plus tard, en avril 1943, le *Bayonne* sauva l'équipage du cargo norvégien *Frode*, qui avait sauté sur une mine devant Newhaven.

DEUX ANS DE PLUS POUR DEVENIR SOLDAT

En 1942, la Crète étant aux mains des Allemands, comme la Libye, l'île de Malte restait le seul relais britannique entre Gibraltar et l'Égypte. Encore fallait-il la ravitailler pour la tenir en état de résister à des assauts ennemis. Or, les convois maritimes alliés en Méditerranée s'exposaient à tout moment au feu des bombardiers allemands et italiens, maîtres du ciel dans le secteur. Quand un convoi Alexandrie-Malte était prévu, les Anglais n'avaient d'autre ressource que de tenter, avec leurs bombardiers, de détruire, au préalable, les appareils ennemis sur leurs bases italiennes, libyennes et crétoises. Mais, les objectifs n'étaient pas toujours atteints.

Or, un certain major David Stirling avait créé en 1941, en marge de la



Pierre Léostic, à droite, en Egypte où s'entraîna le S.A.S. avant le départ pour la Crète.

Royal Air Force, le Special Air Service, troupe de commandos capables d'effectuer des coups de main sur les arrières des lignes ennemies et notamment de dynamiter des avions sur des aérodromes. Le major Stirling était parti du principe que, pour détruire une base, l'action d'un commando introduit en pays ennemi pouvait se révéler plus efficace qu'un bombardement par avions. Organisé en régiment, le S.A.S. opéra à ses débuts dans le secteur méditerranéen. Il intégra, en septembre 1941, une 3^e compagnie composée de parachutistes français, surnommée le *French Squadron*. C'était en fait la 1^{re} compagnie d'infanterie de l'air, formée en septembre 1940 au sein des Forces aériennes françaises libres, sous le commandement du capitaine Bergé.

Le régiment S.A.S., à l'entraînement en Egypte, au camp de Kabret, reçut, en juin 1942, la mission de détruire, sur huit bases, dans la nuit du 12 au 13, des avions ennemis dont on redoutait qu'ils s'en prennent à un convoi maritime prévu sur Malte. En cas de retard, il faudrait opérer la nuit suivante mais la R.A.F. interviendrait alors elle aussi.

Au *French Squadron*, revenait la destruction de six des huit aérodromes, cinq en Libye et un en Crète, à Héraklion. Le raid à Héraklion était confié à un groupe comprenant le capitaine Bergé, chef de l'opération, le capitaine Jellicoe, un Britannique connaissant bien la Crète et parlant le français, le sergent Mouhot, les caporaux Sibard et Léostic

(un Dunkerquois) et un lieutenant grec nommé Pétrakis qui se chargerait des contacts avec les maquisards grecs.

Né à Dunkerque le 24 décembre 1924, Pierre Léostic se trouvait durant la tourmente de mai-juin 1940, avec sa mère et ses quatre sœurs, réfugié de Rosendaël à Porspoder (Finistère). Son père, Gabriel Léostic, vérificateur des douanes, resté à Dunkerque, ne pouvait donner de ses nouvelles aux siens, les communications étant suspendues. Apprenant la destruction de Dunkerque, Pierre Léostic crut son père mort et ressentit le besoin de le venger. Il se joignit à des jeunes Bretons. Ils embarquèrent une nuit de fin juin 1940 sur un bateau de pêche qui les conduisit à l'île d'Ouessant. Là, un bâtiment britannique prit à son bord ces Français qui voulaient s'engager dans l'armée du général De Gaulle.

Agé de moins de 16 ans, Pierre Léostic fut envoyé à l'école des cadets de la France libre. Passé en Angleterre pour devenir soldat et non enfant de troupe, il quitta de son propre chef l'école des cadets et s'engagea aux F.F.L. Il déclara être né en 1922. D'aspect robuste, il paraissait bien avoir 18 ans. Il fut versé dans une compagnie d'infanterie de l'air, nouvellement constituée, et suivit l'entraînement des parachutistes. Son unité ayant été détachée au S.A.S., il prit part à l'audacieuse mission en Crête.

Le groupe chargé de celle-ci embarqua, au début de juin, sur un sous-marin britannique, à Alexandrie. Après quatre jours de mer, le submersible fit surface, de nuit, en vue d'une plage proche d'Heraklion, sur la côte nord de l'île. Les hommes du S.A.S., portant chacun un sac d'explosifs, des armes et des vivres, gagnèrent le rivage à bord de trois embarcations en caoutchouc et à rames qu'ils coulèrent à l'arrivée. Puis, ils marchèrent dans le pays montagneux, vers l'aérodrome. Le jour venu, ils se cachèrent dans une caverne. Le soir tombé, ils reprirent leur marche. A trois heures du matin, le 13 juin, l'aérodrome était en vue.

Virginia Cowles a raconté (dans *Echec à Rommel*, Plon, 1962) que les parachutistes essuyèrent le coup de feu d'une sentinelle postée près d'un accès de la base. Ils durent rechercher une autre entrée. Mais, il leur restait peu de temps avant l'aube et ils remirent leur travail au lendemain. Ils s'abritèrent dans une faille d'où ils observèrent la base allemande durant la journée. A 10 heures du soir, ils repartirent. Voyant venir une patrouille allemande, ils se couchèrent. Un des soldats ennemis les remarqua. Il s'arrêta un instant. Mais, il crut avoir affaire à des ivrognes car Mouhot eut la présence d'esprit de ronfler grossièrement pour donner le change. L'Allemand rejoignit sa patrouille. Le commando découpa un passage dans une enceinte de fil de fer barbelé. Il avait atteint un hangar quand il

entendit la patrouille revenir manifestement excitée : la brèche dans la clôture avait été remarquée. Fort heureusement, à ce moment, une escadrille de *Junkers* atterrit, puis des avions de la Royal Air Force, comme c'était prévu, apparurent dans le ciel et lâchèrent des bombes sur la base.

Les hommes du S.A.S. mirent à profit l'agitation générale pour charger d'explosifs, en différents endroits de la base, quatorze *Stukas*, puis six autres appareils, enfin un avion de liaison, quatre camions et un dépôt d'essence. Cela fait, ils s'esquivèrent. Ils se trouvaient à mi-chemin de leur caverne quand ils entendirent les explosions annonciatrices de la réussite de la mission. Les paras retrouvèrent Pétrakis qui les attendait à la caverne. Et ils marchèrent vers la côte sud – où viendrait les prendre en charge le sous-marin anglais – se reposant le jour, comme ils avaient fait lorsqu'ils se dirigeaient de la côte nord vers l'aérodrome. Le matin du 19 juin, après quatre nuits de marche, ils rencontrèrent par hasard des Crétois qui les prirent pour des Allemands et s'éloignèrent rapidement. Une heure après, un Grec en civil se présenta. Il connaissait Pétrakis et proposa de procurer de la nourriture au groupe. Il revint en effet avec des vivres et repartit. Pétrakis et Jellicoe se rendirent dans un village, distant de cinq kilomètres, pour rencontrer un Crétois en rapport avec un agent britannique qui passerait un message au sous-marin. Le message transmis, les deux officiers devaient aller directement à la plage où les autres les retrouveraient.

A 8 heures du soir, Bergé, Mouhot, Sibard et Léostic, qui se dirigeaient vers la plage, aperçurent deux colonnes allemandes d'une vingtaine d'hommes venant l'une de l'est et l'autre de l'ouest. Ils firent demi-tour, mais une troisième colonne arrivait vers eux. Le commando avait sans doute été "donné". Il n'existait aucune possibilité d'esquiver le combat. Bergé décida qu'on se défendrait jusqu'à la nuit et tenterait ensuite de s'échapper.

Les Allemands attaquèrent sans attendre à la mitrailleuse et à la grenade. Les hommes du S.A.S. ne disposaient que de mitraillettes à moindre portée. Bergé donna l'ordre d'attendre pour tirer. Un Allemand s'avança. Il fut abattu. Les autres cessèrent le tir. Au bout d'un quart d'heure, Léostic s'écria : « Mon commandant, je ne peux pas vous obéir plus longtemps ! » Il bondit vers l'ennemi en tirant. Une rafale de mitrailleuse le tua. Le capitaine Bergé et les deux autres paras résistèrent jusqu'à épuisement de leurs munitions. L'un des soldats était blessé. Ils furent capturés tous trois. Jellicoe et Costi eurent la chance d'être

recueillis sur la plage au moyen d'un canot de caoutchouc envoyé par le sous-marin.

D'après le général Bergé (*Miroir de l'Histoire*, octobre 1978), les parachutistes français ensemble mirent hors service une quarantaine d'avions, des camions et des dépôts d'essence et de munitions, les 13 et 14 juin 1942. Le convoi maritime prévu accomplit sa traversée avec des pertes limitées.

La famille de Pierre Léostic apprit, plus tard, par la Croix-Rouge, la fin tragique du jeune héros, survenue le 19 juin 1942, à l'âge de 17 ans et demi. Elle fit paraître un avis du décès dans *Le Nord Maritime* du 12 octobre 1943. Par une coïncidence que tous les Dunkerquois remarquèrent, le même journal publiait un communiqué de l'Oberfeldkommandant annonçant l'exécution de l'abbé Bonpain et de sept autres résistants, exécution remontant au 30 mars précédent.

Trois ans plus tard, le samedi 10 août 1946, le corps de Pierre Léostic, escorté d'officiers de l'armée grecque, fut rapatrié et déposé à la chapelle du Val de Grâce à Paris. Lors de la cérémonie des funérailles, le lendemain, à la chapelle des Invalides, le président du gouvernement grec, Tsaldaris, remit au jeune héros, à titre posthume, la plus haute décoration de son pays. Elle fut épinglée, sur un coussin que tenait la maman de Pierre Léostic, à côté de la croix de guerre et de la médaille de la Résistance déjà décernées à celui-ci. Le corps fut inhumé le mardi 13 août à Rosendaël, en présence du colonel Bergé qui lui rendit un émouvant hommage.

DANS LES GEÔLES ESPAGNOLES

Né à Pailhac (Hautes-Pyrénées) le 5 mai 1922, Louis Vidailhet, décidé à rejoindre les Forces françaises libres, partit en avril 1942 vers l'Espagne. Un passeur lui fit franchir la frontière. Mais il fut arrêté peu après par des soldats espagnols et interné dans un couvent transformé en prison, à 15 kilomètres de la frontière. Il y resta un mois, puis fut transféré à Saragosse et Madrid, où il passa trois mois, pour se retrouver à la prison de Quinca où il fut enfermé durant quatre mois. Il séjourna encore dans une autre prison dont les gardiens promettaient aux internés : « Vous allez mourir ici ».

Le directeur de la prison de Quinca, plus arrangeant, laissait les détenus écouter la radio de Londres. Il s'agissait non seulement de Français ayant fui leur pays, mais aussi de Belges, de Hollandais, de

Luxembourgeois qui tentaient, eux aussi, d'atteindre l'Angleterre via l'Espagne, et encore d'aviateurs alliés abattus, de soldats ayant participé au débarquement de Dieppe, cherchant à éviter la capture, et de juifs recherchés par la police allemande. Après le débarquement anglo-américain en Algérie et au Maroc, le 8 novembre 1942, c'est par l'Espagne également que des volontaires essayaient de se rendre en Afrique du Nord.

En 1943, le gouvernement espagnol consentit à relâcher des prisonniers contre la reprise des livraisons de phosphates du Maroc.

Pour sa part, Louis Vidailhet fut, un beau jour, comme d'autres internés, pris en charge par la Croix-Rouge, épouillé, rhabillé et logé dans un hôtel à Madrid, avant d'embarquer à Malaga sur un navire anglais. Il apprit qu'il partait pour Casablanca. « Là, on nous a dit d'aller à Oran pour les engagements, se rappelle Louis Vidailhet. Puis on nous a dirigés sur Mascara. Mais, les casernes étaient désertes. Finalement, de retour à Casablanca, nous avons rencontré des officiers des F.F.L. qui recrutaient. Je me suis engagé au 12^e cuirassiers, un régiment de la 2^e D.B. C'était en avril 1943. Après la période d'instruction, nous sommes partis pour l'Angleterre. »

Le 12^e Cuir débarqua à Sainte-Mère-l'Église, le 31 août 1944. Il combattit à Alençon, fit un crochet par la poche de Lorient, participa à la libération de Paris, continua sa mission dans les Vosges, en Alsace et en Allemagne jusqu'à Berchtesgaden. Démobilisé, Louis Vidailhet navigua au commerce. Il s'est fixé à Dunkerque en 1952.

SUR LES FRONTS D'ITALIE, DE FRANCE ET D'ALLEMAGNE

En 1941, le pilote d'un avion anglais abattu atterrit à Brouckerque. Les Allemands le recherchèrent en vain. Ils prirent en otages quelques jeunes gens du village qu'ils libérèrent assez vite. Mais, pour Paul Leulliette, né en 1921, et son frère Jean, né en 1924, comme pour leurs parents, il était évident que des garçons de cet âge avaient tout à redouter d'un occupant qui pouvait à tout moment et sous tout prétexte arrêter, forcer au travail, déporter qui bon lui semblait. Comme la famille Leulliette avait des parents en Algérie et au Maroc, l'idée d'envoyer les deux jeunes Brouckerquois de l'autre côté de la Méditerranée prit corps.

Le 20 août 1941, les deux frères partaient à vélo du village. Une destination : l'Algérie. Un ancien professeur de l'école des frères de Saint-Omer leur avait expliqué la marche à suivre pour sortir de la zone interdite et ensuite passer de la zone occupée à la zone libre. Le premier obstacle

fut franchi à l'aise, avec l'aide d'un frère des écoles chrétiennes. Une obligeante garde-barrière se chargea de passer dans des sacs d'herbe à lapins les bagages des jeunes gens. Ceux-ci déclarèrent à la sentinelle allemande qu'ils faisaient une promenade à vélo et qu'ils rentreraient rapidement en zone interdite. En fait, ils prirent le train pour Paris, puis pour Moulins. Mais, là, la gare était en effervescence : il y avait un contrôle d'identité. Les deux frères descendirent du wagon à contre-voie avec leurs bagages et attendirent, dissimulés, la fin des opérations. Puis, ils récupérèrent leurs bicyclettes qui avaient été descendues du fourgon. Ils sortirent de la gare et allèrent à l'école des frères où se trouvait leur "contact". Hélas ! Il avait été arrêté et l'école était même surveillée. Entrés dans un restaurant, Paul et Jean Leulliette se demandaient où passer la ligne de démarcation. Le serveur leur donna aimablement la solution en les mettant en présence d'un passeur qui, dans la nuit même, les introduisit en zone libre, après avoir confié à un cheminot les bagages et les vélos que le train déposerait à une petite gare au-delà de la ligne de démarcation. Effectivement, les vélos arrivèrent bien comme prévu, mais pas les bagages...

Les deux frères prirent le train pour Marseille. Il était bondé. Ils voyagèrent debout dans un couloir. Dans la cité phocéenne, déconvenue : il fallait solliciter et attendre une autorisation pour se rendre en Afrique du Nord et subir préalablement un interrogatoire car l'Administration voulait connaître le motif du voyage. Sans bagages, ni tickets d'alimentation, presque dépourvus d'argent, les garçons étaient bien ennuyés. Paul se rappela qu'un agent des contributions directes, Armani, avait été en poste à Coppenaxfort, pour la distillerie, et il se souvenait même de son adresse à Marseille. Armani les accueillit à bras ouverts et leur offrit le gîte et le couvert jusqu'à ce qu'ils reçussent leur autorisation. Le 26 septembre, ils embarquaient sur un petit cargo qui les amena à Alger en trente-huit heures. A bord, la nuit était fraîche mais dans la cale, où se trouvait du bétail vivant, la température était agréable. Pas l'odeur !

A Alger où les reçurent leurs oncle et tante, Paul s'inscrivit en 3^e année de droit et Jean prépara (et obtint) sa première partie de bac au Lycée Bugeaud. Les deux garçons eurent la satisfaction inespérée de recevoir, au début de 1942, une partie de leurs bagages égarés à Moulins, c'est-à-dire une valise. Mais les sacs à dos ne revinrent jamais. Les vacances de l'été se passèrent en famille à Mazagan au Maroc. Peu après le retour à Alger, c'était le débarquement anglo-américain, le 8 novembre 1942.

Paul venait d'être appelé aux Chantiers de jeunesse à Blida. Les



Jean Leulliette combattit en France
et en Allemagne.



Paul Leulliette sera blessé en combattant
sur le front d'Italie.

nouvelles autorités mirent un terme à cette sorte de service obligatoire et mobilisèrent les jeunes qui s'y trouvaient. Paul Leulliette fut incorporé au 4^e régiment de tirailleurs marocains à Taza, en février 1943.

Le lycée Bugeaud, réquisitionné par la marine britannique, fut bombardé par l'aviation allemande. La lingerie fut détruite avec les vêtements de rechange de Jean, "sinistré" une fois encore. Des marins anglais, le proviseur, son épouse, le censeur (Sauvage, qui avait été en poste au collège Jean-Bart antérieurement) et sa famille périrent dans ce bombardement.

Jean partit pour Miliana où le lycée ouvrait des terminales de math et philo. Mais il fut bientôt convoqué au conseil de révision. L'incorporation était proche. A l'automne de 1943, le garçon, qui était allé dans sa famille, à Mazagan, au Maroc, se présenta au bureau militaire de la place où on lui proposa le choix entre l'infanterie et l'artillerie. Il opta pour l'artillerie. Envoyé au centre d'organisation de l'artillerie à Fez, il fut incorporé dans une unité qui venait de se faire étriller en Tunisie, le 63^e régiment d'artillerie algérien. Il reçut une instruction intensive en armement léger et lourd et apprit la conduite de divers véhicules, jeep et G.M.C. notamment. Le régiment était équipé de matériel américain et les soldats portaient

l'uniforme des G.I.s. Après avoir suivi le peloton des élèves brigadiers, Jean fut affecté au régiment d'artillerie coloniale marocain, au camp de la Jonquière à Casablanca. Il était chargé de l'instruction des volontaires évadés de France et des jeunes de la classe 45. En août 1944, il partit pour Oran où se formait un renfort d'artillerie pour le régiment qui débarquerait en Provence. Il quitta Mers el-Kébir sur un transporteur de troupes américain qui, au large de Cavalaire, lâcha ses passagers français sur de petites péniches de débarquement. Sitôt sur la terre ferme, le renfort d'artillerie rejoignit le régiment et, avec la 9^e D.I.C., participa à la prise de Toulon. Puis, le régiment entreprit la remontée du Rhône, à la poursuite des troupes allemandes, par la route Napoléon. Il progressait si vite que le ravitaillement en carburant ne suivait pas. Il fallut s'arrêter un temps à Appriaux, avant de rejoindre le front, stabilisé dans la boucle du Doubs. En position à Hyémondans, Jean Leuliette apprit l'existence de la "poche de Dunkerque", par une lettre de ses parents auxquels il avait enfin écrit, ce qu'il n'avait pu faire depuis le débarquement de novembre 1942.

Le 15 novembre 1944, le front fut percé en direction de Belfort. Les Alliés marchèrent vers Mulhouse et entrèrent en Alsace. Ils combattirent durement des S.S. qui avaient coupé la route, isolant des blindés avancés. La situation fut rétablie, mais la libération totale de l'Alsace nécessita de longs efforts. Enfin, les derniers Allemands repassèrent le Rhin le 9 février et le 15, les artilleurs venus d'Afrique du Nord, en position à Schiltigheim, arrosaient de leurs tirs le territoire allemand. Le régiment franchit le Rhin à Speyer le soir du 5 avril, puis descendit le long du fleuve, à la poursuite de l'ennemi. Les opérations prirent fin le 5 mai à Unter-Baldinghem sur le Danube. « Nous apprîmes l'armistice le 8 mai, se souvient Jean Leuliette, et nous avons improvisé un défilé dans la rue du village. Nous n'avions pas de drapeau. Nos hôtes allemands nous en ont confectionné un avec un manche à balai et des morceaux de toile aux trois couleurs. Le 19, la 9^e batterie participait à Stuttgart à un défilé avec décoration de l'étendard du R.A.C.M. Les généraux De Gaulle et De Lattre de Tassigny nous passèrent en revue. Quelques jours plus tôt, nous avions appris par d'autres artilleurs, de retour d'une "mission sanitaire", l'existence du camp de Dachau et le sort des malheureux déportés dont personne n'avait parlé. Il est heureux que la guerre était terminée à ce moment et que nous n'avions pas les armes en main. »

Dormir dans un vrai lit, ce qui n'était pas arrivé depuis son incorporation, et bénéficier d'une permission, après dix mois sans : ce

furent les satisfactions que goûta Jean Leulliette. Il alla embrasser ses parents à la fin de juillet 1945. Certaines terres de la région Watten-Bourbourg étaient encore inondées. Puis, il retrouva la 9^e D.I.C. Mais, comme elle partait pour l'Indochine, il fut muté avec le grade de maréchal des logis au 1^{er} R.A.C. (1^{re} D.F.L.), en garnison à La Ferté-sous-Jouarre. Vers le 10 octobre, Jean eut le plaisir de recevoir la visite de son frère Paul qui partait se faire démobiliser à Lille.

Paul Leulliette avait, de son côté, gagné les galons de sergent-chef à l'École interarmes de Cherchell et, dans son régiment, affecté à la 2^e division d'infanterie marocaine, avait fait partie du corps expéditionnaire français débarqué à Naples, en novembre 1943. Commandés par le général Juin, les Français avaient combattu dans le secteur du Mont-Cassin, maintes fois cité dans les communiqués du front. Ils avaient ensuite victorieusement participé à l'attaque de mai qui les conduisit à la prise de Rome, le 6 juin 1944. Blessé d'un éclat au visage, Paul Leulliette fut momentanément hospitalisé à Naples et Rabat, avant de rejoindre Taza, puis le service administratif de l'Armée à Alger et, enfin, d'être démobilisé.

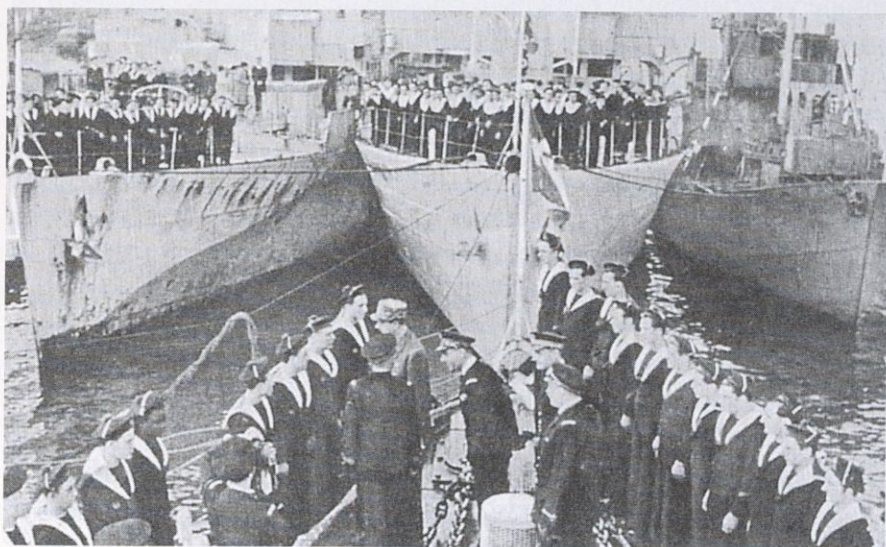
Libéré, Jean le fut à son tour le 23 octobre 1945. Quelle émotion de retrouver après une longue absence la maison natale ! Jean reprit ses études à Lille... sous l'uniforme qu'il était autorisé à porter à cause de la pénurie des costumes civils. Paul occupa un premier emploi.

Le vélo de Jean, qui avait servi à l'équipée de 1941, fut ramené à Brouckerque et utilisé jusqu'en 1965. Il passe une retraite bien gagnée dans le grenier de son propriétaire à Bourbourg.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Marcel Bruxelles, quartier-maître radio, démobilisé en 1945, se fixa à Dunkerque en 1948. Il travailla à la Chambre de commerce, puis au remorquage. Il est décédé en 1979.

(2) La *Côte d'Azur* fut renflouée à Dunkerque par les Allemands qui en firent le mouilleur de mines *Elsass*, entré en service en octobre 1942. Le 5 janvier 1945, l'ex-paquebot de la ligne Calais-Douvres sautait lui-même sur une mine et coulait dans le détroit danois du Grand Belt, au sud de Samso, sur les grands fonds de Kalundborg.



Le général De Gaulle passe en revue les équipages des corvettes *Aconit* et *Lobelia*.

XII

LES PÉRILLEUX CONVOIS DE L'ATLANTIQUE

Appelé au service militaire dans la marine en 1937, Martial Deweulf, né en 1917 à Paris, d'une famille dunkerquoise, embarqua, au terme de sa formation de gabier, sur le croiseur *Foch*. Maintenu sous les drapeaux à cause de la guerre, il fut affecté au bananier *Charles Plumier*, de la Compagnie générale transatlantique, réquisitionné et armé en croiseur auxiliaire.

Après l'armistice, Martial Deweulf fut démobilisé, mais resta à bord du *Charles Plumier* car, désarmé par la Marine nationale, le bateau se remit à naviguer pour le commerce. En novembre 1940, le *Charles Plumier* fut arraisonné par un bâtiment de la Royal Navy, au large d'Oran, et dirigé sur Gibraltar. Là, les membres de l'équipage furent invités à choisir entre leur rapatriement et le ralliement aux Alliés. Six ou sept hommes, parmi lesquels Martial Deweulf, se déclarèrent volontaires pour la France libre. Ils restèrent à bord. Les autres débarquèrent, remplacés par des marins anglais, et le *Charles Plumier* partit pour Liverpool. Le 21 janvier, le jeune Dunkerquois signa son engagement dans les Forces navales françaises libres et commença son service à Portsmouth, sur le *Courbet* qui, on le sait, tenait lieu de plate-forme de D.C.A. et de casernement du personnel marin non-embarqué. Puis, Martial Deweulf navigua sur l'avisos *Arras* et, à partir de mai 1941, sur le torpilleur *Melpomène*, bâtiment qui escorta des convois en mer du Nord, entre les ports de Portsmouth et Grimsby en Ecosse. Avec leurs avions et leurs vedettes lance-torpilles, les Allemands tenaient souvent les navires de ces convois sous leur feu.

En novembre 1941, Martial Deweulf embarqua sur la *Lobelia*, l'une des six corvettes cédées par la Grande-Bretagne aux F.N.F.L. auxquelles

elle avait été remise le 16 juillet précédent à Aberdeen. Elle avait reçu ses plaques "Honneur et Patrie" et "Valeur et discipline" du commandant de l'avis français *Quentin Roosevelt* (1) qui se trouvait à ce moment sous pavillon britannique et était servi par un équipage... belge. Commença bientôt pour Martial Deweulf une longue période d'escorte de convois d'un autre genre. Il s'agissait de protéger les cargos qui, d'Angleterre, allaient au Canada, plus précisément à Terre-Neuve, faire le plein de matériel de guerre et de munitions. « Nous mettions de 15 à 16 jours en convoi rapide et de 24 à 25 jours en convoi lent, explique Martial Deweulf. Toutes les nuits, nous étions attaqués par des sous-marins. Parfois, ils étaient dix, quinze même car les Allemands cherchaient à tout prix à détruire les cargaisons. Et ils coulaient beaucoup de cargos et d'escorteurs. La plus grande bataille a duré quatre jours et quatre nuits, en 1943.

Un bateau américain transportant des troupes a été épargné parce que nous avons détruit un sous-marin allemand qui l'attaquait, le 7 février 1943. Les transporteurs de troupes se tenaient au milieu des convois. Les sous-marins allemands essayaient de s'introduire dans les convois et nous avions du mal alors à les détecter. »

Martial Deweulf fut du premier convoi attaqué à la torpille acoustique (torpille attirée par le bruit de l'hélice des bâtiments). « Sur quatorze escorteurs, sept furent coulés, outre des bateaux marchands. Nous essayions de repêcher des naufragés. Un jour, nous en avons recueilli soixante-cinq. Mais, nous ne pouvions pas lâcher le convoi. Il y avait d'ailleurs un *Rescue ship* en queue de convoi pour secourir les hommes qui surnageaient autour des épaves. Il arborait une inscription *Rescue ship* en très grandes lettres. Mais les sous-marins allemands tentaient de le couler comme les autres. Après la bataille, un navire du convoi restait généralement sur les lieux pour recueillir éventuellement des survivants. Mais, les hommes ne résistaient pas plus de dix minutes dans les eaux glacées. Si le marin était mort, on ne pouvait rien faire d'autre que trancher les brassières de son gilet de sauvetage.

Des six corvettes de notre base, deux furent coulées en convoi, le *Lis* et le *Mimosa*. Il y avait à bord de celle-ci dix-sept jeunes engagés Saint-Pierrais (de Saint-Pierre et Miquelon, territoire français rattaché à la France libre par l'amiral Muselier). Sur soixante-cinq hommes, il n'y a eu que quatre rescapés. » Une autre corvette des F.N.F.L. se paya le luxe de couler deux sous-marins allemands le même jour, le 11 mars 1943.

« Il nous est arrivé, poursuit Martial Deweulf, en grenadant une épave, de casser la butée de l'arbre de l'hélice et nous sommes restés en panne au



Martial Deweulf escortait des convois sur la corvette *Lobelia*.



Louis Wallyn, autre Dunkerquois de la corvette F.F.L. *Lobelia*.

beau milieu de l'Atlantique. Vingt-quatre heures après, un torpilleur britannique est arrivé et nous a pris en remorque. Mais, au bout de deux jours, il nous a laissés pour aller recueillir des aviateurs tombés en mer. Nous avons alors essayé de réparer tant bien que mal et, à la vitesse de deux nœuds, nous avons réussi à rentrer à Greenock. »

A bord des corvettes, la vie n'était pas rose tous les jours : « Nous dormions avec nos cirés et nos bottes. Ces bateaux de 62,5 m de long tenaient bien la mer, mais ils n'étaient pas compartimentés. Et nous remontions presque jusqu'au pôle Nord. Nous traversions des tempêtes violentes qui secouaient les bateaux comme des fétus de paille. »

Pourtant, les marins n'avaient pas peur. « Nous ne pensions pas à la mort, dit Martial Deweulf, faute de temps pour cela. » Au port, ils n'avaient pas souvent l'occasion de se détendre : « A Terre-Neuve, on se contentait de mazouter. A Greenock, parfois, à peine arrivés, il fallait repartir au-devant d'un autre convoi en difficulté. »

Un autre Dunkerquois servit à bord de la corvette *Lobelia* en même temps que Martial Deweulf : c'est Louis Wallyn, né à Dunkerque en 1924, entré au remorquage à l'âge de 13 ans. En mai et juin 1940, à bord d'un

remorqueur, il participa aux évacuations de Dunkerque, puis à celles de Boulogne, transportant à Brest des militaires et des civils. A Brest, en juin, il embarqua sur le cargo *Djurdjura*, de la Compagnie des cargos algériens, qui appareillait pour Falmouth. En Angleterre, le jeune Louis Wallyn s'engagea le 22 juillet dans la flotte marchande de la France libre. Il fut désigné pour le *Fort Médine*, un cargo des Chargeurs réunis qui, le 19 février 1941, sauta sur une mine au large de Swansea, à la sortie d'un convoi en provenance de Terre-Neuve. Blessé sans gravité, Louis Wallyn reprit la mer sur le cargo *Gravelines*. Nouveau coup de malchance : le bateau fut torpillé le 31 mai 1941 au large de l'Irlande. Le matelot dunkerquois Jules Dehouck fut l'une des nombreuses victimes du naufrage. Il n'y eut que huit rescapés dont Louis Wallyn. Blessé aux jambes, il fut hospitalisé à Liverpool. Remis sur pied, il embarqua sur l'*Anadyr*, ce navire que l'on a vu rallier la France libre à Gibraltar et dont l'équipage comprenait plusieurs Dunkerquois. Après deux mois à bord, le 15 septembre 1941, Louis Wallyn entra dans la marine militaire de la France libre. Il suivit une formation de canonnier au terme de laquelle il prenait son poste sur la corvette *Renoncule*. Le matelot pointeur Louis Wallyn mit parfaitement en pratique la théorie acquise puisqu'il coula un sous-marin allemand. Puis, il passa sur la corvette *Lobelia* et participa à la destruction du sous-marin dont il est question plus haut. « Martial Deweulf s'occupait des grenades qui, en explosant, secouaient le sous-marin et l'obligeaient à monter. Nous l'achevions alors au canon », explique-t-il.

En septembre 1944, après trois années sur les corvettes, Louis Wallyn, fort désireux de rendre la monnaie de leur pièce aux Allemands qui l'avaient chassé de Dunkerque en 1940, sollicita son affectation à l'unité Marine de Boulogne-sur-Mer et se porta volontaire pour le groupe franc qui combattit sur le front de la poche de Dunkerque jusqu'au 9 mai 1945. Il fut démobilisé sur sa demande en août suivant.

Quant à Martial Deweulf, après trente-sept mois de convois, il fut démobilisé le 1^{er} juillet 1945. Il comptait alors sept ans et demi de service militaire dont quarante-deux mois en opérations. Pourtant, quelque temps après la guerre, il fut convoqué pour une période de 15 jours sur un dragueur de mines à La Rochelle. Un navire avait sauté sur une mine au large de La Rochelle et il fallait "dépolluer" les eaux. « Ils auraient pu trouver quelqu'un d'autre, soupire l'épouse du valeureux marin. N'en avait-il pas fait assez ? »

LE PAVILLON "FRANCE LIBRE" INCONNU AUX U.S.A.

André Duriez, que nous avons vu à bord du *Twickenham*, puis de la *Casamance*, embarqua après le naufrage de ce bâtiment, au retour de l'expédition à la côte d'Afrique, sur la *Ville d'Amiens*, autre navire marchand des F.N.F.L. qui appartenait aux "Messageries". Gérée par la Clan Line, la *Ville d'Amiens* navigua en convoi dans l'Atlantique et aussi dans le Pacifique.

L'*Anadyr* fit également les convois de l'Atlantique Nord. Et d'autres voyages dangereux aussi, parfois sans escorte. Ainsi, en juin 1942, ce navire, chargé de matériel de guerre et de munitions, quittait isolément Baltimore pour Alexandrie. « Le navire fut attaqué de nuit au canon par un sous-marin qui avait fait surface, mais la riposte le fit replonger aussitôt. Et l'*Anadyr* (2) s'éloigna, raconte le Dunkerquois Eugène Marrecau (3) qui était le benjamin du bord. Nous sommes passés par Panama et Suez. A Alexandrie, le déchargement s'est effectué sous les bombardements. Les Allemands n'étaient qu'à 80 kilomètres du port égyptien. »

Les convois qui reliaient l'Amérique aux ports britanniques ou russes étaient composés de cargos anglais, canadiens, australiens, américains ou provenant des flottes marchandes de pays occupés ralliés à l'Angleterre, comme la France libre, la Belgique, les Pays-Bas, la Grèce, le Danemark ou la Norvège. Une partie des bateaux de commerce de la France libre était armée par l'Angleterre et servie par des équipages anglais. Mais, à bord de certains bateaux, notamment américains, on trouvait des marins d'autres nationalités : des Polonais, des Turcs, des Yougoslaves, etc., ce qui n'a rien d'étonnant car dans la marine marchande, les équipages sont souvent composés de navigateurs de diverses nationalités. Les volontaires ne manquaient pas, surtout à bord des bateaux américains car la paie était élevée.

Une bonne partie des navigateurs dunkerquois engagés dans la marine marchande de la France libre se firent verser par la suite dans la marine de guerre des F.F.L. Ce fut le cas de Jacques Degans (4) qui, rallié à la France libre le 9 octobre 1940, participa aux convois sur un cargo, avant d'embarquer sur le torpilleur *La Combattante*, l'un des navires que la Grande-Bretagne céda aux F.N.F.L. Jacques Degans connut à deux reprises les affres du naufrage, une fois dans les eaux glaciales de l'Atlantique, lors d'un convoi sur Mourmansk, et une autre fois au large d'Abidjan. Il eut la

chance de figurer parmi les peu nombreux rescapés, ce qui lui valut d'être hospitalisé et de recevoir la visite de la reine d'Angleterre.

« A bord de tous les navires de la France libre, marchands et militaires, ce sont des marins anglais qui étaient radios, rapporte Louis Wallyn. Il y avait aussi sur certains bateaux des canonnières et des timoniers anglais et toujours un officier de liaison. »

« Les navires de la France libre, naviguant sous leur pavillon, arboraient celui-ci dans tous les ports, sauf aux Etats-Unis, a raconté André Duriez. Comme les Américains ne reconnaissaient pas De Gaulle, les navires de la France libre arboraient dans leurs ports le pavillon britannique. »

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) A propos de l'équipage belge de l'avis *Quentin Roosevelt*, il faut savoir que les Belges réfugiés en Grande-Bretagne n'avaient pas organisé une force navale distincte comme l'étaient les F.N.F.L., mais une section belge de la Royal Navy. C'est un officier belge des "malles" du service Ostende-Douvres, Victor Billet, qui en eut l'idée. En juin 1941, la section belge de la Royal Navy comptait plus de deux cents marins provenant des "malles", du pilotage, de la pêche ou du navire-école *Mercator* qui se trouvait en mer au moment de l'invasion allemande et avait rallié un port Anglais. Les marins belges portaient l'uniforme de la Royal Navy avec un badge de tissu "Belgium" en haut de la manche. Des corvettes, des patrouilleurs et des dragueurs à équipage totalement belge, sauf la liaison qui était britannique, furent armés dès 1941. La section belge de la Royal Navy comptait 77 officiers et 350 hommes en 1944. Elle se détacha de la Royal Navy pour se constituer en force navale belge et s'établir dans le pays libéré. Victor Billet fut tué lors du débarquement de Dieppe en 1942.

(2) L'*Anadyr*, parti de New York, chargé de toluène et de matériel destinés à l'U.R.S.S. et à débarquer à Bassorah (Irak), fut torpillé par un sous-marin le 6 mai 1944 au large des côtes du Brésil. Le toluène s'enflamma et le navire coula en douze minutes. Deux embarcations mises à la mer atteignirent la côte huit et dix jours plus tard, avec les survivants. On déplora cinq disparus. Aucun Dunkerquois n'était du nombre. Mais, un ancien marin de l'*Anadyr*, Pierre Vérove, de Gravelines, qui avait embarqué sur la *Ville de Tamatave*, périt en mer le 24 janvier 1943, le bateau ayant coulé.

(3) Eugène Marrecau, qui est le président de l'Association des Anciens Français Libres à Dunkerque, débarqua de l'*Anadyr* pour se faire hospitaliser à Suez en mai 1943. Rétabli deux mois plus tard, ne pouvant rejoindre le bateau (sur lequel il avait embarqué comme mousse en mars 1939), il s'engagea dans la marine de guerre à Beyrouth. Il fut détaché à Port-Saïd comme matelot gabier pour armer les remorqueurs du canal de Suez, abandonnés par les équipages grecs. En juin 1944, il fut désigné pour l'avis *Commandant Duboc*, ce qui le fit participer aux opérations en Méditerranée. Il fut envoyé enfin à Khel où s'organisait la marine du Rhin, puis démobilisé en août 1945 comme quartier-maître. Il recommença à naviguer pour le commerce et entra au Remorquage à Dunkerque, accomplissant comme lieutenant, puis capitaine, des missions aux territoires lointains de la France d'outre-mer. Il prit sa retraite à la fin de 1979.

(4) Jacques Degans, né le 3 mars 1921, est décédé en 1970, victime d'un accident de la route.

XIII TOMBÉS LORS DU DÉBARQUEMENT AU MAROC

Le 8 novembre 1942, avant le lever du jour, une force d'invasion anglo-américaine débarquait en plusieurs points des côtes du Maroc et de l'Algérie. Des navires de l'U.S. Navy amenèrent à Safi, Fedala et Port-Lyautey, sur l'Atlantique, des troupes américaines, tandis que des navires de la Royal Navy conduisaient à Alger et Oran d'autres troupes américaines et un contingent britannique. La force d'invasion mobilisait 400 navires, un millier d'avions qui appuyaient l'opération et 107 000 hommes dont un bataillon de parachutistes américains qui exécutaient la première attaque aéroportée de l'U.S. Army. Dans la flotte, figurait notamment le cuirassé britannique *Rodney* à bord duquel était embarqué le marin dunkerquois Fernand Schneider, devenu Frank Summers dans la Royal Navy. Le *Rodney* fit donner ses canons contre les positions de défense d'Oran.

Les Anglo-Américains parvinrent à établir leurs têtes de pont, mais non sans se heurter à la résistance des troupes françaises. A Casablanca, le *Jean-Bart* et d'autres bâtiments de la Marine nationale participèrent à une violente bataille qui mit aux prises aussi l'aviation des deux camps. Le *Jean-Bart*, gravement touché par huit obus de 406 mm tirés par le cuirassé *Massachusetts* et par des torpilles et, de plus, ravagé par un incendie, perdit plusieurs hommes, tués, en particulier le canonnier Raymond Pouwels, âgé de 18 ans. Le jeune Français, dont la maman, veuve, était domiciliée à Malo-les-Bains, et une sœur, Mme Liébart-Pouwels, tenait une boucherie, rue Neuve à Dunkerque, était de ce groupe de jeunes Dunkerquois qui – on l'a vu au chapitre 11 – passèrent la ligne de démarcation en 1941. Il s'était engagé dans la marine à Toulon.

Autre Dunkerquois, l'enseigne de vaisseau Jacques Lefebvre, 22 ans, fils du Dr Frédéric Lefebvre, présent sur le torpilleur *Boulonnais*, également touché et qui coula, fut gravement blessé et subit l'amputation du bras gauche. Jacques Lefebvre, qui, deux ans plus tôt, servait à bord du *Richelieu*, avait alors participé à la défense de Dakar que les Anglais et les Français libres tentaient de rallier à leur cause.



Jacques Bryckaert, tué près de Casablanca, lors du débarquement anglo-américain, le 8 novembre 1942.

