

PRESSES DE LA
CITÉ

Michel Bertrand

Les Escorteurs de la France libre

28

32

MICHEL BERTRAND

De même auteur :

Les Forces armées françaises libres. Aragon édition.

LES ESCORTEURS
DE LA FRANCE LIBRE

La France d'Ac. - édition Ouest-France (en préparation).

La France d'Ac. - édition Ouest-France (en préparation).

Charles de Gaulle

Collection : Troupes de choc - dirigée par Jean-Louis Baudouin

80 G
20778
(37)

ÉDITIONS DE LA CITE

1121

Du même auteur :

Les Forces navales françaises libres, Argout éditions.

La Marine française au combat (1939-1945), tomes 1 et 2, éditions Lavauzelle.

La Marine de 39-40, Editions du Portail.

Sous-marins de poche, hommes-grenouilles et torpilles humaines, éditions Maritimes et d'Outre-Mer (sous presses).

La « Jeanne d'Arc », éditions Ouest-France (en préparation).

Le « Richelieu », éditions Ouest-France (en préparation).

92
—
BL-0542184-32897
MICHEL BERTRAND

LES ESCORTEURS DE LA FRANCE LIBRE

La vague ne détruit pas le granit.

Charles DE GAULLE.

Collection « Troupes de choc » dirigée par Jeannine BALLAND



PRESSES DE LA CITÉ
PARIS

Dans la même collection :

La Légion au combat, Erwan Bergot.
Commando de chasse, Jean Mabire.
Paras de la France libre, colonel Roger Flamand.
Corsaires en béret vert, René Bail.
Bataillon Bigeard, Erwan Bergot.
1^{er} Bataillon de choc, Raymond Muelle.
G.M. 100, Jean-Pierre Bernier.
La Légion saute sur Kolwezi, Pierre Sergent.
Les Cadets de la France Libre, Erwan Bergot.
Les Panzers de la Garde Noire, Jean Mabire.
La Bataille des Ardennes, Michel Hérubel.
Les 170 jours de Diên Biên Phu, Erwan Bergot (couronné par l'Académie française).
Normandie-Niemen, Yves Courrière.
La 2^e D.B., Erwan Bergot.
Commandos d'Afrique, de l'île d'Elbe au Danube, Patrick de Gmeline. (Prix Raymond-Poincaré.)
Panzers en Afrique, Jean-Marie Fitère.
La Guerre des Appelés en Algérie, 1956-1962, Erwan Bergot.
Les Bombardiers de la France Libre, François Broche.
Les Paras du matin rouge, Jean Mabire.
Le Corps expéditionnaire français en Italie, Jacques Robichon.
La Bataille des convois de Mourmansk (1941-1945), J.-J. Antier.
Les Sous-Marins de la France Libre, Maurice Pasquelot. (Prix Raymond-Poincaré.)
Bataillon R.A.S. — Algérie —, Jean Pouget.
Paras-Légion. Le 2^e R.E.P., Pierre Sergent.
La Coloniale — du Rif au Tchad, 1925-1980 —, Erwan Bergot.
Les Hélicos du Djebel — Algérie, 1955-1962, Marc Flament.
Les Chasseurs de la R.A.F. dans la bataille d'Angleterre, juillet-août 1940, Jean Bourdier.
La Crète, tombeau des paras allemands, Jean Mabire.
Le Commando du 6 juin. N° 4 Commando, Raymond La Sierra.
La Bataille de Malte, Jean-Jacques Antier.
Bataillon de Corée, Erwan Bergot.
La 1^{re} D.F.L., Yves Gras.
Corps-Francs 39-40, Patrick de Gmeline.
La Division Brandebourg, Eric Lefèvre.
Le 2^e R.E.P., Pierre Sergent.
Régiment de Marche de la légion — Erwan Bergot.



La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (alinéa premier de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

© Presses de la Cité, 1984

ISBN 2-258 01444-1

A la mémoire du capitaine de corvette Birot, commandant la première division de corvettes, disparu avec le *Mimosa*, son bâtiment, et tout son équipage, ainsi qu'aux marins de l'*Alysse* tombés en service commandé dans la bataille des convois de l'Atlantique.

Table des matières :

Les pages de ce volume sont :
 Introduction 1
 Chapitre I 10
 Chapitre II 25
 Chapitre III 40
 Chapitre IV 55
 Chapitre V 70
 Chapitre VI 85
 Chapitre VII 100
 Chapitre VIII 115
 Chapitre IX 130
 Chapitre X 145
 Chapitre XI 160
 Chapitre XII 175
 Chapitre XIII 190
 Chapitre XIV 205
 Chapitre XV 220
 Chapitre XVI 235
 Chapitre XVII 250
 Chapitre XVIII 265
 Chapitre XIX 280
 Chapitre XX 295
 Chapitre XXI 310
 Chapitre XXII 325
 Chapitre XXIII 340
 Chapitre XXIV 355
 Chapitre XXV 370
 Chapitre XXVI 385
 Chapitre XXVII 400
 Chapitre XXVIII 415
 Chapitre XXIX 430
 Chapitre XXX 445
 Chapitre XXXI 460
 Chapitre XXXII 475
 Chapitre XXXIII 490
 Chapitre XXXIV 505
 Chapitre XXXV 520
 Chapitre XXXVI 535
 Chapitre XXXVII 550
 Chapitre XXXVIII 565
 Chapitre XXXIX 580
 Chapitre XL 595
 Chapitre XLI 610
 Chapitre XLII 625
 Chapitre XLIII 640
 Chapitre XLIV 655
 Chapitre XLV 670
 Chapitre XLVI 685
 Chapitre XLVII 700
 Chapitre XLVIII 715
 Chapitre XLIX 730
 Chapitre L 745
 Chapitre LI 760
 Chapitre LII 775
 Chapitre LIII 790
 Chapitre LIV 805
 Chapitre LV 820
 Chapitre LVI 835
 Chapitre LVII 850
 Chapitre LVIII 865
 Chapitre LIX 880
 Chapitre LX 895
 Chapitre LXI 910
 Chapitre LXII 925
 Chapitre LXIII 940
 Chapitre LXIV 955
 Chapitre LXV 970
 Chapitre LXVI 985
 Chapitre LXVII 1000



Ce document est la propriété de la Bibliothèque Nationale de France. Il est prêt pour la consultation et la reproduction. Toute utilisation non autorisée est formellement interdite.

La vague ne détruit pas
le granit.

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

Je vous salue, mes Camarades!

J. de Gaulle.

My dear Mr. [Name]
 I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst.

and in reply to inform you that the same has been forwarded to the proper authorities for their consideration. I am, Sir, very respectfully,
 Yours, [Name]

I am, Sir, very respectfully,
 Yours, [Name]

PREFACE

par l'amiral GIRARDON
*président de l'Amicale des marins
des Forces navales françaises libres*

Enchaînée à l'Allemagne comme un forçat à son gardien, condamnée par les clauses diaboliques d'un désastreux armistice à l'inaction ou à une défensive qui, à l'évidence, ne peut s'exercer qu'à l'encontre de ses alliés et amis de la veille, la Marine française encore intacte disparaît des théâtres d'opérations maritimes à la fin de juin 1940 et commence son triste et douloureux calvaire.