Né à Rosendaël le 26 mars 1921, Jacques Bryckaert, canonnier dans la Marine nationale, affecté à la batterie côtière de Fedala, non loin de Casablanca, fut tué le 8 novembre lorsque l'artillerie d'un cuirassé américain la neutralisa. Jacques Bryckaert, dont la maman tint l'hôtel des Voyageurs à Rosendaël, assumait, en dehors de son service de canonnier, les fonctions de maître d'hôtel de son commandant.

Guy Stevenoot, né le 30 novembre 1921 à Malo-les-Bains, assista aux combats que se livrèrent les troupes françaises du Fort-Lazaret et les Américains, à Cap Matifou, près d'Alger. Navigateur, embarqué sur un charbonnier de la compagnie P.L.M., Guy Stevenoot se trouvait en zone libre après l'armistice de 1940. Il continua à

naviguer jusqu'à ce que, en 1942, il fut appelé par la Marine nationale et envoyé en Algérie suivre des cours d'aéronautique navale au centre Siroco-La Pérouse à Cap Matifou. Peu après son arrivée, eut donc lieu le débarquement. Si, en certains points, l'armée française, fidèle à Vichy, s'opposa vigoureusement aux Alliés, en d'autres lieux, hésitations et flottement se manifestèrent dans l'attitude affichée vis-à-vis des Anglo-Américains que beaucoup de militaires français considéraient comme des libérateurs. Au fort Lazaret, près de la base aéronavale, la garnison (de l'armée de terre) réagit vivement à l'approche des Américains. Ceux-ci firent alors transférer les marins du centre Siroco à fort Delau et bombardèrent par avions le fort Lazaret dont les défenseurs ne purent que capituler. Les Américains leur rendirent les honneurs. Les marins

reprirent alors au centre le cours de la vie normale. Mais, bientôt, chaque matin, à l'appel, on y constatait des disparitions. Une vedette venait la nuit embarquer discrètement les marins désirant rallier l'armée gaulliste. Il faut dire que dans les jours qui suivirent le débarquement anglo-américain, le général Giraud, évadé d'Allemagne où il était retenu prisonnier, et parvenu à Alger via Gibraltar, se mit à la disposition des Alliés. Ceux-ci agréèrent également l'amiral Darlan, commandant en chef des forces françaises nommé par Vichy, comme haut-commissaire de France en Afrique du Nord. Darlan se trouvait à Alger fortuitement, a-t-on dit. Son ralliement aux Alliés se fit contre la volonté du gouvernement de Vichy alors dirigé par Laval. Malgré un appel du maréchal Pétain à poursuivre le combat, un armistice mit fin aux hostilités entre les Anglo-Américains et les Français. L'Algérie et le Maroc, bientôt suivis par l'A.O.F., basculèrent dans le camp des Alliés, avec leurs bases navales. Mais cette évolution ne signifiait pas un rattachement à la France libre. Ni les Américains, ni Darlan, ni Giraud, ni les autorités d'Alger, de Casablanca et de Dakar ne tenaient à favoriser De Gaulle ou à le reconnaître comme chef. Le sentiment était toutefois différent à la base. Bien des soldats et des marins d'Afrique du Nord auraient voulu rejoindre les F.F.L., mais le Général restait indésirable là-bas. Alors, des agents des F.F.L. organisèrent un recrutement marginal et c'est ainsi que des marins du centre d'aéronautique navale filaient la nuit sur une vedette. Elle les amenait à un bateau en partance pour l'Angleterre où ils pourraient s'engager dans l'armée gaulliste. Une surveillance fut exercée sur ordre des chefs de la marine, mais les gardes fermaient les yeux. Une nuit, le Dunkerquois Guy Stévenoot, dont c'était le tour de garde, omit d'arrêter deux marins qui se dirigeaient vers la vedette gaulliste. Survint un "bidel" (fusilier-marin ou marin chargé de la police militaire) qui se saisit de l'un des deux fuyards et le planta devant Stévenoot. « Et celui-là, lui reprocha-t-il, tu ne l'avais pas vu ? »

Qualifiés de « traîtres à la Patrie », les hommes de garde furent traduits devant le commandant de leur unité. Celui-ci, plus modéré, se borna à faire partir les marins gaullistes – dont Guy Stévenoot – pour Bône où ils embarquèrent sur un navire anglais. Ils débarquèrent à Liverpool et furent dirigés sur le camp F.F.L. "Bir Hakeim", près de Londres. Avec d'autres marins, le Dunkerquois fut affecté aux équipages de six escorteurs livrés par la Grande-Bretagne, le 15 décembre, à Blyth, près de Newcastle, aux F.N.F.L. : *L'Aventure*, *La Découverte*, *La Croix de Lorraine*, *La Surprise*, *l'Escarmouche* et le torpilleur *La Combattante*. Sur *L'Escarmouche*, le

grenadier Stévenoot escorta des convois entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Un jour, un navire français, le *Cuba*, fut coulé non loin de Portsmouth par un sous-marin allemand. *L'Escarmouche* envoya vingt-quatre grenades à l'avant et autant à l'arrière. Les grenadiers scrutèrent la surface de la mer durant plusieurs minutes, impatients d'y voir remonter des débris, indices d'un tir au but. Ce sont des marins allemands qui se présentèrent bientôt à leur vue : le sous-marin avait été touché. Les naufragés furent recueillis et on leur rendit les honneurs à Portsmouth.

Le débarquement anglo-américain en Algérie et au Maroc eut des incidences aussi sur la marine marchande. Un certain nombre de Dunkerquois, navigateurs de métier, s'étaient établis à Marseille et à Sète durant la guerre car le port de Dunkerque était fermé au commerce. Ils embarquaient sur des navires qui assuraient surtout des liaisons avec les colonies d'Afrique. Plusieurs de ces bâtiments se trouvaient dans les ports algériens et marocains le 8 novembre 1942, tel le cargo *Lieutenant de la Tour*, que l'on a vu au début de ce récit quitter Gibraltar pour rapatrier des marins, et qui était présent à Casablanca. Il ne reprit pas cette fois la route d'un port français, mais servit la cause des Alliés dans les périlleux convois de l'Atlantique.

LE SACRIFICE D'UN JEUNE OFFICIER

Le paquebot *Sidi Bel Abbès*, de la S.G.T.M., qui assurait une liaison Marseille-Oran, fut avarié dans ce dernier port, au moment du débarquement. Après réparations, il reprit la mer, au service des Alliés. Intégré à un convoi en provenance de Gibraltar, le bâtiment, qui transportait des troupes coloniales et un chargement de munitions, fut torpillé par un sous-marin allemand ou italien, le 20 avril 1943. Il coula en trois minutes. A bord du navire, un élève officier de la marine marchande, Paul de Lylle, né le 20 février 1924 à Marck-en-Calais, de parents dunkerquois, fit preuve de courage et de sang-froid en se préoccupant de l'utilisation des moyens de sauvetage au profit des militaires passagers et de ses camarades du bord. Lui-même s'accrocha à une épave qui brûlait. Il fut recueilli neuf heures plus tard, gravement brûlé, et hospitalisé à Oran. Sur les 96 hommes d'équipage du navire et les 971 passagers, il y eut 457 rescapés dont 199 étaient blessés.

Pas encore totalement rétabli, Paul de Lylle embarqua comme lieutenant à bord du cargo *Mont Viso* qui appareilla d'Oran le 2 novembre 1943 pour s'intégrer à un convoi de quarante-cinq navires transportant des

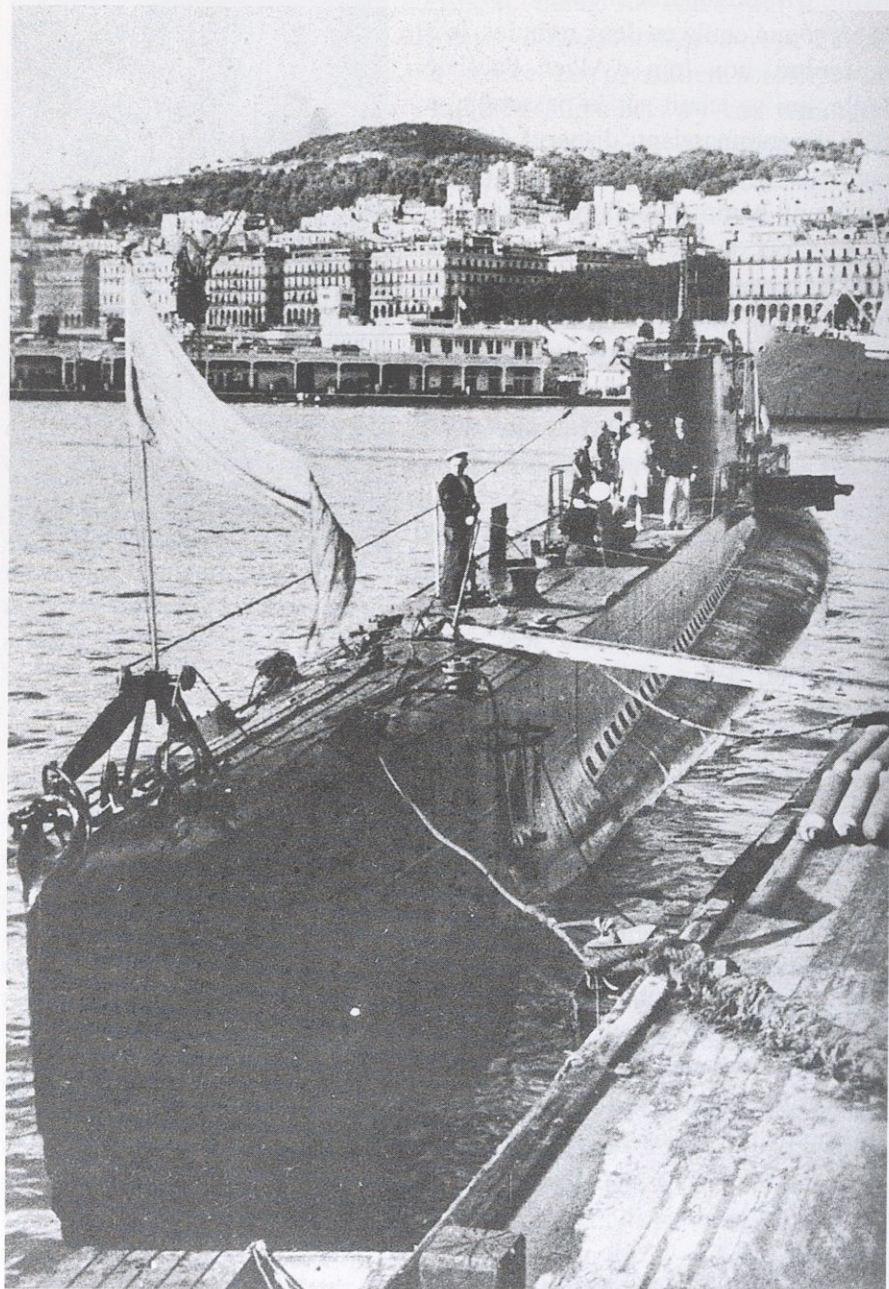
combattants alliés et du matériel en Italie. Un sous-marin allemand torpilla le cargo qui coula en deux minutes, le 3 novembre, non loin d'Alger. Paul de Lylle, qui se tenait sur la passerelle, à côté du commandant, disparut dans le naufrage. Il n'y eut que 14 survivants sur les 49 hommes du bord.

La croix de guerre, qui revenait à ce marin courageux, fut remise à son père, à Nice, à la fin de la guerre. Paul de Lylle père, pharmacien place Jean-Bart, avait été sinistré en mai 1940. Avec sa famille, il s'était replié à Nice où il avait trouvé à reprendre une autre officine.

Eric Townend, né à Malo-les-Bains en 1917, naviguait pour l'Armement Dreyfus. Servant dans la Marine nationale, à Cherbourg, dans les sous-marins, au début de la guerre, il fut envoyé en Afrique du Nord puis, après l'armistice franco-allemand, démobilisé. Il embarqua alors sur le *Louis L.D.*, cargo de 5 887 tonneaux de jauge brute, construit à Dunkerque et livré à l'Armement Dreyfus en 1936, qui prit au cours de cette année 1940 le nouveau nom de *Fomalhaut*. Parmi l'équipage de 35 hommes, figuraient Gaston Plaetevoet, mécanicien, de Saint-Pol-sur-Mer, et Joseph Blondin, de Grand-Fort-Philippe, graisseur. Après quelques voyages, Eric Townend resta à terre pour s'employer au chantier naval Huyghe à Casablanca. Il retrouva dans cette ville un ami de jeunesse, Jacques Bryckaert, qui, malheureusement, comme on vient de le lire, allait être tué au moment du Débarquement. Après celui-ci, Eric Townend recommença à naviguer, sur un bateau de la Compagnie d'Orbigny qui fit les convois de l'Atlantique.



Paul de Lylle, officier de la marine marchande, disparu dans le torpillage du *Mont Viso*, le 3 novembre 1943 en Méditerranée.



Le sous-marin *Casabianca*, échappé de Toulon, à Alger.

XIV

LE SABORDAGE DE TOULON

La réussite du débarquement des Alliés en Algérie et au Maroc – qu'allait compléter en 1943 leur victoire sur les Allemands entrés en Tunisie – conforta l'ennemi dans la méfiance que leur inspirait l'armée de l'armistice. Ils n'espéraient guère que les Français s'opposeraient à un débarquement anglo-américain sur leurs propres côtes plus massivement qu'ils venaient de le faire en Afrique du Nord. Aussi décidèrent-ils d'envahir la zone libre. Le 11 novembre, les troupes allemandes franchissaient la ligne de démarcation et parachevaient la conquête du pays, interrompue en juin 1940 par l'Armistice. Une grande partie de la flotte militaire française était basée à Toulon, notamment des bâtiments que les Anglais avaient cherché à détruire à Mers el-Kébir, deux ans plus tôt. Les Allemands en occupant la zone libre affirmèrent qu'ils ne tenteraient pas de s'emparer des navires de guerre et effectivement ils n'entrèrent pas dans la base de la Marine nationale. Mais, le matin du 27 novembre, peut-être parce que d'Alger l'amiral Darlan avait lancé un appel au ralliement de la flotte ou encore parce qu'ils craignaient un sabotage des navires français, les Allemands investirent Toulon.

La flotte prit alors la décision de se saborder. De nombreux navires furent perdus dont le *Dunkerque* qui, après des réparations à Oran, consécutives à l'attaque de Mers el-Kébir, avait appareillé pour Toulon le 19 février 1942. Irrécupérable, il dut être coupé en deux pour que fût dégagée la forme de radoub de Toulon où il avait coulé. Parmi les navires sabordés, figuraient l'avisos *L'Impétueuse*, les contre-torpilleurs *Vauquelin*, *Vauban*, *Aigle* et *Lion*, les escorteurs *La Poursuivante* et *Baliste*, tous construits à Dunkerque.

Les Allemands se préoccupèrent de renflouer les bâtiments immergés. C'est ainsi qu'entre autres, quelques navires de construction dunkerquoise furent remis à flot et réparés. *La Poursuivante* fut remontée en juillet 1943. Le *Lion* reprit du service dans la marine italienne. Egalement relevé, le *Baliste* fut saisi par les Allemands et intégré sous le sigle TA 12 à leur flotte, mais il fut coulé lors d'un bombardement de Toulon le 24 novembre 1943.

D'autre part, les Allemands saisirent environ cent cinquante navires de la flotte de commerce française dans les ports français de la côte méditerranéenne. Ils en remirent un certain nombre aux Italiens.

A BORD DE "L'IMPÉTUEUSE"

Un Dunkerquois faisait partie de l'équipage de *L'Impétueuse* : Emile Camus que l'on a vu au chapitre 11, en route pour Marseille où il allait naviguer pour la C.B.V.N. Effectivement, à Sète, il était monté à bord du *Sahel* et avait voyagé sur l'Algérie et le Maroc. L'année suivante, il avait été appelé avec sa classe aux chantiers de jeunesse. Mais, il avait préféré au camp de jeunesse le service militaire dans la marine et il s'était engagé pour trois ans. C'est ainsi qu'il se trouvait sur l'avisodragueur construit à Dunkerque. Il se souvient que l'ordre de sabordage vint le matin du 27 novembre, après que les Allemands eurent attaqué la base. Il y avait eu auparavant une succession d'ordres et contre-ordres dénotant une hiérarchie partagée et désassemblée. L'équipage fut même appelé aux postes d'appareillage. Mais des avions italiens survolaient la base et lâchaient des bombes pour précisément empêcher la sortie des navires. Seuls des sous-marins y parvinrent quand même. Finalement, les marins quittèrent le bateau. On fit exploser à distance des grenades placées pour détruire les moteurs et on noya les soutes en ouvrant les vannes de prise d'eau à la mer. Après que *L'Impétueuse* et les autres bateaux eurent sauté, les équipages furent parqués dans une caserne de la coloniale, en haut du Mont Faron. Ils y restèrent une huitaine de jours, sous la garde de soldats allemands. Puis, ils furent démobilisés, même ceux qui n'avaient pas accompli tout leur temps de service, et renvoyés dans leur foyer, y compris ceux qui étaient domiciliés en zone interdite. L'armée de l'armistice était dissoute. Des marins du Nord qui, démobilisés antérieurement, n'avaient pu rentrer chez eux furent autorisés à le faire.

L'Impétueuse, servie par quatre officiers, quatorze officiers mariniers et soixante-dix-sept quartiers-maîtres et marins, lancée sans cérémonie au début de 1940, avait participé aux opérations de mai-juin, notamment aux

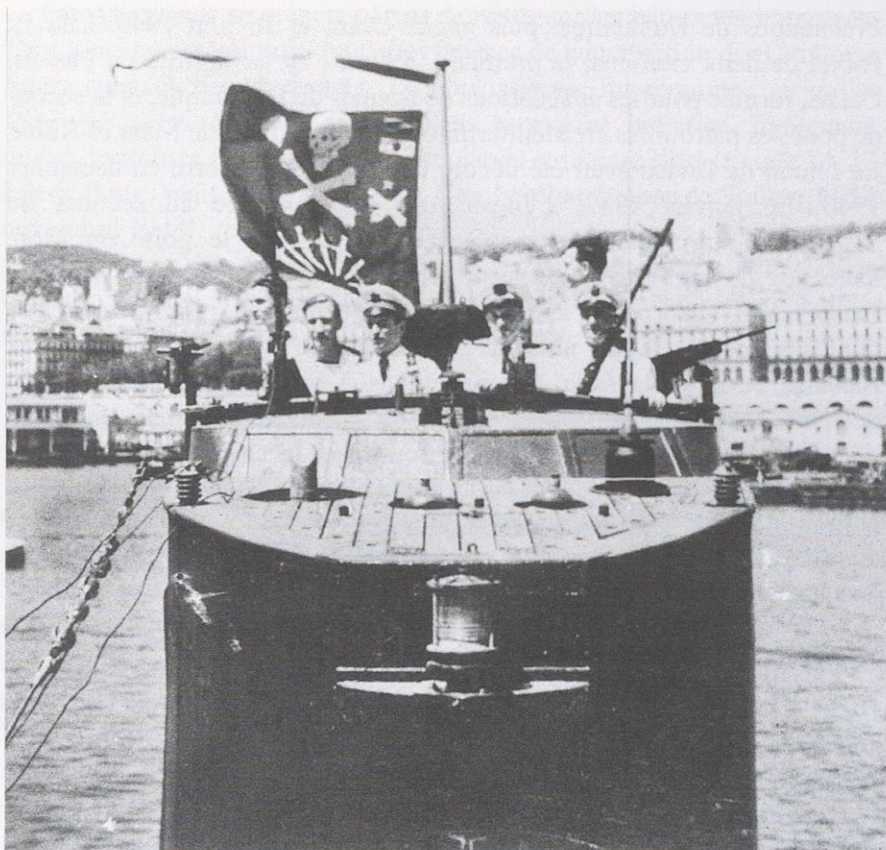
évacuations de Dunkerque, puis gagné Oran, le 26 juin 1940. Elle fit l'objet de deux citations, la première, à l'ordre de la flottille du Pas-de-Calais, formée pour les évacuations de troupes de Dunkerque, et la seconde pour ses patrouilles en Méditerranée lors de l'affaire de Mers el-Kébir. Le fanion de l'avisos avait été décoré de la croix de guerre en décembre 1940. En janvier 1942, *L'Impétueuse* s'était portée au secours du *Lamoricière*, pris dans une violente tempête dans le golfe du Lion. Paquebot de la Transat, construit en 1920 et 1921 à Newcastle, le *Lamoricière*, venu porter assistance au cargo *Jumièges*, en difficulté, ne put lui-même développer assez de puissance pour atteindre Minorque aux Baléares et il coula avec 400 personnes à bord. *L'Impétueuse* sauva quatorze naufragés qui avaient pris place sur un radeau, mais perdit un maître d'hôtel, mort écrasé entre ce radeau et la coque du navire. Les passagers du paquebot étaient surtout des militaires parmi lesquels figurait un timonier de l'avisos, permissionnaire.

LE "CASABIANCA" S'ÉCHAPPE

Présent à Mers el-Kébir, le 3 juillet 1940, à bord du contre-torpilleur *Volta*, Charles Bernard l'était aussi à Toulon le 27 novembre 1942. Ce marin, né à Gravelines en 1922, faisait alors partie depuis quelques mois de l'équipage du *Casabianca*, l'un des sous-marins qui ne se sabordèrent pas, et échappèrent aux Allemands (et aux Italiens qui, eux aussi, avaient des vues sur l'escadre française).

Charles Bernard s'était engagé dans la marine en 1938, pour sept ans, afin d'entrer à l'école des apprentis mécaniciens à Lorient. Breveté mécanicien de 1^{re} classe, il embarqua sur le contre-torpilleur *Volta* qui riposta à l'attaque britannique du 3 juillet 1940, et parvint à sortir de Mers el-Kébir et à gagner Toulon. Charles Bernard passa du *Volta* au torpilleur *Hardi* et, le 17 avril 1942, fut affecté au *Casabianca*, submersible de 1 500 tonnes, lancé en 1935 à Saint-Nazaire, et qui était en grand carénage à Toulon. Commandé par le capitaine de vaisseau L'Herminier, le sous-marin, après ses essais en septembre 1942, allait appareiller pour Madagascar quand une avarie du système d'embrayage le fit rester sur place.

Le 27 novembre, le *Casabianca* et quatre autres sous-marins forcèrent les filets de fermeture de la base de Toulon et prirent le large, malgré le bombardement aérien. Le *Casabianca* atteignit Alger. L'*Iris* alla en Espagne où il resta interné jusqu'à la fin du conflit. Le *Marsouin* et le



Le *Casabianca* arbore le *Jolly Roger*, le pavillon des pirates !

Les 7 dagues symbolisent 7 missions. Une barre rouge signifie un navire de guerre coulé et une barre blanche un cargo. Deux canons avec une étoile rouge et une barre rouge signifient un bateau de guerre coulé au canon.

Chaque membre de l'équipage du sous-marin reçut une réduction du *Jolly Roger* que les Britanniques attribuaient aux bâtiments ayant réussi des missions secrètes.

Glorieux gagnèrent également l'Afrique du Nord. La *Vénus* coula ou se saborda, après avoir été éprouvée par des bombes.

Le *Casabianca* qui, sur un équipage de 81 hommes, n'en comptait plus que 35 (dont Charles Bernard), – les autres, généralement plus âgés, ayant préféré rester à Toulon – compléta son effectif. Après de rapides réparations, il fut mis à la disposition des services spéciaux alliés. Il allait jouer un rôle important dans la libération de la Corse et la préparation du débarquement en Provence.

L'amiral Darlan remit solennellement la croix de guerre aux trois sous-

marins évadés de Toulon et parvenus en Afrique du Nord. Quelques jours plus tard, des délégations de ces bâtiments assistaient aux funérailles de l'amiral, assassiné le 24 décembre 1942 par un étudiant royaliste, peut-être manipulé par les organisateurs d'un complot. Le général Giraud devint l'interlocuteur privilégié des Américains après la mort du Haut-commissaire en Afrique française. Il rencontra, lors d'une conférence à Casablanca, le 24 janvier 1943, le général De Gaulle qui vint ensuite à Alger. Tous deux coprésidèrent le Comité de Libération nationale durant quelques mois. Puis De Gaulle en prit seul la direction.

ARMÉE D'AFRIQUE ET F.F.L.

Dès le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord, l'amiral Darlan et le général Giraud s'étaient attachés à renforcer les éléments de l'armée, de la marine et de l'aviation présentes en Algérie, au Maroc et en A.O.F., afin d'engager la France dans la guerre aux côtés des Alliés. En somme, ils faisaient leur l'une des préoccupations essentielles du général De Gaulle qui, depuis 1940, agissait pour que la France tînt sa place dans le monde et ne se retrouvât pas dans le camp des vaincus à la fin du grand conflit. Mais le chef de la France libre n'avait pas l'oreille des Etats-Unis qui ne le reconnaissaient pas diplomatiquement et entretenaient, par contre, des relations avec le gouvernement de Vichy. Après l'entrée en guerre des Etats-Unis, les choses n'évoluèrent pas beaucoup. Les Américains considéraient les F.F.L. comme une troupe peu nombreuse et sans importance, placée sous la tutelle des Britanniques. Ils n'acceptaient de lui fournir des équipements que par l'intermédiaire de ceux-ci. Ils se refusaient à traiter directement avec la France libre. Au printemps 1942 encore, ils repoussèrent une demande de matériel formulée par le général De Gaulle. Mais, après le débarquement en Afrique du Nord, du matériel américain arriva en abondance dans les ports algériens, pour équiper l'armée d'Afrique, rangée derrière Darlan et Giraud. Et quelques semaines plus tard, des navires français entraient dans des chantiers américains pour des travaux de modernisation et de renforcement de leur armement.

André Deschamps (1), que l'on a vu avec les Tcherkesses, fut affecté, après la victoire des Alliés en Syrie, au Q.G. 52 de la 2^e brigade française libre. Il fit mouvement en avril 1942 sur l'Egypte et la Libye. Son unité, réarmée à Alexandrie, participa aux opérations contre les troupes germano-italiennes, pour la possession de la Cyrénaïque et de la Tripolitaine. Le général allemand Rommel repoussa les Alliés jusqu'à El

Alamein, à 100 kilomètres du Caire, puis dut reculer à son tour et abandonner ses nouvelles positions et même Tripoli. La poursuite continua jusqu'en Tunisie, où une autre bataille était déjà en cours et qui fut totalement conquise en 1943.

Cantonné en Tunisie, André Deschamps effectua plusieurs déplacements à Casablanca où arrivait du matériel américain destiné à équiper les armées françaises. Il partait en train, avec des conducteurs et des convoyeurs de son unité et tous revenaient au volant de jeeps, de camions G.M.C. et autres engins de transport. Sur la route, des soldats faisaient de l'auto-stop. C'étaient des recrues de la nouvelle armée d'Afrique levée par le général Giraud. Dès qu'ils étaient à bord des véhicules de la 2^e B.F.L., ces militaires expliquaient qu'ils voulaient servir dans l'armée de la France libre et non dans celle de Giraud. La plupart d'entre eux avaient fui la France occupée avec l'intention de parvenir en Angleterre. Mais, arrêtés en Espagne, ils avaient été renvoyés en Afrique du Nord. Evidemment, leurs engagements furent acceptés par les Français libres. Mais, aux voyages suivants, des gendarmes arrêtaient les camions chargés des auto-stoppeurs qu'ils avaient mission de renvoyer au bercail. « Alors, explique en souriant André Deschamps, nous passions des calots et des papiers de notre unité aux volontaires afin de les garder avec nous. »

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) André Deschamps fut ensuite affecté au 1^{er} régiment de spahis marocains nouvellement formé à Rabat et intégré à la fameuse 2^e D.B. du général Leclerc. La division partit pour l'Angleterre et débarqua en Normandie le 1^{er} août 1944. Elle participa à la phase finale de la bataille de Normandie, à la libération de Paris, aux batailles des Vosges, d'Allemagne jusqu'à Berchtesgaden et même à la conquête de la poche de Royan.

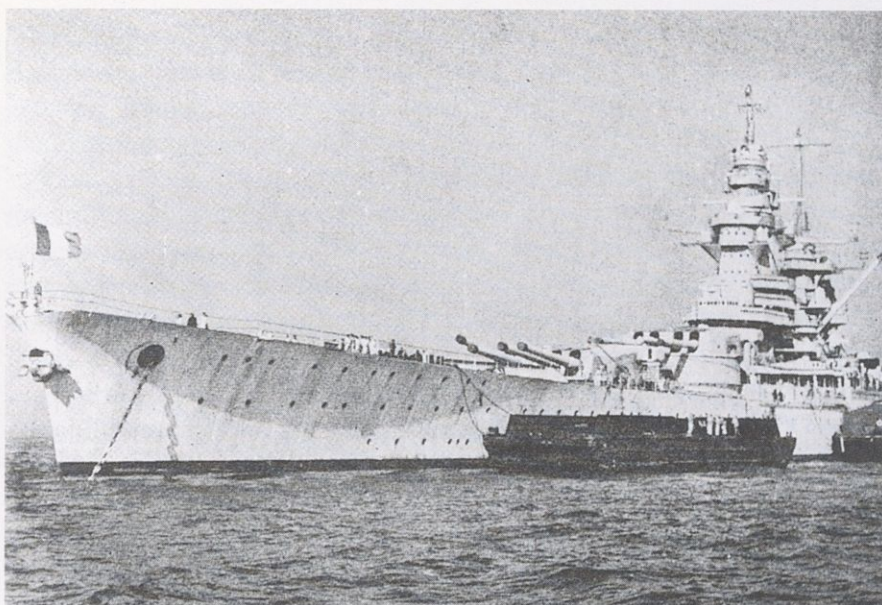
André Deschamps épousa en 1945, dans sa Touraine natale, une Rosendaëlienne. Volontaire pour combattre contre le Japon, il servit en Indochine jusqu'à sa démobilisation en 1948. Il était adjudant-chef. Il vint se fixer à Dunkerque en 1951.

XV LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE DE L'AMITIÉ

A la fin de janvier 1943, le *Richelieu* appareilla de Dakar pour New York où devaient s'effectuer, outre des travaux de finition attendus depuis 1940, l'obturation d'une brèche à l'arrière, la révision des machines, le remplacement de pièces d'artillerie de 380 avariées et dont on avait prélevé des rechanges sur le *Jean-Bart* endommagé lors du débarquement américain, l'installation d'une nouvelle D.C.A. et d'un radar. Ces travaux allaient s'achever en août. Les Américains fabriquèrent spécialement pour le *Richelieu* des munitions du calibre de ses pièces.

Le croiseur *Montcalm*, les contre-torpilleurs *Fantasque* et *Terrible* – ces deux derniers à Boston – passèrent également dans des chantiers américains.

Un Dunkerquois, Marcel Top était embarqué sur le *Montcalm*. Agé de 20 ans en 1940, domicilié 24 rue du Milieu, ce jeune docker avait été, au début de l'Occupation, emmené en Allemagne pour travailler dans une mine de charbon à Gelsenkirchen en Prusse. A l'époque, le S.T.O. n'avait pas vu le jour, mais les Allemands réquisitionnaient déjà de la main-d'œuvre en France, surtout parmi les jeunes sans-emploi, ce qui était le cas des dockers à Dunkerque, le port ne fonctionnant pas. « Nous étions à 1 100 m de profondeur, peinant dans des boyaux et comme nous n'étions pas habitués à la mine, nous avions tendance à nous relever, ce qui nous blessait le dos », a raconté Marcel Top. Au bout d'un mois, il s'échappa. Il rencontra une femme qui lui indiqua un passage non-gardé à la frontière belgo-allemande et il atteignit Verviers. Là, il tomba sur des policiers qui le mirent en prison. « C'est le seul endroit où les Allemands ne viendront

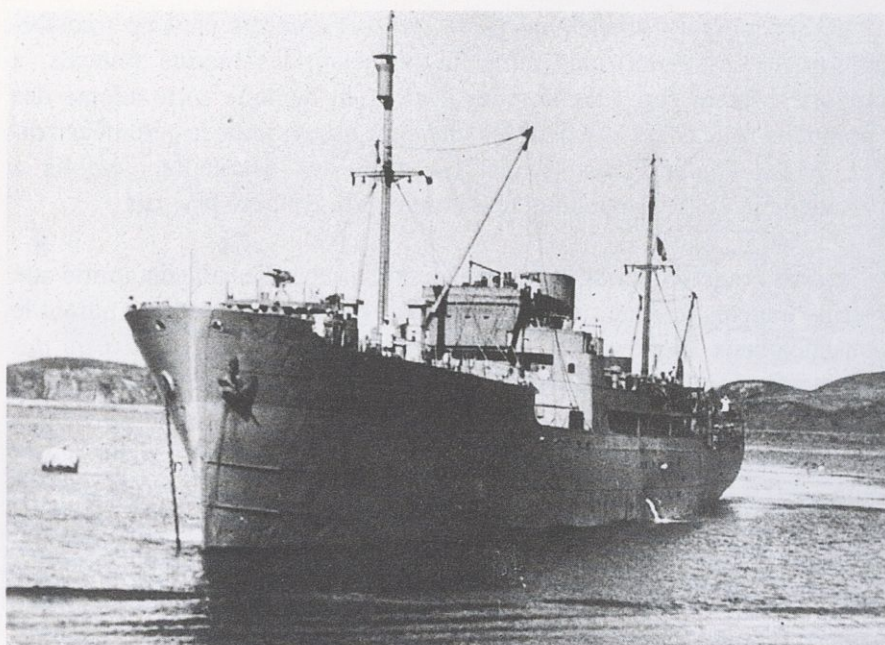


Le Richelieu à New York.

pas vous chercher », lui dit un policier qui, le lendemain, lui ouvrit la porte et lui offrit un billet de train pour Bruxelles. De la capitale belge, Marcel Top marcha longtemps jusqu'à Adinkerke. Il entra dans un café. La débitante lui demanda s'il était un soldat français évadé. Il répondit qu'il était civil. Elle passa dans une arrière-salle et peu après, deux Feldgendarmes arrêterent l'évadé. Il resta un mois en prison à Bruges puis fut libéré, un *Ausweis* pour Dunkerque en main, avec obligation de se présenter à l'arrivée à la Kommandantur. Il le fit et s'aperçut que les Allemands ignoraient qu'il avait quitté son emploi forcé en Allemagne. Laissé donc en liberté, il revit d'autres jeunes Dunkerquois, évadés après lui de Gelsenkirchen, mais qui n'avaient pas été emprisonnés et donc retardés en Belgique. Quelque temps plus tard, un dimanche, les Feldgendarmes se présentèrent chez Marcel Top et l'arrêterent. Un avis de recherches leur était parvenu. Il passa 48 heures à la prison locale, puis 24 à la prison de Calais, avant d'être mis dans un train qui s'arrêta à Lille. Il en descendit. Personne ne le remarqua. Il sortit de la gare et se mit en devoir d'atteindre la zone libre ! Le 11 avril 1941, ayant franchi tous les obstacles, il s'engageait à Toulon dans la Marine nationale. Envoyé à Dakar, il suivit une formation de matelot gabier sur les contre-torpilleurs *Fantasque* et *Malin*, puis embarqua sur le *Montcalm*. Et ainsi, il passa, en

1943, six mois à Philadelphie où le croiseur français était en transformation. « Les Américains aimaient beaucoup les marins français, a rapporté Marcel Top. Des familles avaient en quelque sorte adopté des "pompons rouges" et venaient les chercher à quai pour les emmener dîner. » Le Dunkerquois sympathisa avec des Marseillais établis à Philadelphie qui le chouchoutèrent comme s'il avait été leur fils.

A San Francisco aussi, le peuple américain manifestait son amitié aux marins français, et plus spécialement aux *Free Frenchs*, comme purent le constater deux Dunkerquois, quartiers-mâîtres mécaniciens du *Cap des Palmes*, Gaston Tavernier et Emile Lefebvre. Né à Arques dans le Pas-de-Calais en 1920, élève de l'Ecole de navigation de Dunkerque, Gaston Tavernier embarqua le 24 mars 1939 comme officier mécanicien sur le *Jean L.D.*(1) que l'on a vu transportant de Grande-Bretagne à Toulon des militaires français. Après ce rapatriement, le *Jean L.D.* transborda des troupes de France en Afrique du Nord et desservit les colonies d'Afrique et d'Extrême-Orient. Le 21 janvier 1941, au large de l'Afrique du Sud, le *Sydney*, de la marine de guerre australienne, l'arraisonna, l'amena à Capetown et le mit au mouillage sur rade. Le 16 février, il fut réquisitionné et sa cargaison de médicaments saisie. Une vingtaine de membres de l'équipage, dont Gaston Tavernier, déclarèrent vouloir rallier la France libre. Les autres débarquèrent et furent conduits au Mozambique où ils prirent place sur un paquebot portugais qui les conduisit à Casablanca en même temps que les équipages d'autres navires saisis : *Charles L.D.*, *Ville de Strasbourg*, *Sontay* (2), etc. Géré désormais par l'armement Union Castle Line, le *Jean L.D.*, son équipage complété par des Britanniques, fit un voyage sur l'Île Maurice, puis regagna Capetown. Mais des dissensions se manifestèrent entre les marins anglais et français du bord, quelques-uns de ces derniers revendiquant l'une des voitures embarquées en cargaison. Tous les Français furent, en conséquence invités à quitter le bateau le 20 juin 1941 et transférés à Glasgow. Après le passage obligé par *Patriotic School*, ils rejoignirent la France libre. Gaston Tavernier signa son engagement dans les F.N.F.L. le 22 juillet 1941 et embarqua sur l'avis *Arras* et le remorqueur *Cherbourgeois 3*. Il rencontra à Londres un officier de l'armement Dreyfus, nommé Ybert, qui, capitaine de corvette dans la marine gaulliste, venait de prendre le commandement du *Cap des Palmes*, le 4 août 1941. Ce cargo bananier de la Compagnie Fraissinet, se trouvant à Libreville, en novembre 1940, quand les F.F.L. obtinrent le ralliement de l'A.E.F., avait été intégré à la flotte gaulliste. Gaston Tavernier et d'autres marins de l'*Arras*, ainsi que de jeunes inscrits maritimes, complétèrent



Le *Cap des Palmes*, cargo bananier, fut transformé en croiseur auxiliaire à l'arsenal de Mare Island, aux Etats-Unis.

l'équipage formé à partir de l'ancien personnel. Le *Cap des Palmes*, avec ses deux pièces de 90 (modèle 1877 !) provenant du cargo *Le Rhin* (devenu comme on le sait H.M.S. *Fidelity*), installées sur le pont, partit de Liverpool le 2 septembre 1941, à destination des colonies du Pacifique. Il effectua des transports de personnel, de vivres et de matériel militaire entre Sydney et San Francisco, via Papeete, jusqu'en novembre 1942. Il entra alors à l'arsenal de Mare Island, près de San Francisco, pour se muer en croiseur auxiliaire et s'équiper de mitrailleuses Oerlikon, et de trois canons dont un de 105, dissimulés par des panneaux (sur lesquels étaient peints en trompe-l'œil des canots de sauvetage), deux mortiers lance-grenades, six tubes lance-torpilles, radar et asdic (appareil détectant les sous-marins par les ultra sons).

Au cours de ce séjour à San Francisco, Gaston Tavernier et Emile Lefebvre, né en 1920 à Malo-les-Bains, qui, lui, avait navigué sur le *Pierre L.D.* (livré en 1936 par les Chantiers de France à l'armement Dreyfus) et rallié la France libre aux Philippines, furent pris en amitié par les Américains qui les invitaient à dîner et à sortir. A Hollywood, dans un cabaret, les deux marins, repérés par un animateur, furent invités à monter

sur la scène et applaudis comme des héros... qu'ils étaient. Ils durent aussi chanter *La Madelon* avec les girls et toute la salle reprit le populaire refrain en leur honneur.

La "belle vie" dura jusqu'à la fin des travaux. Ce furent ensuite les exercices aux nouvelles armes du bord et des manœuvres qui se prolongèrent jusqu'au 22 avril 1943. Après quoi, le *Cap des Palmes* fut engagé sur le théâtre d'opérations du Pacifique, sous le commandement du capitaine de frégate Cabanier.

EN PRISON, AU PAYS DE LA LIBERTÉ !

Si, dans les ports américains, tout allait pour le mieux entre les "pompons rouges" et le peuple, la présence des marins français mettait les autorités du pays dans une position gênante. Les Français exportaient en quelque sorte aux U.S.A. le conflit qui opposait, en Afrique du Nord, la France d'Alger et la France libre (devenue en fait la France combattante, au printemps de 1942, à la suite d'accords avec la Résistance intérieure). A New York, comme à Alger, les marins français se partageaient entre les deux tendances. Au début de 1943, alors qu'étaient en escale le pétrolier *Lot* (construit à Dunkerque) et le cargo *Wyoming* de la Compagnie générale transatlantique, trente marins, dont vingt-cinq gradés, rallièrent la France libre qui avait aux Etats-Unis une représentation officielle. Ils furent conduits à Halifax au Canada dans le but d'embarquer sur un navire pour l'Angleterre. Après l'arrivée du *Richelieu* à New York, le 16 février 1943, le mouvement des ralliements se propagea à l'équipage du grand navire de guerre. Chaque jour, une quinzaine de marins désertaient le bord. Les autorités américaines, soutenant la France d'Alger qu'elles avaient reconnue, et même établie, tentèrent vainement d'obtenir des Gaullistes qu'ils refusent ces engagements.

La presse américaine donna un grand retentissement à cette affaire franco-française qui débouchait sur un affrontement U.S.A.-France libre. Elle publia les déclarations de marins du *Richelieu* qui qualifiaient leurs chefs de « provichystes » et « proallemands ». « Nous allons chez De Gaulle parce que nous avons confiance en lui et en ses officiers et que nous n'avons plus confiance en vous », déclaraient les marins à l'adresse de leur officiers.

Les membres de la *Sea Police* (police de la marine militaire américaine) qui, casqués, brassard S.P. bien en vue et matraque en main, patrouillaient à pied ou en jeep dans les quartiers du port et autour des "boîtes" fréquentées par les marins, reçurent l'ordre d'arrêter les ralliés à



Marcel Ghéwy embarqua sur le
Richelieu à New York.

la France libre. Motif invoqué : non munis d'un titre de permission reconnu par l'administration américaine, ils étaient présents illégalement sur le territoire des U.S.A. Les marins *Free Frenchs* furent emprisonnés ! Ils ne retrouvèrent leur liberté, le 3 avril 1943, que contre versement d'une caution de 500 dollars chacun.

Finalement, l'amiral américain Stark et les Français libres en vinrent à un compromis pour les navires marchands : les marins ayant opté pour les F.F.L. resteraient à bord de leurs bâtiments qu'ils ne quitteraient qu'une fois rentrés en Afrique du Nord. Ensuite seulement, ils passeraient aux F.N.F.L. De plus, durant le voyage d'Amérique en Afrique du Nord, un officier des F.N.F.L. resterait à bord, pour assurer la protection des recrues. Ceci, à la suite d'incidents survenus sur des bateaux où

les ralliés aux F.F.L. s'entendaient reprocher leur choix. Un tel incident s'était produit sur la *Colombie* (3). Ce paquebot, arrivé à New York pour des travaux d'adaptation aux normes américaines car il allait être utilisé comme transporteur de troupes par la *War Shipping Administration* américaine, avait conservé son équipage français. Trois membres signèrent chez les Français libres. Rentrés à bord, ils auraient été pris à partie et menacés par le capitaine.

Sans doute pour manifester publiquement son soutien à la France d'Alger, la ville de New York donna, avant le départ du *Richelieu*, une grande réception en l'honneur de l'équipage. « Devons-nous assister à la réception ? », demandèrent les représentants new yorkais de la France libre au général De Gaulle. « Vous devez aller à la manifestation organisée par La Guardia (maire de New York), répondit le chef de la France libre. Le *Richelieu* et ses marins n'appartiennent à personne, sinon à la France. Vous pouvez donc les saluer et recueillir leur salut. »

LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE DE L'AMITIÉ

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Le *Charles L.D.*, cargo de l'armement Louis-Dreyfus, venant de Diego Suarez et se trouvant à 120 milles de la Réunion, fut arraisonné le 23 mars 1941 par le croiseur britannique *Leander* et conduit à l'île Maurice où il fut saisi. Sur un équipage de 36 hommes, 13 dont 4 officiers rallièrent la France libre. Le navire, intégré à un "convoy de l'Atlantique", fut torpillé et coulé le 9 décembre 1942. Vingt-sept officiers et matelots, dont deux immatriculés à Dunkerque, le lieutenant Adrien Mequin et l'officier mécanicien Jean Mignolet, périrent dans le naufrage.

(2) Le *Sontay*, cargo mixte construit en 1920 à Vegesack (Allemagne), acquis en 1936 par l'Union maritime méditerranéenne, transformé pour le transport de troupes, fut arraisonné par les Alliés le 26 janvier 1941 au large de Madagascar.

(3) Le paquebot *Colombie*, affrété ensuite par l'Army Transport Service américain, effectua vingt-deux transports en convois, soit : dix-huit des E.-U. vers la Grande-Bretagne et quatre des E.-U. vers l'Italie, du 21 octobre 1943 au 15 décembre 1944. Plus de 50.000 G.I.s montèrent à bord du bâtiment construit à Dunkerque, pour aller combattre en Europe. A partir de janvier 1945, le bateau fut utilisé par le service sanitaire américain qui en fit un navire-hôpital qui prit le nom de *Aleda E. Lutz*. L'équipage français fut débarqué et prit en charge le *Maréchal Joffre*, rendu à la France.

Paquebot des Messageries maritimes entré en service en 1933, le *Maréchal Joffre* avait été saisi par l'U.S. Navy à Manille, en décembre 1941, quelques jours après le bombardement de Pearl Harbour, et amené à Sydney. Une partie de l'équipage qui refusait de rallier la France libre fut rapatriée à Saïgon. L'autre partie (soixante-trois hommes), déclarant vouloir rallier la France libre, resta à bord et fut complétée par du personnel de l'U.S. Navy. Un officier américain prit le commandement du *Maréchal Joffre* qui arriva à San Francisco le 19 avril 1942 et reçut le nouveau nom de *Rochambeau*. Intégré à la flotte de l'U.S. Navy, il fut converti en navire d'évacuation de blessés et malades et transporteur de troupes et matériel. Il opéra dans le Pacifique, amenant des renforts de troupes à Nouméa, évacuant malades et blessés de Nouméa, Suva et Bora-Bora, entre autres missions qui le conduisirent aussi en Nouvelle Calédonie, aux Nouvelles Hébrides, à Eniwetok, Guam, Kwajalein, etc. Il eut pour passager notable le lieutenant John F. Kennedy, futur président des E.U. Transféré à la W.S.A. en mars 1945, le *Rochambeau* fut rayé de la liste navale. Il reprit son ancien nom et fut rendu à la France, l'équipage de la *Colombie* se chargeant de la conduite.

En avril 1946, la *Colombie* à son tour réintégrait la flotte marchande française.

La France a été le théâtre d'une révolution industrielle qui a transformé son économie et sa société. Cette révolution a été initiée par la découverte de la machine à vapeur, qui a permis de produire plus facilement et plus rapidement. Les usines se sont multipliées, et les villes ont grandi. Les transports ont également été révolutionnés, avec la construction de chemins de fer et de canaux. Ces changements ont permis à la France de devenir une grande puissance industrielle et commerciale.

La révolution industrielle a également eu des conséquences sociales. Les conditions de travail dans les usines étaient souvent difficiles, avec de longues heures de travail et des salaires faibles. Cependant, elle a également permis de créer de nouveaux emplois et d'améliorer le niveau de vie de la population. Les classes sociales se sont différenciées, avec l'émergence d'une bourgeoisie industrielle et d'une classe ouvrière.

La France a également connu une révolution culturelle. Les Lumières ont mis en question l'autorité de l'Église et du roi, et ont promu les valeurs de la raison, de la science et de la liberté. Ces idées ont influencé la Révolution française, qui a cherché à établir une société plus juste et plus égalitaire.

La France a également été le théâtre d'une révolution politique. La Révolution française a mis fin à la monarchie absolue et a établi une république. Cette révolution a été marquée par de violents conflits internes et externes, mais elle a également permis de mettre en place des principes démocratiques qui ont influencé d'autres pays.

La France a également connu une révolution scientifique. Les découvertes de la physique, de la chimie et de la biologie ont permis de mieux comprendre le monde qui nous entoure. Ces découvertes ont également permis de développer de nouvelles technologies, qui ont amélioré notre qualité de vie.

La France a également été le théâtre d'une révolution artistique. Les peintres, les écrivains et les musiciens ont créé des œuvres qui ont marqué l'histoire de l'art. Ces œuvres ont reflété les changements sociaux et politiques de l'époque, et ont également permis de mieux comprendre l'homme et son environnement.

La France a également connu une révolution économique. Les réformes économiques ont permis de stimuler la croissance et de créer de nouveaux emplois. Ces réformes ont également permis de réduire les inégalités et d'améliorer le niveau de vie de la population.

La France a également été le théâtre d'une révolution diplomatique. Les traités de paix ont permis de mettre fin à de longues guerres, et ont établi une nouvelle organisation internationale. Ces traités ont également permis de promouvoir la paix et la coopération entre les nations.

La France a également connu une révolution technologique. Les inventions de la machine à vapeur, de la machine à vapeur mobile et de la machine à vapeur fixe ont permis de transformer l'économie et la société. Ces inventions ont également permis de créer de nouveaux emplois et d'améliorer le niveau de vie de la population.

La France a également été le théâtre d'une révolution sociale. Les réformes sociales ont permis de réduire les inégalités et d'améliorer le niveau de vie de la population. Ces réformes ont également permis de créer de nouveaux emplois et d'améliorer le niveau de vie de la population.

La France a également connu une révolution culturelle. Les Lumières ont mis en question l'autorité de l'Église et du roi, et ont promu les valeurs de la raison, de la science et de la liberté. Ces idées ont influencé la Révolution française, qui a cherché à établir une société plus juste et plus égalitaire.

La France a également été le théâtre d'une révolution politique. La Révolution française a mis fin à la monarchie absolue et a établi une république. Cette révolution a été marquée par de violents conflits internes et externes, mais elle a également permis de mettre en place des principes démocratiques qui ont influencé d'autres pays.

La France a également connu une révolution scientifique. Les découvertes de la physique, de la chimie et de la biologie ont permis de mieux comprendre le monde qui nous entoure. Ces découvertes ont également permis de développer de nouvelles technologies, qui ont amélioré notre qualité de vie.

La France a également été le théâtre d'une révolution artistique. Les peintres, les écrivains et les musiciens ont créé des œuvres qui ont marqué l'histoire de l'art. Ces œuvres ont reflété les changements sociaux et politiques de l'époque, et ont également permis de mieux comprendre l'homme et son environnement.

La France a également connu une révolution économique. Les réformes économiques ont permis de stimuler la croissance et de créer de nouveaux emplois. Ces réformes ont également permis de réduire les inégalités et d'améliorer le niveau de vie de la population.

La France a également été le théâtre d'une révolution diplomatique. Les traités de paix ont permis de mettre fin à de longues guerres, et ont établi une nouvelle organisation internationale. Ces traités ont également permis de promouvoir la paix et la coopération entre les nations.

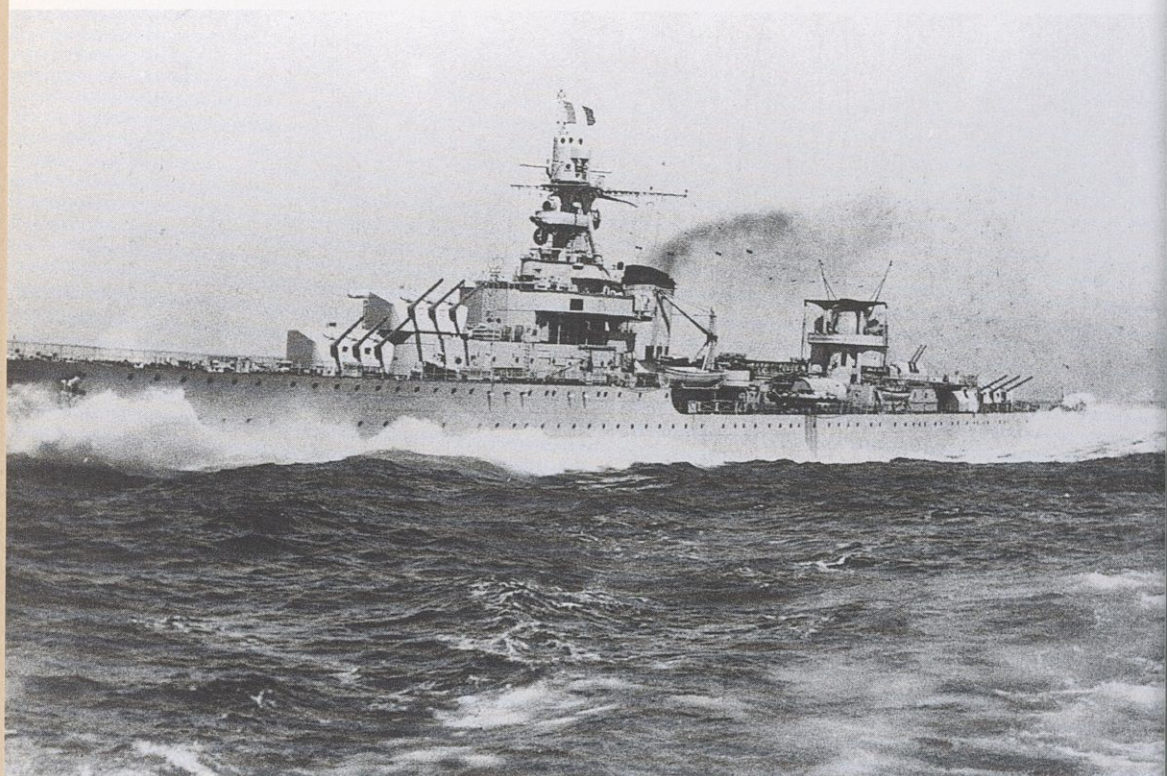
La France a également connu une révolution technologique. Les inventions de la machine à vapeur, de la machine à vapeur mobile et de la machine à vapeur fixe ont permis de transformer l'économie et la société. Ces inventions ont également permis de créer de nouveaux emplois et d'améliorer le niveau de vie de la population.

La France a également été le théâtre d'une révolution sociale. Les réformes sociales ont permis de réduire les inégalités et d'améliorer le niveau de vie de la population. Ces réformes ont également permis de créer de nouveaux emplois et d'améliorer le niveau de vie de la population.

XVI FRONDE DES MILITAIRES AUX ANTILLES

Aux Antilles aussi, un esprit de fronde enflammait les troupes terrestres et les équipages des navires de guerre. L'amiral Robert, haut-commissaire du gouvernement de Vichy, avait, on le sait, accepté un compromis avec les Américains, au moment de Mers el-Kébir, afin d'éviter que la flotte française des Antilles subît le sort de celle d'Algérie. Mais, depuis l'attaque japonaise de la flotte américaine à Pearl Harbour, l'entrée en guerre des Etats-Unis et le débarquement anglo-américain en Algérie et au Maroc, l'attitude des dirigeants américains avait évolué. Ils faisaient pression sur l'amiral Robert pour qu'il rompe avec Vichy et se range derrière le commandement militaire français d'Alger. Mais l'amiral Robert restait sourd à leurs arguments et même à leurs menaces de blocus du ravitaillement de la colonie. Fidèle à Vichy, l'amiral Robert s'abstint toutefois de saborder les bâtiments de l'escadre comme le lui ordonna Pierre Laval, chef du gouvernement de Vichy, le 5 mai 1943. Laval exigeait aussi que l'or de la Banque de France, chargé en 1940 sur l'une des unités, le croiseur *Emile-Bertin*, et débarqué depuis à Fort-de-France, fût immergé. L'amiral Robert aurait justifié son refus par la crainte d'un soulèvement de la population (et peut-être aussi de l'Armée et de la Marine) qui manifestait ouvertement son soutien à la France libre. Le ralliement à Giraud de l'escadre d'Alexandrie, le 17 mai, n'eut aucun effet sur la position de l'amiral Robert.

A bord de l'*Emile-Bertin*, se trouvait le Dunkerquois Gustave Blondel que nous avons vu, rapatrié d'Angleterre, se porter volontaire pour les Antilles. Arrivé le 15 février 1941, il avait donc embarqué sur ce croiseur



Le croiseur *Emile Bertin* dont l'équipage annonça qu'il refuserait de combattre les Alliés et les Français libres.

de 5 886 tonnes, long de 177 m et qui avait atteint la vitesse de 39 nœuds aux essais. Entré en service en 1934, le bâtiment avait participé à la bataille de Norvège en avril 1940, puis à la "croisière de l'or" : il transportait à Halifax l'or qui payait le matériel de guerre, notamment les avions, fournis par les Etats-Unis. Parti de Brest en juin 1940 avec 254 tonnes du précieux métal de la Banque de France, il avait été dérouté à cause de l'armistice, pour rallier Fort-de-France le 24 juin, sans avoir donc déchargé sa cargaison dorée au Canada. Celle-ci avait été mise en sûreté à Fort-de-France.

Arrivé aux Antilles en même temps que Gustave Blondel, le Coudekerquois Rémi Deswarte avait embarqué, lui, sur le croiseur-école de 6 496 tonnes *Jeanne-d'Arc*, mis en service en 1931, basé à la Guadeloupe. Le troisième Dunkerquois, Auguste Boutelier, avait mis son sac à bord du porte-avions *Béarn* (22 000 tonnes), entré en service en 1927.

Gustave Blondel eut l'occasion de sympathiser durant son séjour antillais avec un Dunkerquois, Marius Levert, qui était chef de chantier dans l'entreprise qui réalisait l'agrandissement du bassin de carénage de Fort-de-France, et avec deux amis de celui-ci, officiers de la marine marchande. L'un de ces derniers rallia la France libre. Trois officiers de la Marine nationale, dont deux du *Bertin*, firent de même. Et d'autres suivirent le mouvement. Pour s'engager, il leur suffisait de passer sur l'île de La Dominique, possession anglaise, où les accueillait un envoyé spécial du général De Gaulle. Le 25 juin 1943, 957 militaires et marins du commerce, décidés à reprendre le combat contre les Allemands, furent transférés de La Dominique à New York où on leur donna le choix entre les



Gustave Blondel.

F.F.L. et l'armée de Giraud. 260 des 332 marins optèrent pour les F.N.F.L. ou la marine marchande gaulliste. Les 625 gradés et hommes de troupe de l'armée de terre choisirent les F.F.L. Ils entrèrent au camp d'instruction de Fort-Dix aux Etats-Unis où se forma un bataillon de D.C.A., dit "bataillon antillais", qui rejoignit quelques mois plus tard les F.F.L. pour être endivisionné.

Le 12 juillet 1943, l'équipage de l'*Emile-Bertin* apprit que le croiseur allait rembarquer ses munitions, mises à terre avant un passage du bateau en cale sèche. Les hommes se réunirent sur la plage arrière et, redoutant d'avoir à combattre les Alliés pour le compte de Vichy et des Allemands, demandèrent des explications au commandant. Les réponses ne les rassurèrent pas. Le lendemain matin, personne n'obtempéra quand furent donnés les ordres d'embarquer les munitions et de gagner les postes d'appareillage. L'équipage se réunit et annonça qu'il refusait de se battre contre les Alliés et la France libre.

Les populations de la Martinique et de la Guadeloupe étaient à ce moment en effervescence, prêtes à se soulever. L'amiral Robert cessa alors de résister. Le 14 juillet, le contre-torpilleur *Terrible*, sortant du chantier

américain où il avait été réparé, arrivait aux Antilles avec à son bord le délégué du Comité Français de Libération Nationale qui prit acte du ralliement de la Martinique et de la Guadeloupe. L'Amiral Robert démissionna et le lendemain, partit pour Vichy via Philadelphie et Madrid. Le commandant de l'*Emile-Bertin* regagna lui aussi la France. 520 membres de l'équipage demandèrent à rallier la France libre et 80, d'un avis différent, mirent sac à terre. Le 25 août, le navire appareilla pour Porto-Rico d'où il gagna Philadelphie le 30 et entra dans un chantier pour d'importantes transformations non seulement de l'armement du bâtiment, mais aussi de sa silhouette. Après les travaux, l'*Emile-Bertin* apparaissait mieux armé mais moins élégant !

Le *Béarn*, qui avait été échoué, et la *Jeanne-d'Arc* allèrent également se faire réparer et réarmer dans les arsenaux américains. Et Rémi Deswarte quitta la *Jeanne* pour le *Terrible*.

XVII

LES PRISONNIERS DE GUERRE DE 1940

Parmi les 40 000 soldats que les Allemands firent prisonniers à Dunkerque (chiffre publié par eux-mêmes) le 4 juin 1940, il y avait un bon nombre de Dunkerquois. Les uns avaient été affectés initialement aux unités chargées de la défense du secteur, les autres mobilisés dans des régiments qui se replièrent sur la ville après l'offensive du 10 mai 1940. Des Dunkerquois figuraient aussi parmi les hommes qui avaient embarqué pour l'Angleterre et qui, ramenés en France pour reprendre le combat, furent capturés en Normandie en juin 1940, ceux du 110 en particulier. D'autres, encore, partis au début de la guerre, vers l'est, dans des régiments formés dans la cité de Jean Bart, durent se rendre aux Allemands au moment du cessez-le-feu de l'armistice. Enfin, il y eut encore des Dunkerquois mobilisés dans diverses autres unités, principalement la 2^e D.I., qui furent faits prisonniers entre le 10 mai 1940 et l'armistice. Combien (y compris les habitants des communes de l'agglomération) prirent-ils le chemin des oflags et des stalags ? Aucun chiffre global n'est, à notre connaissance, archivé. Il existe toutefois un moyen de le calculer approximativement, d'après le nombre des colis que des œuvres d'assistance envoyèrent aux P.G.

Mais, le chiffre ainsi obtenu ne doit pas être considéré comme définitif. L'effectif des Dunkerquois prisonniers, comme d'ailleurs celui de l'ensemble des P.G. français, n'a fait que diminuer au fil du temps.

D'abord, il y eut des évasions de P.G. dès le 4 juin 1940 à Dunkerque et les jours suivants. Des soldats profitèrent de la proximité de leur domicile pour rentrer chez eux et se mettre en civil. D'autres, trompant la

vigilance des gardiens, relativement peu nombreux, quittèrent les colonnes en marche vers l'Allemagne. Mais certains des fuyards furent repris, quelques-uns à la suite de dénonciations. Ainsi, il parvint à la Kommandantur, au début de l'Occupation, quelques lettres de femmes qui n'admettaient pas que leur mari fût interné alors que celui de leur voisine avait regagné son foyer. Et, bien entendu, le nom du militaire rentré chez lui était noté dans ces appels à l'équité.

Ensuite, les Allemands libérèrent d'eux-mêmes des prisonniers. Dès les premiers jours de l'Occupation, des médecins furent remis en liberté "sur parole" pour se mettre au service de la population de l'agglomération qui manquait de praticiens. Furent aussi libérés par la suite, en plus des membres des personnels de santé, des soutiens de famille, des anciens combattants de 14-18, des grands blessés, ainsi que des fonctionnaires et des hommes exerçant des professions nécessaires à la vie du pays : postiers, cheminots, agents des Ponts et Chaussées, gendarmes, agriculteurs, marinières... Il y eut encore des libérations pour motif particulier comme celles d'auteurs d'actes de sauvetage au bénéfice d'Allemands, et encore des libérations au titre de la "relève", compensées par des départs de travailleurs volontaires pour l'Allemagne. Il faut décompter encore les P.G. malheureusement décédés en exil, tels ceux qui furent tués par les bombardements alliés sur l'Allemagne, surtout en 1944 et 1945.

Autre raison de la contraction du nombre de prisonniers dunkerquois : le déplacement des familles. Dans chaque commune de France, se constituait un comité d'assistance aux P.G., regroupant, sous la présidence du maire, des membres du conseil municipal et des prisonniers libérés. Il avait pour but d'envoyer chaque mois un colis de vivres, de friandises et de tabac aux militaires de la commune retenus en captivité. Ce comité établissait donc une liste des bénéficiaires d'après les renseignements fournis par les familles. Mais, quand une famille changeait de lieu de résidence, le prisonnier était rayé de la liste de Dunkerque et ajouté à celle de la commune d'accueil. Evidemment, si le déménagement s'opérait de Dunkerque à une localité de l'agglomération, il n'avait aucune incidence sur le nombre total de P.G. de l'agglomération, mais si la famille partait au loin, ce nombre diminuait.

Certains changements de résidence de familles de prisonniers soulevèrent d'ailleurs des difficultés entre mairies. Pour les comprendre, il faut savoir qu'au début de l'Occupation, les familles payaient une quote-part sur chaque colis envoyé aux leurs. Quelque temps plus tard, l'Administration recommanda aux comités d'accorder la gratuité totale aux familles sinistrées du fait des bombardements. Dans l'agglomération

dunkerquoise, où les bombardements avaient été et restaient intenses, la plupart des comités, subventionnés par les mairies et tirant aussi leurs ressources de dons et de bénéfices de kermesses ou autres manifestations récréatives, décidèrent d'accorder la gratuité à toutes les familles, qu'elles aient été ou non sinistrées. Cette disposition se justifiait non seulement parce que tout le monde avait été peu ou prou sinistré, mais aussi parce que les "non-sinistrés" n'étaient pas forcément plus fortunés que les autres. C'est cette mesure qui causa les problèmes annoncés plus haut. Après que de nombreuses familles eurent été évacuées dans l'Aube, la Côte d'Or et dans certaines localités du Nord, au début de 1944, les comités de communes d'accueil, chargés d'envoyer les colis aux P.G., leur réclamèrent leur quote-part. Les réfugiés répondirent qu'ils bénéficiaient de la gratuité complète. Les comités se tournèrent alors vers les mairies des communes d'origine pour réclamer leur participation. Ainsi sollicitée, Coudekerque-Branche rétorqua qu'on n'avait jamais, chez elle, pris en considération l'origine d'une famille de prisonnier avant d'envoyer un colis, et de plus, que les recettes faisaient défaut dans l'agglomération dépeuplée. A notre connaissance, cette affaire ne fut jamais réglée. Il vaut mieux penser que les prisonniers reçurent quand même les colis et que les infortunés Dunkerquois, bombardés, sinistrés, meurtris et contraints à l'exil, bénéficièrent de la solidarité de ceux qui n'avaient jamais entendu les bombes siffler et continuaient à vivre dans un foyer intact.

Quoi qu'il en soit, si l'on retient qu'à Dunkerque, et peut-être ailleurs aussi, les noms des jeunes gens astreints au S.T.O. en Allemagne furent discrètement ajoutés à la liste des P.G. bénéficiaires du colis, on comprend que c'est avec des réserves qu'il faut considérer les chiffres donnés ci-après, relevés dans des correspondances et comptes-rendus d'activités de comités d'assistance aux P.G.

Au début de l'Occupation, on recensait à Rosendaël (où s'étaient repliées des familles dunkerquoises sinistrées) 820 P.G. ; à Coudekerque-Branche, 780 ; à Saint-Pol-sur-Mer, 630 ; à Cappelle-la-Grande, 140. En janvier 1942, le comité de Dunkerque envoyait 500 colis. Après l'évacuation des "bouches inutiles", en février-mars 1944, la liste des P.G. de Coudekerque-Branche se composait de 425 noms. En juin 1944, Rosendaël comptait 476 P.G.

On peut estimer qu'en 1940, le nombre de Dunkerquois prisonniers de guerre, quel que fût à ce moment le lieu de résidence des familles, devait atteindre 1 500 et que celui des P.G. de l'ensemble de l'agglomération (Dunkerque, Malo, Rosendaël, Coudekerque-Branche, Saint-Pol-sur-Mer et Petite-Synthe) s'élevait à 5 000.

DES P.G. PRENNENT LE LARGE

Tous ne restèrent pas dans les oflags et dans les stalags jusqu'au bout, pour les raisons données plus haut et notamment parce que certains d'entre eux mirent en œuvre des tentatives d'évasion qu'ils menèrent à bien. Les prisonniers de la région dunkerquoise ne manquaient pas d'imagination pour préparer leurs "coups". Ainsi, quand les Allemands accordèrent la libération aux Flamands belges, quelques P.G. de notre Flandre rurale se firent passer pour Belges et rentrèrent chez eux. Cela leur était relativement aisé car ils parlaient habituellement le flamand avec l'accent du cru et les noms des communes où ils étaient nés ou domiciliés avaient des consonnances flamandes. Mais, il y eut mieux : Maxime Laplace, Dunkerquois bon teint, négociant, citadin, parlant français (et chantant de même à la *Jeune France*) se déclara Belge après avoir coiffé le calot à glands que lui avait passé un sujet du pays voisin, probablement wallon. Il mentit effrontément pour affirmer sa fausse nationalité. Il sema si bien la confusion dans l'esprit d'un contrôleur allemand, sans doute prédisposé à se faire avoir, que celui-ci aurait juré, après son entrevue avec Maxime Laplace, que Dunkerque et Adinkerke étaient une même localité, sise en Belgique évidemment. Maxime était tellement heureux d'avoir dupé les Allemands que lorsqu'il se trouva réuni avec ses "compatriotes" qui fêtaient leur départ en chantant, il ne put résister au plaisir de faire entendre sa belle voix. « Pour un Flamand, tu chantes drôlement bien *La Marseillaise* », remarqua un vrai Belge, admiratif, après sa vibrante prestation. Parvenu à Adinkerke, Maxime Laplace se débrouilla pour passer la frontière et il arriva sans encombre à Dunkerque.

Lucien Daubrière, Calaisien de naissance, mais Dunkerquois depuis les années 30, réussit à échapper aux Allemands, une première fois, et aux Japonais, une seconde. Une seule guerre lui suffit pour ces deux évasions réussies. Fait prisonnier sous l'uniforme du 73^e, il quitta le 9 septembre 1940, avec un camarade, le Frontstalag de Dijon où il était parqué. Il obtint des vêtements civils auprès d'une employée complaisante du centre de rapatriement des P.G. alsaciens-lorrains. Ces derniers, comme les Flamands belges, bénéficiaient d'une mesure de faveur. Mais les Allemands ignoraient bien sûr que le Centre fournissait des vêtements civils à des hommes en cavale, même non-Alsaciens-Lorrains. Lucien Daubrière passa en zone libre, se fit démobiliser à Lyon et signa aussitôt un engagement dans la coloniale. Il partit pour Saïgon et fut incorporé au 11^e R.I.C. Le soir du 9 mars 1945, à Haïphong, il fut arrêté par les

Japonais qui l'emmenèrent dans un groupe de prisonniers. Il leur faussa compagnie en se glissant dans le couloir d'un immeuble. Il resta dans la clandestinité jusqu'à la victoire.

Né en 1917 à Gravelines, Edgard Darcourt fut incorporé au 110 à Dunkerque en 1938, et fait prisonnier en juin 1940 en Normandie. Il s'évada le 2 octobre suivant du Fronstalag de Laval. Parlant assez bien l'allemand, sachant conduire une auto et même la dépanner, il effectua des courses pour les Allemands dans une voiture saisie sur place et qui ne marchait pas très bien. Un gardien l'accompagnait à chaque sortie, en particulier au grand garage de la rue de Bretagne où il fallait fréquemment changer quelque pièce défaillante. Le 2 octobre, Edgar Darcourt jugea qu'il était nécessaire d'aller au garage pour une réparation qu'il pourrait effectuer lui-même avec quatre autres compagnons d'infortune, mécaniciens. Les cinq hommes partirent avec un garde et la voiture. Au garage, Edgard Darcourt dit au garde que le travail prendrait du temps. L'Allemand sortit faire un tour. Les P.G. se mirent alors en civil. Trois d'entre eux dont Edgard Darcourt partirent dans la voiture de l'un d'eux, amenée par l'épouse, et deux autres prirent le train. Arrivé à Paris, Edgard Darcourt, séparé de ses compagnons, rencontra par hasard un Dunkerquois qui lui fit obtenir une carte d'identité sous un nom d'emprunt. Il put ainsi regagner l'agglomération dunkerquoise où il conserva sa fausse identité.

L'ÉVADÉ DEVIENT CHEF DE MAQUIS

Daniel Gourdin, né en 1912, accomplit son service militaire dans les dragons portés, à Verdun. Libéré en 1933 avec les galons de maréchal des logis, il travailla dans l'entreprise familiale de brasserie à Gravelines. En 1938 et 1939, rappelé pour des périodes, il instruisit les nouvelles classes au camp de Mourmelon. Mobilisé le 3 juin 1939 à la 1^{re} D.L.M., il fut prisonnier des Allemands le 17 juin 1940 à Alençon.

Dès ce jour, il prépara son évasion. Il fit provision de boîtes de "singe" (bœuf en conserve) qu'il se garda de consommer, même après son arrivée au stalag XII A, près de Wiesbaden. Bien que sous-officier, il se porta volontaire pour le travail, ce qui lui permettait de sortir du camp. Bûcheron, il aiguisait des haches, un dimanche de janvier 1941, sous l'œil du gardien des travaux d'abattage quand celui-ci lui délivra une sorte de mise en garde. « Je crois que vous allez vous évader, lui dit-il. Faites attention ! » Et le gardien l'amena devant ses redoutables chiens pisteurs : « Ils

auront vite fait de vous rattraper. » Il lui parla aussi de la neige et du froid (-10 ou -12) et de la frontière française, très surveillée. Daniel Gourdin répondit simplement qu'en raison de la température, il n'envisageait pas de s'évader avant le printemps.

Le gardien se demandait encore s'il s'agissait d'une plaisanterie "à froid" quand le samedi 1^{er} février, avec une boussole, une carte géographique extraite d'un calendrier des P.T.T., ses conserves et une bouteille de schnaps, Daniel Gourdin, affrontant une tempête de neige, se mit en route. Il prit la direction du Luxembourg puisque le gardien irait le rechercher du côté de la frontière française. Il lui fallut quinze nuits de marche pour atteindre la principauté, via Coblenz et Dasburg. Il passa la frontière à travers bois et arriva à Clervaux. Le soir, il sonna à la porte d'une abbaye qui lui avait été indiquée par un camarade du stalag. Entendant un bruit de bottes venu du vestibule, il se rejeta dans l'ombre. Bon réflexe : la porte s'ouvrit sur un officier allemand. Il alla plus loin et vit une maison ornée d'une croix. Il s'y présenta. Une religieuse lui ouvrit. Il se trouvait dans un pensionnat de jeunes filles. La supérieure était très ennuyée, mais la sœur qui l'avait accueilli lui laissa son alcôve, dans le dortoir, pour la nuit. Le lendemain matin, des Luxembourgeois lui remirent des vêtements civils et le conduisirent à Bastogne, à pied. Daniel Gourdin prit ensuite la route de Charleville-Mézières, à travers les Ardennes belges. Il s'arrêta dans une église et un prêtre l'envoya chez un médecin qui lui banda la tête et lui fit franchir la frontière française dans une ambulance. A Charleville, il prit un train pour Reims, ville qu'il connaissait. Il entra dans un restaurant et apprit, au moment de régler sa note, qu'il existait des tickets de rationnement. Il n'en possédait pas et la serveuse fit appel au patron. Celui-ci, dès qu'il sut que son client était un P.G. évadé, lui fit grâce des tickets. Daniel Gourdin voyagea ensuite en train jusqu'à Paris, puis Bordeaux, afin de rejoindre son épouse, réfugiée en Gironde, à Sainte-Foy-la-Grande, sa ville natale. C'était en zone non-occupée et la ligne de démarcation était infranchissable... sauf si l'on s'adressait à un Italien bien introduit chez les Allemands. Mis au parfum, Daniel Gourdin trouva cet homme providentiel dans un restaurant situé près de la ligne de démarcation où des ouvriers italiens prenaient leurs repas. Le patron indiqua celui de ses clients qui jouait ainsi les passeurs pour l'équivalent de 1 000 de nos francs de 96. L'évadé remit la somme et tous deux marchèrent vers le poste de garde allemand de Langon. « Je vais de l'avant, lui dit soudain l'Italien. Suivez-moi à distance. » L'évadé crut qu'il était refait et que les Allemands lui mettraient la main au collet quand il arriverait à leur hauteur. Mais non. L'Italien était au poste, conversant innocemment avec

les gardes, et il invita son client à passer en zone libre d'un large geste du bras. Daniel Gourdin s'exécuta sans demander son reste.

Arrivé à destination, il se lia d'amitié avec des patriotes du pays. En raison de ses connaissances militaires, il se trouva bientôt à la tête d'une soixantaine de jeunes, désireux de combattre les Allemands. Il leur apprit le maniement de quelques armes de récupération. En août 1942, un officier français, le commandant Martin, parachuté d'Angleterre, initia le groupe aux armes anglaises et au plastic qui leur furent ensuite envoyés. Après l'occupation de la zone libre, en novembre 1942, les jeunes gens et leur chef prirent le maquis à Bergerac. Ils organisèrent embuscades et sabotages. Après le débarquement en Normandie, ils s'ingénierent à retarder les convois allemands montant au front. Puis, ils participèrent à la libération du secteur et à la réduction des poches de l'Atlantique. Certains s'engagèrent à l'Armée. Daniel Gourdin signa au 12^e d'artillerie à Saintes en Charente-Maritime. Son colonel se plaignait du manque de matériel. Or, entre-temps, Daniel Gourdin était allé embrasser sa famille à Gravelines après la libération de cette ville et il avait remarqué du matériel d'artillerie abandonné par les Allemands sur la côte. Il rapporta les faits au colonel qui l'envoya avec un camion et quelques hommes récupérer des 75 et des munitions. Sur place, des soldats tchécoslovaques lui donnèrent un coup de main pour démonter le matériel. Il les remercia avec quelques bonnes bouteilles apportées du pays charentais.

Démobilisé le 8 juillet 1945, le lieutenant Gourdin reprit ses activités de brasseur.

LA MOITIÉ D'UN KOMMANDO EN CAVALE

Né à Rosendaël mais domicilié à Douai à l'époque, Edouard Marquet, appelé au service militaire en 1937, fut maintenu en 1939, en raison de la guerre, au 146^e régiment d'infanterie de forteresse, cantonné dans les ouvrages de la ligne Maginot. Un curieux incident marqua une de ses nuits de garde : il repéra des signaux lumineux, envoyés des positions françaises à un avion d'observation allemand. Le fantassin Marquet fit un rapport et il apprit un peu plus tard l'arrestation de plusieurs soldats français. La "5^e colonne" faisait beaucoup parler d'elle, au moment de la "drôle de guerre" et l'opinion publique était partagée sur le bien-fondé des bruits qui couraient à son sujet. Pour Edouard Marquet, ils étaient fondés.

Edouard Marquet fut capturé par les Allemands, le 16 juin 1940, avec son unité, qui se repliait de ses positions de la ligne Maginot pour rejoindre le gros de l'Armée. Intégré à une colonne de P.G., il marcha

jusqu'à Sarrebrück. Là, les captifs montèrent dans des wagons à bestiaux desquels ils descendirent à Ludwisburg, non loin de Stuttgart, pour être internés au stalag V A. Sous-officier, Edouard Marquet se porta volontaire pour travailler dans un kommando extérieur où vingt-deux hommes façonnaient des articles de bijouterie. Une moitié de l'effectif préparait une évasion et il y avait dans le nombre suffisamment de bricoleurs astucieux pour confectionner l'indispensable boussole. Cela se fit avec une petite boîte ronde de savon Gibbs, une aiguille découpée à chaud dans une lame de rasoir et ensuite aimantée à l'aide d'un fusil de boucher et un morceau d'anse de gamelle servant de pivot. Un couvercle en mica protégeait l'appareil.

A onze donc, les K.G. quittèrent le kommando la nuit du 25 novembre 1941. Ils se divisèrent en plusieurs groupes. Edouard Marquet partit avec trois camarades. Ils marchèrent quinze nuits consécutives pour atteindre le Rhin, se nourrissant de betteraves et de rutabagas, arrachés dans les champs, couchant le jour dans des bois, au besoin en écartant la neige avant de s'allonger. Ils traversèrent la ligne Siegfried en passant par une chicane dans une barrière de barbelés et franchirent le Rhin à bord d'une barque. C'était au début de décembre. Le courant très fort fit dévier l'embarcation qui toucha l'autre rive à Wœrth en Alsace. Là, les quatre P.G. se scindèrent en deux équipes de deux hommes. L'une demanda de l'aide à des paysans. Edouard Marquet et son compagnon, eux, marchèrent le long d'une voie ferrée et se présentèrent ensuite aux occupants d'un moulin, isolé à l'écart du village de Kindwiller. Mme et M. Fehr les hébergèrent, leur offrirent vivres et vêtements civils. Ils les conduisirent dans une localité voisine où une autre personne leur fournit billets de chemin de fer et argent pour rejoindre la zone libre. Il fallait franchir la ligne de démarcation dans le Jura. Des passeurs pilotèrent les deux fuyards, mais ils les perdirent en cours de chemin. Heureusement, Edouard Marquet et son camarade se retrouvèrent du bon côté. Ils atteignirent Bourg-en-Bresse où ils furent démobilisés le 13 février 1942. Ils se fixèrent à Marmande où était domicilié le compagnon d'évasion du Rosendälien. Après l'invasion de la zone libre, ce dernier regagna le Nord. Il entra au mouvement Voix du Nord à Lomme. En septembre 1944, il s'engagea comme sous-lieutenant au 43^e R.I. à Lille. Il faisait partie d'un bataillon qui, mis à la disposition du 21^e groupe d'armées britannique, fit mouvement sur la Belgique lors de la contre-offensive hivernale des Allemands dans les Ardennes. Rentré en France en février 1945, Edouard Marquet fit l'école des cadres, après quoi il rejoignit le 110^e R.I. en Sarre. La démobilisation vint en mai 1946. Edouard Marquet regagna Douai

puis s'installa dans sa région natale, exactement à Saint-Pol-sur-Mer, en 1981.

AVEC LES MAQUISARDS SLOVAQUES

Né en 1913 à Volckerinckhove, commerçant boucher en 1939, André Dupuy fut mobilisé au 1^{er} bataillon ouvrier d'artillerie à Douai, bien qu'il eût accompli son service militaire dans l'armée de l'air, au Bourget, mais comme... jardinier. Après l'offensive des Allemands le 10 mai 1940 et les combats qui s'ensuivirent, il fit la retraite sur Dunkerque. Là, André Dupuy embarqua pour Folkestone sur le *Branle-bas*, rembarqua à Plymouth pour Brest, puis fut dirigé vers Caen, pour finalement se faire capturer à Rennes. Quelque temps plus tard, il cassait des cailloux pour l'usine Solvay, à Ebensee, en Autriche où il était interné au stalag XVII A.

En 1943, il en avait par-dessus la tête de ce travail de bagnard. Et comme il avait appris le décès de sa mère, il voulut rentrer au pays. D'ailleurs, ses gardiens avaient remarqué qu'il mettait beaucoup de mauvaise volonté dans sa tâche. Un jour ou l'autre, ils l'auraient sans doute envoyé à la baraque disciplinaire. Il est vrai qu'il lui arrivait de faire verser dans un ravin des wagonnets de cailloux. Petit sabotage que les Allemands méritaient bien !