Mais à Londres, dès le 18 juin, le général de Gaulle lance son appel. Parmi d'autres, des marins lui répondent. Autour de l'amiral Muselier, sous le signe de la croix de Lorraine, renaît une marine française peu nombreuse au début, mais libre de monter le pavillon tricolore sur toutes les mers, libre de rester fidèle à ses alliés, libre de combattre contre la délirante entreprise nazie.

Sur la route éprouvante de la libération et de la victoire, les marins des Forces navales françaises libres ont payé largement leur écot de sacrifices, de souffrances et de larmes. Ils ont remporté aussi leur part de succès et de gloire ; encore faut-il que celle-ci soit écrite. Trop rares sont malheureusement les ouvrages qui leur sont consacrés. Or les années passent et les acteurs quittent la scène les uns après les autres...

C'est pourquoi il importe tant de recueillir et de rassembler les témoignages de ceux qui restent, comme l'a si bien fait Michel Bertrand dans le cadre de ce livre. Celui-ci prend ainsi une valeur et un intérêt singuliers.

Les lecteurs plus jeunes trouveront, j'en suis sûr, dans ce livre des raisons de croire et d'aimer une réalité vivante que chaque Français porte dans son cœur mais que la pudeur ou la retenue l'empêche le plus souvent d'exprimer : la FRANCE. Sans amour de la patrie, un pays ne peut plus vivre. Puissent les nouvelles générations ne pas oublier l'exemple de leurs aînés. PATRIA NON IMMÉMOR.

REMERCIEMENTS

Pour l'aide, le témoignage ou les encouragements qu'ils nous ont apportés, nous tenons à remercier les personnalités suivantes, dont le concours et les conseils ont permis au présent ouvrage de voir le jour :

- le vice-amiral GIRARDON, président de l'Amicale des Forces navales françaises libres, qui nous a fait l'honneur et l'amitié de préfacer ce livre ;
- l'amiral DAILLE, ancien officier en second de la *Combattante* ;
- le vice-amiral d'escadre P. de BIGAULT DE CAZANOVE (2^e section), ancien commandant en chef pour l'Atlantique ;
- le vice-amiral FLOHIC, ancien de la *Roselys* ;
- le vice-amiral HERBOUT ;
- le contre-amiral BESNAULT (R.), ancien de l'*Aconit* ;
- le contre-amiral PÉPIN-LEHALLEUR, ancien commandant de l'*Alysse* et de la *Combattante* ;
- le contre-amiral DESCOMBES, président de la section FNFL du Var ;
- le contre-amiral BAILLAT ;
- le contre-amiral LEROUX ;
- le capitaine de vaisseau BIANQUIS, ancien de la *Renoncule* ;
- le capitaine de vaisseau CLAUDE ;
- le capitaine de vaisseau SANTARELLI ;
- le capitaine de vaisseau VISSIAN, ancien du *Mimosa* ;
- le capitaine de vaisseau RECHER, ancien commandant de la *Découverte* ;

- le capitaine de frégate DE MORSIER (P.), ancien commandant de la *Lobélia* ;
- le capitaine de frégate TOUCHALEAUME, ancien de la *Roselys* ;
- l'ingénieur en chef mécanicien THOMAS-CADILLAT, ancien de la *Combattante* ;
- le commandant PLATRIER (H.), vice-président de l'Amicale FNFL du Var ;
- le docteur ASSOULY, ancien médecin de la *Combattante* ;
- M. COZ (R.), officier en chef de gendarmerie maritime ; ancien de la *Surprise* ;
- l'officier en chef des équipages ANSQUER, ancien de l'*Aconit* ;
- M. JACQ (J.), ancien des corvettes *Roselys* et *Lobélia*, de la frégate l'*Escarmouche* ;
- M. DIRIDOLLOU, ancien de la *Combattante* ;
- M. CREQUER, ancien des frégates ;
- M. LE DÉVORÉ (J.), ancien de l'*Aconit* et de la *Surprise* ;
- M. Gérard BOHAN, secrétaire général des FNFL ;
- M. VAN GUYSEGHEM, ancien de la *Combattante*.

Nous exprimons également notre reconnaissance aux organismes suivants, qui ont mis leurs ressources à notre disposition :

- le Service historique de la Marine ;
- le musée de la Marine (Paris) ;
- les archives et la bibliothèque du port de Toulon ;
- l'Etablissement cinématographique et photographique des armées ;
- le Service d'informations et de relations publiques des armées.

PROLOGUE : UNE EVASION

Il fait nuit noire. La mer, têtue et grondante, bat le pied des rochers en cette heure de haute marée favorable aux actions audacieuses. Les cinq évadés de Paimpol doublent maintenant la pointe de Bréhat et mettent le cap sur l'Angleterre, tandis que la vedette tangué sous leurs pieds. Quelques heures plus tôt, la *Korrigane* se balançait tranquillement, amarrée au quai de Bréhat, petite île connue des touristes et des estivants. L'été de 1940 avait été magnifique. Mais le soleil d'août avait disparu, dans le nuage de poussière des Panzerdivisions.

Aujourd'hui, 15 janvier 1941, la Bretagne, comme toutes les régions de France au nord de la ligne de démarcation, connaît la présence humiliante de l'Occupant. Les Allemands sont partout ; dans les rues, au café, dans les gares. Partout règne l'habit feldgrau. Beaucoup s'en accommodent. D'autres non. René Besnault est de ceux-là. Il va avoir dix-neuf ans et depuis six mois, il a une seule idée en tête : rejoindre de Gaulle.

Là-bas, en Angleterre, un général à deux étoiles appelle les Français à continuer la lutte. Parlant à la radio, le 18 juin 1940, il a lancé un appel vibrant, répété de jour en jour à la BBC, pour regrouper autour de lui ce qui reste des forces militaires françaises. Mais les principaux chefs sont restés sourds, et l'armistice a été accueilli presque partout avec un lâche soulagement. Seuls quelques enthousiastes ont répondu. Un petit noyau de combattants des trois armes s'est ainsi formé autour du chef de la France Libre. Parmi eux, des marins, armant une

douzaine de navires, qui briquent l'Océan à la recherche de l'ennemi.

L'amiral Muselier, nommé chef des FNFL¹, a rédigé son premier ordre du jour sur une caisse en bois. C'est une sorte de corsaire méridional, un marin bouillant, énergique. On pourrait armer davantage de bâtiments, mais il faut des équipages. Et l'on manque d'hommes, d'hommes jeunes. Voilà ce que pense Muselier à Londres.