P.G. évadé, André Dupuy combattit les Allemands aux côtés des maquisards slovaques

Avec deux compagnons, André Dupuy prit place, un beau jour, dans un wagon chargé de sacs de soude destinés à la Hongrie. Avant le départ du train, il y eut des inspections. Mais, les trois hommes étaient invisibles sous les sacs et la soude mettait en défaut le flair des chiens que les contrôleurs introduisaient dans les wagons. Deux jours et deux nuits dans

la soude et ce fut Budapest. André Dupuy et ses camarades attirèrent l'attention du personnel de la gare en tapant sur la portière du wagon. Elle s'ouvrit. Enfin, l'air libre ! Mais, les voyageurs clandestins furent jetés en prison. Un codétenu juif, autorisé à sortir le jour, avisa l'ambassade de France de leur présence. Celle-ci, habituée à s'occuper de P.G. français en cavale, fit transférer ses trois ressortissants à Balaton-Baglar, au bord d'un lac, dans un hôtel où quelques centaines d'évadés d'Autriche étaient en résidence forcée.

Après l'occupation de la Hongrie par la Wehrmacht, en mars 1944, les ex-P.G. français furent déplacés à Selyp. Une bonne partie d'entre eux brûlaient d'envie de se battre contre les Allemands. Avec le consulat de France, ils envisagèrent de rejoindre l'armée de Tito en Yougoslavie. Mais les crues de printemps de la Drave, s'ajoutant aux patrouilles ennemies, empêchèrent tout passage en territoire yougoslave. Les Français se tournèrent alors vers un autre pays limitrophe, la Slovaquie. Des officiers français évadés prirent contact avec les partisans slovaques qui y préparaient l'insurrection contre les Allemands, maîtres de ce pays qu'ils avaient séparé de la Bohême-Moravie en 1939. Une filière fut mise en place. Le 15 août 1944, André Dupuy était du nombre des ex-P.G. qui, après un trajet en chemin de fer, entrèrent, par petits groupes, à travers champs, en Slovaquie. Un lieutenant français les attendait au village de Sered.

Dans cette région de montagnes et de forêts, le camp des partisans, où ils furent conduits, comprenait trois groupes de combattants : les Soviétiques, les Français et les Slovaques. Les Français étaient sous les ordres du lieutenant, puis capitaine Georges de Lannurien qui devint, après la guerre, chef des services secrets français. Le groupe que commandait ce jeune lieutenant de cavalerie, évadé d'un oflag de Silésie en juillet 1942, comptait jusqu'à deux cent cinquante partisans, la plupart P.G. évadés, mais aussi travailleurs du S.T.O. échappés des usines d'armement Skoda à Dubnica qui tournaient pour l'Allemagne.

André Dupuy et ses compagnons ratissèrent un secteur, à la recherche de soldats allemands, et ils accueillirent des agents de liaison de l'armée soviétique, parachutés. Quelques jours après leur arrivée, ils fêtèrent, au petit village de Potsamok, la libération de Paris. Ils reçurent des armes et des équipements slovaques ou soviétiques et le commandant slovaque leur dit : « Nous sommes sûrs que vous serez de vaillants guerriers disciplinés comme ceux de la grande révolution française. »

Comme les Slovaques et les Soviétiques, les partisans français eurent

de vifs accrochages avec les Allemands. Ils bénéficièrent ensuite de quelques jours de repos dans une station thermale, Silac, où le drapeau tricolore flottait sur leur hôtel.

La "brigade Lannurien" reprit ensuite son activité de patrouilles et de harcèlement des troupes nazies, en se déplaçant beaucoup dans la région. Au fil des semaines, l'insurrection prenait de l'ampleur car le peuple slovaque attendait l'arrivée des armées soviétiques qui combattaient les Allemands dans les pays proches. Mais les combats étaient durs. Les soldats du Reich utilisaient des blindés. Le climat, rigoureux à la mauvaise saison, et la dysenterie éprouvaient les partisans français. Sur le point d'être encerclés, quatre de ceux-ci – dont André Dupuy – repassèrent au prix d'une marche pénible dans la neige épaisse, la frontière de la Hongrie. Un Hongrois signala aux Allemands la présence de ce groupe qui fut capturé, le 6 novembre 1944. Heureusement, les hommes eurent le temps de se débarrasser de leurs armes. Cinq autres partisans, pris les armes à la main, furent fusillés. André Dupuy et ses trois camarades jetèrent dans les toilettes de la prison où ils furent internés les papiers d'identité remis par les partisans slovaques.

Interrogé, André Dupuy déclara ne parler que le flamand alors qu'il pratiquait aussi le français et l'allemand. Cela lui permit de préparer ses réponses avant qu'un interprète lui eût traduit les questions. Il expliqua qu'il avait pris la route dans l'espoir de regagner la France. Les Allemands renvoyèrent les évadés en Autriche, dans une colonne de prisonniers de diverses nationalités qui fit une longue route à pied, dans la neige et le froid. André Dupuy se retrouva dans la région d'Ebensee qu'il avait quittée en 1943. Il travailla à abattre des arbres, au sein d'un kommando qui fut libéré par l'armée américaine. Il recommença alors à marcher, avec des compagnons, cette fois en direction de la France. En cours de route, ils rencontrèrent un Yougoslave, se disant prince, qui les emmena en voiture jusqu'à Innsbruck et régla, princièrement il est vrai, tous les frais d'étape. A Innsbruck, les ex-P.G. furent pris en charge par l'armée américaine qui les mit dans un train pour Lindau. De là, après quelques jours d'infirmerie, André Dupuy fut conduit à Mulhouse, centre de tri des P.G. Il partit ensuite pour Paris, Lille et rentra chez lui à la fin de mai 1945. Après le froid de l'Europe centrale, André Dupuy avait connu la chaleur d'un été qui prenait de l'avance au calendrier. Et il n'avait pas quitté sa chaude capote de soldat car elle recouvrait l'énorme trou qu'il avait à son pantalon !

AU SINISTRE CAMP DE RAWA-RUSKA

Pierre Ocquet, né le 16 décembre 1914 à Grande-Synthe, accomplit son service militaire de 1935 à 1937 au 15^e R.A. La mobilisation en 1939 le rappela dans cette unité, puis le transféra au 351^e R.A.L.P. au sein duquel il participa à la campagne de Belgique, et à la retraite sur Dunkerque. Il fut capturé par les Allemands le 4 juin 1940, à Malo-les-Bains. Dans une longue colonne de P.G., il traversa à pied la Belgique et entra en Hollande où il partit sur un bateau pour l'Allemagne.

Interné au stalag X B, affecté à un kommando agricole près du village de Wietzendorf, dans la province de Hanovre, Pierre Ocquet s'évada, le dimanche 5 avril 1942, avec deux camarades. En ce seul jour de la semaine qui leur laissait quelques heures de liberté après les soins prodigués au bétail, les trois amis s'étaient donné rendez-vous dans un petit bois, proche des fermes où ils travaillaient. Ils préparaient depuis plusieurs mois leur évasion et avaient stocké des vivres et des vêtements civils. Ils enfourchèrent des vélos "empruntés" aux fermiers et s'élancèrent sur la route de la liberté, roulant à distance l'un de l'autre pour ne pas attirer l'attention.

Mais, le deuxième jour, le troisième cycliste, trop éloigné, prit un mauvais chemin et ses deux compagnons ne le revirent plus. Deux jours plus tard, la même mésaventure survint à Pierre Ocquet. Il se retrouva seul et bien ennuyé car l'homme de tête possédait l'unique carte routière que le trio s'était procurée. Les cartes, en effet, étaient rares. Pierre Ocquet, parlant un peu allemand et possédant quelque argent, tenta vainement d'en trouver dans les librairies. Il dut se fier à sa montre et au soleil pour se diriger vers Nancy où un policier ami devait fournir aux trois évadés des papiers leur permettant de passer en zone libre. Après s'être égaré, Pierre Ocquet atteignit le Rhin qu'il franchit à Dusseldorf alors qu'il avait été prévu de le faire à Coblenze. Il entra au grand-duché du Luxembourg sans le vouloir, car il comptait longer ce pays vers le sud jusqu'à la frontière française. Il fut arrêté à Mersch par des gendarmes luxembourgeois accompagnés d'un policier allemand. Il tenta vainement de se faire passer pour un ouvrier belge. Au dixième jour de sa cavale, ayant à peine dormi la nuit, transi de froid dans les bois, Pierre Ocquet voyait s'effondrer ses espoirs. Il fut emmené au siège de la brigade et mis en cellule. Un soldat allemand vint le chercher vingt-quatre heures plus tard et le conduisit au camp de prisonniers de Trèves où il resta huit jours en prévention. Puis, ce fut le stalag XII A à Limbourg, toujours en prévention.



Des P.G. français au camp de Rawa-Ruska en 1942.
Pierre Ocquet est le 1^{er} à droite, au 1^{er} rang.

Enfin, au début de mai 1942, Pierre Ocquet fut transféré au camp de Rawa-Ruska, en Galicie, là où les Allemands internaien^t les prisonniers. évadés et repris, ainsi que les fortes têtes et ceux qui refusaient de travailler ou qui commettaient des actes de sabotage. Les pires conditions de vie étaient imposées aux Belges et aux Français qui entraient dans ce camp retiré dans une région hostile. Le climat était torride en été et glacial (-25°) en hiver. En toute saison, un seul robinet d'eau était ouvert pour toute la population du camp pendant seulement deux heures chaque jour. La nourriture exécrable consistait en soupe au millet ou, parfois, aux pommes de terre gâtées. Les hommes, privés de courrier, dormaient sur des planches disposées sur trois niveaux et couvertes de vermine. Il leur arrivait de devoir rester de quatre heures du matin à midi, à l'extérieur éventuellement sous un soleil brûlant, pendant que les baraques étaient fouillées. Bien des internés souffrirent de pleurésie et beaucoup moururent dans ce camp où Pierre Ocquet rencontra quelques autres

Dunkerquois : Edmond Sénéchal, commerçant, Jean Duflos, brasseur, et Rodolphe Carbon.

Ce dernier s'était évadé de Leipzig accompagné d'un autre P.G., Etienne Rouby, domicilié à Saint-Etienne. Les deux compagnons étaient arrivés en France quand ils furent arrêtés près de Dôle. Ils se présentèrent de nuit, en forêt, à la cabane d'un passeur qui devait les introduire en zone libre. Hélas, quand la porte s'ouvrit, ce sont des Allemands qui accueillirent les deux hommes en cavale. Les Allemands, en effet, avaient développé la surveillance de la ligne de démarcation et arrêté des passeurs, après l'évasion réussie de la forteresse de Kœnigstein et le passage en zone libre, en avril 1942, du général Giraud. Rodolphe Carbon, Etienne Rouby et d'autres suspects arrêtés dans le secteur furent interrogés à tour de rôle. Le premier ne put fournir aucune explication valable à sa présence à Dôle, mais il comprit que des habitants de la zone libre allaient travailler chaque jour en zone occupée et que d'autres y cherchaient du travail. Il trouva le moyen de communiquer cette explication à son ami Rouby qui attendait son tour. Celui-ci, effectivement domicilié en zone libre, déclara qu'il était parti à la recherche d'un emploi. Il fit trois mois de prison, puis fut renvoyé à Saint-Etienne, libre ! Mais, Rodolphe Carbon fut déporté à Rawa-Ruska.

Quant à Pierre Ocquet, après un séjour de sept mois à ce camp, il fut déplacé au stalag III A en Allemagne de l'Est, toujours comme disciplinaire, puis dans un kommando de culture du domaine de l'Etat. Il fut libéré par l'armée soviétique le 22 avril 1945 et rentra en France le 22 juillet. Chevalier dans l'ordre national du Mérite, titulaire de plusieurs décorations militaires et civiles, Pierre Ocquet eut son père, tué en 1915 à la bataille de la Marne. Son fils est ancien combattant d'Algérie. Cela fait trois générations du feu dans la famille Ocquet qui a beaucoup donné au pays.

LA TROISIÈME TENTATIVE FUT LA BONNE

Jean Bécaert est né à Dunkerque, place Jean Bart, le 2 août 1917. Vingt ans plus tard, il arrivait, jeune soldat ayant devancé l'appel, au 110 pour ses obligations légales... que la guerre prolongerait. Nommé sergent en 1940, il était sous-officier observateur à l'état-major du commandant Chuillet (1^{er} bataillon – 3^e compagnie) quand le 110 prit position en Belgique. Il reçut le baptême du feu et vit tomber courageusement son commandant à Chastres. Il connut les replis successifs et embarqua à

Dunkerque pour l'Angleterre. Il rentra en France à Brest et participa aux opérations dans la région de Falaise et Caen. Il se trouvait à Argentan quand les Allemands arrivèrent, mais il ne se laissa pas capturer.

Le maire de la ville l'hébergea, lui et quelques autres soldats dont le sergent André Roussel, du 110 également, au centre d'accueil des réfugiés. Ils s'étaient mis en civil et au début de décembre, ils séjournèrent toujours au centre d'accueil quand, probablement à la suite d'une dénonciation, la Kommandantur vint les chercher. Interné à la caserne du 7^e Cuir, aménagée en Fronstalag, à Alençon, Jean Bécaert chercha l'occasion de s'évader. Une troupe de music-hall vint donner un spectacle dans la ville et on fit appel à des P.G. pour peindre des décors. Jean Bécaert proposa ses services et... manigança son départ. Il voulait se glisser dans un panier d'accessoires que le conducteur chargeait sur l'autocar transportant les artistes. Mais le chauffeur refusa absolument de se prêter à cette opération. Jean Bécaert tenta alors de s'enfuir par les égouts qui aboutissaient au canal. Mais un poste de mitrailleuse allemand le cueillit au terminus du boyau souterrain.

Le 22 ou le 23 décembre, Jean Bécaert et André Roussel furent transférés en Allemagne, au stalag VII A, à Mossburg. Là, une troisième tentative d'évasion fut la bonne. En juillet 1941, les deux amis se mêlèrent à un groupe de P.G. "rapatriés sanitaires". C'étaient des malades bénéficiant d'une mesure de libération. Les hommes partirent en train pour Trèves où s'opérait un regroupement. Les deux faux-sanitaires descendirent du train avec les vrais, passèrent à travers un contrôle, remontèrent dans un autre convoi et arrivèrent sans problème à Paris, gare de l'Est. Là, ils durent présenter leurs papiers à un policier français. Croyant qu'ils bénéficieraient de la complicité de leur compatriote, ils exposèrent en deux mots leur situation. Déception : ils se retrouvèrent internés au camp de Drancy. Ils s'en évadèrent en assommant un milicien de garde et réussirent à gagner Dunkerque. Le commissaire Vigoureux, de Rosendaël, ancien adjudant-chef au 110, leur fournit des papiers et fit même entrer dans la police Jean Bécaert. Celui-ci passa un concours d'inspecteur à Lille et fut nommé à la Tente Verte. Quand il fut chargé de débusquer les réfractaires au S.T.O., il le fit à sa manière, en avertissant discrètement les intéressés du prochain passage de la police. Mais, il ne put faire cela longtemps et dut à son tour entrer dans la clandestinité. Il se réfugia à Herzele et travailla dans les fermes. Adjudant-chef dans le groupe de Résistance Voix du Nord, il participa aux combats de libération en septembre 1944 dans la région, attaquant une colonne allemande dans le bois de Saint-Acaire. A Cassel, il fut de ceux qui constituèrent une

compagnie de F.F.I. intégrée au bataillon Bienassis qui combattit sur le front de Dunkerque. Sous-lieutenant, il passa au bataillon Dewulf (110^e, puis 51^e R.I.) comme chef de la compagnie de commandement. Il fut ensuite officier instructeur à l'école des cadres de Fort-Frédérique à Loon-plage. Puis, il suivit le 51^e R.I. à Saint-Omer et fut démobilisé le 1^{er} septembre 1945.

D'UN OFLAG AUX CHANTIERS DE JEUNESSE

Originaire de Tourcoing, Julien Demey fut appelé au service militaire en octobre 1936, au 110^e R.I. à Dunkerque, puis à Calais. L'année suivante, il sortait aspirant de l'école de Saint-Maixent et en octobre 1938, il était libéré. Rappelé en mars 1939, le lieutenant Demey fut affecté au dépôt du 110, à Dunkerque, puis à Guingamp. En mai 1940, muté au 310 à Longuyon, il fut pris par les Allemands à la bataille de Toul.

Interné à l'oflag XIII A à Nuremberg, il s'évada en septembre 1941 quand les Allemands libérèrent les P.G. anciens combattants de 14-18. Julien Demey s'était procuré des papiers d'identité de travailleur étranger auprès d'un Allemand qu'il avait payé en marks de camp. Et il s'était confectionné des vêtements civils dans des couvertures et morceaux de drap de laine. Emportant ces vêtements dans une caisse en carton, il se mêla aux A.C. de 14-18 qui prenaient le train pour Hambourg. Le convoi se mit en marche le soir. Il devait rouler toute la nuit. Vers deux heures du matin, Julien Demey enfila un pantalon de golf et un veston. A un moment où le train ralentissait, il se jeta du wagon sur le bas-côté de la voie, en compagnie d'un autre lieutenant du 310, originaire de la région de Calais, nommé Hermant. Celui-ci se blessa au visage en touchant le sol. Julien Demey se tira sans mal de son saut à l'aveuglette. Les deux évadés dormirent dans un bois, enterrèrent leurs capotes militaires, marchèrent jusqu'à un village où ils prirent un train. Ils atteignirent Aix-la-Chapelle et passèrent la nuit à l'hôtel. Toujours par chemin de fer, ils gagnèrent la région belge d'Eupen-Malmédy que les Allemands avaient annexée. A la sortie de la gare, le visage tuméfié du lieutenant Hermant attira l'attention de gendarmes allemands. Ils le contrôlèrent et l'emmenèrent. Julien Demey passa inaperçu. Il traversa la nouvelle frontière belge près de Liège, se rendit à Mouscron, entra en France et arriva à Tourcoing, sans trop de difficultés. Ayant rendu visite à ses parents, Julien Demey se remit en route. Il franchit la Somme à la nage pour sortir de la zone interdite, alla à Paris, puis à Poitiers et entra en zone libre à Charroux (Vienne). Il se fit démobiliser à Clermont-Ferrand et trouva à s'employer dans les



Julien Demey, 3^e en partant de la droite, et son camarade Hermant, 3^e en partant de la gauche, se sont évadés ensemble de l'Oflag de Nuremberg.

chantiers de jeunesse comme chef de groupe au camp du plateau de Retord à Brénod dans l'Ain. Les jeunes coupaient du bois dans ce paysage de pleine nature, à 1 000 m d'altitude. L'hiver, il y eut de la neige sur trois mètres d'épaisseur et elle se maintint jusqu'au 1^{er} mai. Le dégel fut alors rapide. En quelques jours, la nature déroula un immense tapis de jonquilles et le paysage vira du blanc au jaune lumineux.

Julien Demey se maria, eut son premier enfant, puis fut nommé commissaire assistant des chantiers à Vizille en Isère. Après l'occupation de la zone libre et l'institution du S.T.O., les chantiers de jeunesse cessèrent d'exister en 1943. Les jeunes du groupement restèrent ensemble. Ils furent déplacés dans les Landes sur un chantier de forestage où on abattait des arbres et produisait du charbon de bois. Ce fut ensuite la dispersion, bien des jeunes rentrant clandestinement chez eux ou s'engageant dans les maquis pour éviter le S.T.O.

Après le débarquement de Normandie et la libération d'une grande partie du pays, Julien Demey rejoignit son épouse à Tourcoing. Il reprit un poste d'instituteur en attendant de retrouver Dunkerque en 1947, dans l'Administration.

900 KM À PIED EN PLEIN HIVER

Tous les prisonniers de guerre n'étaient pas au même régime. Ceux qui travaillaient dans l'agriculture étaient généralement mieux nourris que les ouvriers d'industrie et certains même, affectés à de petites exploitations agricoles, avaient de bonnes relations avec leur employeur.

Ce n'était pas le cas de César Verleye, né en 1914, orphelin de la guerre 14-18, mobilisé au 127^e R.I. à Cambrai en 1939 et dont le frère aîné, Yvon, mobilisé au même régiment, avait été tué à Rethel le 10 juin 1940. Fait prisonnier quelques jours plus tard, César Verleye fut interné au stalag VIII C en Silésie. « Nous étions mal nourris, a-t-il rapporté, de mauvaises pommes de terre et du "pain caca" presque tous les jours. J'étais dans un groupe d'une dizaine de P.G. Nous avons refusé de devenir travailleurs civils. Les Allemands nous ont mis dans un kommando qui travaillait dans une usine de carreaux céramiques et ensuite dans un dépôt d'essence. » Là, César Verleye s'arrangeait toujours pour dévisser à moitié le bouchon de bidons qu'il rangeait à l'envers dans la pile. Un jour, une sentinelle qui l'avait vu faire, brandit son fusil par le canon. Elle allait lui asséner un coup de la crosse sur la tête quand le P.G., ancien boxeur, arrêta le coup en saisissant l'arme à deux mains. Un officier allemand intervint alors et passa un savon à la sentinelle. Après cette affaire, le gardien allemand eut davantage de considération pour le prisonnier. Affecté à un dépôt de munitions, celui-ci refusa, comme ses compagnons, de manipuler les explosifs et fut chargé de nettoyer la sapinière qui dissimulait les cabanes du dépôt.

« Les prisonniers russes étaient les plus mal traités, se souvient César Verleye. Ils étaient plus mal nourris que nous et ils ne recevaient pas de colis. Nous leur lancions occasionnellement des biscuits à travers un grillage qui les séparait de nous. Ils étaient tellement faibles qu'après s'être baissés pour ramasser le biscuit, certains ne parvenaient plus à se redresser. Il y avait alors des gardiens qui les abattaient. Les cadavres des Russes qui mouraient en grand nombre dans le camp étaient mis dans une fosse et recouverts de quelques pelletées de chaux. Il m'est arrivé de voir sur le tas, un Russe tenter d'essayer d'un dernier geste la chaux qu'il avait sur les yeux. »

Quand les armées russes approchèrent de la Silésie, le stalag VIII C fut évacué. Les P.G. partirent à pied en direction de l'ouest. « C'était un hiver rude. La nuit, nous dormions dans les fermes, s'il y en avait, ou dehors, par exemple dans les stades. C'était pénible. Beaucoup souffraient de

dysenterie, explique César Verleye. Il y en a qui mouraient en route. Mais nous voyions sur les routes des hommes encore plus faibles et plus insuffisamment vêtus que nous : les déportés. Comme ils marchaient plus lentement, leurs groupes, qui évacuaient les camps de concentration, se mettaient sur le côté et nous laissaient passer. »

Finalement, les P.G. atteignirent Kassel, après une marche forcée de près de 900 kilomètres. Et ils furent libérés par les Américains. Peu après, c'était le retour en France. César Verleye rejoignit son épouse réfugiée en Côte d'Or. Après six années d'inquiétude et de souffrances, l'espoir renaissait.

XVIII

TRAVAILLEURS FORCÉS EN ALLEMAGNE

Dès le début de l'Occupation, les Allemands réquisitionnèrent de la main-d'œuvre à Dunkerque pour des travaux à l'extérieur. Le 26 novembre 1940, un inspecteur du travail allemand vint sur place ordonner le recensement des hommes de 18 à 45 ans, chômeurs ou n'exerçant pas leur véritable métier. A titre d'exemple, c'était le cas de dockers qui, à défaut d'embauche au port, s'étaient reconvertis dans le déblaiement des ruines. Peu après, des jeunes gens ainsi recensés furent emmenés outre-Rhin et certains d'entre eux durent travailler dans une mine de charbon, à Gelsenkirchen, malgré l'intervention du maire de Dunkerque.

Dans le même temps, des entreprises allemandes et hollandaises, chargées de travaux de relevage d'épaves, de déblaiement, de construction ou réparations d'ouvrages maritimes ou militaires au port, recrutaient de la main-d'œuvre sur place. Ils accordaient des salaires nettement plus élevés que ceux offerts par les employeurs locaux. Un bureau d'embauche, ouvert en ville, proposait aussi du travail en Allemagne. Il est difficile de savoir combien de Dunkerquois se laissèrent tenter. Juste après la guerre, ce n'était pas très bien vu et aujourd'hui encore, ceux qui, volontairement, sont allés ainsi servir le grand Reich se gardent d'en parler car ils sont suspects de collaboration. Mais, dans l'ensemble du pays, il n'y eut pas d'empressement pour répondre à l'invitation.

Les Allemands, toujours à la recherche de bras pour compenser les départs de leurs propres travailleurs au front, imaginèrent alors avec le gouvernement de Vichy, au début de 1942, la "relève". Pour chaque travailleur français parti en Allemagne, deux prisonniers de guerre

seraient libérés. Les volontaires ne se précipitèrent pas davantage. Alors, le gouvernement de Vichy promulgua une loi du 4 septembre 1942 : les hommes de 18 à 50 ans et les femmes de 21 à 35 ans pouvaient être « assujettis à effectuer certains travaux que le gouvernement jugerait utiles dans l'intérêt de la nation ». Ceux et celles qui n'avaient pas une activité d'au moins trente heures hebdomadaires devaient en faire la déclaration à la mairie.

Peut-être est-ce à la suite de cette loi que des techniciens et ouvriers des Chantiers de France, entreprise de constructions navales, furent, en décembre 1942, transférés d'office à l'arsenal de Wilhelmshaven. Mais, sur le plan général, le volontariat ne progressa pratiquement pas.

Vint alors le S.T.O. (Service du travail obligatoire) créé par la loi du 16 février 1943 et visant les hommes nés en 1920, 1921 et 1922. Les mairies étaient chargées du recensement des jeunes gens. A Dunkerque, les opérations eurent lieu les 28 février, 1^{er}, 2 et 3 mars 1943. Cent quatorze jeunes gens se firent inscrire au tableau. La mairie, tenue de compléter celui-ci au moyen de ses propres renseignements, dressa une liste de deux cent quarante-huit noms. Mais il fallait déduire de ce nombre soixante-huit garçons notés comme travaillant déjà en Allemagne et une vingtaine, partis pour une destination inconnue. Les autres reçurent une convocation au conseil de révision, mais tous n'y répondirent pas.

Ceux qui travaillaient pour les entreprises allemandes ou appartenaient à certains services de sécurité ou administratifs étaient maintenus sur place. D'ailleurs, la loi ne parlait pas de travail en Allemagne, mais d'emplois utiles aux besoins du pays. La durée du service était de deux ans et le temps passé dans les chantiers de jeunesse devait en être déduit.

Pour beaucoup de jeunes, commença la chasse à l'emploi dans les entreprises allemandes ou locales travaillant pour l'occupant, dans les services de sécurité (comme les pompiers et la police), la chasse aussi à des certificats médicaux – de complaisance, le cas échéant – pouvant entraîner un ajournement, ou à des interventions écrites ou orales d'employeur ou de chef de service attestant que l'intéressé était indispensable dans son emploi en raison de sa qualification ou de l'impossibilité de lui trouver un remplaçant. Au début, la complaisance joua à plein et des chefs d'entreprise protégèrent les personnels visés par le S.T.O. Des cadres et des médecins allemands même empêchèrent le départ de jeunes gens. Mais, lorsqu'il fut question de représailles contre les familles et les employeurs des insoumis, les choses changèrent. Alors des jeunes se volatilèrent. Ils allèrent à la campagne, se cacher et travailler chez des

fermiers, parents ou amis. D'autres partirent au loin, vers les maquis. Les réfractaires au S.T.O. — initialement ceux qui refusaient de partir en Allemagne, et par la suite également ceux qui, après une permission, ne retournaient pas à leur lieu d'affectation — étaient traqués par la police et la gendarmerie et les Allemands. Mais, bien des gendarmes et policiers rédigeaient des procès-verbaux de recherches infructueuses, après avoir discrètement avisé les intéressés ou leurs parents.

Les Allemands et certains services de police organisaient des rafles à la sortie des cinémas, des stades et des usines, dans les villes. Ils contrôlaient les identités et retenaient — outre, bien entendu, les personnes qui n'étaient pas en règle ou faisaient l'objet de recherches pour d'autres motifs — les jeunes en âge de S.T.O., même désormais ceux qui travaillaient pour des entreprises allemandes. Il n'y avait plus de régimes de faveur : tout le monde devait partir. Rien ne permet d'affirmer que de telles rafles aient eu lieu à Dunkerque. Mais, le 8 juillet 1943, les Allemands rassemblèrent au port les employés et les ouvriers des classes 40, 41 et 42, salariés des firmes allemandes, hollandaises et françaises effectuant des travaux dans l'établissement maritime. Ils les emmenèrent à l'usine Marchand. De là, et sans que leurs familles eurent été informées, les jeunes gens furent conduits en Belgique, à Jabbeke, près de Bruges, dans un camp de transit de travailleurs forcés. Après une visite médicale, les Dunkerquois furent divisés en deux groupes dont l'un rejoignit le chantier d'un grand blockhaus en construction à Eperlecques et l'autre partit pour Dortmund, travailler au déblaiement de la ville bombardée. Ce n'était pas fini. Tout le monde n'avait pas répondu à la convocation du 8 juillet et même certains cadres allemands, connaissant le but du rassemblement, avaient conseillé à leurs jeunes ouvriers français de ne pas s'y présenter. La police allemande se fit remettre par les employeurs les listes des salariés en âge de S.T.O. et releva les noms des absents du 8 juillet. Les nuits suivantes, elle débusqua dans les communes de l'agglomération les réfractaires qu'elle emmena à l'usine Marchand, avant de les diriger sur Dortmund.

A Bray-Dunes, c'est également une nuit de juillet que les Allemands se saisirent de vingt-deux jeunes hommes, pour les conduire à la gare. Lucien Decoster faisait partie du groupe : « Nous avons été dirigés vers Calais, au camp Noyon, puis vers l'Allemagne où nous sommes arrivés le lundi 26 juillet 1943, après soixante-huit heures dans un des fameux wagons "quarante hommes-huit chevaux" d'un train de marchandises. En Allemagne, nous étions au Diesterweg Schule (collège) à Gelsenkirchen

en Westphalie. Pour la nourriture, il fallait se contenter d'un quart de soupe le midi, une gamelle de soupe ou de rata et le tiers d'un "pain caca" le soir. Je suis revenu comme permissionnaire (6 jours) en janvier 1944, grâce à de fausses attestations du Dr Villette et du maire de Bray-Dunes, Maurice Vandenabeele, au sujet de la santé de mon épouse. Je ne suis pas retourné en Allemagne. Mais, comme j'ai été dénoncé aux Allemands, j'ai dû vivre dans la clandestinité jusqu'à la Libération. »

RÉFRACTAIRES ET MAQUISARDS

Dunkerquois depuis 1970 et membre de l'Association des anciens du S.T.O., réfractaires et maquisards, René Herbin, originaire de Saint-Hilaire-lez-Cambrai, était domicilié à Famars, près de Valenciennes, quand il fut requis au début de 1942 pour travailler dans une entreprise d'alimentation approvisionnant l'armée allemande. Il n'obtempéra pas, et fut arrêté. Il s'enfuit, fut repris, s'échappa encore une fois et finalement, trouva refuge chez une voisine, Maria Danhiez, qui appartenait à un mouvement de Résistance. Après l'avoir caché quelques jours, cette dame envoya Pierre Herbin, muni de faux papiers au nom de Paul Henri, dans les Ardennes où il occupa un emploi de bûcheron aux Chantiers forestiers de Vendresse. Le groupe au sein duquel il travaillait était un maquis en formation, commandé par le capitaine Thomas, (de son vrai nom Tardif), officier de marine entré dans la Résistance. Michel Hochart, originaire de Grande-Synthe, responsable régional de Jeune Résistance, affilié à l'O.C.M., en fit partie. Bientôt, le maquis de Vendresse, réunissant des marins, des Saint-Cyriens démobilisés ou en congé d'armistice, des réfractaires au S.T.O. du Nord et des Ardennes, fut opérationnel et reçut d'Angleterre des armes et du plastic parachutés. Cela lui permit de tenter quelques sabotages de voies ferrées, notamment au triage de Mohon. Mais, les Allemands localisèrent le groupe et l'attaquèrent le 13 septembre 1943. Il y eut une vingtaine de tués et des arrestations. Les captifs furent déportés en Allemagne. Mme Danhiez et les membres de son groupe (huit personnes au total), déportés ne rentrèrent pas. René Herbin parvint à s'enfuir et rejoignit un groupe de l'O.C.M. au Novion-en-Thiérache.

Egalement Dunkerquois d'adoption et membre de l'Association des anciens du S.T.O., réfractaires et maquisards, Henri Blouin, originaire de Beauvais, domicilié alors à Saint-Hilaire-du-Bois dans le Maine-et-Loire, requis pour travailler à la base sous-marine de Lorient en décembre 1942, disparut dans la nature. Les Allemands ne parvinrent pas non plus à le

mettre au travail à La Rochelle et pas davantage à Dusseldorf. Finalement, Henri Blouin, condamné à mort, comme les Allemands l'annoncèrent à ses parents, réfugiés à Avion en 1943, entra au maquis de La Plaine dans le Maine-et-Loire, puis à celui du Vercors.

Coudekerquois né en 1924 à Halluin, Eugène Vanhée, convoqué en 1941, à Lille par l'organisation Todt qui gérait les chantiers de grands travaux allemands, s'abstint de répondre. Porté disparu, il ne pouvait toucher de cartes de ravitaillement et vécut donc sur les "tickets" de ses parents. Il fut pris dans une rafle un dimanche et transféré à Lille en camion. Informés de son arrestation, ses parents lui apportèrent des vêtements de travail dans les locaux de la rue Royale où il était interné. Puis, il fut conduit en train à Boulogne-sur-Mer avec d'autres jeunes gens et logé à l'hospice Louis Dufлот. Le lendemain, après la distribution d'un morceau de pain noir, d'un carré de margarine et deux rondelles de saucisson pour le repas de midi, les requis furent répartis entre différents chantiers. Eugène Vanhée dut travailler à "La Poterie", près de la colonne Napoléon, au creusement de fondations de blockhaus. « Un travail épuisant de 6 heures à 19 heures pour le coulage, rappelle Eugène Vanhée, mais les fondations, nous les creusions au ralenti. Nous faisions aussi du sabotage : du béton avec du sable mais pas de ciment.

En juillet 1943, les Allemands embarquèrent des ouvriers en camion pour l'Allemagne. Une personne domiciliée en face de l'hospice m'avertit à mon arrivée et je me suis bien gardé d'entrer. Je me suis caché deux jours durant chez elle, puis je suis rentré chez mes parents. Mais, les Allemands me recherchèrent. Ils vinrent même la nuit à la maison. Alors, je suis parti pour la Normandie où un de mes collègues se trouvait déjà. Des cultivateurs du Tremblay m'ont hébergé jusqu'à la Libération. »

En attendant Eugène Vanhée contribua à des actes de Résistance avec d'autres réfractaires qui se trouvaient dans la région.

LES TRAVAILLEURS INTERNÉS DANS DES CAMPS

Tous les jeunes gens n'avaient pas les moyens de refuser de partir en Allemagne. Beaucoup craignaient les représailles qui frapperaient leurs familles. D'autres ne savaient où se cacher ni comment surmonter le lourd handicap de la subsistance, sans salaire et sans carte d'alimentation. Quand ils découvraient les tristes conditions de vie outre-Rhin, ils regrettaient quand même amèrement d'y être venus et se promettaient bien de rester définitivement en France à leur première permission.

La plupart des travailleurs du S.T.O. étaient parqués dans de sinistres

camps, dirigés par des chefs nazis et gardés par des soldats armés. Georges Goris, président de l'Association des anciens du S.T.O., réfractaires et maquisards, n'a pas oublié les dortoirs où s'entassaient les jeunes gens, la nourriture insuffisante, les fils de fer barbelés, les chiens policiers, l'obligation d'assister à la levée des couleurs allemandes, le départ au travail en rangs, avec un gardien... « A part le repas de midi pris à la cantine de l'usine, il fallait se débrouiller avec quelques tickets de rationnement (tout le monde n'en avait pas) et un poêle à charbon utilisé par toute la chambrée. Et il fallait éteindre le foyer à la moindre alerte car la cheminée crachait des étincelles ! »

Domicilié à Coudekerque-Branche, Georges Goris, aide-chimiste à l'usine Lesieur, partit le 12 mars 1943, de la gare de Coudekerque-Branche, après deux conseils de révision successifs, le premier à la mairie de la commune et le deuxième au palais de justice de Dunkerque, devant un médecin allemand. Il fut affecté à une usine de produits chimiques dans la région de Magdebourg. « J'ai refusé de manipuler des poisons. Alors, j'ai été mis "à la colonne" avec les fortes têtes qui étaient principalement des Russes et des Polonais. Nous devions déblayer les ruines après les bombardements. C'était terrible car il y avait chaque nuit des milliers d'habitants tués. »

Georges Goris s'enfuit quand les troupes américaines attaquèrent Magdebourg. Il rentra à Lille le 5 mai 1945. Il était resté en Allemagne 26 mois sans interruption. Après le débarquement en Normandie (6 juin 1944), le courrier (lettres et colis) avait été supprimé aux travailleurs du S.T.O. qui n'avaient plus eu droit aux permissions. Beaucoup avaient tiré sur la ficelle en ne regagnant pas leur lieu de travail à l'expiration de leur court séjour en liberté ! A tel point qu'à Magdebourg, le médecin de l'entreprise n'accordait de vacances (d'une semaine, trajets compris) au requis que si ses compatriotes (ils étaient trente-quatre Français à l'atelier) signaient un engagement de travailler un an d'affilée s'il ne rentrait pas.

Gérard Dufour, du Grand-Millebrugghe à Armbouts-Cappel, fut l'un de ceux qui ne rentrèrent pas. Mais la chance (relative, bien sûr) était avec ce jeune homme qui, requis en mars 1943, ne consentit à partir pour Cologne, puis Dusseldorf que le 23 juillet suivant, avec les autres garçons en âge de S.T.O. de sa commune. Il fut affecté à une usine qui fabriquait des chars. Il y resta quatre mois. La nuit qui précédait son départ eut lieu un gros bombardement. Au moment de se mettre en route, Gérard Dufour s'aperçut que son titre de permission n'était pas visé. Il s'en alla malgré tout le 23 novembre 1943 et atteignit la gare d'Aix-la-Chapelle. Là, il



A Strecno (Slovaquie), un monument a été élevé aux partisans français (P.G. et S.T.O. évadés) tombés dans les rangs des partisans slovaques, soulevés contre les Allemands.

s'adressa à un chef de train belge qui le mit en sûreté dans le fourgon postal. Il arriva ainsi à Charleroi sans difficultés, rencontra un P.G. évadé et fit route avec lui jusqu'à Lille. Là, il présenta ses papiers à un contrôle et on le laissa passer. Il entra au café *Au Coq hardi*, près de la gare, où on lui changea fort aimablement son argent allemand contre de l'argent français. Il regagna la gare par le service des marchandises et prit le train pour Bergues d'où il alla jusqu'au Grand-Millebrugghe. Le lendemain, M. Feryn, secrétaire de mairie, lui remit une carte d'identité et des tickets de ravitaillement déjà préparés. Deux jeunes filles du village avaient vu Gérard Dufour dans le train et prévenu le secrétaire de mairie de son retour.

Il travailla avec ses parents et se garda bien de repartir pour l'Allemagne. Recherché pourtant, il dut aller se cacher trois mois en 1944 dans une petite ferme près d'Orchies.

SABOTAGES ET COMBATS

On ne pourrait faire le compte des menus sabotages auxquels se livrèrent les requis du S.T.O. dans les tâches qu'ils avaient à accomplir. Certains d'entre eux, en fuite, combattirent à la fin de la guerre aux côtés des partisans en Yougoslavie et en Slovaquie.

Engagé dans la Marine nationale en 1937, Albert Houvenaghel fit partie de l'équipage du *Dunkerque* de 1938 à 1941. Il regagna sa ville natale après sa démobilisation en 1942. En 1943, il fut requis pour travailler en Allemagne, dans une usine de la région de Halle qui produisait des briquettes de tourbe. L'ancien marin provoqua, un jour de 1944, un accident qui eut pour effet un arrêt de production pendant quarante-huit heures. Albert Houvenaghel, qui était occupé au balayage d'un local, jeta une barre de fer dans ce que les Allemands dénommaient le "servo-moteur". Lors de l'enquête, les soupçons se portèrent sur les ouvriers français. Comme Albert Houvenaghel était le seul Français présent lors de l'accident, sur les lieux du sabotage, l'identification du coupable ne tarda pas. Le Dunkerquois, après un premier interrogatoire, jugea prudent de s'enfuir. Il prit la direction du Luxembourg, mais fut rapidement repris. Il resta en prison quelques jours, puis fut transféré au camp de concentration de Flossenbourg, dans le Palatinat bavarois. Il y subit un régime sévère durant 7 mois, jusqu'à sa libération par les troupes américaines.

Paul Ryckenbusch, né le 13 octobre 1922 à Rosendaël et domicilié à Saint-Pol-sur-Mer, fut requis pour le S.T.O. le 23 janvier 1943. Trois jours plus tard, il était au travail à Brême. Et, le 25 août suivant, il était arrêté et écroué pour propagande gaulliste. Le 30 octobre, Paul Ryckenbusch fut transféré au camp de concentration de Neuengamme, près de Hambourg, où il resta en kommando jusqu'à sa libération par les forces alliées le 2 mai 1945.

Déplacé en Allemagne au titre du S.T.O., Marcel Gelles, né à Petite-Synthe le 17 novembre 1920, domicilié à Saint-Pol-sur-Mer, fut arrêté le 19 novembre 1943, pour refus de travail, sabotage et aide à l'évasion de prisonniers de guerre. Interné au camp de Bergen-Belsen, près de Hanovre, il y est décédé entre le 19 avril et le 1^{er} mai 1945.

XIX

DEPORTÉS DANS LES CAMPS NAZIS

Aussi peu enviable que fussent les conditions de vie des requis au titre du S.T.O. en Allemagne, elles ne peuvent évidemment être comparées à celles des Français déportés dans les camps de concentration, où ils étaient internés, maltraités et soumis au travail forcé, et surtout dans les camps d'extermination. Affamés, entassés dans des baraques sordides, sans hygiène, malades et laissés sans soin, rudoyés au moindre prétexte, insuffisamment vêtus par temps froid, les pieds blessés par des souliers usés et déformés, des hommes et des femmes payaient ainsi leurs actes de résistance ou leur militantisme politique. Si les Allemands déportèrent aussi des hommes, des femmes et même des enfants, pour des motifs raciaux, principalement des juifs, on n'a pas connaissance de faits de cet ordre commis à Dunkerque. Mais, des juifs de Dunkerque, arrêtés dans les lieux où ils s'étaient réfugiés, ont bien été envoyés aux camps d'extermination de Sobibor et Auschwitz.