C'est ce que pense aussi le jeune Besnault, de l'autre côté de la Manche, ainsi que quatre autres jeunes gens de ses amis, Pierre Guélorget, François Menguy, Jean Blondel² et Claude Robinet, qui préparent depuis plusieurs semaines leur évasion de la France occupée. Les cinq adolescents « bien tranquilles » sont fin prêts en cette froide mais belle matinée de janvier. Leurs familles ne se doutent de rien.

A grand-peine, ils ont réussi à se procurer 175 litres d'essence indispensables pour faire la traversée de la Manche à bord d'une embarcation à moteur. Pour ce faire, ils n'ont pas hésité à pratiquer un « emprunt forcé » dans les stocks de la Wehrmacht, et comme cela ne suffisait pas, à soudoyer un sous-officier allemand, qui leur a livré, moyennant espèces sonnantes, quelques bidons supplémentaires du précieux carburant.

Il a fallu encore réunir un petit stock de vivres : pour deux ou trois jours, « ce sera amplement suffisant », pense l'équipe des « mousquetaires de la liberté ». Et trouver le principal : un bateau pas trop volumineux, en état de marche, pour la traversée.

Ils ont longtemps cherché. Enfin, depuis la veille, le marché est conclu. Un pêcheur de Bréhat a bien voulu leur vendre une solide barque de pêche de 8 mètres non pontée, la *Korrigane*, équipée d'un moteur auxiliaire, dont ils n'ont plus qu'à prendre possession. Toutes leurs économies y ont passé. Et, après des mois d'attente et d'impatience, le grand jour est venu. Ils ont tous les cinq un peu le cœur serré à la pensée de quitter leur foyer, peut-être à tout jamais et pour un destin plein d'aléas. Aussi l'émotion le dispute à la joie. Ils savent que s'ils échouent et que les Allemands les cueillent quelque part au large, ils risquent de se retrouver « devant le peloton d'exécution » comme plusieurs de leurs devanciers malchanceux.

Depuis le début de l'après-midi, le petit groupe s'est scindé en deux. Jean, Claude et René se sont installés dans la tourelle d'une villa amie d'où ils observent le large aux jumelles pour

1. Sigle désignant les Forces navales françaises libres.

2. Qui deviendra officier de marine et servira sur le sous-marin *Rubis*.

guetter un danger venant de la mer, sillonnée par les patrouilles allemandes de la douane et les vedettes côtières. François et Pierre ont gagné l'île de Bréhat pour y embarquer sur la *Korrigane* et ramener l'embarcation dans le petit port de Paimpol avant la nuit.

Le temps est clair, légèrement ensoleillé. René s'interroge dans la petite pièce blanche qui donne sur la mer. Pourvu que Pierre et François ne tombent pas sur une patrouille de surveillance et qu'on ne leur demande pas leur « Ausweis ».

— Ce serait vraiment la guigne, fait remarquer Jean tout en consultant sa montre dont la trotteuse s'avance inexorablement vers 18 h 30, l'heure fixée pour l'embarquement.

Chacun scrute la pointe de Port-Even d'où l'on attend de voir surgir le bateau de la délivrance. Cinq minutes s'écoulent, qui paraissent interminables. Soudain René s'exclame avec un léger tremblement dans la voix :

— Les voilà ! Regardez. Ce sont eux.

En effet, droit devant, sur l'eau calme, une barque s'avance vers l'entrée du port en soulevant une légère moustache d'écume. C'est bien la *Korrigane*. La bonne fée des Celtes est au rendez-vous !

Tout se passe très vite. Tandis que Jean, Claude et René se dirigent en poussant vers la cale inclinée, afin de donner le change sur leur destination, un char à bancs chargé de sacs de rutabagas, la vedette accoste sans manœuvres inutiles. On embarque la cargaison « bidon » dans laquelle on a caché vivres et fûts d'essence.

La sentinelle postée sur le quai regarde l'opération d'un œil indifférent. Mais les pêcheurs bretons qui déchargent leur goémon, eux, se doutent de quelque chose et un sourire complice éclaire plus d'un visage. L'heure est tardive pour prendre la mer. Bientôt va tomber le couvre-feu qui interdit la navigation après le coucher du soleil.

Ostensiblement, dans le hoquet du moteur qui démarre, le bateau met le cap sur l'île de Bréhat comme si la petite équipe était formée d'insulaires pressés de rentrer chez eux.

Les cinq jeunes gens se disent qu'avec un peu de chance et grâce à l'obscurité complice de la nouvelle lune, ils réussiront à passer à travers les mailles du filet. Et dans deux jours, trois au maximum, ils toucheront Plymouth.

A mi-chemin de Bréhat, une fois doublé le cap de la Trinité, la vedette oblique plein nord. Bientôt, la terre à son tour disparaît, et l'on ne perçoit plus que le moutonnement des vagues et le clapotis de l'eau sombre qui bat les flancs du bateau. La

nuît est toujours impressionnante, en mer. L'euphorie du départ passée, les premiers ennuis font leur apparition ; sans raison, semble-t-il, le compas s'affole. René, le plus savant en navigation — il préparait Navale — s'interroge. Tout à coup, il comprend ! Le métal tout proche des barils d'essence dérègle l'aiguille aimantée. Fixé dans la masse du bateau, l'instrument est inutilisable. On cherche fébrilement le compas de secours dans les sacs de vivres. Catastrophe ! Il est resté sur le quai avec le char à bancs. On devra gouverner à l'estime.

— Il va falloir bien se tenir, constate Pierre qui sent l'embarcation dériver vers le phare du Paon, gardé par les Allemands.

Bientôt, comme si un malheur n'arrivait jamais seul, la *Korrigane*, décidément capricieuse, poussée par le courant, fréquent dans ces parages de la Manche, se met à embarquer des paquets de mer tandis que le temps fraîchit.

Il faut écopier sans relâche, sous peine de couler, avec moques et boîtes de conserve, les mains engourdis par le froid. Les vêtements, à leur tour, sont trempés par l'eau salée et collent à la peau. Une légère appréhension parcourt le petit groupe transformé en équipage de fortune. D'autant qu'on n'arrive plus, avec les coups de roulis, à remplir le réservoir d'essence. Bientôt le moteur s'arrête avec un râle significatif.

Pour ne pas tomber en travers de la houle, il ne reste plus qu'une solution, godiller. Ça réchauffe un peu en même temps. Les cinq évadés maudissent le mauvais temps mais il est trop tard pour reculer. Ce qu'ils ne savent pas, et c'est mieux pour leur moral, c'est qu'ils ont été dénoncés à la Kommandantur et qu'une vedette de la douane est sur leurs traces. Ce temps exécrable va les sauver en les cachant dans un grain propice.

Cependant, un moment d'accalmie permet de refaire le plein d'essence et le moteur de la *Korrigane* consent à repartir en maugréant. Une embellie dégage le ciel nocturne. L'étoile Polaire brille doucement, appel discret de la providence. René met le cap au nord-noroît, afin de s'éloigner le plus rapidement possible de la côte.