RÉSISTANTS DÉJÀ EN 1940

Les premiers déportés dunkerquois furent sans doute les membres du premier groupe local de Résistance connu, organisé sous l'appellation "Malo-Dunkerque" autour d'un retraité des chemins de fer Henri Gugelot de Saint-Stéban, 66 ans. Il comprenait le photographe Marcel Petit, 41 ans, Marcelle Lombardi, Patrice Selingue et Pierre Malraux, tous de Malo-les-Bains. Après avoir contribué à la fuite de soldats britanniques n'ayant pu embarquer lors de l'opération Dynamo, ces patriotes procurent des fausses pièces d'identité à des clandestins qu'ils s'occupèrent



Henri Gugelot, l'un des premiers Dunkerquois condamnés et déportés.



Marcel Petit, condamné, déporté, puis ramené en France pour être fusillé.

aussi de faire passer en Angleterre. Marcel Petit tirait les photos destinées aux faux papiers. Il reproduisait et diffusait également des portraits du général De Gaulle. Les membres du groupe furent arrêtés en juillet 1941 et jugés, le 17 septembre, par un tribunal militaire allemand qui condamna Henri Gugelot et Marcel Petit à la peine de mort, Marcelle Lombardi aux travaux forcés à perpétuité, Patrice Selingue et Pierre Malraux à dix ans de prison. Tous prirent le chemin de l'Allemagne. Henri Gugelot et Marcel Petit furent extraits en avril 1942 de la prison de Rheinbach, en Rhénanie, et amenés à Loos. Les Allemands les fusillèrent le 30 avril, au fort du Vert-Galant à Lille. Les autres membres du groupe rentrèrent en France après leur libération par les armées alliées en 1945.

UN FAUX AVIATEUR ANGLAIS

Les Allemands avaient arrêté, quelques jours avant la double exécution de Lille, les membres d'un autre groupe de patriotes dunkerquois : Raymond Finot, Auguste Finot, cousin du précédent, Raymonde Pruvost, son fils Robert, et Maurice Blanckaert, 37 ans, cheminot. Ils avaient été probablement confondus par un agent allemand qui s'était présenté à eux sous le nom de Walcot, et se disant lieutenant aviateur anglais. Pour

donner du crédit à la fable racontée par ce faux officier de la R.A.F., un avis de recherche illustré de sa photographie avait été imprimé et diffusé par les Allemands. A la fin de la guerre, les services de renseignements britanniques ne trouvèrent pas chez eux trace de l'existence de l'aviateur. Hélas, le groupe de patriotes paya cher la confiance qu'il avait manifestée à l'adresse du prétendu pilote. Raymond Finot mourut étranglé dans le sous-sol de la villa de l'avenue de la Mer à Malo où la police allemande interrogeait les prévenus. Les autres membres, condamnés par un tribunal militaire, furent déportés en Allemagne. Robert Pruvost fut guillotiné à Dortmund. Maurice Blanckaert



Maurice Blanckaert, mort en déportation
à Sonnenburg.

succomba à l'insuffisance de soins médicaux (blessure au pied envenimée, selon un camarade de détention) au camp de concentration de Sonnenburg, en décembre 1943. Seuls, Raymonde Pruvost et Auguste Finot rentrèrent à Dunkerque à la fin de la guerre.

LES DÉPORTÉS DE L'“ALLIANCE”

Au mois de novembre 1942, la police allemande arrêta Louis Herbeaux, responsable local du réseau “Alliance” et plusieurs personnes qui apportaient leur aide à cette organisation, en particulier l'abbé René Bonpain, vicaire à Rosendaël. Jugés le 19 mars 1943, Louis Herbeaux, l'abbé Bonpain, Jules Lanéry, Jean Bryckaert, qui avait fourni au réseau un plan du port indiquant les installations de la marine allemande, Alexandre Hus, Pierre Briois et Paul Verrons furent condamnés à mort ; Claude Burnod et l'épouse et la fille de Louis Herbeaux à trois ans de travaux forcés. Les trois premiers furent exécutés le 30 mars au Fort de Bondues. Les sept autres agents de l'organisation “Alliance” furent déportés en Allemagne. « Tous étaient encore vivants le 8 mai 1945 en dépit de la faim (les déportés ne recevaient pas de colis) et du froid

rigoureux, a écrit Claude Burnod. Les condamnés à mort ne reçurent jamais notification d'une grâce. Jusqu'à leur libération, ils purent craindre chaque matin le pire dans différentes prisons où ils furent internés comme Kassel, Rheinbach, Straubing, Diez ou Butzbach. Suzanne et Andrée Herbeaux subirent un véritable calvaire au sinistre camp de Gotteszelle, près de Dachau. Elles eurent, dans leur malheur, la chance de rester toujours ensemble. »

RÉSISTANCE ACTIVE À BUCHENWALD

Né à Bray-Dunes en 1910, Marcel Sailly (1) était professeur de l'enseignement technique à l'École nationale professionnelle de Creil. Lieutenant d'infanterie, il entra dans la Résistance dès sa démobilisation en 1940. Chef de l'O.C.M. pour l'Oise, il organisa une filière d'évasion d'aviateurs alliés, des sabotages d'installations ferroviaires, le relevé et la transmission d'informations stratégiques jusqu'à son arrestation en novembre 1943. Déporté à Buchenwald, il y retrouva un camarade de promotion à l'École supérieure d'électricité, Pierre Julitte (2). Les deux amis, affectés à la Mibau, une usine proche du camp, en recoupant leurs observations, se rendirent compte qu'ils travaillaient à la production de postes récepteurs radio destinés à un engin volant autre qu'un avion. Un contact avec un autre déporté ayant travaillé trois mois à Dora, dans une usine souterraine, leur apprit que l'engin était le V2. Marcel Sailly mit au point alors un moyen habile de retarder la production des postes récepteurs.

« Il imagina, a expliqué Pierre Julitte, une méthode de sabotage sophistiquée qui conduisit les Allemands à admettre que leur matériel n'était pas fiable. Marcel Sailly leur suggéra alors une série de modifications successives si habilement présentées qu'ils le crurent. Chacune d'entre elles se montrait efficace pendant quelque temps, du seul fait qu'après sa mise en œuvre, Marcel Sailly suspendait le sabotage. Tous les postes déjà livrés étaient alors ramenés à l'usine pour bénéficier de la modification salvatrice... laquelle perdait son apparente efficacité dès que le sabotage reprenait, ce qui ne tardait pas. »

De son côté, Pierre Julitte dressa un rapport sur la Mibau, Dora, le V2 et les postes récepteurs, avec plans et schémas. Un autre déporté, Charlie Ray-Golliet, remit ces documents à des ouvriers du S.T.O. qu'il rencontrait épisodiquement et dont l'un s'apprêtait à rentrer clandestinement en France. Le rapport était destiné à des résistants français en liaison avec le colonel Passy. C'était en juin 1944. Le 24 août suivant, un bombardement

aérien très précis anéantit la Mibau et les objectifs annexes indiqués.

Marcel Sailly, transféré plus tard à Dora et Bergen-Belsen, fut libéré par des soldats américains en avril 1945.

Il m'a un jour raconté que les G.I.s entrèrent dans le camp, annoncèrent aux déportés qu'ils étaient libres, distribuèrent des cigarettes et les aliments qu'ils possédaient, et se retirèrent le temps de laisser les déportés régler leurs comptes avec les responsables du camp. A l'expiration du délai fixé, ils revinrent et emmenèrent les gardiens survivants.



Marcel Sailly, résistant
en camp de déportation

DÉNONCÉ PAR UN CAMARADE DU RÉSEAU

Louis Degunst (3) s'était engagé dans la marine en 1938, à l'âge de 19 ans. Il fit l'école des radiotélégraphistes et suivit ensuite un cours d'écoute sous-marine. Il embarqua sur le contre-torpilleur *Fantasque* avant de passer sur le *Strasbourg* à bord duquel il resta jusqu'à sa démobilisation en juillet 1941. Il trouva alors à s'employer à Hauterive, près de Vichy, au Groupement des contrôles radioélectriques où se trouvaient des militaires des trois armes ne pouvant, comme lui, rentrer chez eux en zone interdite. « Nous écoutions les radios du monde entier et envoyions les informations captées à Vichy, raconte Louis Degunst. Il y avait aussi un service qui tentait de repérer les émetteurs clandestins. » En septembre 1943, il fut contacté par un opérateur boulonnais pour devenir radio d'une organisation clandestine de résistance. D'autres radiotélégraphistes étaient déjà partis. Louis Degunst accepta et se rendit au lieu de rendez-vous, à Firminy, près de Saint-Etienne. C'était dans un hôtel où on le laissa mijoter quarante-huit heures. Puis quelqu'un se présenta et après un entretien, Louis Degunst fut agréé. Il était chargé d'intercepter des messages codés qu'il ne pouvait d'ailleurs déchiffrer.

Cela dura jusqu'à la fin de l'année. Puis, à Paris, il émit avec le "piano" du réseau Andromède. Il avait des contacts avec des membres de celui-ci dont un autre opérateur radio qui ne lui inspirait guère confiance. Il se rendit pourtant à un rendez-vous qu'il lui donna le 11 juillet 1944 dans les jardins du Palais-Royal. Le radio était accompagné d'un homme en civil qu'il lui présenta comme un "ponte" de la Résistance. En fait, c'était un policier qui l'arrêta. Louis Degunst fut interrogé rue des Saussaies, puis écroué à Fresnes. Le 15 août, il partit en train pour l'Allemagne. « Nous étions quatre-vingts dans un wagon. Nous y sommes restés cinq jours et cinq nuits, sans nourriture ni boisson, par une chaleur écrasante. Il y avait un "tour de rôle de respiration" devant une bouche d'aération du wagon, se souvient l'ancien marin du *Strasbourg*. Nous sommes arrivés à Buchenwald le 20 août. Quinze jours plus tard, j'ai été affecté à un kommando qui travaillait dans une ancienne mine de sel, à 400 mètres sous terre, à la production de pièces d'avions, à Wansleben am See, près de Leipzig. » Louis Degunst entrevit à Buchenwald son dénonciateur à qui son attitude n'avait pas évité la déportation.

En avril 1945, à l'approche des troupes alliées, les S.S. firent partir à pied les déportés, amaigris et pouvant à peine marcher. Ils durent le faire pourtant durant trois jours et deux nuits. Ils avaient couvert environ cent kilomètres quand des exclamations de joie fusèrent dans toutes les langues. « Les Américains ! Les Américains ! » C'était vrai. Les soldats libérateurs étaient là. Le calvaire des déportés prenait fin. Louis Degunst rentra en France en ce mois d'avril 1945.

PAUL MACHY DISPARAÎT À JAMAIS

Particulièrement dramatique est la mort de Paul Machy, maire de Rosendaël, dont la famille et les amis avaient toutes les raisons d'espérer le retour de déportation. Des compagnons d'infortune l'avaient encore vu vivant alors que les troupes alliées libéraient la région où il se trouvait. Lors des élections municipales qui suivirent la libération de la "poche", les Socialistes, persuadés du retour prochain de leur ami, le placèrent même en tête de la liste de leurs candidats. Hélas, les jours passèrent et Paul Machy ne revint pas.

Le maire de Rosendaël avait été arrêté par des policiers allemands en civil le 4 août 1944, à 22 heures, chez ses enfants, M. et Mme Jacques Collache, pharmacien, place Voltaire. Evoquant l'évolution de la guerre lors d'une réunion publique, il avait parlé favorablement des Alliés. Ses propos auraient été rapportés aux Allemands par un Franciste. Détenu une

semaine à Dunkerque, dans un local de la Kriegsmarine, rue de l'Écluse-de-Bergues, transféré à la prison de Loos, il fut condamné à trois ans de travaux forcés par un tribunal militaire, pour attitude hostile à l'Allemagne. Le 1^{er} septembre 1944, alors que les troupes anglaises et les F.F.I. étaient tout près de libérer la métropole lilloise, les détenus de Loos furent rapidement triés. Ceux dont la peine de prison n'excédait pas une année furent relâchés. Les autres, au nombre de 1 250, conduits précipitamment de Loos à Tourcoing, en camion, furent entassés dans les wagons à bestiaux d'un train qui s'ébranla à 18 heures pour Cologne. Ce fut "le dernier train de Loos". Les gardiens allemands qui opérèrent le tri des détenus n'eurent pas le temps de consulter les fichiers. Ils se contentèrent de demander à chacun la durée de sa peine. « Trois ans », répondit Paul Machy qui, s'il avait déclaré six mois, aurait eu un autre destin.

D'après le témoignage d'autres déportés à leur retour, Paul Machy aurait été amené de Cologne au camp de Sachsenhausen, près de Berlin. Le 4 février, il aurait été évacué vers Bergen-Belsen, près de Hanovre, et ensuite vers Buchenwald. Enfin le 9 avril, emmené vers Weimar, il aurait été abattu en cours de route par un membre des Jeunesses hitlériennes. Son corps ne fut jamais retrouvé.

UN BARAQUEMENT DE PRÊTRES ET DE PASTEURS

L'abbé Gérard Lescroart avait 36 ans lorsqu'il fut arrêté, en août 1944, chez ses parents, cultivateurs à Wormhout, en même temps qu'un ami, Jules Montaigne. Les Allemands étaient intervenus dans le quartier après un échange de coups de feu entre des policiers allemands et des résistants. Quelques otages pris en même temps qu'eux furent relâchés. Bien que n'ayant pris aucune part aux incidents, l'abbé et son ami furent retenus à la Kommandantur à Cassel, puis amenés à Loos et de là à Tourcoing où ils montèrent dans le train pour Cologne. Ils furent internés au camp de travail forcé de Sachsenhausen.

« De là, je fus envoyé au camp de Neuengamme près de Hambourg, pour des travaux de déblaiement et de creusement de fossés antichars, a raconté l'abbé Lescroart, puis dans la région d'Arnhem, puis de nouveau à Neuengamme et enfin à Dachau. Là, j'ai été affecté à un baraquement où ne se trouvaient que des prêtres et des pasteurs.

A Dachau, les conditions de vie étaient épouvantables. Les déportés étaient affamés. Une épidémie de typhus en emporta beaucoup. »

Les survivants connurent l'immense joie de la libération par les soldats américains. « Il a fallu les soigner sur place avant de les rapatrier, a



Lille, den 9. August 1940

Der nebenstehend abgebildete englische Leutnant WALCOT hat sich seiner Gefangennahme als englischer Offizier durch Anlegen von Zivilkleidung entzogen. Er dürfte sich noch im Lande befinden. Jeder, der ihn antrifft und auf Grund der Abbildung wiedererkennt, hat ihn festzunehmen und bei der nächsten Deutschen Wehrmachtdienststelle abzuliefern.

Le Lieutenant anglais WALCOT, tel qu'il se présente sur la photo ci-jointe a su éviter son emprisonnement comme officier anglais, en se servant de vêtements civils.

Quiconque le rencontrera et le reconnaitra, selon la photo, est tenu de le faire saisir et de le livrer à l'Autorité militaire Allemande la plus proche.

Il séjournerait probablement encore au district.

De nevenstaand afgebeelde Engelsche Luitenant WALCOT heeft zich aan de gevangenneming als Engelsche officier door aandoen van burgerkleding onttrokken. Het is waarschijnlijk dat hij nog in 't land verblijft. Ieder wie hun aantreft en volgens de afbeelding terug herkent, is verplicht hun aan te houden en aan het naastbijliggend bureau van het Duitsche leger af te leveren.

Oberfeldkommandantur 670

Le faux avis de recherche du prétendu lieutenant Walcot.

expliqué l'abbé Lescroart. Cela s'est fait dans des casernes. On a réhabitué progressivement les déportés à une alimentation normale pour éviter qu'ils meurent de manger, comme cela est arrivé à quelques personnes. »

ARRÊTÉS À LA FRONTIÈRE ESPAGNOLE

Deux jeunes Rosendaëliens, Alfred Schutt, né en 1921, docker, et Raymond Nave, né en 1923, forgeron, voulaient s'engager dans l'armée du général de Gaulle, en 1942. Ils s'adressèrent à l'abbé Bonpain, mais il n'y avait pas de départ prévu à ce moment-là. Ils se mirent alors en route avec l'intention de traverser l'Espagne et de se rendre à Gibraltar. La frontière franco-espagnole était bien gardée et les deux jeunes hommes furent arrêtés, le 28 octobre 1942, et emprisonnés à Caen. En 1943, déportés en Allemagne, ils séjournèrent à la forteresse de Coblenze, puis aux prisons de Mayence et Cassel. Ils entrèrent au camp de Buchenwald le 4 mai. De là, Raymond Nave fut envoyé à Dora et Alfred Schutt à Dachau. Ce dernier s'évada le 3 mai 1945. Raymond Nave s'échappa, le 25 avril 1945, de la colonne de déportés que les Allemands évacuaient en direction de Ravensbruck. Le 1^{er} mai, il vit arriver avec joie l'armée russe.

LE SORT DES KAPOS

L'abbé Pierre Deswarte, né le 6 mai 1908 à Coudekerque-Branche, professeur à l'Institution Notre-Dame des Dunes à Dunkerque, fut mobilisé en 1939. Fait prisonnier en 1940, il s'évada et parvint à gagner la zone non-occupée. Devenu aumônier d'un groupe de jeunes, il fut arrêté par les Allemands, après l'occupation de la zone libre, en raison de ses activités dans la Résistance. Interné au camp de Compiègne, il fut déporté en Allemagne avec 1 200 Français dont un Saint-Polois, Pierre Ryckebusch. Celui-ci a relaté dans *Le Nouveau Nord*, en juillet-août 1945, comment le 6 avril 1944, les détenus de Compiègne furent entassés à 90 par wagon (les fameux "Chevaux en long 8 – Hommes 40") puis obligés de se déshabiller complètement pour la durée du voyage. Ils arrivèrent à Mauthausen le soir du 9 avril. Soumis au régime de privations et de mauvais traitements qui constituaient l'ordinaire des camps de concentration, ils travaillèrent en kommando à la construction d'une usine souterraine. Pierre Ryckebusch a raconté comment l'auteur d'une tentative d'évasion fut pendu au son de l'accordéon, après avoir été roué de coups et maintenu au piquet trois jours et trois nuits durant.

Pierre Ryckebusch avait été arrêté le 13 juin 1943 alors qu'il tentait de

passer en Espagne en compagnie d'un officier anglais et d'un camarade du mouvement dont il était membre. Interné à la citadelle de Perpignan, il passa ensuite dix mois en cellule à Fresnes, puis fut transféré au camp de Compiègne. Les déportés furent évacués le 15 avril 1945 de Mauthausen vers Ebensee où ils allaient être libérés par les forces américaines le 6 mai. Malheureusement, l'abbé Deswarte ne connut pas la liberté retrouvée car il avait été tué le 8 juillet 1944 lors d'un bombardement. Pierre Ryckebusch écrit que 27 kapos furent tués au camp par les déportés, non que ceux-ci fussent devenus des « bêtes déchaînées », mais au nom de la Justice et des camarades « qui auraient pu connaître la minute sublime de la libération, si les kapos n'avaient si largement contribué à leur mort. »

TROIS BRITANNIQUES DÉPORTÉS

Trois Dunkerquois de nationalité britannique, Thomas Graham, mécanicien, né en 1885 à Dunkerque, Frank Townend, ingénieur, né en 1884 à Preston en Grande-Bretagne, et Harry Wittaker, commis courtier maritime, né en 1892 à York en Grande-Bretagne, tous domiciliés à Malo-les-Bains, furent arrêtés en juillet 1940 par les Allemands. Conduits à la caserne Négrier à Lille, ils furent ensuite transférés en Belgique, à Liège et à Huy. De là, ils furent internés à Tost en Haute-Silésie jusqu'à leur libération en 1945.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Marcel Saily fut nommé en 1950 directeur pour la zone française d'occupation en Allemagne de l'Agence commune pour les importations et exportations, en 1951 expert à la Conférence de Londres sur les dettes allemandes, en 1954 conseiller économique et financier du gouvernement militaire français de Berlin. Il se retira en 1965 à Bray-Dunes où il est mort en 1981.

(2) Pierre Julitte, compagnon de la Libération, fut au lendemain de la guerre directeur de cabinet du gouverneur de Rhénanie-Palatinat, Hettier de Boislambert, puis en 1948, délégué de la haute commission alliée pour la province de Trèves. Il a raconté l'extraordinaire fait de résistance accompli par Marcel Saily et lui-même dans un livre *L'Arbre de Goethe* (Editions France-Empire, prix littéraire du Comité d'action de la Résistance, 1965). Dans cet ouvrage, préfacé par Joseph Kessel, les noms réels des personnages n'apparaissent pas. Marcel Saily est désigné sous le patronyme de Paul Genteau. Pierre Julitte est décédé en 1991.

(3) Louis Degunst était présent à Mers el-Kébir comme on l'a vu au chapitre VII.

XX

LE 6 JUIN 1944

DANS LES COMMANDOS ET DANS LA CHASSE

Le lieutenant de vaisseau Philippe Kieffer, évacué en Angleterre par Dunkerque, en 1940, fut parmi les premiers à s'engager aux Forces navales françaises libres. Affecté comme officier interprète et du chiffre à bord du *Courbet*, ce marin de quarante ans aurait souhaité une vie plus mouvementée. Lorsqu'il prit connaissance des raids exécutés par des commandos norvégiens au départ de la Grande-Bretagne sur les côtes de leur pays occupé par les Allemands, il pensa que des marins français pourraient faire de même sur la côte française.

Petites unités de soldats aguerris par un entraînement intensif, initiés aussi bien aux techniques de combat qu'à celles de l'espionnage et du sabotage, les commandos dépendaient du Service des opérations combinées, commandé jusqu'au début de 1942 par l'amiral Roger Keyes (1), puis par l'amiral Lord Louis Mountbatten. Chacun d'eux, regroupant de quatre à cinq cents hommes, était subdivisé initialement en dix, puis en six *troops*. Les commandos faisaient partie des forces armées britanniques, mais le 10 Commando, dit *Inter-Allied Commando*, comprenait plusieurs *troops* étrangères. A force de démarches, le capitaine Kieffer persuada à la fois ses chefs des F.N.F.L. et les Britanniques du Service des opérations combinées que des fusiliers-marins, connaissant bien la côte française, seraient utilement employés dans des missions de commandos. En avril et mai 1942, le général De Gaulle et l'amiral Mountbatten échangèrent une correspondance à ce sujet et s'accordèrent sur une participation des Français aux opérations combinées. Un premier groupe de seize hommes commença l'entraînement au camp de Camberley.

Quelques volontaires de l'armée de terre, notamment des légionnaires, demandèrent leur mutation dans les F.N.F.L. afin d'entrer dans la petite compagnie de fusiliers-marins. L'entraînement spécialisé valut à celle-ci la qualification espérée par Philippe Kieffer, et le 14 juillet 1942, la 1^{re} compagnie de fusiliers-marins commandos défilait à Londres. En août, elle était détachée au 10 Commando dont elle constituait la *troop* française, aux côtés de *troops* norvégienne, hollandaise, polonaise, belge, tchécoslovaque et même allemande (composée d'Allemands antinazis, d'Autrichiens et de germanophones d'origines diverses, par exemple hongrois ou russes). La *french troop* compta bientôt quatre-vingt-un hommes, effectif maximum, tous fiers de porter le fameux béret vert, mais fiers aussi d'appartenir à la marine. Une seconde *troop* française sera formée par la suite, ainsi qu'une section de mitrailleuse à tir rapide et une petite section sanitaire, et la 1^{re} compagnie deviendra 1^{er} bataillon de fusiliers-marins commandos.

Les commandos français, qui comptaient quelques Luxembourgeois dans leurs rangs, participèrent au débarquement de Dieppe le 19 août 1942, puis à des raids de sondage sur la côte française, notamment à celui de Gravelines durant la nuit de Noël 1943. Ils perdirent ainsi des hommes. A Gravelines, les fusiliers-marins, dans l'impossibilité de rembarquer, rejoignirent leur unité après le débarquement de Normandie, mais lors d'un raid à Scheveningen, en Hollande, près de La Haye, à fin février 1944, des commandos disparurent mystérieusement. Leurs corps suppliciés furent retrouvés plus tard, mais on n'obtint jamais d'informations au sujet de leur capture et de la détention, présumée longue, qu'ils subirent avant leur exécution.

Pour le débarquement en Normandie, le 6 juin 1944, les fusiliers-marins commandos furent intégrés à la 1st Commando Brigade ou 1st Special Service Brigade, comprenant aussi les commandos britanniques 3, 4, 6 et le 45 des Royal Marines. Comme les unités de l'armée de terre française, aussi bien gaulliste que d'Afrique, n'avaient pas été retenues par Eisenhower pour le jour J, les fusiliers-marins commandos – au nombre de 177 – furent les seuls Français à prendre pied sur le sol normand le 6 juin 1944. A cette très symbolique participation, il convient d'ajouter celle des parachutistes largués en Bretagne dans la nuit du 5 au 6 juin pour une opération de diversion et celles de la marine et de l'aviation françaises qui faisaient partie de l'immense force alliée composée pour le puissant assaut livré contre le "Mur de l'Atlantique".

Un Dunkerquois, Emile Guy (2), né à Rosendaël en 1920, était des 177 commandos débarqués à La Brèche, commune de Colleville. Et un

Berguois, Pierre Decroo, survolait dans son avion de chasse l'extraordinaire opération de reconquête de la France qui commençait sur la côte normande.

Fils d'un adjudant-chef des douanes qui commandait la brigade de la Tente-Verte à Rosendaël, Emile Guy, coureur cycliste dans sa jeunesse, était navigateur au commerce quand se déclara la guerre. Il partit pour l'Angleterre et continua à naviguer sur un cargo jusqu'en 1943. Il s'engagea alors dans la marine militaire française, dans les fusiliers-marins. Après avoir reçu la formation spécialisée, il fut affecté au bataillon de F.-M. Commandos.



A droite, Emile Guy, fusilier-marin, commando, en permission à Dunkerque entre le débarquement de Normandie et les combats de Walcheren.

Après le débarquement et la libération de la région, Emile Guy rendit visite à sa famille, réfugiée à Roquetoire dans le Pas-de-Calais, en septembre 1944. Puis, après un passage en Angleterre, les fusiliers-marins commandos partirent à la conquête de Walcheren, afin d'aider les Canadiens à chasser les Allemands qui, de leurs positions dans l'estuaire de l'Escaut, paralysaient le port d'Anvers. Au cours des durs combats qui durèrent du 1^{er} au 9 novembre, Emile Guy fut gravement blessé par un obus. Des Hollandais le recueillirent et le cachèrent jusqu'à la prise de Walcheren par les Alliés. Le jeune commando fut alors soigné en Angleterre.

Ayant épousé une Ecossaise, il se fixa dans le pays de celle-ci après sa libération.

Né à Bergues le 31 décembre 1913, fils d'un médecin, élève du collège Saint-Winoc, puis de l'institution Notre-Dame-des-Dunes à Dunkerque, Pierre Decroo fut, très jeune, pris d'une véritable passion pour l'aviation. Ses parents ne contrarièrent pas ce qui se révéla une vocation. A 17 ans, Pierre Decroo obtenait le brevet de pilote de tourisme. En 1934, il était pilote militaire. Et, après son service, il entra comme pilote d'essai à

l'Arsenal aéronautique à Brétigny-sur-Orge. Mobilisé en 1939, il fut moniteur de voltige à l'Ecole de l'air à Mont-de-Marsan. Après l'armistice, il voulut aller au Maroc, mais le navire sur lequel il était monté sombra sous un bombardement. Recueilli par un chalutier espagnol et rapatrié, Pierre Decroo rentra à l'Arsenal aéronautique, replié à Lyon.

Dès que les Allemands eurent envahi la zone libre, en novembre 1942, il quitta Lyon avec l'intention d'aller en Angleterre. Il partit le 2 décembre, franchit les Pyrénées, traversa l'Espagne en 26 nuits de marche et entra au Portugal. A Lisbonne, il prit contact avec des agents britanniques. Il parlait l'anglais et offrit ses services de pilote. Il fut sans tarder conduit en Angleterre à bord d'un hydravion et signa un engagement dans la R.A.F.

Bientôt mis aux commandes d'un chasseur-bombardier, il accomplit de nombreuses missions de destruction d'aérodromes, de navires, de locomotives, de chars, de batteries de D.C.A. En combat aérien, il descendit plusieurs avions ennemis, notamment lors du Débarquement en Normandie.

Le 5 juin 1944, à 17 heures, à la base de la Royal Air Force, à Doanland, dans le sud de l'Angleterre, Pierre Decroo apprit, comme les autres pilotes, que le grand jour était pour le lendemain. « Well, Peter, you are going home ! » (Eh bien, Peter, vous allez chez vous !) lui dirent ses compagnons anglais qui résumaient ainsi avec un humour très british la formidable opération du jour J. Et le colonel confia au Berguois le soin de commander l'escadrille de chasse qui décollerait la première, quelques heures plus tard, pour assurer la protection aérienne des forces d'assaut.

Pierre Decroo participa, après le Débarquement, à l'opération d'Arnheim, à la réduction de l'offensive des Ardennes à l'hiver 44-45, à la destruction de bases de V1 et V2 et il effectua de nombreux raids sur l'Allemagne. Au retour de ses missions sur le continent, il ne manquait pas de saluer sa ville natale. « Combien de fois, a-t-il écrit, n'ai-je effectué un passage rapide au-dessus de Bergues, alors que mes équipiers m'attendaient un peu plus loin. » Sa famille, demeurée dans la cité de Saint-Winoc, était attentive aux passages d'avions !

Le lieutenant Pierre Decroo ne se déroba pas devant les risques. Il lui arrivait de rentrer à sa base avec un appareil criblé d'éclats des obus de la "Flak". Le 7 avril 1945, il attaqua à bout portant un convoi de camions chargés de munitions dont l'explosion endommagea gravement son appareil. Il parvint, grâce au sang-froid qu'il gardait dans les moments les plus angoissants, à ramener son avion dans les lignes alliées alors que le feu s'était déclaré à bord.



Pierre Decroo a survolé le débarquement en Normandie
(portrait de Gaston Blondeau communiqué par la famille du pilote).

Versé au groupe "Berry", formé d'aviateurs français détachés de la France libre à la R.A.F., il fut plusieurs fois cité à l'ordre de l'armée de l'air. En 1945, le roi d'Angleterre le décora de la *Distinguished Flying Cross* pour avoir « participé à 159 missions d'opérations en 307 heures de vol durant lesquelles il a montré un courage et une habileté extraordinaires et la plus grande détermination à infliger le maximum de dommages à l'ennemi ». Il reçut aussi la croix de chevalier de la Légion d'honneur (plus tard, il fut promu officier), la croix de guerre et la médaille de la France libre, ainsi que l'*Air medal* américaine, entre autres décorations (3).

DUNKERQUOIS SUR TOUS LES FRONTS

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) L'amiral Roger Keyes (1872-1945) vint, au lendemain de la guerre 1914-1918, le 18 mars 1919, remettre la *Distinguished Service Cross* à la Ville de Dunkerque.

Il avait monté une opération restée fameuse dans l'histoire de la Grande Guerre : l'embouteillage des ports de Zeebrugge et Ostende, occupés par les Allemands depuis 1914. Il s'agissait de faire entrer par surprise et couler dans les chenaux des navires chargés de béton et d'explosifs afin de verrouiller les navires allemands. Le raid contre Zeebrugge, accompagné du débarquement d'une troupe d'assaut sur le môle pour faire diversion, réussit dans la nuit du 22 au 23 avril 1918, au prix de 176 tués, 49 disparus et 412 blessés sur les 1 800 volontaires engagés dans l'expédition. Le raid contre Ostende avorta car le vent chassa le rideau de fumée à l'abri duquel la flottille britannique devait s'avancer jusqu'au port et déplaça une bouée de balisage, ce qui fait que les deux *block-ships* (navires destinés à être coulés avec leur chargement de béton) s'échouèrent à 1500 mètres de l'entrée de la passe. L'expédition contre Ostende fut reprise avec succès dans la nuit du 9 au 10 mai. Comme lors de la première, des navires basés à Dunkerque y participèrent. Cette seconde opération fit de nombreux tués et blessés, ramenés à Dunkerque où furent célébrées des funérailles officielles. Le 13 août 1918, le roi d'Angleterre vint décorer les officiers et marins britanniques et français qui avaient exécuté l'audacieuse mission.

(2) Emile Guy, qui était ancien élève de l'École pratique de Dunkerque, fit après sa démobilisation une carrière d'ingénieur au Kenya et au Pakistan. Il est mort en 1990.

(3) Pierre Decroo, démobilisé en 1945 avec le grade de capitaine, reprit son périlleux métier de pilote d'essai. Un jour, l'appareil qu'il pilotait étant sur le point de s'écraser, il resta aux commandes afin qu'il ne tombât pas sur une agglomération. Il sauta en parachute au dernier moment, se causant de graves blessures. Pierre Decroo trouva la mort, le 25 mai 1950, aux commandes du prototype d'un des premiers avions de chasse à réaction, le VG 90. Au cours d'un piqué à grande vitesse, le carénage du train d'atterrissage se serait arraché et aurait déchiré l'empennage. Déséquilibré, l'appareil s'écrasa au sol à Marolles-en-Hurepoix (Essonne).

Débarqué au *Rodney* au début de 1943, le marin dunkerquois engagé dans la Royal Navy sous le nom de Frank Summers séjourna un moment au dépôt de Portsmouth, puis embarqua sur un croiseur de 3 000 tonnes, le *Scylla* qui servit d'état-major flottant des forces britanniques au débarquement.

Pour le ravitaillement des troupes débarquées, les Alliés mirent en place, au large de la côte normande, un port artificiel construit en Grande-Bretagne en éléments. Ils coulèrent, près de cet ouvrage, pour servir de brise-lames ou de pontons, deux bateaux français : le vieux cuirassé *Courbet* (mis en service en 1912) et le cargo *Forbin* (lancé en 1922) qui, on l'a vu, avait été l'un des premiers bâtiments à rallier la France libre.

XXI

LES RÉGIMENTS DU NORD EN ALLEMAGNE

Le 14 février 1945, le ministre de la Défense chargea le général commandant la 1^{re} région militaire de reconstituer la 1^{re} division d'infanterie motorisée, avec les 1^{er}, 43 et 110^e régiments d'infanterie. La division devait rejoindre la 1^{re} armée. Commandée par le général De Lattre de Tassigny, celle-ci, débarquée en Provence en août 1944, avait triomphalement remonté les vallées du Rhône et de la Saône, combattu en Alsace et entrepris de poursuivre les armées ennemies jusqu'au cœur de l'Allemagne.

Les bataillons formés dès septembre et octobre 1944 dans le Nord et le Pas-de-Calais, notamment à Lille, Arras et Saint-Omer, avec des résistants et de jeunes patriotes engagés volontaires, constituèrent la base des nouveaux régiments de la 1^{re} division qui se regroupèrent à Bourges dans le Cher. Au début de mai, ils gagnèrent le secteur du 2^e corps d'armée, commandé par le général de Monsabert, auquel la 1^{re} D.I.M. était rattachée, puis ils franchirent le Rhin pour entrer en opérations.

Chaque régiment se dota d'une musique. Celle du 43 eut un chef connu et aimé des "Dunkerquois d'avant la guerre", le capitaine Aimable Valin. Dirigeant la musique du 110 à Dunkerque, de 1925 à 1939, il en avait fait un ensemble renommé dont les concerts et les défilés étaient très demandés, dans la cité de Jean Bart comme dans les principales villes de la région. Bruxelles et Londres avaient également apprécié cette musique régimentaire de haut niveau. Homme sympathique, le capitaine Valin fréquentait la société chorale dunkerquoise "La Jeune France" qui lui avait rendu hommage, en présence des autorités locales, avant son départ que chacun déplorait. Le capitaine Valin quittait le 110 et Dunkerque avec



Musiciens de la clique du 110 en 1945.
Roland Ceugniet, de Saint-Pol-sur-Mer, en était membre.

mission de créer la musique du 8^e génie à Versailles. La formation devait être sur pied le 1^{er} octobre 1939. Mais, la guerre intervint et le projet de musique fut renvoyé. Le capitaine Valin prit alors le commandement de la C.H.R. du 8^e génie. Après l'armistice, il fut le chef de la musique du 5^e R.I., régiment de Paris, réplé à Saint-Etienne. Après la dissolution de l'armée de l'armistice, il fut désigné pour diriger la musique du 1^{er} régiment de France, au Blanc dans l'Indre.

DES FEMMES SOUS L'UNIFORME

A la 1^{re} armée du général De Lattre de Tassigny, comme dans les autres unités, servaient des femmes. Depuis 1940, bien des choses avaient changé chez les militaires. Le général De Gaulle avait intégré des femmes dans les services de la France libre à Londres. Deux jeunes Dunkerquoises

s'y étaient d'ailleurs investies : Denise et Marcelle Lemoine. Elles avaient évacué de Dunkerque pour l'Angleterre dans la nuit du 3 au 4 juin 1940, avec leurs parents, M. et Mme Lemoine-Dooms, à bord du remorqueur *Goliath*. Engagée dans le corps féminin de la France libre, Marcelle fut affectée au B.C.R.A. (Bureau central de renseignements et action) où se préparaient, entre autres opérations, les missions secrètes des parachutistes. Dans le même service, se trouvait un concitoyen de Marcelle Lemoine, nommé Fénart. Denise Lemoine, l'aînée, antérieurement employée à l'Union maritime et commerciale à Dunkerque, travaillait, elle, dans les services londoniens des Forces aériennes françaises libres. Il existait aussi des auxiliaires féminines dans les F.N.F.L., surnommées familièrement les "marinettes".

Marcelle Lemoine fit l'objet d'une citation à l'ordre de son régiment, à la fin de la guerre. Elle reçut la croix de guerre au printemps de 1946. Elle avait alors 21 ans.



Marie-Paule Henneuse,
A.F.A.T. de charme en 1945.

Tandis que les deux sœurs œuvraient dans les bureaux de la France libre, une autre jeune Dunkerquoise, Marie-Paule Henneuse, auxiliaire au central télégraphique de Lille, évacuée en 1940 de Rosendaël avec ses parents à Lederzeele, venait en aide à un aviateur canadien dont l'appareil avait été abattu. Une même volonté de participer au combat pour la Libération se manifestait donc ici et là.

Au début de 1945, un cousin de Marie-Paule, officier d'état-major à la 1^{re} armée, vint embrasser sa famille qui attendait à Lederzeele la libération de la "poche de Dunkerque". Par jeu, Marie-Paule se coiffa du calot du visiteur. « Il te va bien, apprécia le cousin. Tu devrais t'engager ! »

Et, en effet, un peu plus tard, la jeune fille, engagée dans les A.F.A.T. (Auxiliaires féminines de l'armée de terre, appelées plus tard P.F.A.T. c'est-à-dire : Personnel féminin de l'armée de terre) pour la durée de la guerre plus trois mois, rejoignait son cousin à Belfort. Elle fut affectée elle aussi à l'état-major de la 1^{re} armée, dans la 8^e unité administrative, au S.S.A.T. (Service social de l'armée de terre).

« Le S.S.A.T., explique Marie-Paule, organisait les foyers militaires. C'étaient les points d'accueil des soldats qui combattaient les Allemands dans les dures conditions de l'hiver. Ils y trouvaient logement, nourriture, renseignements, timbrage des permissions et détente... malgré les canons allemands qui tiraient en permanence par-dessus le Rhin. »

Vint enfin la capitulation des Allemands le 8 mai 1945. Marie-Paule partit pour Mayence avec les troupes d'occupation. Elle rempila et ce n'est que le 31 mars 1947 qu'elle remisa le calot bleu pâle du S.S.A.T. et l'uniforme kaki (avec badge "Rhin et Danube") qu'elle avait portés avec élégance pendant son service (2).

AU PROCÈS DE NUREMBERG

En juillet 1945, le 110^e R.I. alla en occupation dans le secteur de Sarrebruck, en Sarre. Le "régiment de Dunkerque" fournit une section d'honneur pour le procès de Nuremberg où un tribunal militaire international jugea, du 20 novembre 1945 au 1^{er} octobre 1946, des criminels de guerre allemands.

Deux militaires dunkerquois, Gustave Carton, qui servait dans le train, et Jean Toussaert, gendarme, furent eux aussi détachés à Nuremberg, durant le procès.

Fils de boulangers établis place Turenne, à Malo-les-Bains, Jean Toussaert avait quitté précipitamment Dunkerque, le dimanche 19 mai 1940, avec sa famille. La veille, avait eu lieu un violent bombardement aérien qui s'était prolongé dans la nuit. De nombreux habitants partirent de l'agglomération dès le matin, par la route, à défaut de trains. M.Toussaert, ayant fait l'acquisition d'une voiture, avait emmené son épouse et leurs quatre enfants à Condé-sur-Sarthe, près d'Alençon, où il s'était déjà réfugié en 1914. La famille Toussaert y demeura jusqu'à la fin de la guerre. Mais, un jour de 1942, des Allemands se présentèrent à son domicile et demandèrent à voir Jean. Celui-ci, né en 1924, avait trouvé un emploi chez un grossiste en épicerie à Alençon, après avoir passé son brevet élémentaire. Il était donc à son travail au moment de la visite des Allemands qui annoncèrent qu'ils reviendraient. La famille s'entretint de cette affaire avec un voisin qui était capitaine dans la gendarmerie. Pour cet officier, il ne faisait pas de doute que les Allemands s'apprêtaient à envoyer Jean Toussaert travailler outre-Rhin. Il proposa une solution pour éviter cela : un engagement antidaté dans la gendarmerie. Jean Toussaert n'hésita pas longtemps. Il signa son engagement et entra à l'école de gendarmerie de Mamers et fut ensuite affecté à une brigade territoriale. A



Jean Toussaert faisait partie du détachement de gendarmerie au procès des criminels de guerre à Nuremberg.