Tandis que le trio, complété par Jean et François, se relaie à la barre, Pierre s'emploie de son mieux à protéger le capot du moteur des paquets de mer qui s'abattent à intervalles réguliers sur l'embarcation. De son côté, Claude fait l'impossible pour sauver les vivres de l'inondation. Il vient d'être légèrement blessé à la jambe par un coup de roulis et vide l'eau qui s'accumule sur le plancher en caillebotis.

La nuit paraît longue. Les yeux, rougis par le sel, font mal.

Les corps frissonnent sous les chandails de laine mouillés par les embruns.

Plus d'une fois la tentation d'abandonner passe dans leur tête. Il serait encore temps de rebrousser chemin et de revenir à la maison où les attend le réconfort : un repas chaud, un bon feu et la sécurité d'une famille. Mais la soif de la liberté est la plus forte et aucun d'entre eux ne veut avoir à subir de nouveau, le rouge au front, la présence insupportable des soldats de la Wehrmacht, défilant comme en pays conquis dans les rues de Paris ou de Paimpol.

Et puis il y a le morne sentiment d'être inutile en France occupée. Rester là, tranquillement, à poursuivre ses études en vue d'une « situation » alors que c'est la guerre, partout, que d'autres jeunes hommes se font tuer, loin dans le désert ou tout près, de l'autre côté du Channel. Renoncer ! Ce serait trop bête ! Avec la France Libre, au moins, on est sûr d'être utile à quelque chose tout en servant son pays sans grands mots, sans forfanterie, simplement, en faisant son devoir et en choisissant son camp de façon nette. Et chacun de rêver des exploits militaires les plus téméraires.

Une aube grisâtre, celle du 16 janvier, se lève sur une situation peu brillante. Le pain et les autres provisions de bouche (biscuits, chocolat) sont en partie gâtés par l'eau de mer. Il faut s'imposer un rationnement sévère. Nos « cinq hommes dans un bateau » déjeunent d'une boîte de sardines arrosée par un coup de « lambic », l'eau-de-vie de cidre qui brûle les estomacs mais réchauffe les membres transis.

Après correction de la route suivie qui les rapprochait par trop de Jersey et de Guernesey, tenues par l'Occupant, la *Korrigane* prend un cap nord-ouest. Il ne faut pas rater les approches de Plymouth, le port anglais le plus proche, en droite ligne, du littoral des Côtes-du-Nord. René Besnault a calculé qu'en suivant cette route, ils devaient atterrir dans les parages d'Eddystone, en évitant les récifs, devant la pointe Start qui marque l'entrée du grand port de guerre.

Les ratés du moteur coupent court à ces supputations. Cette fois, rien ne va plus et il faut trouver un autre moyen de propulsion. Il ne reste plus qu'à hisser une voile de fortune à l'aide d'un aviron mâté. C'est un succès. La *Korrigane* avance à une allure désespérément lente mais conserve le cap et surtout, n'embarque plus d'eau, ce qui met fin à la pénible corvée de l'écopage. Les pieds sont humides mais le moral remonte sensiblement malgré le baromètre en baisse.

Une seconde nuit tombe sur l'embarcation, fragile point isolé

sur l'étendue de la mer, tandis que la ligne d'horizon demeure obstinément vide.

— A combien pouvons-nous être de l'Angleterre ? demande Jean tout haut comme pour calmer son inquiétude.

René ne peut s'empêcher de répondre à voix basse, mais calmement :

— D'après l'estime, je pense que nous sommes encore à peu près à 60 milles des côtes anglaises.

Moins de la moitié du chemin ! En fait, il pense 70 mais ces 10 milles de moins leur mettent du baume au cœur.

— Alors nous n'avons parcouru que 40 nautiques, soupire Claude, le benjamin de l'équipe. On peut se préparer à passer encore une nuit à la belle étoile !

Une nuit, peut-être deux, pense plus d'un sans oser le dire. Et un pli d'inquiétude barre les visages, tirés par la veille. L'obscurité se répand à nouveau autour de la *Korrigane* et de son équipage. Malgré le sommeil, la lourdeur des paupières, le froid conjugué à la fatigue, il n'est pas question de dormir, le vent redouble de violence, creusant la mer. Il faut garder l'embarcation manœuvrante.

Chavirer, tomber dans l'eau glacée, ce serait la mort immédiate. Cette pensée stimule les énergies. Les heures s'écoulent.

Maintenant, le ciel s'est dégagé et c'est un semis d'étoiles piquées dans le manteau de la nuit que contemplent les cinq navigateurs en écarquillant les yeux vers le firmament, étonnés à la fois de leur audace, de la grandeur du monde et de la proximité de la liberté. La Grande Ourse, Cassiopée et la Polaire, dans son éclat bleuté, veillent sur le destin.

Mais la mer, tout autour, forme une masse sombre et hostile. Elle est maintenant franchement mauvaise et chaque creux dresse devant la *Korrigane* un mur d'eau atteignant plusieurs mètres. Avec chaque lame il se rapproche, soulève la frêle embarcation et douche l'équipage sous un déferlement glacial. Il faut tenir. Ils tiennent.

Le lendemain 17, le temps se calme un peu. Les îles Anglo-Normandes ne sont plus qu'un point qui se noie dans le lointain.

L'ennemi n'est plus l'Allemand mais les éléments, l'eau, le vent, le froid, la faim, la soif et le sommeil contre lesquels il faut lutter. Les provisions sont presque épuisées. Il n'y a plus que cinq êtres humains au milieu de la mer, cinq jeunes hommes obstinés qui se répètent à longueur de temps le mot magique de « Liberté » pour ne pas se laisser vaincre. « Il faut toucher l'Angleterre... à tout prix. » Et c'est un petit morceau de France,

ballotté sur les flots, qui fait route vers Albion... l'île Blanche, symbole de tous les espoirs.

La journée s'écoule, interminable. Toujours rien. Ni terre ni navire. Rien que la mer à perte de vue. Le bidon d'eau douce est complètement vide. Il n'y a plus rien à manger. Plus d'une fois l'un des marins de fortune croit apercevoir la terre. Mais ce sont là des illusions, mirages de l'imagination tournant à vide. L'horizon grisâtre change au gré de la houle. Cela fait maintenant cinq jours que la *Korrigane* a levé l'ancre.

La grosse barque, elle aussi, semble renoncer, comme vaincue par le flot. Moteur stoppé, elle roule doucement.

Pour tromper la faim, ils sucent quelques os de poulet depuis longtemps parfaitement lisses. L'eau de mer est affreusement salée, imbuvable.

Pensant ranimer les énergies, Claude, qui s'est découvert porteur de quelques livres sterling, promet de les transformer en un « gueuleton pantagruélique » dès l'arrivée en Angleterre. Et d'évoquer le menu qu'il commandera. Cette offre alléchante paraît bien problématique et ne suscite pas un enthousiasme délirant. A la vérité, la petite équipe est dans une situation presque désespérée. En cinq jours de mer, le délabrement physique a fait son œuvre sur les cinq évadés.