Gustave Carton n'a pas voulu manquer les dernières audiences du procès de Nuremberg.

la fin de la guerre, la gendarmerie participa à l'Occupation en Allemagne au titre de la Prévôté. Jean Toussaert fut détaché, avec d'autres gendarmes, à Nuremberg, pour des missions de sécurité et la protection de la délégation française.

L'autre Dunkerquois du procès de Nuremberg, Gustave Carton, né le 14 juin 1923 à Rosendaël, s'était engagé pour trois ans à l'armée en janvier 1945. Il l'avait fait à Wormhout où se trouvait le commandement des troupes françaises participant au siège de la "Poche de Dunkerque", toujours occupée. Le jeune engagé fut incorporé le 19 février 1945 au Centre d'instruction du train à Croix, là où les Allemands avaient installé, durant l'occupation, leur service "auto". Après ses classes, Gustave Carton fut versé le 24 avril dans la police militaire et le 29 décembre suivant, détaché à Nuremberg, parmi une dizaine de "tringlots" de la région du Nord, chargés de la conduite et de l'entretien des véhicules de la délégation française.

La France était représentée, au même titre que les U.S.A., l'U.R.S.S. et la Grande-Bretagne, par un juge siégeant au tribunal international. Mais,

les quatre pays n'étaient pas à égalité en ce qui concerne le parc automobile. Les "tringlots" avaient fort à faire pour maintenir en état de rouler des véhicules dont certains avaient été réquisitionnés en 1939, puis saisis par les Allemands et enfin récupérés à la Libération. Ils avaient fait de l'usage et paraissaient bien mal en point à côté des élégantes voitures françaises d'avant-guerre, entretenues comme neuves, qu'utilisaient les Russes.

Gustave Carton eut l'occasion de voir, lors d'une audience, les premiers films tournés dans les camps d'extermination allemands. Des images difficiles à supporter et qui contribuèrent à faire perdre de sa superbe à Goering. « Au début, on le voyait sourire, rapporte le militaire rosendaëlien. Mais au fur et à mesure des témoignages et des interrogatoires, sa mine se tendait d'inquiétude. Finalement, sa femme lui a passé une capsule de cyanure en l'embrassant et il s'est suicidé le 15 octobre 1946. » Goering avait été condamné à la pendaison, ainsi que dix autres inculpés, le 1^{er} octobre. Les exécutions eurent lieu le 16 octobre dans la cour du palais de justice de Nuremberg.

Les militaires détachés à Nuremberg arboraient crânement un insigne distinctif et commémoratif. On connaît ceux, rares, de la gendarmerie et de la section d'honneur du 110^e R.I. (assez semblables). Celui du 110 est un écusson de 40 x 33 mm. Gustave Carton eut l'idée d'en faire fabriquer un aussi pour le détachement du train. Un soldat dessina la maquette avec l'indispensable balance de la Justice (représentée aussi sur les deux autres insignes) et une jeep symbolisant le transport. Un artisan local fut chargé de la fabrication. Gustave Carton le paya avec des cigarettes qu'il acheta au magasin PX de l'armée américaine, au prix d'un demi-mark le paquet. Au marché noir, les Chesterfield, Camel, Lucky Strike et autres Old Gold se vendaient facilement vingt fois plus cher. C'est dire que les soldats eurent leur insigne à bon compte. Et s'ils l'ont conservé, ils ont réussi un bon placement car il est devenu rare lui aussi.

A Nuremberg, en 1945-46, les œufs étaient encore plus demandés que les cigarettes de Virginie car les Américains, mis au régime de la poudre d'œufs, sorte de farine jaunâtre qui servait à faire des omelettes, ne pensaient qu'à des produits frais. Et les fermiers allemands étaient, bien entendu, au parfum.

Or, un jour, quelques membres de la délégation française se firent conduire dans un village près de Bayreuth avec l'intention d'y acheter des œufs frais. Ils se présentèrent à un fermier qui en fut outré. « Pas d'œufs pour ces cochons de Français ! », s'exclama-t-il tandis que ses gens

malmenaient l'innocente voiture du parc du train. Un simple accès de rancune, qui prouve combien au lendemain de la guerre, il y avait encore des esprits échauffés en Allemagne. Ailleurs aussi, probablement !

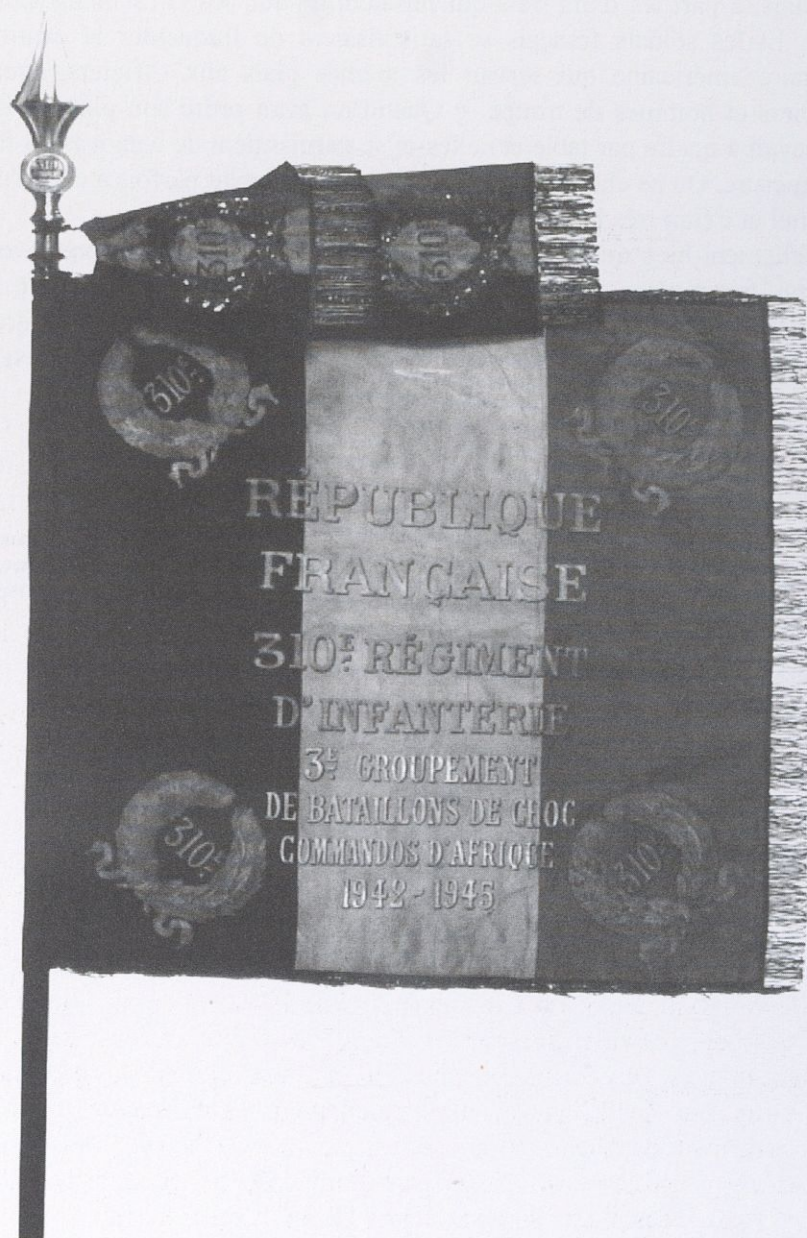
Mais, à part les œufs frais qui faisaient défaut, les G.I.s mangeaient bien. Et les soldats français se satisfaisaient de fréquenter la cantine militaire américaine qui servait les mêmes plats aux officiers, sous-officiers et hommes de troupe. « Quand on avait retiré son plateau, on s'asseyait à quatre par table et celles-ci se garnissaient de convives au fur et à mesure. On ne choisissait pas sa place. On tombait parfois à côté d'un colonel et c'était très bien ainsi. »

Tellement bien que Gustave Carton ne voulait plus partir après avoir obtenu une rupture de son engagement. Libéré le 10 septembre 1946, il fit du rab sans solde. A la vérité, ce n'était pas pour la cantine, mais parce qu'il voulait suivre le procès des criminels de guerre jusqu'au bout. De tels événements ne sont, il est vrai, pas courants dans une vie d'homme.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Le capitaine Aimable Valin a quitté l'Armée en 1946. De 1947 à 1951, il fut au gouvernement militaire de la Rhénanie-Palatinat à Trèves. Il termina ensuite sa carrière musicale à Longwy, à Lorraine-Escaut, à la tête d'une harmonie, d'une école de musique et d'un service social. Veuf en 1953, il a vécu auprès de son fils, le général P.Valin, jusqu'à sa mort en 1972.

(2) Mme Marie-Paule Arnould-Henneuse est domiciliée à Malo-les-Bains.



Le drapeau du 310^e R.I. (réserve du 110) fut celui des commandos d'Afrique.

XXII

LE DRAPEAU DU 310^e R.I. EMBLÈME DES COMMANDOS D'AFRIQUE

Après la signature de l'armistice de 1940, n'avait été maintenu sous les drapeaux, en zone non-occupée et dans les colonies, qu'un effectif militaire réduit, fixé par les Allemands, attentifs à ce qu'il ne fût pas dépassé. C'était l'armée de l'armistice dont le matériel était également chichement compté. En Afrique du Nord, il était plus aisé qu'à Vichy de dépasser frauduleusement les normes imposées par l'occupant. Mais, les éléments de l'armée de terre, de l'armée de l'air et de la marine y restaient quand même limités en personnels et en moyens.

Aussi, dès que les Anglo-américains eurent délivré de l'emprise vichyste l'Algérie et le Maroc, le général Giraud se mit en devoir d'étoffer les troupes dont il avait le commandement. En particulier, à la fin de 1942, fut constitué, sous l'autorité du général de Monsabert, le corps franc d'Afrique qui devait combattre les Allemands entrés en Tunisie. Cette unité amalgamait des volontaires d'origines diverses : Français d'Afrique du Nord, autochtones, réfugiés de la métropole éventuellement passés par l'Espagne, des Allemands, des Autrichiens et des Polonais, engagés dans la Légion étrangère avant l'offensive de mai 1940 et qui en avaient été dégagés pour travailler à la construction du chemin de fer au Sahara ou dans des mines. Des colons d'origine italienne, des républicains espagnols et des anciens des brigades internationales repliés d'Espagne – que le gouvernement de Vichy avait fait parquer dans des camps – furent également parmi les volontaires de cette unité dont le premier bataillon eut pour chef, dès mars 1943, le commandant Georges Bouvet.

Né à Issoudun en 1902, ancien de Saint-Cyr et de l'Ecole supérieure de Guerre, Georges Bouvet, alors capitaine, avait été, en 1940, chef du

3^e bureau à l'état-major de la 51^e division d'infanterie qui comprenait en particulier le 310^e R.I. Ce régiment de réserve du 110, reconstitué à Dunkerque et Calais en 1939 et enrôlant de nombreux Dunkerquois, participa aux opérations dans l'Est jusqu'à l'armistice et sa capture par les Allemands le 24 juin 1940. Fait prisonnier ce jour-là, le capitaine Bouvet s'évada d'Allemagne le 26 octobre et rentra en France, en zone libre, le 3 novembre. Placé en congé d'armistice le 10 décembre, il prit contact en mars 1941 avec le lieutenant-colonel Carrez, qui commandait le 310 en 1940 et venait d'être rapatrié d'Allemagne à titre sanitaire. Les deux officiers, rejoints par le capitaine Magnin, déterrèrent, dans le bois de Juré, le drapeau du 310 enfoui, au centre d'une clairière, avant l'arrivée des Allemands, un an auparavant. L'emblème lui-même, ainsi que le fer de lance d'un fanion et trois étendards de compagnie, intacts, se trouvaient bien dans la caisse enterrée par les officiers qui n'avaient pas voulu que le drapeau tombât aux mains de l'ennemi. Récupéré, il fut remis au colonel Du Vigier, chef du 3^e bureau de l'E.M.A., qui en confia la garde au 152^e R.I. en garnison à Montluçon, en zone libre. Après que les Allemands eurent envahi celle-ci, le 11 novembre 1942, et que l'armée de l'armistice eut été dissoute, le drapeau du 310 fut conservé par un certain Leroy, domicilié à Saint-Amand-Montrond, « qui avait fait ses premières armes sous ses plis. » A la Libération, le drapeau fut remis à une unité F.F.I., la brigade Bertrand. Le 15 mars 1945, le commandement de la 5^e région militaire le reversa au service historique de l'Armée.

Entre-temps, le capitaine Bouvet avait été rappelé à l'activité en 1941, à l'état-major de la D.I. à Casablanca, et, en mars 1943, affecté au corps franc d'Afrique. A la tête du 1^{er} bataillon de cette unité, il prit part à la campagne de Tunisie. Après celle-ci, dont les Alliés sortirent victorieux, le corps franc d'Afrique fut dissous le 25 juillet 1943. Ses éléments furent versés les uns à la 2^e D.B., les autres dans une nouvelle unité en formation à Sidi Ferruch, en Algérie : le groupe des commandos d'Afrique dont le lieutenant-colonel Bouvet prit le commandement. Le groupe intégra des volontaires venus d'autres unités d'Afrique et des patriotes arrivés de France via l'Espagne où ils avaient séjourné plus ou moins longtemps dans les prisons de Franco. Le G.C.A. regroupait, en décembre 1943, sept cent cinquante hommes (sélectionnés parmi 2 000 volontaires) répartis en trois commandos de choc, un commando d'accompagnement, une section de mineurs espagnols et une de pionniers marocains. Dans les quatre commandos, il y avait 25% d'Algériens, 35% de Marocains, 35% de Français et 5% d'étrangers. L'Italie, l'Espagne, la Yougoslavie, et même le



A Gravelines, en 1954, le commandant Bellet, officier en second, puis commandant du *Casabianca*, remet à Charles Bernard les insignes de chevalier de la Légion d'honneur.

Liban et la Suisse se trouvaient représentés, officieusement s'entend, dans l'unité qui comptait un certain nombre de juifs.

En mai 1943, une autre unité de type commando, le "bataillon de choc", fut constituée à Staoüeli en Algérie. Emmenée par le commandant Gambiez, elle prêta main-forte aux résistants de Corse engagés dans les combats de libération de l'île, en 1943. Les hommes du Choc débarquèrent, au nombre de 109, du sous-marin *Casabianca* avec toujours à bord le Gravelinois Charles Bernard (1). Les contre-torpilleurs *Le Terrible*, avec le Coudekerquois Rémi Deswarte (2) et *Le Fantasque*, avec André Wadoux (3) dans le corps de débarquement participèrent aux opérations en transportant commandos et munitions. Les croiseurs *Emile-Bertin* (4), avec Gustave Blondel (5) et *Montcalm*, avec Marcel Top transportèrent en Corse des goumiers marocains et autres éléments de troupes, ainsi que des munitions.

La Corse libérée, le groupe des commandos d'Afrique, du commandant Bouvet, s'installa au début de 1944 à Saint-Florent où il poursuivit son instruction nautique avec le concours des chasseurs 51 et 52 et du *Casabianca*. En juin, le G.C.A. et le Choc, aux côtés des tabors marocains

et des tirailleurs sénégalais, conquièrent l'île d'Elbe en cinquante-sept heures.

Le G.C.A., le Choc et une troisième unité du même type, le groupe de commandos de France, du commandant Wallon, formé en mai 1944 à Staoüeli, participèrent au débarquement de Provence (15 août 1944), opération dans laquelle l'armée et la marine françaises tinrent un rôle important, aux côtés des Américains. Bien des navires, cités au fil des chapitres précédents, étaient de la flotte qui transporta ou escorta combattants, matériel, vivres et munitions, qui patrouilla dans le secteur maritime ou qui pilonna avec l'artillerie du bord les positions côtières ennemies.

Le G.C.A. accomplit sans faillir la difficile mission qui lui avait été impartie. A la tête de 35 hommes, le capitaine Ducournau escalada les soixante-dix mètres de paroi verticale du Cap Nègre, et enleva par surprise la batterie qui y était installée. Malheureusement, l'adjudant-chef Noël Texier, qui, de son côté, emmenait le groupe de sabotage, fut abattu aussitôt débarqué, à la suite d'une erreur de cap de marins canadiens, à un endroit non prévu.

Les trois unités G.C.A., Choc et commandos de France poursuivirent la campagne de libération de la France. Elles reçurent le renfort de groupes issus des F.F.I. comme le commando de Cluny, devenu 4^e bataillon de choc, le commando de Provence, créé à Aix-en-Provence en septembre 1944 et le bataillon de Paris, devenu 2^e bataillon de choc. Cela faisait un total de six bataillons de type commando qui furent regroupés, après les combats des Vosges et d'Alsace, en trois groupements de choc à deux bataillons (1^{er}, 2^e et 3^e groupements de choc). Le G.C.A. et le commando de Provence, renforcé d'éléments F.F.I. et F.T.P., formèrent le 3^e groupement de choc, commandé par le lieutenant-colonel Bouvet.

Le 2 avril 1945, à Paris, au cours de la grande cérémonie de remise des fanions aux régiments reconstitués, le général De Gaulle confia la garde du drapeau du 310 au lieutenant-colonel Bouvet. Le 23 avril, sur sa lancée victorieuse, le 3^e groupement de choc franchissait le Rhin et le colonel Bouvet trempait symboliquement l'emblème du 310 dans l'eau du fleuve.

Les trois groupements de choc furent dissous en Allemagne, le 1^{er} octobre 1945, et leurs personnels incorporés au 1^{er} régiment d'infanterie de choc aéroportée, commandé par le colonel Gambiez. Les drapeaux des trois groupements (dont, par conséquent, celui du 310) revinrent à cette unité. Le 9 juillet 1946, ce 1^{er} R.I.C.A.P. reçut la nouvelle dénomination de 1^{er} régiment de choc et, l'année suivante, un drapeau particulier lui fut

remis. Il reversa alors au Service historique de l'armée de terre les drapeaux hérités des trois groupements de choc (dont celui du 310).

Une inscription "3^e groupement de bataillons de choc – commandos d'Afrique 1942-1945" fut peinte sur la soie tricolore du 310, au-dessous de la mention 310^e régiment d'infanterie, en exécution d'une décision ministérielle du 12 janvier 1949.

En mai 1956, l'emblème reprit du service, auprès du général Bouvet (6), nommé au commandement de la place de Paris. Il revint, en juillet 1958, au Service historique de l'armée de terre qui le passa au musée de l'armée quatre mois plus tard.

Au terme de son long périple, le drapeau aux trois couleurs du régiment de Dunkerque est exposé au musée de l'armée, dans la salle 39-45. Il garde en ses plis le souvenir des heures tragiques et des moments glorieux vécus par ceux qui le brandirent en défendant l'honneur de leur pays.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) En novembre 1945, Charles Bernard put aller embrasser à Gravelines sa famille qu'il n'avait pas revue depuis 1940. En avril 1946, il embarqua sur l'avis *Commandant Duboc* car la guerre continuait en Indochine. La carrière du 1^{er} maître mécanicien Charles Bernard s'acheva dix ans plus tard. En 1954, le commandant Bellet, officier en second, puis commandant du *Casabianca*, vint à Gravelines remettre les insignes de chevalier de la Légion d'honneur à Charles Bernard. Celui-ci a, d'autre part, reçu le *Jolly Roger* (pavillon à tête de mort des pirates) que les services secrets britanniques offraient aux bâtiments ayant exécuté des missions spéciales. Chaque membre d'équipage recevait une réduction du pavillon noir auquel le roman populaire maritime et le cinéma ont conféré une certaine célébrité.

(2) Rémi Deswarte fut victime d'un accident le 25 décembre 1944, au large des côtes italiennes. Par l'effet d'une collision du *Terrible*, à bord duquel il servait, et du *Malin*, il se trouva écrasé, comme d'ailleurs un de ses camarades, sous une tourelle d'artillerie. Les deux marins succombèrent. Quelques semaines plus tôt, Rémi Deswarte était allé embrasser ses parents, réfugiés à Halluin en attendant la libération de la "Poche".

(3) André Wadoux, que l'on a vu à bord du *Foudroyant* en 1940, puis fourrier à Toulon, avait suivi ensuite un cours qui le fit entrer dans la gendarmerie maritime légère. C'était en fait une école de fusiliers-marins "camouflée". André Wadoux fut affecté en Algérie en juillet 1942 pour entraînement et garde du port. Il eut un jour la surprise de voir descendre d'un bateau Ferdinand Schipman, maire de Malo-les-Bains, qui était parti pour l'Algérie après avoir été prévenu de son imminente arrestation par la police allemande. André Wadoux fit partie du corps de débarquement du contre-torpilleur *Le Fantasque* engagé en 1943 dans les opérations de libération de la Corse. Puis, après nouvel entraînement au camp de Tafaraoui, dans le Sud Oranais, les gendarmes de la Marine, ayant touché uniformes et matériel américains, embarquèrent sur le liberty-ship *Phelip of Heve* pour débarquer à Sainte-Maxime le 15 août 1944. Ils combattirent dans la région côtière, notamment à Toulon. Après un séjour à Toulon et un autre à Alger, André Wadoux fut démobilisé en juin 1945.

(4) Après ses transformations aux Etats-Unis, le croiseur *Émile-Bertin* fit la chasse aux sous-marins allemands en Méditerranée, en 1944, et il amena des troupes d'Afrique du Nord à Naples pendant la campagne d'Italie et à Ajaccio. Lors de la bataille d'Anzio, l'artillerie du bâtiment fit la démonstration d'une efficacité qu'elle confirma lors du débarquement de Provence.

DUNKERQUOIS SUR TOUS LES FRONTS

(5) Gustave Blondel eut la joie, en décembre 1944, de revoir ses parents réfugiés à Paris et en février 1945, il retrouva sa fiancée dans les Hautes-Pyrénées. Ils s'étaient quittés en mai 1940. Après 5 ans, 7 mois et 4 jours dans la marine, dont plus de quatre ans sur l'*Emile-Bertin*, le quartier-maître chef de réserve Gustave Blondel fut démobilisé le 10 septembre 1945.

(6) Le général Bouvet, qui redonna vie et lustre au drapeau du 310, est décédé à Paris le 4 octobre 1976.

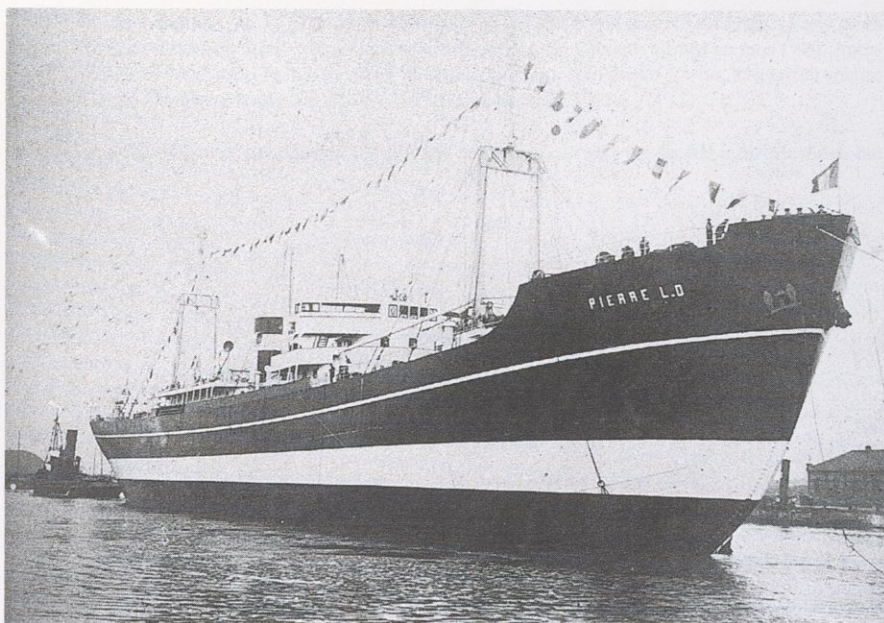
XXIII

LA GUERRE DU PACIFIQUE ET L'INDOCHINE

Dès 1940, tirant profit de son alliance avec l'Allemagne et de la défaite française, le Japon avait imposé au gouverneur général de l'Indochine la présence d'éléments militaires en certains points stratégiques de cette colonie française. L'armée japonaise y surveillait ainsi la frontière de la Chine, pays avec lequel elle était en guerre, et s'assurait la possibilité de faire transiter par l'Indochine les troupes terrestres qu'elle lancerait à la conquête de la Birmanie. En 1941, le Japon renforça son emprise en signant avec le représentant du gouvernement de Vichy, l'amiral Decoux, un "accord" qui lui donnait le contrôle de fait de l'administration de l'Indochine et officialisait le stationnement de ses troupes.

LE "PIERRE L.D." RÉQUISITIONNÉ PAR LES JAPONAIS

D'autre part, le Japon réquisitionna des navires de la flotte marchande française pour ses besoins. Ainsi, en avril 1942, il se fit remettre plusieurs bâtiments, à Yokohama et Kobé : la *Ville de Verdun*, appartenant aux Messageries maritimes et en consignation aux Chargeurs réunis, le *Kindia*, affrété jusqu'alors au cabotage en Indochine, le *Bougainville* et le *Cap Varella*, ces trois derniers des Chargeurs réunis, et le *Persée* de la S.A.G.E.T. (Société d'armement, de gérance et d'études techniques). Le *Persée* n'était autre que le *Pierre L.D.*, cargo de 5 887 tonneaux de jauge brute, livré en février 1936 par les Chantiers de Dunkerque à l'Armement Dreyfus. Ce bateau, habitué du port de Dunkerque avant la guerre, appareilla de Marseille en juillet 1941 pour Madagascar et l'Indochine. Arrivé à Saïgon le 2 novembre, il commença son déchargement qu'il



Le *Pierre L.D.*, livré par le chantier de Dunkerque à l'Armement Dreyfus en 1936, prit, en 1941, le nom de *Persée*. Les Japonais se le firent remettre en 1942 à Yokohama.

acheva à Haïphong. Puis, il retourna à Saïgon charger du riz pour le Japon. Enfin il se rendit à Yokohama où il fut saisi le 24 avril 1942. Le *Teiki Maru*, nom donné par les Japonais au *Kindia*, ramena l'équipage français à Saïgon en mai. Le *Persée* servit à transporter des munitions.

Tandis que l'Indochine, sous la haute surveillance du Japon, conservait une administration vichyste, la France libre était présente, aux côtés des Alliés, dans la guerre du Pacifique. Elle avait déclaré la guerre au Japon après l'attaque de la flotte américaine à Pearl Harbour, le 7 décembre 1941.

“LE TRIOMPHANT” ET LE “CAP DES PALMES” EN OPÉRATIONS

A ce moment, *Le Triomphant*, qui avait conduit l'amiral d'Argenlieu, haut-commissaire de la France libre pour le Pacifique, à Nouméa, fut, à Sydney, incorporé à l'*Australian Squadron*. Pendant près d'un an, le contre-torpilleur natif de Dunkerque se consacra à la protection de convois de troupes et de matériel arrivant d'Amérique, cela sous la menace permanente des sous-marins nippons. En février 1942, *Le*

Triomphant fut envoyé vers Singapour. La colonie britannique était sur le point de tomber aux mains des Japonais et le navire français devait se joindre à la flottille qui évacuait la population. Mais, Singapour était occupée par les Japonais dès le 16 février. *Le Triomphant* fut, en cours de route, détourné sur les îles Nauru et Ocean (près de l'archipel de Gilbert) que les Japonais étaient sur le point d'envahir également. Il embarqua in extremis les populations, sous le feu de l'aviation du Mikado. Après un passage à l'arsenal de Sydney, le bateau gagna la Nouvelle-Guinée. Il escorta les convois de Port-Moresby à Munda-Gona tandis que faisait rage la bataille de la mer de Corail.

A la fin de 1942, le bâtiment, ayant reçu l'ordre de rallier la Méditerranée pour compléter la division des croiseurs légers, appareilla de Freemantle, en Australie, le 25 novembre, à destination de Diego-Suarez à Madagascar, en convoi avec un gros pétrolier américain, le *Cedar Mills*, et un cargo hollandais, le *Java*. En route, à court de mazout, le bateau français tenta sans succès de se ravitailler auprès du pétrolier. La manche cassa. Il mit le cap sur l'île de Diego Garcia, plus proche que sa destination initiale, mais fut pris dans un cyclone d'une grande violence. De l'eau de mer s'engouffra en abondance dans la soute et le navire, déséquilibré, se mit à dériver et se coucha. Une partie de l'équipage se réfugia sur des radeaux tandis que d'autres marins se cramponnaient à la coque. Tous, gagnés par le sang-froid du capitaine de frégate Gilly, qui commandait *Le Triomphant*, entonnèrent la *Marseillaise*. Par de savantes manœuvres, le commandant parvint à maintenir son bâtiment à flot et même à le faire se redresser en partie. Le 5 décembre, le *Cedar Mills* retrouva le navire qu'il avait perdu de vue et put le prendre en remorque et embarquer une moitié de l'équipage. Le 10 décembre, arriva le croiseur britannique *Frobisher*, suivi bientôt du remorqueur de haute mer *Prudent* et de l'avisos *Savorgnan de Brazza*, commandé par le capitaine de frégate Jubelin qui avait capté un message de détresse et alerté le *Prudent*. Remorqué dès lors par le *Frobisher* qui avait dépêché à bord une équipe de renfort, *Le Triomphant* fut conduit à Diego Suarez où il arriva le 19 décembre. Mais, il avait perdu en route le médecin Pontivy et le commandant en second, le capitaine de frégate Marcel Bourguin (que l'on a vu participant à l'expédition de Dakar), disparu quelques jours avant son 39^e anniversaire.

Un autre navire des F.N.F.L., le croiseur auxiliaire *Cap des Palmes* (1), opéra dans le Pacifique. Rattaché en avril 1943 à la 3^e flotte U.S., après des transformations dans un chantier naval américain et l'entraînement de

son personnel au nouvel armement installé à bord, le bâtiment, commandé alors par le capitaine de frégate Cabanier (plus tard amiral), participa à l'escorte de convois américains. Il patrouilla dans les secteurs où Japonais et Alliés se livraient des combats acharnés, notamment dans la zone de Guadalcanal. Comme les Dunkerquois du *Triomphant*, Gaston Tavernier et Emile Lefèbvre, les deux Dunkerquois du bord, furent donc du nombre, relativement faible, des marins français engagés sur le lointain théâtre d'opérations.

COUP DE FORCE DÉSESPÉRÉ DES JAPONAIS

Le 9 mars 1945, craignant que le nouveau gouvernement de la France libérée reprenne en main l'administration de l'Indochine et tente de chasser ses troupes stationnant dans le pays, le Japon arrêta l'amiral Decoux et des représentants des autorités françaises et attaqua par surprise les garnisons. Des militaires français qui résistaient furent sauvagement exécutés et les autres, parqués dans des camps, à l'exception des éléments qui parvinrent à s'enfuir en Chine afin de se joindre aux Alliés, ou à prendre le maquis.

Mais, c'était une manœuvre désespérée car, avec l'aide de leurs alliés britanniques, australiens, néerlandais et français, les Américains avaient alors pris, sur tous les fronts, l'avantage sur les Japonais. Toutefois, ceux-ci résistaient toujours quand, en Europe, les Allemands, vaincus, capitulèrent le 8 mai 1945. Les Américains employèrent alors de grands moyens pour faire céder l'ennemi : le 6 août 1945, ils lançaient une bombe atomique sur Hiroshima et, trois jours plus tard, une seconde sur Nagasaki. Le 15 août, le Japon annonçait sa capitulation.

L'équipage japonais du *Persée* l'apprit par la radio alors que le navire naviguait dans la mer du Japon, au nord de l'île Utsuryo, près de la côte de la Corée. Il en fut très déçu et fit couler le navire en y ouvrant des voies d'eau. Les marins japonais gagnèrent le rivage sur des chaloupes.

Autres navires saisis, la *Ville de Verdun* avait été torpillée et coulée le 17 octobre 1942, au large de Formose ; le *Teikin Maru* avait sauté sur une mine, le 27 juillet 1943, au large de l'île de Haïnan ; le *Bougainville* avait coulé au sud de Formose, le 21 janvier 1945, après un bombardement aérien, et le *Cap Varella* avait sauté, le 7 mai suivant, au large du port japonais de Shimonoseki, sur une mine mouillée par un sous-marin américain.

L'acte de capitulation du Japon fut signé solennellement le 2 septembre, à bord du cuirassé américain *Missouri*, mouillé dans la rade de

Tokyo, en présence du général Leclerc, nommé commandant des Forces françaises en Extrême-Orient. Le 12 septembre, le général Leclerc contre-signa au nom de la France l'acte de capitulation des forces japonaises du sud-est asiatique. Une délégation du *Richelieu*, arrivé de Ceylan, assista à cette seconde cérémonie à Singapour. Sorti du chantier de New York en août 1943, le *Richelieu* avait rallié l'Afrique du Nord, puis la flotte britannique à Scapa Flow pour faire la chasse aux navires allemands et assurer la protection de convois. En 1944, il avait gagné Ceylan pour participer avec l'*Eastern Fleet* britannique à la guerre contre les Japonais.

VIÊT-MINH ET JAPON : MÊME COMBAT ?

Dès que le Japon eut capitulé, le Viêt-minh, organisation politique regroupant des communistes et des nationalistes indochinois, proclama la République du Vietnam, englobant le Tonkin, l'Annam et la Cochinchine. Ce coup d'état allait à l'encontre de la décision prise à la conférence de Potsdam (17 juillet-2 août 1945) par les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et l'U.R.S.S. : l'Indochine avait été découpée en deux secteurs, de part et d'autre du 16^e parallèle. La partie Nord devait être occupée par la Chine et la partie Sud par les Britanniques.

Dès le 12 septembre 1945, des troupes britanniques aérotransportées, accompagnées de commandos français, formés à Ceylan, arrivaient en Cochinchine et le 23 septembre, les troupes françaises libérées des camps d'internement japonais, notamment de la caserne Martin des Fallières à Saïgon, occupèrent les édifices publics. Des troupes japonaises épaulèrent les soldats français qui s'opposaient aux bandes armées du Viêt-minh. Ce renfort, inattendu, s'expliquait par le fait que les Alliés avaient obligé les Japonais à assurer le maintien de l'ordre là où ils se trouvaient, en attendant l'arrivée d'un effectif suffisant de troupes britanniques et françaises. Pour ce faire, les soldats japonais portaient encore leurs armes, ce qui étonna les marins français à leur arrivée. Dans l'ensemble, d'après l'autorité militaire française, les soldats japonais exécutèrent loyalement l'ordre qui leur avait été donné. Quelques-uns tombèrent même en défendant des combattants alliés. Mais, d'autres, — on a parlé de bataillons entiers —, désertèrent et passèrent avec leur encadrement du côté du Viêt-minh. Ils attaquèrent les Français et se firent redouter par les snipers laissés souvent en arrière-garde.

COMMANDOS DUNKERQUOIS EN ACTION



L'enseigne de vaisseau
Jean Gamblin, tombé en Indochine,
à My Loï, le 25 octobre 1945.

A Paris, le gouvernement chargea un corps expéditionnaire commandé par le général Leclerc de rétablir la souveraineté française sur une Union indochinoise regroupant le Laos, le Tonkin, l'Annam, le Cambodge et la Cochinchine.

Ayant embarqué des éléments du 5^e R.I.C., le *Richelieu*, avec son corps de débarquement, regroupant le commando du bord – comptant 59 hommes dont le Q.M. Marcel Ghéwy – et la compagnie de police (une centaine d'hommes) partit le 27 septembre de Trincomalee (Ceylan) pour Saïgon. Il était suivi de deux malles britanniques transportant des troupes, *Queen Emma* et *Princess Beatrix*, et du *Triomphant*. Celui-ci, après sa dramatique aventure dans l'Océan Indien, avait séjourné huit mois à Boston, aux Etats-Unis, en grande

réparation. D'Oran, il avait rejoint l'*Eastern fleet* britannique, basée à Trincomalee. Jean Hilde, fusilier-marin dunkerquois que l'on a vu à bord de la *Colombie*, lors de l'expédition de Norvège, était à son bord.

Le convoi arriva le 3 octobre au cap Saint-Jacques. Le tirant d'eau du *Richelieu* et sa longueur ne l'autorisant pas à remonter la rivière de Saïgon, le corps de débarquement – commandé en second par un Dunkerquois, l'enseigne de vaisseau Gamblin (2), – quitta le bord pour gagner la capitale sur un bateau pris aux Japonais. Et les éléments du 5^e R.I.C. furent transbordés, ainsi que le commando Pontchardier, sur *Le Triomphant* duquel ils débarquèrent à Saïgon. Le soir même, ces troupes commençaient des opérations de nettoyage. Cantonnée à la caserne Martin des Fallières, la compagnie de débarquement du *Richelieu* fit pendant six jours la chasse à des partisans du Viêt-minh. Puis, elle fut chargée par le général Leclerc de contrôler le secteur de Go-Cong qui passait pour être une base des nationalistes. A bord de trois engins de débarquement, appuyés par l'avisos *La Gazelle*, la compagnie prit pied, de

nuît, à My-Loï le 25 octobre 1945. Elle fut accueillie par un feu nourri d'opposants, probablement avisés de l'opération. L'enseigne de vaisseau Gamblin, âgé de 25 ans, atteint de trois balles dont l'une lui avait ouvert l'artère fémorale, mourut, sur place, après s'être fait un garrot provisoire afin de ne pas appeler des secours. Trois autres marins furent tués en même temps : le second maître Baron, de Lille, le quartier-maître Mazurier, du Nord, et le matelot Beylier.

Le corps de débarquement, arrêté plusieurs fois en cours de route par des partisans du Viêt-minh embusqués dans des blockhaus, mit ensuite trois jours et demi pour couvrir les 13,5 km qui le séparaient de Go-Cong. Il perdit notamment un matelot abattu par un sniper japonais caché dans un arbre. Le tireur fut à son tour tué par les marins. A l'entrée de la ville, des hommes armés du Viêt-minh déclenchèrent un nouveau combat, blessant trois membres du commando dont le servant d'un fusil-mitrailleur. Marcel Ghéwy se saisit de l'arme et mitraille en fonçant vers la position des adversaires qui décrochèrent. Le Dunkerquois fut, par la suite, cité à l'ordre de la brigade pour cet exploit. Les marins passèrent trois mois à Go-Cong, délivrant des religieuses et rétablissant l'administration française dans ses prérogatives. Une unité de l'armée de terre les releva ensuite.

ARRÊTÉS PAR LES JAPONAIS

Georges Protopapas, né au Tonkin en 1927, d'un père grec naturalisé français et d'une mère tonkinoise, et qui allait plus tard devenir Dunkerquois, a vécu les événements d'Indochine. Elève de l'Ecole technique industrielle de Hanoï, Georges Protopapas entra dès 1944 dans l'un des mouvements de résistance qui se formèrent dans le pays pour lutter contre l'occupant japonais et soutenir la France libre. Arrêté en mars 1945 par les Japonais, comme de nombreux Français, il retrouva la liberté en septembre, lors de la capitulation du Japon. En mars suivant, il s'engagea dans la Marine nationale et fut affecté momentanément à Saïgon. Quelques mois plus tard, le 19 décembre, le Viêt-minh qui avait accepté un compromis avec la France en 1945, déclencha une insurrection à Hanoï. Les parents de Georges Protopapas furent arrêtés par les Viêts et emmenés en otages. Durant des jours, ils cheminèrent dans la montagne. Exténuée, Mme Protopapas tomba malade. Elle fut admise dans un hôpital, puis transférée en d'autres lieux. Son mari n'en obtint pas de nouvelles. Lui-même ne fut libéré que le 17 novembre 1950 (4).



Georges Protopapas, arrêté par les Japonais en Indochine, s'engagea dans la Marine nationale à sa libération en 1945.

L'insurrection de Hanoï est l'un des faits qui marquèrent le début de la guerre d'Indochine qui devait se terminer par la tragédie de Diên Biên Phu.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) L'équipage du *Cap des Palmes* fut en partie relevé le 28 avril 1945 à Nouméa. Les quartiers-maîtres mécaniciens de 1^{re} classe Gaston Tavernier et Emile Lefèbvre furent parmi les partants. Transportés à San Francisco le 11 juillet, ils embarquèrent le 25 sur un bateau qui les conduisit, via Panama, à Marseille le 18 août. Démobilisé le 25 octobre 1945, Gaston Tavernier est maintenant retraité à Malo-les-Bains (Dunkerque). Emile Lefèbvre est décédé le 27 avril 1966 à Rosendaël, à l'âge de 46 ans. Il était officier mécanicien à la Fina française.

(2) Fils de M^e Gabriel Gamblin, bâtonnier du barreau de Dunkerque, préfet des Côtes-du-Nord à la Libération, puis nommé en 1945 directeur général des services civils au gouvernement du secteur français en Autriche, Jean Gamblin, ancien élève du collège Jean-Bart à Dunkerque, du lycée de Brest, du lycée Saint-Louis à Paris, fut admis à l'École navale en septembre 1939. Le 18 juin 1940, il quitta Brest à bord du *Richelieu*. Nommé enseigne de vaisseau de 1^{re} classe en octobre 1941, il navigua sur l'avisos *La Boudeuse*, puis sur le torpilleur *Le Malin*, sous les ordres du commandant Merveilleux du Vignaux. Il se trouvait à Casablanca lors du débarquement anglo-américain en novembre 1942. Il prit part aux opérations qui s'ensuivirent. En 1943 et 1944, il participa à des opérations en Méditerranée, au débarquement de Provence et à des actions en mer Adriatique.

(3) Quelques mois après les faits relatés dans ce chapitre, le *Richelieu* regagnait la France. Marcel Ghéwy embarqua sur le *Jean-Bart* à Brest, puis suivit des cours de moniteur d'éducation physique. Après avoir participé aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie, jusqu'en août 1955, il fut

désigné pour le corps amphibie de la marine à Saint-Mandrier. Nageur de combat, il embarqua ensuite sur la *Jeanne d'Arc* comme instructeur des élèves officiers, et sur le *Clemenceau* comme adjoint au capitaine d'armes. En 1962, le maître fusilier Marcel Ghéwy partait en retraite après 21 années de service.