La moindre action les fait haleter et nécessite un effort épuisant. Ils ont l'impression de se mouvoir dans la ouate. Les mains sont devenues presque insensibles. Les jambes pèsent comme du plomb. Abrutis de fatigue, de faim et de soif, le moral à fond de cale, ils décident qu'un seul fera la veille, à tour de rôle, ce qui permettra aux autres de s'allonger, tassés tant bien que mal, à l'avant du bateau, pour se tenir chaud et prendre un peu de repos.

Et les heures s'égrènent de nouveau, dans leur monotonie atroce.

Soudain, en fin d'après-midi, René, qui observe l'horizon aux jumelles par routine, sent une seconde son cœur s'arrêter de battre. Il voudrait crier mais seul un son rauque s'échappe de ses lèvres brûlées par le sel :

— Navire en vue.

C'est le miracle !

Aussitôt ses camarades se dressent d'un bond. Chacun veut voir, vérifier que c'est bien vrai et croit déjà être aperçu du bâtiment sauveur. Ils fouillent l'horizon. Les yeux écarquillés, ils font de grands gestes. Cette fois aucun doute n'est possible. Ce mâât, cette coque grise, c'est bien un navire de guerre.

— Et si c'était un allemand !

Les mots tombent comme un couperet. Un instant d'angoisse.

— Si près des côtes anglaises ? Pas possible, dit René.

Bientôt, un, deux, trois dragueurs à coque en bois se détachent et s'approchent à petite vitesse de l'embarcation. Un triangle d'étamine blanc et rouge flotte à la proue. C'est le Jack, l'emblème de la Royal Navy qui distingue les navires de Sa Gracieuse Majesté.

— Nous sommes sauvés, a le temps de prononcer Jean, avant d'être hissé à bout de bras à bord du *Polruan*, le dragueur arrivé le premier sur les lieux.

Aucun n'a la force de transborder par ses propres moyens. Il était temps. Pourtant, ils étaient à 8 milles seulement des côtes anglaises.

Une fois avalé un grand bol de thé bouillant, René Besnault sombre dans l'inconscience.

Il fait nuit noire. La corvette se fraie un chemin dans la brume, plongeant son nez barbouillé d'écume dans l'Océan. Sur la passerelle faiblement éclairée, l'aspirant de marine René Besnault vient de reposer le quart plein d'un liquide brûlant et réconfortant : un mélange de thé et de rhum. Il se souvient et sourit.

A la pomme du mât de l'*Aconit* qui roule d'un bord sur l'autre, pistant la route des convois, flotte un pavillon tricolore ; bleu, blanc, rouge, comme le veut le règlement de la Marine nationale sur les « marques et honneurs ». Le navire de la « Flower Class » sorti des chantiers britanniques a été cédé aux marins de l'amiral Muselier.

Simplement, à l'avant de la corvette, au lieu du Jack de la Royal Navy, est arboré le losange frappé de la croix de Lorraine. Comme sur tous les bâtiments des Forces navales françaises libres. Ce petit morceau d'étamine dit aux vagues, aux navires et aux marins de tous les pays que la France continue de se battre.

Moins de douze mois se sont écoulés depuis l'aventure de la *Korrigane*. Se retrouver officier de quart, les manches frettées d'or, quand on a dix-neuf ans, avec un navire frémissant sous ses pieds, seul maître à bord pendant quelques heures, c'est tout de même exaltant.

« Oui, cela valait la peine », songe René Besnault en pensant au petit port de Paimpol, à la *Korrigane* et à sa Bretagne bleue.

Puis il allume une cigarette et se penche sur les cartes pour vérifier la position du convoi.

NAISSANCE ET DEBUTS DIFFICILES DES FNFL

Marseille, le 23 juin 1940. Dans l'affreux chaos de la défaite, le grand port méridional où aboutissaient les troupes en reflux, encombré de véhicules et de soldats, engorgé de navires de tous tonnages et de toutes nationalités, fait plus que jamais figure de ville cosmopolite.

Dans la foule, un homme cherche à embarquer sur un navire en partance. De taille moyenne, le cheveu noir, le teint mat, rien ne le distinguerait des autres habitants de la ville, de type méridional, sinon l'acuité du regard dans lequel brille la flamme d'une volonté inflexible.

Ancien commandant de la Marine à Marseille, le vice-amiral Muselier a été brutalement mis à la retraite à la fin de l'année 1939 lorsqu'il s'est heurté à l'amiral Darlan qu'il n'aime guère. Muselier a réussi à quitter Paris, et, en une semaine, par des moyens de fortune, il a gagné Marseille. Reconverti dans l'industrie, l'amiral ne songe qu'à reprendre à nouveau du service.

Patriote, il l'a toujours été, et ce n'est pas le désastre actuel qui peut entamer sa volonté de continuer la lutte en dépit de l'annonce prochaine d'un armistice, s'étalant en gros titres dans les journaux.

Déjà, lors des mutineries de la mer Noire en 1919, commandant d'un aviso, la *Scarpe*, bloqué avec son navire dans le port d'Otlhakov, il a refusé de céder aux soviets de marins ; il a empêché de hisser le drapeau rouge et rallié la France dans des conditions acrobatiques. Il a commandé avant guerre la marine à Bizerte.

D'esprit aventureux, connu pour ses « coups de gueule », Muselier est une forte personnalité que la diplomatie et les intrigues de Darlan agacent. Il n'est donc pas étonnant que les deux hommes, bien que tous deux méridionaux et camarades de promotion, se soient heurtés.

Mais pour l'heure, Muselier pense à tout autre chose qu'à sa carrière. Ce qu'il veut, c'est gagner un port libre et de là, rallier un poste de combat sur n'importe quel navire battant pavillon tricolore.

Dans la soirée, errant au milieu du port de la Joliette, il réussit à repérer un navire anglais, le *Cydonia*, où il s'embarque à la faveur de la nuit comme passager clandestin, seul Français au milieu de quatre cents Britanniques.

Bientôt le navire appareille et Muselier regarde, le cœur serré, s'éloigner les lumières du port et de sa ville natale, ne sachant quand il reverra les côtes provençales et le sol de la mère patrie. Son aide précieuse permet au capitaine du cargo, un charbonnier poussif et toussotant, d'éviter les barrages des filets à mines, que, par une ironie du sort, l'ancien commandant du secteur de Marseille a contribué à mettre en place. Le navire esquive les pièges et met le cap sur Gibraltar.

Le 25 juin au soir, à la limite des eaux territoriales espagnoles, à la hauteur d'Almeria, alors que Muselier, accoudé au bastingage, grille paisiblement une cigarette en songeant qu'il vient de plonger dans l'inconnu, une sourde détonation le tire soudain de ses réflexions. Le marin de métier reconnaît aussitôt le bruit de départ caractéristique d'une torpille. Se précipitant sur la passerelle, il ordonne à l'homme de barre :

— A droite, toute !

L'heure n'est pas au protocole, ni au respect de la hiérarchie. Instinctivement, le barreur obéit, évitant ainsi la torpille qui passe à 10 mètres de l'arrière. Tout le monde s'éponge le front et le capitaine déroute le navire pour dépister le sous-marin attaquant, sans doute un italien.

Le 27 au soir, affamé, noir de poussière et de charbon, ayant plus l'air d'un contrebandier que d'un amiral de la « Royale », Muselier pose le pied sur le rocher de Gibraltar, parcelle du royaume de Sa Majesté britannique et grande base navale de la « Navy ».

Se mettant à la disposition des autorités britanniques, l'amiral français est reçu courtoisement par l'amiral North, commandant en chef, et par le gouverneur de la colonie.

Muselier espérait trouver à Gibraltar un groupe important de bâtiments français. Il est déçu. Faute de mieux, il réquisi-

tionne le gros chalutier *Président-Houduce* et le cargo *Rhin*, armés en guerre pour missions spéciales, et quelques autres bâtiments de commerce.

L'embryon de la Marine française libre est né, bien que l'enseigne de vaisseau Péri, appartenant au service de renseignement français, véritable commandant du *Rhin*, ait choisi par la suite de combattre sous pavillon britannique et de s'engager sous le *white ensign*.

Créant un début de commandement, l'amiral Muselier prend sur lui de désigner un commandant supérieur français à Gibraltar, en la personne du commandant aviateur Pijaud.

Péri assurera provisoirement le commandement naval.

Secondé par le *Forbin*, parti la veille en convoi pour l'Angleterre, Muselier constitue avec l'*Anadyr* et le *Capo-Olmo*, une prise italienne, sa flotte de commerce. Il renvoie les marins français qui refusent de se rallier en les faisant embarquer sur le *Lieutenant-Latour*.

Déjà, ses qualités de décision rapide et d'improvisateur génial, qui feront merveille aux débuts de la France Libre, font de Muselier le *right man in the right place* pour commander la petite flotte qui deviendra le noyau initial des Forces navales françaises libres. Ne perdant pas un instant, Muselier envoie en mission en Afrique du Nord un lieutenant d'aviation chargé de rallier tous les pilotes et aviateurs désireux de continuer la guerre.

L'amiral français, seul officier général de marine à s'être rallié à la Grande-Bretagne, caresse une autre ambition, celle de regrouper aux côtés de l'Angleterre les navires de guerre français réfugiés dans les ports britanniques venant de Cherbourg, Brest, Lorient et Saint-Nazaire, désormais occupés par l'Ennemi. Comme beaucoup de militaires à la même époque, l'amiral Muselier pense que l'Empire français, à l'exclusion de la métropole envahie, continuera la guerre. Et désireux de regrouper les forces rassemblées afin de les mener à nouveau au combat, c'est avec ce ferme espoir qu'il a choisi la Grande-Bretagne comme point de ralliement.

La nouvelle de l'armistice et de la formation du premier gouvernement Pétain lève les derniers scrupules de Muselier, qui demande officiellement aux autorités britanniques l'autorisation de rejoindre le général de Gaulle à Londres.

Le 29 juin au soir, un hydravion décolle du plan d'eau de Gibraltar, emmenant à son bord l'amiral Muselier. Destination, l'Angleterre.

Le 30 au matin, Muselier est à Londres où il est reçu par deux amiraux qui ne se nomment point. Il apprendra plus tard que l'un d'eux était le Premier Lord de l'Amirauté, Sir Dudley Pound ! Exposant ses intentions et son but, continuer la lutte hors de l'emprise allemande, Muselier est approuvé par les deux amiraux qui promettent de le mettre au plus tôt en contact avec le général de Gaulle. Celui-ci vient de s'établir à Saint Stephen House, avec un embryon d'état-major et de secrétariat, ce dernier sous la direction de la bouillante Elisabeth de Miribel. Le lieutenant de Courcel assure les fonctions d'aide de camp du général. C'est lui qui reçoit l'amiral français.

Le général est absent, et sera de retour dans la soirée, après le dîner. Rendez-vous est pris.

A 22 heures, l'amiral Muselier, en tenue civile, prend contact avec le chef de la France Libre. L'entretien est cordial. De Gaulle félicite Muselier de son ralliement, parle des espoirs qu'il entretient pour la France, de sa famille et de son fils qui désire devenir officier de marine.

Pour finir, il se tourne vers Muselier en disant :

— Eh bien, c'est entendu, vous commanderez la marine et l'aviation dans la légion que j'essaie de constituer. Mettez-vous en uniforme. Nous nous reverrons plus longuement demain !

Les Forces navales françaises libres sont nées... sur le papier en tout cas.

Le lendemain, en compagnie du capitaine de corvette d'Argenlieu, de Gaulle remet au vice-amiral français un ordre du jour ainsi libellé :

Londres, le 1^{er} juillet 1940.

« Le vice-amiral Muselier est nommé au commandement des Forces maritimes françaises restées libres, quelles qu'elles soient, et quel que soit l'endroit où elles se trouvent.

« Il assure provisoirement le commandement des Forces aériennes françaises, dans les mêmes conditions. »

C. DE GAULLE.

Dès le 2 juillet Muselier se met au travail, constituant un noyau d'état-major avec le commandant d'Argenlieu, l'enseigne de vaisseau de réserve Voisin, l'officier interprète Sinding. L'installation matérielle est des plus primitives. C'est sur une caisse d'emballage que l'amiral Muselier dicte son premier ordre du jour.

de frégate Boutron, ancien de la Résistance intérieure qui a rejoint les FNFL en 1942.

Au petit matin laiteux, les deux frégates appareillent du port anglais de Hulle, destination le golfe de Jade, et le grand port de Wilhelmshaven.

Les chenaux, dragués entre-temps, ne présentent plus aucun danger et les navires peuvent donner toute leur vitesse, fendant les eaux de la mer du Nord d'une moustache d'écume. Bientôt les îles Frisonnes orientales, au nord de la Hollande, sont dépassées. Quelques heures encore et six dragueurs de la Kriegsmarine apparaissent pour servir de pilotes aux navires français et les guider à bon port. Les matelots allemands regardent, les yeux écarquillés, ces Français victorieux que, peu de temps auparavant, ils pensaient avoir définitivement jetés à terre. La veille encore, la *Combattante* et le malheureux paquebot *Cuba* tombaient sous les coups de l'ennemi, payant le lourd tribut du sacrifice.

Mais à Wilhelmshaven et Hambourg, des impressions bien faites pour marquer leur souvenir attendent les marins de la France libre.

Quand les frégates font leur entrée dans la rade, les marins français sont accueillis par les survivants de la flotte de surface et sous-marine allemande rassemblés. Alignés au grand complet, impeccables, ils saluent leurs vainqueurs¹.