(4) Georges Protopapas a servi dans la Marine nationale jusqu'en 1949, toujours en Indochine. Démobilisé comme second maître, il navigua ensuite pour le commerce. Il s'est marié à Dunkerque en 1960. Son père est décédé en France en 1961, toujours dans l'ignorance du sort de son épouse.

XXIV

LES ENFANTS DE JEAN YUARI DÉPORTÉS

La guerre a dispersé des habitants de Dunkerque et des environs dans toute la France. Et aussi dans les grands ports de pays étrangers si l'on fait compte des milliers qui servaient aux colonies d'Afrique et d'Asie ou dans les ports étrangers pour effectuer les différents travaux d'opérations, des prisonniers de guerre, des résistants évadés et des travailleurs forcés du fascisme transférés d'Allemagne en Autriche et en Pologne, et aussi des évadés de ces camps qui se réfugièrent dans des pays neutres : Hongrie, Roumanie, Tchécoslovaquie, etc.

Dès le début de la guerre, des habitants de la ville et des environs se réfugièrent en des lieux secrets et parfois aux abords des côtes, par Dunkerque, objet d'opérations et de défenses, à cause de son caractère et de ses ports militaires. Certains se réfugièrent dans les quelques kilomètres marécageux situés dans les villages de la Flandre. D'autres s'installèrent ailleurs. On se réfugia par l'arrière-pensée du R.M. Le hennepin est d'abord une plante de marais et de marécage. Les marais de la petite commune de Hennepe, au nord des dunes, étaient connus par les pêcheurs et les habitants de l'arrière-pensée de l'Allemagne. Les résistants de l'arrière-pensée de l'Allemagne, pendant l'occupation, étaient connus de la police et de la Gendarmerie. Certains se réfugièrent dans les dunes de Hennepe et dans les dunes de l'arrière-pensée de l'Allemagne. Certains se réfugièrent dans les dunes de Hennepe et dans les dunes de l'arrière-pensée de l'Allemagne.

Le mouvement des départs commença quand les Allemands commencèrent leur offensive le 10 mai 1940 et plus tard, après la prise de Dunkerque par les Allemands, les résistants de l'arrière-pensée de l'Allemagne se réfugièrent dans les dunes de Hennepe et dans les dunes de l'arrière-pensée de l'Allemagne.



THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., MAY 1, 1935

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., MAY 1, 1935

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., MAY 1, 1935

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., MAY 1, 1935

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., MAY 1, 1935

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., MAY 1, 1935

XXIV

LES ENFANTS DE JEAN BART DISPERSÉS

La guerre a disséminé des habitants de Dunkerque et des environs dans toute la France. Et aussi dans un grand nombre de pays étrangers si l'on tient compte des militaires qui servaient aux colonies d'Afrique et d'Asie ou dans les Forces françaises libres présentes sur différents théâtres d'opérations, des prisonniers de guerre, des résistants arrêtés et des travailleurs forcés que l'occupant transféra en Allemagne, en Autriche et en Pologne, et encore des évadés de ces camps qui se réfugièrent dans des pays voisins : Hongrie, Yougoslavie, Tchécoslovaquie, entre autres.

Dès le début de la guerre, des habitants de la ville et son agglomération s'établirent en des lieux moins exposés aux attaques de l'ennemi, que Dunkerque, objectif prioritaire en cas d'hostilités, à cause du port, des industries et des ouvrages militaires. Certains ne se déplacèrent que de quelques kilomètres, trouvant refuge dans les villes et les villages de la Flandre. D'autres s'éloignèrent davantage. On vit partir pour Guingamp, où le 110^e R.I. transféra son dépôt, des familles de militaires de carrière et de mobilisés. Les membres de la petite communauté juive, essentiellement des commerçants, connaissant les sévices exercés par les nazis sur leurs coreligionnaires d'Allemagne, d'Autriche, de Tchécoslovaquie, de Pologne, quittèrent Dunkerque, pour se rapprocher de parents et d'amis à Paris, Nice et autres lieux. Quelques-uns même attendirent aux Etats-Unis la fin de la guerre.

Le mouvement des départs amplifia quand les Allemands déclenchèrent leur offensive le 10 mai 1940 et, plus encore, après les premiers violents bombardements aériens qui détruisirent de nombreux logements et tuèrent des habitants. Des gens soudainement sans-abri et d'autres

terrorisés, parfois entraînés par les passages de réfugiés belges qui fuyaient leur pays, prirent le train ou la route précipitamment. Ces derniers, pour une bonne partie, ne firent d'ailleurs qu'errer par voies et chemins, sans parvenir à sortir de la région du Nord et du Pas-de-Calais, déjà investie par les Allemands. Mais d'autres, partis plus tôt, allèrent jusque dans le Midi. La Société Générale fit partir en camion, le dimanche 19 mai, les employés de la banque de la place Jean-Bart qui le souhaitaient et les affecta à d'autres guichets. Ainsi, après un mémorable périple par Rennes et Niort, Paul Pauwels, que l'on retrouvera un peu plus loin dans ce récit, officia à Gaillac dans le Tarn, Vichy, Lille et Bergues.

Des familles de pêcheurs de Dunkerque et de Gravelines, ayant chargé leurs affaires à bord de leurs bateaux, mirent le cap sur l'Angleterre ou des ports de la Manche et de l'Atlantique.

Dans tous ces déplacements de civils et de militaires, se produisirent de curieuses rencontres. Ainsi, Hilaire-André Wadoux, né en 1917 à Paris (à cause de la guerre) mais de parents dunkerquois et gravelinois, avait été appelé avec la classe 37 à Toulon et s'était rengagé pour six mois afin de préparer une spécialité. A la déclaration de guerre, il embarqua sur le torpilleur *Foudroyant* qui participa à l'expédition de Norvège et fut coulé le 1^{er} juin devant Dunkerque. André Wadoux fut parmi les rescapés. Évacué en Angleterre, puis rapatrié à Cherbourg, il eut l'agréable surprise d'y rencontrer sa mère et sa sœur dans un autocar transportant des familles de pêcheurs de Gravelines. Puis, dans le train qui le conduisait à Brest, il tomba sur son père et l'équipage de son bateau de pêche de Petit-Fort-Philippe. Réquisitionnée, cette embarcation venait d'être conduite à Saint-Vaast-la-Hougue. Les pêcheurs et leurs familles se rendaient dans un camp de réfugiés à Douarnenez. A Brest, une lettre de la jeune épouse d'André Wadoux – il s'était marié juste avant de monter à bord du *Foudroyant* – l'attendait.

« J'évacue à Bordeaux avec mes parents », lui disait-elle. Son père allait travailler au bureau de pesage de Bordeaux. Avec une permission en poche, André Wadoux partit pour Bordeaux. Là, après une journée de vaines recherches, ne disposant d'aucun renseignement qui l'orientât vers son épouse, il n'était pas optimiste. Alors, il leva les yeux de son assiette et vit sa femme passer devant le restaurant où il était entré.

Les retrouvailles furent brèves. Les Allemands étaient près de Bordeaux quand un train de marchandises évacua marins et matériel à Toulon.

LES ÉVACUATIONS FONT DES VAGUES

Sur 31 000 habitants que Dunkerque comptait avant la guerre, il en restait à peine un peu plus de 9 000 après l'arrivée des Allemands (4 juin 1940). Mais, on en dénombrait 13 000 repliés dans les environs, certains, partis se réfugier avant et au début de l'offensive, et d'autres, sinistrés par les bombardements et relogés dans les localités voisines, moins dévastées. Il y eut ensuite quelques rentrées d'évacués et de soldats évadés ou démobilisés. Mais, la ligne de démarcation, séparant la zone libre de la zone occupée, et, à l'intérieur de celle-ci, les barrières de la zone interdite (la Somme) et de la zone côtière ou zone rouge (la Colme) firent obstacle aux retours. L'insuffisance des habitations ne pouvait d'ailleurs que dissuader les candidats au retour, tout comme la réduction des activités et donc de l'emploi : le port, détruit en grande partie et réservé aux Allemands pour le reste, n'offrait pas de débouchés.

Les bombardements du port, précisément, et des installations militaires allemandes par les avions de la R.A.F. et les navires de la Royal Navy engendrèrent, dès juillet 1940, une nouvelle vague d'évacuations. Elle se prolongea l'année suivante et s'accéléra en 1942, après que les Alliés eurent recommandé par radio et par tract aux populations de s'éloigner des zones côtières. Ni les autorités d'Occupation, ni l'Administration française ne contredirent la consigne venue de Londres. Même, en mai 1942, la sous-préfecture et la Kreiskommandantur installèrent leurs services à Cassel, ne laissant à Dunkerque que des antennes, et l'hospice transféra son personnel et ses pensionnaires à Cambrai, dans un ancien château.

En 1943, le départ des jeunes hommes des classes 40, 41 et 42, contraints à travailler en Allemagne, et des réfractaires au S.T.O., qui prirent le large pour se soustraire aux recherches, fit baisser davantage le chiffre de la population. Il restait, en septembre 1943, 8 700 habitants dans la cité de Jean Bart, nombre qui diminua encore en février et mars 1944 quand les Allemands firent partir massivement des localités côtières de la zone interdite les civils non indispensables à leurs besoins ou aux services municipaux, de secours, de défense passive, de police, etc. et à quelques activités de ravitaillement.

LE DÉPART DES "BOUCHES INUTILES"

Les personnes déplacées, dites "bouches inutiles" dans le langage populaire, furent conduites dans deux départements d'accueil : l'Aube et la Côte d'Or, mais il leur était permis de préférer un autre lieu si elles avaient la possibilité de s'y loger. Beaucoup de gens usèrent de cette faculté, surtout ceux qui, voulant rester à proximité de Dunkerque, trouvèrent asile à Lille ou même dans des communes plus proches, mais hors de la zone côtière, par exemple à Hazebrouck, Bailleul, Wormhout, Bergues et dans les villages des environs. Certaines familles furent repliées dans différentes localités du Nord et du Pas-de-Calais et quelques enfants en Normandie. Les jeunes d'âge scolaire, dont les parents demeuraient sur place, furent conduits dans l'Avesnois et le Cambrésis où les prirent en charge des familles d'accueil, à moins qu'ils eussent trouvé place dans les écoles de la Flandre maritime. Celles-ci firent le plein d'élèves. Le collège Jean-Bart, avec une cinquantaine de potaches, émigra à Le Cateau et le collège Lamartine (filles) à Gondecourt. L'Institution Notre-Dame des Dunes aménagea à Mecquignies, dans un ancien château, un internat pour cent-cinquante élèves. Quant à l'institution de jeunes filles Fénelon, dont les locaux avaient été détruits en 1940, elle était déjà transférée à Wormhout où la mère supérieure avait ouvert une école mixte. A cause des bombardements, nombreux dans le département du Nord en cette période précédant le débarquement de Normandie, le préfet fit fermer les écoles le 15 mai, les élèves retournant alors dans leurs familles ou restant en internat si celles-ci étaient maintenues à Dunkerque.

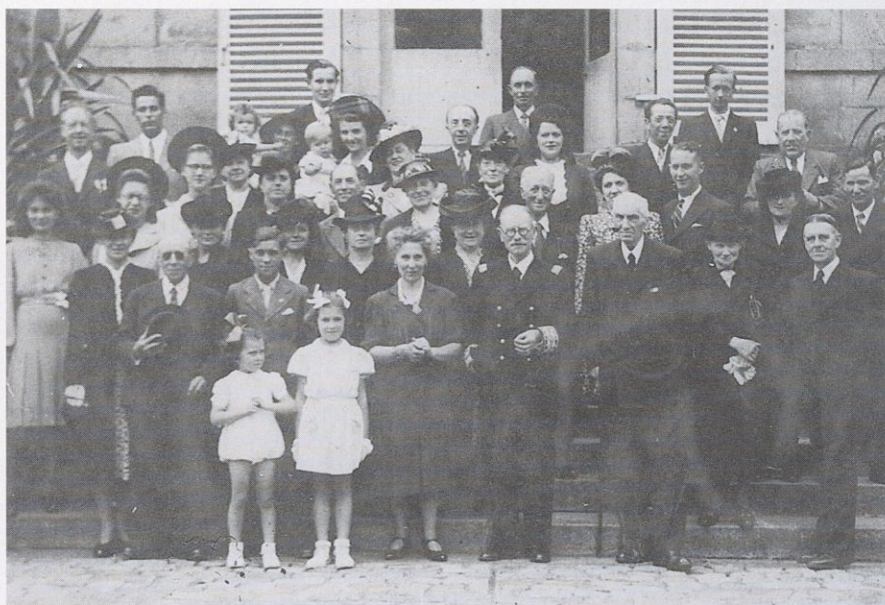
A la suite de ce grand déménagement de février et de mars 1944, le tribunal de commerce et la Chambre de commerce siégèrent à Bergues ; l'Enregistrement se fixa à Wormhout et les Douanes à Lille et Bailleul ; le tribunal correctionnel tint ses audiences à Wormhout, et les détenus passèrent de la rue des Vieux-Remparts à la maison d'arrêt d'Hazebrouck. Le quotidien local du soir, *Le Nord Maritime*, ferma son imprimerie de la place Jean-Bart pour se faire tirer, à partir du 12 mars, sur les presses du *Grand Echo du Nord* à Lille. Des banques et des maisons de commerce s'installèrent à Wormhout. Les services administratifs de l'hôpital-hospice rejoignirent les pensionnaires transférés à Cambrai en 1942 et répartirent malades et blessés entre des établissements hospitaliers à Bailleul, Armentières, Roubaix et Tourcoing. A l'hôpital même, à Rosendaël, demeurait du personnel pour le traitement de la population maintenue sur place.

Après cette forte hémorragie d'habitants, Dunkerque n'en comptait plus que trois mille. A Rosendaël, d'où 7 368 personnes étaient parties, il en restait environ 6 200 et, à Coudekerque-Branche, environ 2 000 après 6 706 départs. Plus de 3 000 citoyens de Malo-les-Bains avaient quitté leur ville.

COLONIES D'EXILÉS

Il existait des "colonies" dunkerquoises en de nombreuses régions de France. Certaines s'étaient formées dès 1940. Cela avait commencé parfois dans un café où les Dunkerquois savaient, par le bouche-à-oreille, que l'on pouvait obtenir des nouvelles ou parler du pays. Gaby Verrons, cafetier place Jean-Bart, avait repris *La Chope de Montreuil*, rue de Montreuil à Paris, où les Dunkerquois réfugiés ou simplement de passage dans la capitale se retrouvaient avec plaisir. Leur concitoyen, le peintre Pharaon Verhoeven, avait brossé sur les murs de la salle de café des sites évocateurs, avec le Leughenaer, le beffroi, le phare que les Dunkerquois languissaient de revoir dans la réalité. Mais, les enfants de Jean Bart exilés tissèrent des liens plus étroits au sein d'associations constituées dans le but, non seulement de parler du pays, mais d'organiser des séances récréatives, des repas et d'aider matériellement les sinistrés dans le besoin et les enfants de prisonniers de guerre. A Paris, Albert Salignon, journaliste, présida une telle association qui, en 1944, à l'approche de la Libération, se préoccupa de la défense des droits de ses membres sinistrés.

A Bordeaux, on dénombrait en 1940-1941, de 150 à 200 familles de la région dunkerquoise qui, sous la présidence de Joseph Loyette (qui allait mourir en septembre 1944), se réunissaient à la salle Grisch, puis au café de France. Il y avait parmi les réfugiés Charles Leteneur, négociant en vins à Rosendaël, Henri Alexis, directeur de la "Franco" (Société de consignation maritime franco-britannique) et d'autres "portuaires" ainsi que des navigants. La "Franco", dont le siège social était situé à Bordeaux et qui, outre Dunkerque, avait des bureaux à Boulogne et au Havre, avait replié une partie de son personnel dans la cité girondine. Les relations maritimes avec l'Angleterre furent bien entendu interrompues après l'invasion et elle se mit bientôt en sommeil. Louis Vanpraet, propriétaire de la taverne du Kursaal, digue de Mer, présidait un groupement des Dunkerquois de la Gironde, rattaché à celui de Bordeaux. Les sociétaires appréciaient les réunions amicales. La fête de Noël de 1942 se déroula devant l'assemblée réunie au patronage Notre-Dame des Anges, rue de



Les Dunkerquois réfugiés à Saint-Brieuc autour de M^e Gabriel Gamblin.

Séjour. L'abondant programme récréatif comprenait principalement une revue dunkerquoise, écrite par Edouard Vandendriessche et Daniel Lagae, et aussi une saynète pour les enfants qui reçurent cadeaux et friandises.

Des "maritimes" avaient également trouvé refuge à Saint-Nazaire, en particulier des membres du personnel des agences Jokelson de Dunkerque et Calais. Le bureau Jokelson de Saint-Nazaire était dirigé par Marcel Zègre, natif de Dunkerque, ancien directeur à Calais. A Nantes, les Dunkerquois se réunissaient chaque semaine autour de Paul Dubuisson, avocat, dans un café de la place du Commerce. A Saint-Brieuc aussi, s'étaient repliés, dès 1940, des habitants de la cité de Jean Bart dont M^e Gabriel Gamblin qui allait être nommé, à la Libération, préfet des Côtes-du-Nord, et des membres des familles Deconinck, Leconte, Naepels, Petit, Aernouts.

A Marseille aussi, affluèrent de nombreux Dunkerquois : navigateurs des Messageries maritimes, de la Compagnie générale transatlantique, Armement Dreyfus, C.B.V.N. (Compagnie des bateaux à vapeur du Nord) embarquant désormais dans le port phocéén, et employés de maisons de transit et consignation ainsi que les familles des uns et des autres. Une partie du personnel des agences de Dunkerque, Le Havre et Bordeaux des Chargeurs réunis forma un échelon technique important, accueilli par

l'agence de la compagnie Worms. Durant la période de l'Occupation, c'est à Marseille que se concentra toute l'activité maritime des Chargeurs réunis. La maison Leduc ouvrit deux agences, l'une à Marseille et l'autre à Sète, où elle employait des Dunkerquois. Étaient notamment en poste à Marseille Georges Duval, de la maison Jokelson ; Emile Vinck, de la C.B.V.N. ; et Marius Bollaert, fondé de pouvoirs de la société Jokelson, secrétaire général de la "Jeune France", qui réunissait les familles dunkerquoises, par exemple pour fêter Noël, dans la grande salle du bar *Saint-Féréol*, rue Saint-Féréol. Elle était décorée d'un grand panneau peint par Raymond André, officier mécanicien aux "Messageries", qui représentait la statue de Jean Bart. Le 13 mai 1945, chez Pierre Bommelaere, au *Bar de la Violette*, la communauté dunkerquoise fêta la libération de sa chère cité sur les airs du carnaval. En août 1945, donc trois mois plus tard, les enfants de Jean Bart, qui n'étaient pas encore rentrés, restaient actifs dans la cité des Phocéens : ils inauguraient avec la municipalité, un boulevard de Dunkerque. En cette occasion, le président Claeysen et toute l'assemblée joignirent leurs voix, pour une vibrante *Cantate à Jean Bart*, à celle de Lahaye, des Chargeurs réunis, qui faisait volontiers office de barde dans les réunions des Dunkerquois de Marseille.

UN "43" MARSEILLAIS

À Marseille et dans le Midi, dès 1940, il ne se trouvait pas seulement des Dunkerquois, mais aussi des gens de tout le département qui, fuyant l'envahisseur, étaient descendus dans le sud du pays. Il s'y ajoutait des soldats en retraite ayant réussi à passer en zone libre avant la mise en place de la ligne de démarcation et des P.G. évadés des Frontstalags démobilisés les uns et les autres sur place. Mais, ils n'étaient pas autorisés à regagner la zone interdite. C'est peut-être pour leur offrir une activité que le gouvernement de Vichy créa à Marseille le 43^e régiment d'infanterie alpine (43^e R.I.A.), émanation du populaire "quaraintro" cher aux Lillois et dans lequel avaient servi des hommes de tout le Nord, y compris des Dunkerquois. Des militaires démobilisés, des réfugiés sans emploi et de jeunes hommes attirés par la vie militaire en montagne, certains venus spécialement de zone occupée, s'engagèrent dans cette unité cantonnée à la caserne Saint-Charles. Ils eurent la possibilité de passer leurs permissions de détente dans un hôtel qui leur était réservé à Sainte-Maxime. Le 43^e R.I.A. possédait une musique dirigée par le capitaine Paul Semler-Collery (1), né à Bourbourg en 1906, précédemment chef de la musique du 46^e R.I. à Paris, puis de celle du 150^e R.I. à Verdun.

Le frère du capitaine Paul Semler-Collery, Jules, né à Dunkerque en 1902, était, lui, chef de la musique de l'amirauté française à Vichy.

Après l'occupation de la zone libre, en novembre 1942, le "43" fut dissous, comme l'ensemble de l'armée de l'armistice. Les marins de Toulon furent démobilisés. Le trafic maritime entre Marseille et l'Afrique avait pris fin avec le débarquement des Alliés en Algérie et au Maroc. Des "maritimes" et d'ex-militaires regagnèrent Dunkerque.

Il y avait encore, au temps de l'Occupation, des Dunkerquois à Lyon, – et notamment Creton, ancien exploitant des *Arcades*, place Jean-Bart, qui tenait là-bas la *brasserie Kléber* où se réunissaient ses concitoyens – et dans les Hautes-Pyrénées. Conduits par Drogerys, directeur des Ets Lignovox à Dunkerque, démobilisé dans cette région du sud-ouest, les Dunkerquois des Hautes-Pyrénées saluèrent à Tarbes, le 1^{er} juin 1941, le préfet René Le Gentil, sous-préfet de Dunkerque pendant les événements de mai-juin 1940. A Avignon, les Dunkerquois en exil adhéraient à l'amicale des réfugiés du Nord et de l'Est, fondée par un Lillois, Jean Prate, auquel succéda à la présidence Ogez, originaire de Dunkerque, ancien négociant en bois quai de Saint-Omer. Parmi les réfugiés, se trouvait un Dunkerquois originaire de Roubaix, Albert Cousu, musicien apprécié, accompagnateur des revues locales, chef d'orchestre du Music-hall palace et du Casino, qui jouait aussi aux *Arcades*. Il entraînait de belle manière les rigodons au carnaval pour lequel il avait arrangé un "pot-pouri" des airs traditionnels. A Avignon, Albert Cousu s'était reconverti manœuvre chez un fabricant de charrues, mais sans renoncer à la musique. Il avait même composé *La Java des ch'timis*.

AU CHANTIER NAVAL DE BLAINVILLE

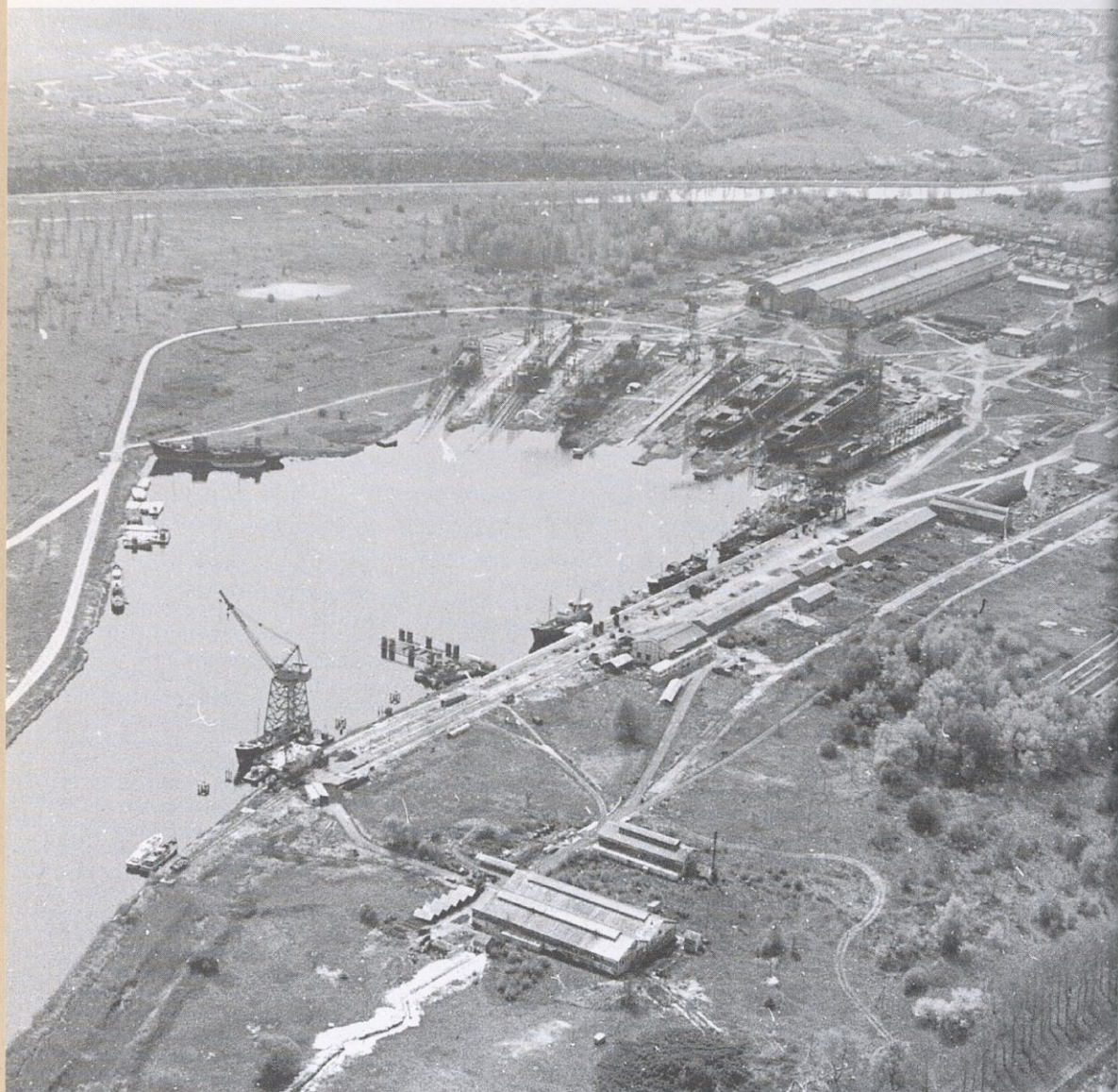
Une colonie de Dunkerquois, émanation des Chantiers de France, était établie à Blainville-sur-Orne, dans le Calvados où avait été créé en 1918 un chantier de constructions navales comptant sept cales. Il fonctionna jusqu'en 1934 et employa jusqu'à cette époque des ouvriers de Dunkerque. C'est ainsi que Gustave Blondel, que l'on a vu à bord de *La Cordelière*, puis de l'*Emile Bertin*, naquit en 1921 à Blainville parce que son père, né lui à Dunkerque, s'était fait embaucher au chantier du Calvados. Il travailla d'ailleurs à la construction du contre-torpilleur *Terrible*, qui fut le dernier navire livré par le chantier de Blainville.

En 1939, la Marine nationale réquisitionna ce chantier et le remit en activité. Une société d'exploitation fut créée et sa présidence confiée à

Lucien Lefol, patron du chantier dunkerquois. Dunkerque détacha à Blainville une équipe d'entretien pour remettre les locaux en état et une équipe du bureau d'études. Survint la débâcle qui empêcha évidemment la réalisation des projets envisagés, mais en inspira d'autres aux Allemands. Ils commandèrent, en effet, au chantier de Blainville dix petits pétroliers de 600 tonneaux destinés au transport du pétrole de Roumanie par le Danube. En février 1941, Dunkerque envoya donc en Normandie une équipe d'encadrement et d'ouvriers des différents métiers de la construction navale. En avril-mai suivant, un contingent complémentaire de main-d'œuvre fut déplacé. Le reste du personnel fut embauché sur place.

Les Allemands, représentés en permanence à l'intérieur du chantier par un ingénieur, y faisaient réparer leurs chalutiers-patrouilleurs et leurs vedettes rapides. Est-il besoin de dire que les ingénieurs et ouvriers du chantier de Blainville mirent dans la construction des pétroliers le même "zèle" que leurs concitoyens restés à Dunkerque et chargés, eux, d'achever la construction des pétroliers *Seine* et *Saône* ? Ici, comme là, on s'appliquait avec lenteur. Tout était prétexte à des interruptions de travaux. Il manquait toujours quelque chose, outils ou fournitures. Ainsi, s'apercevait-on tout à coup qu'il n'y avait plus de clous. Et lorsqu'on les avait dénichés, on se mettait à avoir besoin d'autre chose. Bref, le premier pétrolier fut livré au tout début juin 1944 aux Allemands qui l'avaient commandé pour fin 42. C'était justement le Débarquement et le chantier se trouvait situé dans le secteur britannique. Dès le 7 juin, les Tommies y étaient et sans qu'il y eût de dégâts. Quelques jours plus tard, malheureusement, un bombardement allemand causa la mort de deux Dunkerquois, M. et Mme Fichaux, tués dans leur logement.

Au total, le chantier normand employa 2 000 personnes durant la guerre. Les Dunkerquois, principalement cadres et agents de maîtrise, y étaient au nombre de 150. Leurs familles s'étaient déplacées avec eux. Cela faisait une colonie de 500 personnes environ, logées en appartements et dans une cité. Beaucoup d'entre elles étaient membres des associations locales. Les jeunes participaient en particulier aux activités paroissiales. L'abbé Saint-Jean animait la J.O.C. et organisait théâtre et cinéma. Les Dunkerquois ne souffraient pas trop des restrictions car ils pouvaient se procurer des denrées fermières. Certains cultivaient un bout de jardin potager. Il y eut quelques mariages entre jeunes de Dunkerque et de Blainville. Les jeunes des classes visées par le S.T.O. travaillant au chantier évitèrent le départ en Allemagne.



Le chantier naval de Blainville.

Le responsable du chantier fut, jusqu'en 1942, Massa à qui un autre Dunkerquois, Birot, succéda. Lepape dirigeait le service entretien. Après la libération de Dunkerque, la moitié des Dunkerquois demandèrent à rentrer. Les autres continuèrent à travailler au chantier de Blainville, exploité désormais par la S.A. des Chantiers navals de Caen dont Lucien

Lefol était président, et dirigé par Gardy. Jean Loger, directeur de la préfabrication, y créa une école d'apprentissage en 1946. Par la suite, le groupe Pompey prit la majorité de la société.

Les dix petits pétroliers furent achevés et vendus à des armateurs privés. Le chantier construisit ensuite des cargos, des charbonniers, des chalutiers et des dragueurs antimagnétiques pour la Marine nationale. Il cessa son activité de 1954 à 1956. Les derniers Dunkerquois rentrèrent alors chez eux. La Saviem, devenue plus tard R.V.I. (Renault Véhicules industriels) reprit le site. Jean Loger termina sa carrière comme adjoint au directeur du chantier de Dunkerque.

LA "POCHE" DÉPEUPLÉE

Quelques mois après la grande évacuation des localités côtières en février et mars 1944, les communes de la "poche de Dunkerque" se vidèrent de la quasi-totalité de leurs habitants. Les Allemands, retranchés dans la *Festung* (forteresse), résistaient aux attaques des Canadiens et Britanniques, arrivés au début de septembre dans le secteur, et renforcés par des F.F.I. On s'attendait à un bombardement massif de la dernière portion de territoire occupé, s'étendant de Bray-Dunes à Mardyck le long de la côte et sur huit kilomètres vers l'intérieur, les terres basses étant sous l'eau. Evidemment, les habitants de la zone inondée avaient dû quitter leurs demeures. Partirent aussi ceux qui se trouvaient dans les quartiers où la bataille faisait rage. Ainsi des Bray-Dunois attendirent des jours meilleurs en Belgique, à La Panne et à Coxyde. Des habitants sortirent de la "poche" avec le consentement plus ou moins affiché des belligérants qui, à certains moments, s'abstenaient de mitrailler. Mais, il fallut une trêve des hostilités pour que, les 4 et 5 octobre, toute la population entre en territoire libéré, à l'exception de sept à huit cents civils préférant rester sur place. Les Allemands les parquèrent, quelques mois plus tard, dans des camps à Malo, Saint-Pol-sur-Mer, Coudekerque-Branche et Rosendaël et il n'y eut alors plus aucun habitant à Dunkerque même.

La plupart des quelque 20 000 habitants sortis en septembre et en octobre 1944 de la "forteresse" se mirent à espérer, dans les villes et les villages du département du Nord, où l'administration répartit ceux qui n'avaient pu "se caser" par leurs propres moyens, la libération de celle-ci. Quelques centaines d'hommes s'engagèrent dans les bataillons de F.F.I. qui combattaient sur le front de la "poche".

A Lille, où les Dunkerquois furent nombreux dès le début de la guerre,

l'amicale "Les Dunkerquois de Lille", formée autour de De Lylle et présidée par Mlle Fingado, tenait ses réunions au restaurant *Au grand Saint-Esprit*, place des Reignaux. Il se constitua aussi, à Lille, l'important groupement d'entraide des réfugiés et sinistrés dont Jules Hocquet assumait la présidence et qui tenait ses réunions au *Grand Chagnot*, place de la Gare, une brasserie exploitée par André Vanhille dont le bar-tabac avait été sinistré en 1940, à l'angle des rues des Vieux-Remparts et Carnot à Dunkerque. Ce groupement essaima des sections dans d'autres villes, comme Armentières. C'est à la mairie de Lille que fut officiellement installée, le 22 avril 1945, la délégation municipale de Dunkerque qui administrerait la cité dès sa libération. A Lambersart, les Dunkerquois se regroupèrent autour de Léon Delattre. Les évacués dans l'Avesnois formèrent une association présidée par Aimé Beder, ancien adjoint au maire de Saint-Pol-sur-Mer. A Hazebrouck aussi, se forma une association des réfugiés et à Wormhout s'unirent d'autres groupes créés dans de nombreux villages de la Flandre.

Un Dunkerquois, Paul Ryckebusch, sous-préfet, fut nommé, à la libération de Toulouse, directeur du cabinet du commissaire de la République. La colonie dunkerquoise, qui se réunissait à Toulouse autour de Henri Ferrari, le salua et le félicita.

VIVRE EN EXIL

La dispersion n'entraîna pas une dissolution de la personnalité dunkerquoise. Dans les associations d'exilés, le folklore local, avec la *Cantate à Jean Bart*, les refrains du carnaval et le vocabulaire caractéristique, donnait lieu à une sorte de culte. La chère cité restait présente dans le cœur de tous et le journal local *Le Nord Maritime* n'omettait pas de publier les échos qui lui parvenaient des colonies dunkerquoises même les plus lointaines. Est-il nécessaire de souligner que ces articles plaisaient davantage à une forte majorité de lecteurs que les détestables communiqués de guerre pro-allemands qui garnissaient la première page ?

Les Dunkerquois en exil attendaient donc impatiemment le retour au pays et la reprise d'une vie normale. La prolongation du siège de la "poche", après la trêve d'octobre 1944, chagrinait tous ceux qui avaient cru, en septembre 1944, que la libération de leur cité serait l'affaire de quelques jours seulement. Ils cherchaient des informations dans les journaux de leur lieu de résidence, mais les nouvelles du front de Dunkerque étaient rares, sauf pour ceux qui pouvaient se procurer le

nouveau journal local *Le Nouveau Nord* (fondé par Louis Burnod, en remplacement du *Nord Maritime*) imprimé provisoirement à Lille depuis son premier numéro le 10 février 1945. Parfois, au cinéma, dans les actualités, quelques images tournées parmi les assiégeants de la forteresse, ravivaient la flamme intérieure, mais on avait l'impression que personne ne se pressait de vaincre les Allemands de Dunkerque.

Quand, enfin, survint, le 9 mai 1945, la libération de la "ville martyre", la plupart des exilés apprirent qu'ils ne pouvaient y rentrer s'ils ne justifiaient pas d'un logement. Ce fut la consternation, surtout chez les plus mal lotis qui languissaient de revoir leur petite patrie. *Le Nouveau Nord* publia les lettres de personnes évacuées dans l'Aube et la Côte d'Or qui se plaignaient de leurs conditions de vie et de l'insufisance de leur ravitaillement. Apparemment, l'accueil des Dunkerquois n'avait pas été, partout, chaleureux... La situation de ceux qui s'étaient repliés avec leur emploi ou leur activité commerciale ou qui avaient trouvé du travail dans leur lieu de résidence était, bien entendu, meilleure.

Dans les villages de Flandre, certains réfugiés avaient trouvé à la fois logement et emploi, dans une ferme, chez un négociant ou chez un artisan. Ils se satisfaisaient de leur sort. Mais, d'autres, logés à l'étroit et gênés par la promiscuité, souhaitaient ardemment la fin de leur pénitence. Les jeunes remarquaient moins les inconvénients de cette existence improvisée. Ils s'adonnaient à des activités de groupe, faisaient du sport, se dévouaient aux œuvres d'assistance, organisaient des spectacles, allaient danser, sympathisaient avec les combattants alliés, les F.F.I. et, bien entendu, les enfants de leurs hôtes.

Beaucoup de réfugiés, une fois réinstallés à Dunkerque ou dans la localité quittée depuis plus ou moins longtemps, entretenirent des relations épistolaires avec leurs logeurs, leur rendirent visite ou les reçurent chez eux.

La famille Degrave, de Rosendaël, ne conserve pas un mauvais souvenir de son séjour dans l'Oise où elle se réfugia en février 1944. Adrien Degrave, mobilisé au 15^e régiment d'artillerie à Douai, avait été cantonné, au début de la guerre, avant l'offensive allemande du 10 mai, dans l'Oise, à Biermont. Son épouse, Germaine Desmadryl, lui avait rendu visite là-bas et le couple avait sympathisé avec des gens du pays. Fait prisonnier en 1940, Adrien Degrave eut la chance de rentrer chez lui à Pâques 1943, libéré par la "relève" car il était le seul dans son kommando à avoir deux enfants.



La famille Degrave fête un double mariage durant son exil.

Quand, l'année suivante, en février, la famille Degrave dut se retirer de la région côtière, elle décida d'aller à Biermont. Adrien, Germaine, leurs deux fillettes jumelles Danie et Danièle, les parents d'Adrien, ses sœurs Adrienne et Agnès et un petit neveu, Raymond Verhaeghe, soit neuf personnes, prirent le train pour Lille. Il était bondé et il fallut faire entrer les jumelles par une fenêtre du wagon. Il n'y avait plus de fauteuils libres. Les voyageurs s'asseyèrent sur leurs bagages, dans les couloirs. A Lille, les réfugiés passèrent la nuit au centre d'accueil. Puis, ils prirent un train pour Compiègne. Là, des cheminots compatissants leur proposèrent d'entrer au dépôt car il était chauffé. Ils dormirent la nuit sur des sièges puis montèrent dans un train de marchandises qui les déposa à Roye-sur-Matz. Il restait à faire une longue marche jusqu'à Biermont. Les hommes s'y rendirent à pied. Sitôt leur arrivée, une voiture à cheval partit pour Roye et prit en charge les voyageurs. Adrien, son épouse et les jumelles

logèrent dans une pièce indépendante de la maison du maire, Puille, qui était fermier. Les cinq autres réfugiés occupèrent une petite maison voisine, inhabitée. Comme les bagages n'arrivèrent que neuf jours plus tard et que les Rosendaëliens ne disposaient, en attendant, ni d'ustensiles de cuisine, ni de matelas, le maire les accueillit à sa table et ils couchèrent sur la paille.

La vie au village n'était pas monotone. Adrien travaillait comme coiffeur et comme bûcheron. Il avait appris ces métiers en Allemagne. Les Rosendaëliens se mirent à traire les vaches et à travailler aux champs. Adrien, réquisitionné par les Allemands, dut un moment travailler sur un champ d'aviation à Beuvraignes dans la Somme.

Un matin, au réveil, dans leur logement, les Degrave n'en crurent pas leurs oreilles quand ils entendirent parler en flamand à l'extérieur. Pourtant, les habitants de Biermont ne pratiquaient pas cette langue-là. Ils sortirent et firent ainsi la connaissance de gens de Boeschève qui se trouvaient dans la région. Cela parut agréable aux uns et aux autres de tenir une conversation en Flamand alors que la Flandre semblait si loin.

D'autres réfugiés arrivèrent au village. Ils venaient du Havre. Un prisonnier de guerre évadé d'Allemagne se réfugia également dans la localité. Il dormait dans une ferme et mangeait chez les gens qui l'invitaient tour à tour. La nourriture ne manquait pas dans cette région agricole. Il fut donc possible de fêter comme il convenait, en avril 1944, le double mariage d'Adrienne et d'Agnès avec deux Dunkerquois venus les rejoindre, André Balique et Lucien Colinet. Les deux couples rentrèrent à Dunkerque, mais ils évacuèrent de la "poche" en octobre suivant et revinrent à Biermont.

Entre-temps, au mois d'août, les villageois avaient assisté aux passages de soldats ennemis en retraite. Derrière leurs volets fermés, les gens restaient cois, habillés et prêts à filer dans les bois si les Allemands devenaient menaçants. Mais, rien de grave ne se produisit.

Un jour, un V1 tomba à quelques kilomètres de Biermont, sans exploser. Tous les habitants des environs défilèrent sur les lieux du "crash" pour voir cette arme nouvelle dont les Allemands attendaient beaucoup. Quelque temps plus tard, les Américains arrivaient. Sympathiques, les G.I.s, descendus de leurs jeeps et de leurs G.M.C., offraient des cigarettes aux Français qui les acclamaient. La liberté avait le parfum suave des Chesterfield et des Camel qui s'en allaient en fumée.

En juillet 1945, la famille Degrave retrouvait à Rosendaël sa maison, habitable après quelques travaux de remise en état et de nettoyage car elle

avait abrité... des chevaux. Le mobilier avait disparu. Il faisait bon revenir au foyer, mais on n'oubliait pas pour autant les gens de Biermont. Des amitiés étaient nées et on prit le pli de se rendre visite réciproquement.