Le jour même de leur arrivée, les Français sont invités à visiter le *Prinz Eugen*², tandis que l'état-major du croiseur au grand complet accueille les vainqueurs. Le visage des officiers allemands traduit toute la tristesse, l'accablement des espoirs déçus et la détresse du marin contraint à la reddition. N'étaient les souvenirs cruels de cinq années de lutte et d'occupation, les Français seraient enclins à compatir.

Une attitude polie, mais distante, est adoptée d'instinct de part et d'autre. Le pavillon à croix gammée a été amené. Ce sont les couleurs anglaises et américaines qui flottent désormais en tête de mât.

Les docks de Wilhelmshaven sont bientôt laissés au loin pour

1. Il y a là le beau croiseur *Prinz Eugen*, mouillé sur rade, les destroyers type *Narvik* et *Elbing*, les torpilleurs de 600 tonnes, les U-Boote ultra-modernes de type 22 et 23 dont certains n'ont pas eu le temps d'être utilisés au combat et les autres unités, S-Boote, E-Boote, et dragueurs de type M, amarrés dans les darses.

2. Le *Prinz Eugen* finira sa carrière sur l'atoll de Bikini, réservé aux expériences atomiques. Parmi les autres navires présents sur rade, six d'entre eux, dont une majorité de destroyers, reviendront à la France (parmi lesquels le contre-torpilleur *Elbing*) en compensation des pertes éprouvées.

Hambourg, la grande et fière cité de la Hanse qui apparaît aux Français comme une ville rasée, un champ de ruines à l'aspect lunaire, après les « tapis de bombes » de l'aviation anglo-américaine. Si la ville bourgeoise et commerçante est cruellement mutilée, les chantiers navals, eux, ont été, par un caprice du sort, curieusement épargnés. Plus de vingt sous-marins de type 21 en construction y sont rangés sagement, au milieu de carcasses calcinées, témoins de bombes incendiaires des terribles raids de l'année précédente.

Les quartiers élégants de l'Alster, eux non plus, n'ont pas trop souffert et présentent encore un bel aspect.

Arrêtés pour vider un verre dans l'un des plus beaux hôtels de la ville resté intact, bordé d'un magnifique plan d'eau, un groupe d'officiers français prend place sur la terrasse de l'établissement, à proximité d'une splendide baie vitrée haute de 4 mètres, offrant à la vue le spectacle bucolique d'un parc élégant et fleuri.

Sirotant leur boisson, les jeunes gens se laissent aller doucement à la rêverie lorsqu'une énorme explosion retentit, accompagnée d'une pluie d'éclats de verre qui retombent sur la tête et les uniformes des Français, sans heureusement leur causer grand mal. Un instant interdits, les midships se regardent, éclatent de rire et comprennent la cause du phénomène : le cher aspirant Douet, d'un poids et d'un gabarit plus que prospère en ces temps de restriction, ayant pris place dans un confortable fauteuil, s'est appuyé contre la glace invisible dans sa propreté transparente. Il a réussi à casser une verrière que des millions d'avions alliés avaient été impuissants à détruire.

Dans la soirée, un représentant français des Nations-Unies invite ses compatriotes à se rendre à l'invitation des prisonniers russes qui viennent d'être délivrés et ignorent le sort qui leur est réservé par Staline. Ils offrent aux Français une réception inoubliable accompagnée de chants, danses, force verres de vodka, et musique des xylophones, violons et balalaïkas. A quelques dizaines de kilomètres de Hambourg, l'Ukraine en fête revit.

Mais bientôt les côtes allemandes s'éloignent. Un autre monde va naître, où le triomphalisme n'a pas de place, puisque le totalitarisme n'est pas mort avec la fin de l'Allemagne nazie¹.

1. Que deviendront les frégates après la guerre ? Ces belles unités rendront encore de bons et loyaux services en Indochine et le long des bancs de Terre-Neuve, pour l'assistance à la grande pêche jusqu'à l'heure fatidique des années 60, marquant la fin de carrière et la remise dans un coin de l'arsenal en attendant l'assaut des démolisseurs. Il est dommage que la Marine n'ait pas songé à garder l'une de ces frégates, comme un musée du souvenir, ainsi que l'ont fait les Anglais pour plusieurs survivants héroïques de la Deuxième Guerre mondiale.

En levant les yeux, l'enseigne de vaisseau Leroux regarde onduler l'étamine tricolore agitée par la brise. Tant que ce drapeau flottera, l'espoir de la liberté demeurera et le sacrifice de tant d'hommes n'aura pas été vain. Puissent les futures générations s'en souvenir et reprendre le flambeau.

ANNEXES

ANNEXES

ANNEXES

I

LES FREGATES DANS LA LIBERATION DES « POCHEs » DE L'ATLANTIQUE

Après leur défaite en Normandie et la percée d'Avranches (1^{er} août 1944) qui donne le signal du reflux ennemi sur tout le territoire, les Allemands évacuent en catastrophe tout le littoral de l'Atlantique et de la Manche afin d'éviter l'encerclement. A l'exception toutefois d'un certain nombre de « points » qu'un « ordre spécial du Führer » donne pour mission de tenir coûte que coûte. Il s'agit des grands ports et des bases sous-marines de notre façade maritime à l'Ouest et de leurs abords immédiats où viennent s'enfermer des garnisons fortement armées appuyées par des éléments de la Kriegsmarine. Le but de cette tactique : bloquer l'accès à nos grands ports (Dunkerque, Saint-Malo, Brest, Lorient, Saint-Nazaire et Nantes, La Rochelle, Bordeaux) et entraver ainsi le trafic maritime, vital pour l'approvisionnement du front en hommes, en vivres et en matériel, en provenance d'outre-Atlantique.

Dans cette perspective tactique, les « poches » de résistance s'échelonnent du nord au sud, englobant les zones suivantes (Brest et Saint-Malo ont été délivrés en septembre-octobre 1944) : Dunkerque, Lorient, Saint-Nazaire (estuaire de la Loire), La Rochelle, Rochefort, île d'Oléron, Royan-pointe de Grave (estuaire de la Gironde).

Pour réduire ces « poches » qui empêchent l'accès aux installations portuaires de nos villes océanes et font peser une menace permanente sur l'arrière de nos lignes, le général de Gaulle institue, le 14 octobre 1944, le Commandement des Forces françaises de l'Ouest, qu'il confie au général de Larminat, directement subordonné au groupe d'armées américain commandé par le général Devers.

Une attaque générale est préparée pour janvier 1945, avec l'aide massive de la Marine, le plan adopté comportant des assauts

amphibies et le pilonnage préalable des positions adverses par l'artillerie navale et les appareils de l'aéronautique.