AUX CHANTIERS DE JEUNESSE

Paul Pauwels, qui avait quitté Dunkerque, avec le personnel de la Société Générale, se retrouva à Rennes. Il apprit, le 9 ou le 10 juin 1940, que la classe 40, dont il faisait partie, était appelée. Beaucoup de jeunes gens de son âge déambulaient alors comme lui sur les routes, dans les flots d'évacués, ignorant la mesure qui les concernait. Et ceux qui se présentaient aux lieux de convocation découvraient un manque d'organisation et un flottement plutôt dissuasifs. Paul Pauwels, ayant vu comment les choses se passaient, préféra continuer à suivre le personnel de la Société Générale de Dunkerque que la direction envoyait à Laval, dans le Tarn. En deux ou trois étapes, passés de leur camion à un autocar, Paul Pauwels et ses collègues atteignirent Laval. A la gendarmerie où il se présenta, le jeune Dunkerquois apprit que les jeunes de la classe 40 regroupés à Rennes avaient été pris par les Allemands. Lui-même ne risquait pas semblable mésaventure puisque l'armistice, qui fractionnait le territoire français, le plaçait en zone libre. Mais, autre chose l'attendait. Le gouvernement de Vichy, que les Allemands empêchaient de garder plus de 100 000 hommes sous les drapeaux et qui ne pouvait appeler les jeunes classes au service militaire, institua, en effet, dès l'été de 1940, les chantiers de jeunesse. C'était l'époque où la vie au grand air, la culture physique, le camping, le scoutisme, les veillées en groupe séduisaient une bonne partie de la jeunesse, surtout celle des faubourgs industriels qui n'avait pas accès à toutes ces activités. Les chantiers de jeunesse, placés sous la dépendance du ministère de la Famille et de la Jeunesse, devaient satisfaire les jeunes de la classe 40 (résidant en zone libre ou en Afrique du Nord) qui furent convoqués dans des camps, situés en pleine nature, en montagne de préférence ou près d'un bois, en tout cas à bonne distance des villes. Seuls le salut aux couleurs le matin et, bien entendu, la discipline de la vie en communauté pouvaient y évoquer l'Armée. Il n'y avait pas d'armement et donc pas d'exercices de maniement et de tir. Mais l'encadrement était composé principalement d'officiers en congé d'armistice relayés par la suite par des cadres spécialement formés dans des écoles.

Pour sa part, Paul Pauwels, qui de Laval était passé à Gaillac, au service des agences repliées de la Société Générale, puis à la coopérative



Paul Pauwels, à droite, au chantier de jeunesse de Pontgibaud.

du personnel à Vichy, fut convoqué le 15 mars 1941, à Mézières-en-Brenne, et affecté au groupe Foch des chantiers de jeunesse, à Pontgibaud dans le Puy-de-Dôme. Un groupe comptait environ 150 jeunes gens et dépendait d'un groupement qui comprenait dix ou douze groupes, soit environ 2 000 hommes. Il existait 53 groupements répartis en six provinces : Alpes-Jura, Auvergne, Languedoc, Provence, Pyrénées-Gascogne et Afrique du Nord.

Les jeunes portaient une tenue rappelant, par le pantalon de ski et le béret, celle des chasseurs alpins, mais elle était de couleur verte. Leur

emploi du temps se partageait entre des activités de plein air et un travail. Ce pouvait être l'abattage d'arbres, les vendanges, des travaux dans les fermes ou aux champs, l'entretien de routes ou de canaux. A Pontgibaud, les jeunes, qui logeaient sous tente – dans des “marabouts” de 15 personnes – montaient les baraquements dans lesquels devait s'installer l'École des cadres de Taix. Il fallait non seulement édifier les locaux, mais aussi construire le réseau d'assainissement. Le groupe était rattaché au groupement n°5 de la province d'Auvergne. Paul Pauwels remplissait les fonctions de secrétaire du chef de groupe. Il ne fut pas le seul Dunkerquois appelé dans un chantier de jeunesse. D'autres que lui, repliés en zone libre, durent s'acquitter de ce service d'une durée de huit mois qu'accomplirent aussi les ressortissants des classes 41 et 42.

Un industriel dunkerquois, officier d'artillerie de réserve, André Ziegler, fut commissaire des chantiers de jeunesse de Provence. Au chantier Frédéric Mistral, à Hyères dans le Var, assisté d'un autre Dunkerquois, Georges Lemaître, il initia les jeunes à la construction navale qui était son métier. Il dessina les plans et façonna les gabarits de bateaux de 5,50 m, dits “pointus”. Il s'inspira des embarcations utilisées par les marins-pêcheurs locaux car il savait qu'elles étaient adaptées à la mer et au climat du pays. Cinq “pointus”, construits dans un ancien hangar d'hydravions, furent lancés avec succès en octobre 1942 à la plage de Port-Pothau. Ils se déplaçaient à la voile par raison d'économie, mais André Ziegler avait prévu une propulsion par moteur.

A partir de février 1941, des chantiers de la marine, accueillirent les inscrits maritimes et les jeunes qui se destinaient aux métiers de la mer. Trois centres s'ouvrirent à Narbonne (chantier “Le Foudroyant”), à Banyuls (chantier “Adroit”) et au cap Matifou en Algérie (chantier “Siroco”), portant les noms de trois torpilleurs coulés lors de la bataille de Dunkerque, en 1940.

Les chantiers de jeunesse cessèrent de fonctionner en 1943. A la demande des Allemands, le gouvernement de Vichy institua à leur place le Service du travail obligatoire d'une durée de deux ans, diminuée éventuellement du temps déjà passé à l'Armée ou aux chantiers de jeunesse. Un jeune Saint-Polois de la classe 42, Pierre Dufresne, évacué à Marseille avec sa famille (son père travaillait à la maison Jokelson), fut appelé le 2 novembre 1942 au chantier de Nyons dans la Drôme. Il fut ensuite transféré à Montfroc, près de Sisteron, où les jeunes abattaient des arbres et les transportaient à la schlitte. Ils furent déplacés une nouvelle fois à Pont-de-Clais, près de Grenoble, où se forma en fait un camp de rassem-

blement des jeunes astreints au S.T.O. Ils furent directement transportés, au début de juin 1943, de Grenoble en Allemagne, sans même être passés chez eux et sans que leurs familles eurent été prévenues. Ce procédé, voulu par les autorités allemandes, mais non généralisé à tous les chantiers, visait à prendre de court les jeunes gens pour qu'ils ne puissent s'engager dans les maquis. Mais, en fait, à Pont-de-Clais, des garçons originaires de l'Isère et environs trouvèrent le moyen de prendre le large et de rejoindre les maquis. Ceux qui ne connaissaient pas la région et n'y comptaient pas de relations ne purent échapper au déplacement forcé en Allemagne.

En juillet 1943, un jeune Dunkerquois de la classe 43, Jacques Tillie, voulant éviter le S.T.O., se rendit dans l'ex-zone libre et chercha du travail à Lyon (notamment aux "Compagnons de France" dans le groupe d'expression appelé "Compagnons de la Musique"). Il n'en trouva pas. « Je me suis orienté alors vers les chantiers de jeunesse, groupement 9, basé à Monestier-de-Clermont dans l'Isère. Ce service civil devait me dispenser de tout service ultérieur, ce qui ne fut pas le cas. Notre activité était le forestage et la carbonisation de bois, explique Jacques Tillie. En octobre 1943, notre groupement a été déplacé en zone occupée dans les Landes. D'autres groupements furent déportés directement en Allemagne. Puis, notre groupement fut dissous et devint le détachement forestier des Landes. »

Jacques Tillie, muni d'une fausse permission, remonta vers le Nord. Il retrouva sa famille à Steenvoorde en février 1944. C'était le moment où les "bouches inutiles" étaient évacuées de Dunkerque. Jacques Tillie, ayant emprunté un camion, aida des évacués à déménager. Quelques jours plus tard, une employée des P.T.T. l'informa de l'arrivée d'un télégramme adressé à la gendarmerie : "déserteur", il devait être arrêté. La nuit suivante, à bicyclette, Jacques Tillie partit pour Lille, puis Cambrai où il trouva un emploi et vécut clandestinement jusqu'à la Libération.

Libéré des chantiers en octobre 1941, Paul Pauwels avait repris son activité à la Société Générale à Vichy, puis à Clermont-Ferrand, ensuite à Paris et enfin à Chauny. On lui procura les papiers d'un autre jeune ce qui lui permit d'entrer en zone interdite en prenant le train pour Laon, puis Lille où il travailla à la banque. Il retrouva ses parents à Coudekerque-Branche et occupa un poste à la Société Générale à Bergues. Il en démissionna en novembre 1943 pour entrer au commissariat de police de Coudekerque-Branche. Cela lui évita le S.T.O. en Allemagne et lui permit



La musique du chantier de jeunesse de Nyons, dans la Drôme.
Le 2^e de gauche à droite est un Saint-Polois, Pierre Dufresne.

de prévenir les réfractaires que la gendarmerie allemande recherchait. Au moment de l'évacuation des "bouches inutiles", il partit, en mars, pour le Tarn où il retrouva sa fiancée. Il travailla dans les fermes et, en juin 1945, il fut appelé au 17^e R.I. à Toulouse car les huit mois aux chantiers de jeunesse ne faisaient pas le compte. Le service militaire durait une année et Paul Pauwels dut passer quatre mois à l'armée, pour solde de tout compte.

Quant à Pierre Dufresne, il passa 6 mois et 29 jours aux chantiers de jeunesse, puis 4 mois et 17 jours au S.T.O. en Allemagne. Il fut ensuite réfractaire car, ayant obtenu une permission au décès de son père, en octobre 1943, il ne réintégra pas son poste. Et il fut quand même appelé au service militaire, au 43^e R.I. à Lille, le 1^{er} octobre 1945. Au bout d'un mois et 17 jours, ayant entrepris des démarches en expliquant son cas, il obtint toutefois sa libération.

BOMBARDÉS, FUSILLÉS, MASSACRÉS EN EXIL

L'exil n'assurait pas la vie sauve à ceux qui s'éloignaient de gré ou de force des dangers de la ville de Dunkerque, souvent bombardée. Comme s'ils s'en étaient allés au-devant de la mort, bien des réfugiés eurent la malchance de se faire tuer dans leurs lieux de repli, en particulier dans des localités du Nord et du Pas-de-Calais car toutes les bombes alliées n'étaient pas réservées à Dunkerque. De la même façon, moururent en Allemagne des prisonniers de guerre et des requis au titre du S.T.O., surtout en 1945 quand s'intensifièrent les bombardements alliés.

D'autres exilés périrent, exécutés par les Allemands ou victimes d'atrocités. Ainsi, l'industriel Paul Weill, dont la famille exploitait, avant la guerre, trois filatures de jute à Dunkerque, Petite-Synthe et Cappelle-la-Grande, et un tissage à Coudekerque-Branche, fut arrêté par les Allemands, le 2 avril 1944, à Cubjac en Dordogne. Le filateur fut emmené à bord d'une camionnette en direction de Périgueux. A quelques kilomètres de cette cité, à Condat-sur-Vézère, les Allemands firent descendre du véhicule et tuèrent à coups de revolver dans le dos ce patriote de 70 ans.

Une de ses nièces, Claire Marix, née à Coudekerque-Branche en 1900 (fille de Georges Marix, directeur du tissage de la localité, et de Rose Weill), veuve de Raymond Lévy, s'était réfugiée à Nice, auprès de sa famille, quand elle fut arrêtée en 1943 avec ses trois enfants, âgés de 13 à 10 ans. Avec d'autres juifs, tous quatre furent transférés au camp de Drancy d'où ils partirent pour le camp d'extermination d'Auschwitz. Dans le même convoi, se trouvait un parent, Benoît Lévy, 70 ans, qui exploitait, avant la guerre, une chemiserie très connue à Dunkerque, rue Clemenceau. Aucun membre de la famille ne rentra vivant de cette déportation. La liste des juifs dunkerquois déportés dans les camps d'extermination ne se limite pas à ces cinq noms. Une vingtaine d'hommes, femmes et enfants subirent le même sort tragique, après leur arrestation dans leurs lieux de repli. Seule échappa à la mort Jacqueline Rachi, née à Dunkerque le 11 août 1914. Arrivée à Auschwitz en 1944, elle fut libérée par l'armée russe le 27 janvier 1945. Les autres victimes de l'antisémitisme nazi sont : René Schydowski, né à Dunkerque en 1899, dont on ignore s'il est décédé à Drancy ou à Auschwitz en 1942 ; Renée Urbain, née à Dunkerque en 1908, déportée en 1943 ; Fernand Stam, né à Dunkerque en 1903, fils de négociants établis 33 rue Caumartin, arrêté en janvier 1943, déporté à Sobibor, près de Lublin ;

Rachel Moisa, née en 1921 à Dunkerque, et sa mère Malhia, déportées à Sobibor en mars 1943 ; Samuel Ruk, d'origine polonaise, venu travailler à Dunkerque où il se maria avant la guerre, replié à Lille, puis à la fin de 1942 dans les Basses-Pyrénées, arrêté à Dax dans les Landes et interné dans un camp à Beaune-la-Rolande dans le Loiret, décédé en 1943 en Allemagne ; Léon Grimbert et son épouse Yvonne, née à Dunkerque en 1901, arrêtés à Nice ; Germaine Meyer, née en 1899 à Dunkerque, et Olga Golberg, née en 1890 à Dunkerque, épouse de René Brunner, et ses trois enfants âgés de 25 à 18 ans, tous déportés à Auschwitz.

Une Dunkerquoise et deux de ses trois enfants périrent à Oradour-sur-Glane dans la Haute-Vienne où, le 10 juin 1944, une compagnie S.S. de la division Das Reich massacra la population de ce village.

Mme Yvonne Decanter, née en 1892 à Merris, veuve du docteur Alexandre Gélain, avait quitté Dunkerque quatre ans plus tôt, avec ses trois enfants, Marie-Louise, née en 1923, Charles, né en 1925, et Bernard, né en 1928. Le docteur Gélain, médecin généraliste, né à Thiant, près de Valenciennes, en 1890, établi à Saint-Pol-sur-Mer, avenue de la Mer (actuellement avenue Maurice-Berteaux) était mort en 1936. Son épouse et ses enfants s'étaient installés, après son décès, à Dunkerque, dans une habitation que la guerre allait détruire en mai-juin 1940. La famille partit pour Oradour-sur-Glane. Elle y occupait une maison que, le 10 juin 1944 au matin, Charles quitta pour Limoges afin de passer un examen de première année de médecine. Sa mère et Marie-Louise achevaient les tâches ménagères d'après le déjeuner et Bernard se préparait aux épreuves orales du baccalauréat au moment où 200 S.S. en fureur cernèrent le village et y firent irruption. Ils rassemblèrent les hommes, d'une part, et poussèrent les femmes et les enfants à l'intérieur de l'église, d'autre part. Ils fusillèrent ensuite les hommes et incendièrent l'église ainsi que les maisons du village. 642 personnes eurent ainsi une fin atroce. Les soldats (parmi lesquels on dénombra, en 1953, lors d'un procès, au tribunal militaire de Bordeaux, treize Alsaciens incorporés de force dans l'armée allemande) avaient voulu riposter par ce massacre d'innocents à des actions de la Résistance qui retardait par des attaques et des sabotages les mouvements de troupes en marche vers le front de Normandie. Charles Gélain apprit la dramatique nouvelle d'un ami qui l'attendait à sa sortie de la salle d'examen. Quand il put rentrer dans le village en ruine, le chien de la famille, un épagneul, errait en gémissant devant la maison réduite à des décombres fumants.

Quelques jours après Oradour, le 26 juin 1944, à 9 heures du matin, un jeune Dunkerquois, Daniel Chubin, 15 ans et demi, fut passé par les armes à Chissey-en-Morvan en Saône-et-Loire, à quelques kilomètres de Menessaire, en Côte d'Or, où sa famille était arrivée en février ou mars, avec d'autres réfugiés de Leffrinckoucke.

Ce matin-là, Daniel Chubin était allé à bicyclette à la ferme Chapotot à Chissey, chercher des pommes de terre. Puis, il était parti faire une autre course. Au retour, il s'arrêta près de la ferme, au bord d'un champ, pour converser avec deux ouvriers agricoles qu'il connaissait, ayant lui-même travaillé occasionnellement pour Chapotot. A ce moment, une colonne allemande motorisée s'arrêta à un carrefour proche et des officiers observèrent les environs avec des jumelles. Puis, les soldats se mirent à mitrailler la campagne. Deux garçons de 16 ans qui circulaient à vélo, non loin de la ferme, descendirent de leurs machines. Une voiture se détacha alors du convoi, vint à leur hauteur et un soldat en descendit. Sous la menace d'une arme, il fit avancer les jeunes gens, tenant leurs vélos à la main, jusqu'au carrefour.

Les deux ouvriers conseillèrent à Daniel Chubin de ne pas rester dans les parages. Il remonta sur sa bicyclette et partit. Mais la voiture qui avait arrêté les deux garçons le rejoignit. Un Allemand le fit monter à bord, lui-même prenant le vélo. Puis, auto et vélo firent demi-tour vers le carrefour. Peu après, un témoin vit à la jumelle les trois jeunes gens, mains en l'air, descendre dans un pré. Les soudards les fusillèrent et leur donnèrent le coup de grâce. Puis ils reprirent leur marche, emportant les trois bicyclettes. Selon le témoin, ils allaient « continuer leur carnage » à Dun-les-Places, dans le département voisin de la Nièvre. Un autre témoin a déclaré que les soldats se sentaient traqués et que leur rage était sans borne.

Alfred Wiel, précédemment mécanicien à l'entreprise de travaux routiers *Le Tarstinkal*, mobilisé au début de la guerre, fut, après l'armistice, démobilisé en zone libre. Il rejoignit sa famille, réfugiée de Dunkerque à Tournon-sur-Rhône, dans l'Ardèche. Il s'y maria et son épouse mit au monde deux enfants qui, en 1944, alors que les forces alliées avaient entrepris de libérer le pays, étaient âgés de 3 ans et 18 mois. Le 5 juillet, à 21 heures, les Allemands arrêtaient sept otages à Tournon. Le lendemain, ils les fusillèrent sur la place de la localité. Alfred Wiel, âgé de 40 ans, était du nombre. Il avait été dénoncé, comme les six autres otages, pour ses idées opposées à la collaboration.

RÉSISTANTS DANS LEURS LIEUX DE REPLI

Les jeunes hommes évacués de Dunkerque avec leurs familles dans les différentes régions de France furent nombreux à s'engager dans les mouvements de Résistance ou – en particulier les réfractaires au S.T.O – dans les maquis.

Ainsi, Marcel Barbier, né à Rosendaël en 1926, travaillait dans une scierie en Côte d'Or, dans le Châtillonnais, avec d'ailleurs un autre Dunkerquois, Marcel Harre. Les deux garçons partirent dans le maquis et furent intégrés au groupe du "lieutenant François", un groupe qui comptait quelques déserteurs de l'armée allemande, deux Tchécoslovaques, deux Polonais, deux Espagnols, deux Portugais et un Italien. Au cours de ses opérations successives, le groupe fit prisonniers plus de deux cents soldats allemands.

Marcel Barbier et Marcel Harre eurent la chance de rentrer après la guerre, le premier au terme d'un séjour en Indochine, dans la coloniale où il s'était engagé après la Libération. Mais, beaucoup de jeunes Dunkerquois payèrent de leur vie leur insoumission à l'occupant et leur patriotisme. Dès l'année 1943, trois jeunes salariés des Chantiers de France, travaillant à Blainville, Claude Gardelein, 16 ans, de Rosendaël, René Verheecke, 19 ans, de Petite-Synthe, et Jean Gillain, 17 ans, de Dunkerque, furent arrêtés après le sabotage d'une voie ferrée, le 2 mars. Un tribunal militaire les condamna à mort le 13 juillet. Les trois jeunes gens furent passés par les armes le 14 août au Mont-Valérien.

Roger Vanbleuy, militant communiste, quitta la région dunkerquoise en 1943, afin de se soustraire au S.T.O. Sous une fausse identité, il s'occupa du groupe clandestin des "Jeunesses communistes" dans la région de Lille. Il rejoignit un groupe de F.T.P. (Francs-Tireurs et Partisans) dans l'Aisne. Arrêté le 8 janvier 1944, alors âgé de 23 ans, il fut exécuté le 27 janvier à Saint-Quentin.

Paul Vancassel, Rosendaëlien, né en 1913, nommé inspecteur des Contributions directes à Verdun, entra dans un groupe de résistants. Il fut arrêté en même temps que plusieurs de ses compagnons. Tous furent exécutés le 4 mars 1944.

Marcel Bilcke, né le 26 mars 1917 à Rosendaël, domicilié à Petite-Synthe, s'engagea à 18 ans au 43^e R.I. à Valenciennes. Il épousa au début de la guerre, à Saint-Saulve, près de Valenciennes, alors qu'il servait



Marcel Barbier, accroupi au premier rang, appartient à un groupe F.F.I. international qui libéra Recey-sur-Ource, en Côte d'Or.

comme sergent au 54^e R.I.F., une jeune vendeuse originaire de Paris. Il participa à la campagne des Flandres en 1940 et à la retraite jusqu'à Dunkerque. Il embarqua pour l'Angleterre. Rapatrié, il rejoignit le 43^e R.I.A. à Marseille, à la caserne Saint-Charles. Puis, à la dissolution du régiment, il regagna la région de Valenciennes et se fixa à Onnaing. Il accomplit différentes missions pour une organisation de Résistance. Il dut quitter le Nord en 1943 et devint le responsable d'un camp de maquisards dans le Vercors. Le 8 mars 1944, il fut arrêté à un barrage par des Allemands qui découvrirent une arme dans le véhicule qui le transportait en compagnie de trois autres clandestins. Les quatre hommes furent fusillés le jour même à Beauregard-Baret dans la Drôme.

Désiré Bollengier, de Saint-Pol-sur-Mer, réfugié dans la Nièvre, d'où était originaire son épouse, travaillait à l'usine Goodrich à Decize. Il prit la direction d'un groupe de F.T.P. comprenant des membres du personnel de l'entreprise. Le 16 mars 1944, apprenant que la police allait procéder à des arrestations à l'usine, il s'y rendit pour donner l'alerte. Mais, il fut lui-même arrêté. Les Allemands lui firent subir des interrogatoires ponctués de brutalités, mais n'obtinrent aucun renseignement de sa part. Désiré

Bollengier fut passé par les armes le 5 mai, au champ de tir de Nevers, avec 31 autres patriotes.

Né en 1927, Albert Dechand, jeune militant communiste, avait pris, en février 1944, le chemin de la Côte d'Or. Il fut arrêté au cours d'une opération de sabotage le 11 juin 1944, dans le bois de Châtillon et exécuté.

Gilbert Milleville, 16 ans, et sa famille, domiciliée 9 rue Gaspard-Neuts à Malo-les-Bains, évacuèrent au début de 1944 à Buncsey en Côte d'Or. Le jeune homme et son père, Raphaël, rejoignirent le maquis. Au cours d'une opération, Gilbert s'égara dans les bois où il erra durant deux jours. Il regagnait son domicile quand une patrouille ennemie le surprit. En même temps que d'autres résistants, arrêtés eux aussi, il fut abattu le 11 juin 1944 à Villiers-le-Duc par les Allemands qui ordonnèrent que les corps restent exposés pour l'exemple. La maman et la sœur de Gilbert partirent la nuit à la recherche de la dépouille du jeune homme. Et Raphaël Milleville creusa lui-même la tombe de son fils qui fut inhumé clandestinement.

Georges Herrewyn, né le 20 août 1923 à Dunkerque, trouva refuge avec sa famille de Coudekerque-Branche à Bonnières en Seine-et-Oise. Il adhéra à un groupe des "Forces unies des jeunesses patriotiques" qui diffusait tracts et journaux clandestins, parfois distribués en plein jour aux portes des usines. Le groupe, avec à sa tête Georges Herrewyn, se transforma en unité F.T.P. qui se livra à d'audacieux coups de main : désarmement de gardes-voies, incendie d'un garage de la Wehrmacht à Sèvres, enlèvement d'un dépôt d'armes, attaque d'une mairie pour prise de cartes de ravitaillement destinées à des réfractaires. A la suite d'un accident – un membre du groupe blessa mortellement un camarade, dans le train, en manipulant un revolver – une enquête policière aboutit à l'arrestation de Georges Herrewyn et de six autres résistants. Emprisonnés à Fresnes, ils furent jugés et condamnés à mort le 1^{er} juillet 1944. L'exécution eut lieu à Paris.

Louis Neuts, né le 5 février 1925 à Rosendaël, évacua avec sa famille, de Coudekerque-Branche à Virey-sous-Bar, dans le département de l'Aube, en février 1944. Après le Débarquement allié en Normandie, le jeune homme, impatient de servir son pays, rejoignit le maquis de Grancey-sur-Ouche, en Côte d'Or, qui comptait trois milliers de réfractaires et résistants. Louis Neuts participa à des réceptions de parachutages

et à des opérations de sabotage. Il faisait partie du groupe franc d'une compagnie commandée par le lieutenant Lepetit. Le 2 août 1944, les Allemands déclenchèrent une attaque contre le groupe. Louis Neuts fut exécuté d'une balle dans la tête. Ses parents apprirent son décès trois mois plus tard. En même temps que Louis Neuts, tomba un autre résistant dunkerquois, Louis Vandaele, né en 1920, domicilié à Coudekerque-Branche.

Le 11 août 1944, Roger Dassonville, né en 1914, domicilié à Coudekerque-Branche, engagé dans la Résistance, mourait au combat à Grenoble.

Quatre jours plus tard, le 15 août, c'était le débarquement de Provence. Rapidement, les troupes américaines et françaises, rejointes par des groupes de résistants et de maquisards, libérèrent les ports et les localités du littoral. Puis, les Français entreprirent de remonter la vallée du Rhône, vers Lyon, tandis que, sur leur flanc droit, les Américains fondaient vers Digne, Gap, Grenoble. Les maquisards alpins, sans attendre les Alliés, attaquaient les Allemands. Le 24 août, dans la vallée de l'Ubaye, le Dunkerquois Roger Lembrouck, âgé de 30 ans, tomba au cours d'une telle opération. Le jeune maquisard, fils de M. et Mme Georges Lembrouck-Larue, était un champion du billard, membre des sociétés de Dunkerque et Marseille.

Né à Malo-les-Bains le 19 août 1924, Lucien Loonis était scout en 1940 quand il se dévoua à l'accueil des réfugiés belges. Sous l'Occupation, le jeune homme, orphelin de père, tenta de passer en zone non-occupée en suivant un itinéraire communiqué par l'abbé Charles Lemaire, vicaire à Malo-les-Bains et membre du groupe de résistants formé autour de Henri Gugelot. Mais, un élément de la filière avait été découvert et le jeune Malouin fut arrêté à Châteauroux et momentanément emprisonné. Libéré, puis de retour à Dunkerque, il apporta sa collaboration aux secouristes de la Croix-Rouge. Il aida notamment les personnes âgées qui évacuaient vers l'Aube et la Côte d'Or au début de 1944. Lui-même partit avec sa famille pour la Côte d'Or. Mais il voulait plus que jamais s'engager dans l'armée du général De Gaulle et il tenta une nouvelle fois d'y parvenir. On ne sait s'il réussit à atteindre l'Angleterre ou – ce qui paraît plus probable – s'il s'engagea en France, dans la région d'Alençon, après le débarquement des troupes alliées, mais en août 1944, il combattait dans la région parisienne sous l'uniforme du

régiment de marche du Tchad, élément de la glorieuse 2^e D.B. Hélas, le 27 août, il tombait à Dugny (Seine).

Marceau Grémain, 26 ans, de Saint-Pol-sur-Mer, et Jules Montaigne, né le 15 février 1909 à Dunkerque, réfugiés dans l'Aube, s'engagèrent dans un groupe de résistants à Fresnay, le groupe Esler. Le 29 août 1944, blessés tous deux au cours d'une manipulation d'armes, ils furent amenés au village de Lévigny, près de Bar-sur-Aube. Quelques motocyclistes de l'armée allemande arrivèrent et les virent à la mairie. Ils repartirent à la rencontre d'une colonne. Quand celle-ci se présenta, les deux blessés avaient disparu. Quinze villageois furent alors arrêtés et les soldats annoncèrent qu'ils seraient fusillés si les deux résistants ne se rendaient pas. Marceau Grémain, qui s'était caché dans une maison du village, apprit cette menace et se présenta aux Allemands. Ceux-ci arrêterent Jules Montaigne, beaucoup plus gravement blessé que son compagnon, dans une autre maison. Les deux hommes furent pendus sur la place du village. A chaque corps, était accroché un écriteau : « Je suis un terroriste ». Il n'est pas impossible que les Allemands aient été avisés de la présence des deux blessés à la mairie de Lévigny.

René Deconinck, né le 28 novembre 1921, à Malo-les-Bains, domicilié à Dunkerque, réfractaire au S.T.O., dut fuir la région dunkerquoise en février 1944. Il rejoignit un peu plus tard sa mère, réfugiée à Anor. Militant de la J.O.C., il entra dans la Résistance, dans le groupe des Jeunes Chrétiens Combattants, dirigé par Michel Hochard. Celui-ci fit rattacher l'organisation au réseau Navarre. A la suite de circonstances imprécises, René Deconinck fut arrêté, près d'Avesnes, le 31 août 1944, par des Allemands qui le trouvèrent en possession de plusieurs cartes d'identité, portant la photo du jeune homme, mais avec des noms de titulaire différents. René Deconinck fut entraîné sur un champ à Droulers. Les Allemands l'obligèrent à creuser sa tombe, puis le fusillèrent.

Sa maison, sise rue Dubois à Rosendaël, étant réquisitionnée par l'ennemi, Louis Trystram, négociant importateur de bois, s'installa en 1940, avec son épouse et leurs six enfants, dans la Nièvre, à Fours où sa famille possédait une scierie. Officier d'artillerie de réserve et patriote, Louis Trystram dirigea l'instruction des jeunes réfractaires quand se forma un maquis dans le secteur. Hélas, un stupide accident lui coûta la vie en septembre 1944. Il était âgé de 44 ans.

Un Saint-Polois d'adoption, Louis Marcheville, était incorporé dans ce maquis, cantonné au camp des "Fréchots", dans les bois du Bas-Morvan, sur le territoire de la commune de Larochemillay.

« Nous étions commandés par le capitaine Louis (de son vrai nom Sarette). Il portait un uniforme anglais, se rappelle Louis Marcheville qui, lui, avait pris le surnom de Pentecôte, tous les maquisards se défaisant de leurs papiers d'identité en arrivant au camp. Le "Maquis Louis", caché dans la forêt, à quelques kilomètres de la route nationale qui conduisait de Nevers-Moulins à Dijon et l'Est, était très opérationnel. C'est par cette route que les soldats français allèrent au front en 1939 et que passèrent les réfugiés de Belgique et du Nord en 1940. Les Allemands l'ont empruntée dans un sens pour entrer et, dans l'autre sens, pour s'en aller. En 1944, ils y passaient en convois et nos chefs faisaient appel à l'aviation anglaise qui les bombardait. Après les raids, nous allions faire prisonniers les survivants, soigner les blessés et enterrer les morts.

Les maquisards étaient presque tous cantonnés dans d'anciens bâtiments de ferme. Il y avait P.C. avec radio, boulangerie, boucherie, cuisines et infirmerie, sans oublier un aumônier catholique, curé de la paroisse de Millay. Nous observions une discipline de fer. »

Louis Marcheville se souvient de la mort de Louis Trystram : « C'est au cours des essais d'un mortier parachuté la veille que le drame s'est produit. L'engin a explosé et les gradés qui le manœuvraient ont tous été tués, y compris le capitaine Louis. Il y a eu une dizaine de victimes. Toutes ont été transportées par camions à Chiddes, commune proche. Près du petit cimetière, des maquisards ont porté sur leurs épaules les cercueils recouverts de parachutes bleus, blancs et rouges, et d'autres (j'étais de ceux-là) ont formé une haie d'honneur. »

Le corps de Louis Trystram fut inhumé sur place, puis relevé par la suite et transféré au cimetière de Dunkerque. Son nom est gravé sur un monument élevé à Luzy, en hommage aux maquisards tués.

Louis Marcheville, enrôlé dans le train après la Libération, puis dans les parachutistes, servit en 1945 à Biskra où éclatèrent les événements précurseurs de la guerre d'Algérie. Démobilisé en 1947, il épousa une jeune Rosendaëlienne, connue en Côte d'Or où elle s'était réfugiée. C'est pourquoi cet ancien du "Maquis Louis" (en fait: le bataillon Sawyer, du W.O.) est devenu Dunkerquois.

Michel Callewaert, né à Malo-les-Bains, évacué à Paris, entra dans la police et dans un groupe de F.F.I. qui participa à la libération de la capitale, en août 1944. Ce groupe forma une compagnie qui fut intégrée

au Régiment de marche du Tchad. Dans cette unité, Michel Callewaert combattit pour la libération du pays. Il tomba à Sélestat, le 22 décembre 1944, âgé de 23 ans.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(1) Paul Semler-Collery, né le 13 octobre 1906 à Bourbourg, est décédé le 22 septembre 1991 à Nice. Son frère Jules Semler-Collery, né à Dunkerque le 17 septembre 1902, après avoir été chef de la Musique du 110^e R.I., puis chef de la musique de la Légion étrangère, chef de l'orchestre symphonique de la Résidence générale à Rabat, chef de la musique du 95^e R.I. à Bourges, chef de la musique du 51^e R.I. à Amiens, fut, en janvier 1939, nommé chef de musique de 1^{re} classe. Il prit la direction de la musique des équipages de la flotte à Brest, puis à Casablanca. En 1943, il fut nommé chef de la musique de la Police nationale et, de 1945 à 1948, il dirigea la musique des équipages de la flotte à Toulon. Vers 1950, aux "Nuits de l'Armée" à Paris, il conduisit un orchestre de 2.000 musiciens militaires. Il est décédé en 1988 à Montmorency.

Jules et Paul Semler-Collery étaient deux des quatre fils de Jules Collery, né à Phalempin le 20 octobre 1876 et qui, après des études musicales à Amiens et Paris, fut incorporé en 1899 comme soldat musicien au 110^e R.I. à Dunkerque. Au terme de son service militaire, il demeura à Dunkerque où il épousa Mlle C. Bollaert, fille et sœur d'artistes. Compositeur, auteur en particulier d'œuvres de musique militaire, et professeur de musique, Jules Collery est décédé en 1950 à Bourbourg.

Ses deux autres fils, André et Amand, ont été, le premier, chef de musique militaire et, le deuxième, auteur de musiques de film et d'un opéra-comique en trois actes intitulé "Mabel" qui fut créé à Nice.

(2) Né à Dunkerque en 1888, André Ziegler, ingénieur ICAM, officier de la Légion d'honneur, fut de 1958 jusqu'à son décès en 1964, le président des Chantiers Ziegler frères. Il fut également président de la Chambre de commerce de Dunkerque.

(3) A propos des "Compagnons de la Musique", Jacques Tillie précise que ce sont des transfuges de ce groupe qui, après la guerre, formeront, sous l'impulsion d'Edith Piaf, les "Compagnons de la chanson".

(4) Les renseignements sur la déportation de juifs nés ou établis à Dunkerque avant la guerre sont extraits, avec l'aimable autorisation de l'auteur, d'une étude de J.M. Alcalay, intitulée *La déportation des Juifs de Dunkerque pendant la Seconde Guerre mondiale*, parue dans *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et archéologie* (n° 29, nov. 1995), société présidée par René Galamé.

(5) Médecin spécialiste au terme de ses études, le docteur Charles Gélain est décédé à Tourcoing en 1986.

ÉPILOGUE

Disséminés en France et dans le monde, les Dunkerquois ont presque tous voulu regagner leur cité dès la "poche" libérée. Et le plus vite possible ! Les plus pressés n'ont pas hésité à bousculer les barrières administratives du bon ordre et de la sécurité, obligeant les autorités à se hâter. Car, il ne suffisait pas d'avoir libéré Dunkerque. Il fallait retirer les mines, les pièges et tous les engins explosifs qui abondaient, débayer les accès, organiser le ravitaillement et distribuer l'eau potable avant que la population fût admise à se réinstaller.

Se satisfaisant de logements rafistolés et de baraques inhospitalières, les Dunkerquois, d'une seule âme, donnèrent au port la priorité de reconstruction. Et tout le monde se mit au travail. Ce fut un grand brassage de tous ces gens séparés depuis plusieurs années, ayant vécu différemment et apprécié diversement les moments cruciaux de la guerre finissante. Ils se retrouvaient, partageant le même passé, les mêmes traditions et la même foi dans la résurrection de leur cité, tous décidés à défaire la guerre, après l'avoir trop subie.

Chacun y mit du sien selon ses moyens et le miracle s'accomplit : Dunkerque ressuscita. L'aspect extérieur avait changé. Mais la personnalité de la cité était intacte. Telle la statue de Jean Bart, restée debout pendant que tout s'effondrait, l'âme de Dunkerque sortait indemne de la tourmente.

Il manquait pourtant des habitants : ceux que la vie a fixés ailleurs, en d'autres régions de France ou à l'étranger, et ceux que la guerre a tués,

beaucoup tombés héroïquement, en défendant leur pays abusivement envahi.

Puisse l'attention que voudra bien porter chaque lecteur à ce modeste récit contribuer à éviter qu'ils s'enfoncent dans l'oubli.

Sources :

Interviews de témoins cités dans le cours du texte.

Service historique de la Marine nationale :

dossiers d'historiques de navires, des ralliements à la France libre, de Mers el-Kébir, etc...

Service historique de l'armée de terre :

historiques d'unités, biographie du général Bouvet.

Musée de l'Armée :

renseignements sur les drapeaux de régiments de Dunkerque.

Archives municipales de Dunkerque :

collections des journaux *Le Nord Maritime*, *Le Nouveau Nord*, *La Voix du Nord* ; quelques documents municipaux.

Centre de documentation du musée portuaire de Dunkerque :

historiques de compagnies de navigation.

Archives municipales de Coudekerque-Branche ;

dossiers relatifs à la guerre.

Association des anciens des Chantiers de France :

photos de navires.

Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports :

renseignements sur d'anciens navires de commerce.

Ouvrages consultés :

Bernard Bernadac et René Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Edition P. Tacussel, Marseille, 1991.

Michel Bertrand, *La Marine française au combat*, Edition Charles Lavauzelle, 1982.

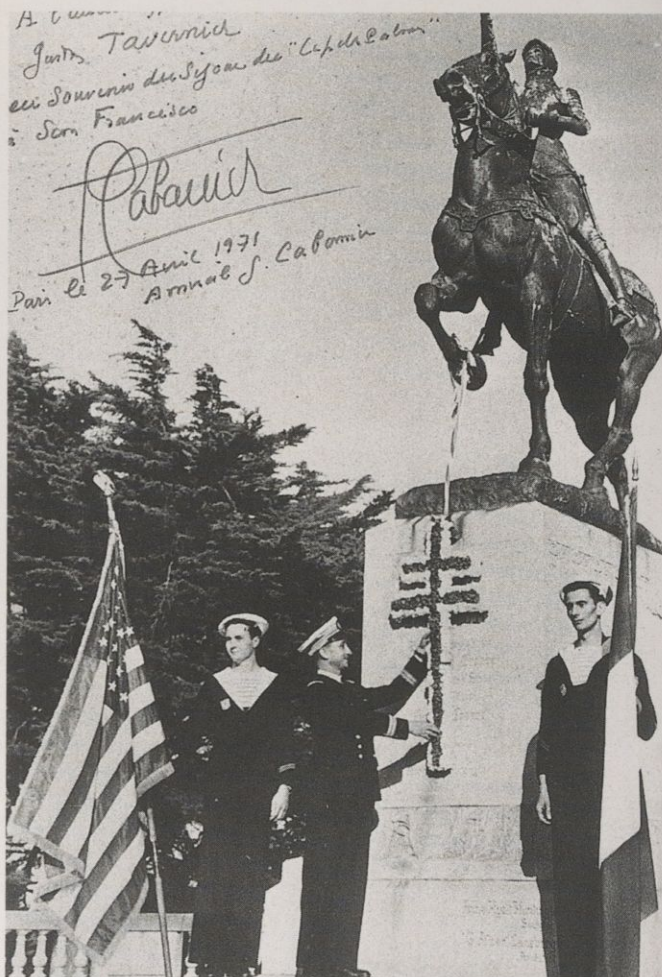


HISTOIRES DE GUERRE

Lors de la guerre 1939-1945, le gouvernement américain ne reconnaissait pas la "France Libre", mais Vichy. Après le débarquement des Alliés en Afrique du Nord, c'est la France d'Alger, celle de Darlan et Giraud, que les Etats-Unis agréèrent. A New York, des marins français, débarqués de bateaux d'Alger pour s'engager chez les Français libres, furent arrêtés.

Pourtant, ce sont les *Free French* que chouchoutait la population américaine. Les marins dunkerquois du *Cap des Palmes* (sur cette photo au monument de Jeanne d'Arc à San Francisco, avec leur commandant, le futur amiral Cabanier) furent fêtés sur la scène d'un cabaret de Hollywood !

Des Dunkerquois, il y en avait à New York, à Alger et à Londres, mais aussi aux quatre coins de la France et du monde (réfugiés, évacués d'office, P.G., déportés, S.T.O., soldats, marins). Il s'en trouvait aux heures cruciales à Mers el-Kébir, à Dakar, en Syrie (même parmi les Tcherkesses !), en Afrique du Nord, à Toulon lors du sabordage de la Flotte, aux Antilles, en Corse et aux débarquements de Normandie et de Provence, comme le rapporte Serge Blankaert dans ce récit qui fait place aussi aux aventures de marins engagés sous de faux noms dans la Royal Navy, de P.G. en fuite, de résistants opérationnels jusque dans les camps de concentration.



BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7502 01562063 8



9 782908 260748

I.S.B.N : 2-908260-74-3

LA VOIX DU NORD

Prix : 135 F.T.T.C.

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en vertu d'une licence confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