L'intervention de la flotte s'avère ainsi capitale aussi bien pour le transport des troupes que pour l'appui-feu de celles-ci, une fois mises à terre. En outre, la Marine doit fournir un contingent important de troupes d'assaut grâce à la participation aux opérations combinées des canonnières et des fusiliers marins.

C'est ainsi que du 1^{er} octobre 1944 au 1^{er} janvier 1945, la 1^{re} batterie des canonnières-marins rappelée d'Italie, équipée de quatre pièces de 155, effectue des pilonnages fréquents et réguliers sur les positions allemandes du « front de la Gironde » avant de se transformer, avec le renfort de quatre batteries de 90, en 1^{er} régiment de canonnières-marins, sous les ordres du capitaine de frégate Touraille. Le bataillon des fusiliers marins de Rochefort, commandé par le lieutenant de vaisseau Dupin de Saint-Cyr, opère pendant ce temps des actions de harcèlement dans le secteur de La Pallice tandis que l'aviation navale lance depuis le mois de novembre ses bombardiers sur les défenses ennemies à partir du terrain d'aviation de Cognac. Sont visées les « poches » du Verdon, de Royan et de Rochefort.

Dans les divers secteurs encore tenus par les Allemands, début 1945, on dénombre la présence de forces navales non négligeables grâce auxquelles la Kriegsmarine entretient des liaisons maritimes avec l'Espagne. On les estime à environ huit sous-marins basés dans leurs abris bétonnés de Saint-Nazaire et La Pallice, un grand nombre de gros patrouilleurs, E-Boote et chalutiers armés, sans compter des dragueurs océaniques de type M et R et plusieurs flottilles de Schnellboote (vedettes lance-torpilles).

Les îles anglo-normandes (Jersey, Guernesey, Aurigny), Belle-Isle, Noirmoutier, et l'île d'Yeu, les îles de Ré et d'Oléron sont toujours aux mains de l'ennemi qui s'y est solidement retranché, à l'abri des champs de mines, de filets de protection et de batteries côtières bien armées. En tout c'est soixante-dix mille soldats de la Wehrmacht et troupes de la Kriegsmarine qui se sont enfermés dans les ports de l'Atlantique et de la mer du Nord, armant plus de mille casemates et servant treize cents pièces d'artillerie. De l'autre côté, il a fallu mettre sur pied un « détachement d'armée » constitué de troupes placées en réserve générale ou prélevées sur les divers fronts. Pour appuyer les forces d'intervention terrestres principales orientées pour les secteurs de La Rochelle, Royan et Le Verdon (Gironde) et qui s'élèvent à un effectif total de cent mille hommes, la Marine a créé une escadre puissante, la French Naval Task Force, en abrégé : FNTF, placée le 15 décembre 1944 sous les ordres du contre-amiral Rüe qui met sa marque sur le cuirassé *Lorraine*, vétéran de la force X d'Alexandrie et du débarquement en Provence. Outre l'appui qu'elle doit être en mesure de fournir à une offensive générale sur le front de mer, la mission permanente de la FNTF consiste à faire le blocus des garnisons allemandes, empêchant tout ravitaillement par mer et tout échange avec l'extérieur, aussi bien en hommes qu'en maté-

riel ou en vivres. On craint en effet que les garnisons allemandes ne s'enfuient par mer, cherchant à gagner les ports espagnols, après avoir fait sauter toutes les installations portuaires.

La FNTF est concentrée d'abord à Cherbourg, en prévision de l'offensive dont la date a été fixée pour le mois de janvier. Mais l'opération doit être décommandée en fonction de la contre-offensive allemande dans les Ardennes et en Alsace qui mobilise tout l'effort de guerre allié pendant deux mois.

Une fois la crise surmontée et la situation rétablie, on songe à nouveau sérieusement au « front de l'Atlantique » et le projet d'intervention est repris.

La date de l'assaut est enfin fixée au 13 avril et prend le nom de code de Vénérable. Les objectifs, nettement définis, se limitent volontairement aux « poches » de l'estuaire de la Gironde (secteur Le Verdon-Royan) qui bloquent le port de Bordeaux et à la zone de La Pallice-Rochefort-La Rochelle, englobant l'île d'Oléron. Cette dernière opération insulaire est baptisée Jupiter.

Reconstituée à Plymouth le 3 avril, la French Naval Task Force, fortement renforcée, a fait appel aux Forces navales en Grande-Bretagne (FNGB) et aux unités battant pavillon à croix de Lorraine. Autour de la *Lorraine* et du croiseur lourd *Duquesne*, constituant le « groupe de bombardement », viennent prendre place les trois frégates l'*Aventure*, la *Découverte* et la *Surprise*, outre les torpilleurs le *Fortuné*, l'*Alcyon*, *Basque* et *Hova*, ainsi que l'avisos *Amiral-Mouchez*.

L'étau du blocus maritime est assuré par la présence de la 23^e flottille de MTB (vedettes lance-torpilles) basée à Brest dont tous les équipages sont FNFL.

Le commandant Querville, chef de la division des frégates, FNFL de la première heure, Compagnon de la Libération, ancien « pacha » du sous-marin *Minerve*, a hissé son pavillon sur l'*Aventure*.

Le filet s'est resserré autour du dispositif allemand et l'amiral Schirlitz, malgré sa garnison forte de trente-cinq mille hommes, puissamment retranchée derrière une ligne fortifiée, sait que les jours de l'occupation allemande sont comptés. De son PC souterrain de La Pallice, il entend les déflagrations sourdes des bombardements qui pilonnent sans cesse le secteur depuis le début avril.

Il a bien tenté plusieurs sorties en mer, en « tâtant le terrain » avec quelques dragueurs de type M, armés de canons de 105, mais les vaillantes frégates veillaient au grain et l'infatigable commandant Levasseur n'a pas hésité, malgré l'armement inférieur de la *Surprise*, à prendre en chasse les navires ennemis, engageant un combat nocturne aux obus éclairants, dans la nuit du 5 au 6 avril. Un bref duel au cours duquel la frégate dépasse la vitesse de ses essais. L'ennemi rompt le combat et rallie ses bases, sans demander son reste. La frégate ne peut s'engager en effet, sous peine de courir un risque mortel, dans les champs de mines qui truffent les abords des côtes.

Le 15 avril, au matin, les hommes de la *Surprise* (encore elle !) ne sont pas peu fiers de se trouver à la pointe du combat pour l'assaut final, placés en éclairage, la frégate, battant la flamme de guerre, ouvrant la marche de l'escadre. De la passerelle, les marins de la *Surprise* sont témoins d'un spectacle grandiose. Dans un tonnerre assourdissant, au milieu des flammes orangées qui sortent des tubes crachant le feu, la *Lorraine* et le *Duquesne* déclenchent une violente préparation d'artillerie. Au loin, sur l'île d'Oléron, l'écrin vert des pinèdes se troue d'éclats phosphorescents, les flammes rouges et jaunes qui s'épanouissent en larges corolles, tandis que l'air vibre des sifflements rageurs des salves qui passent par-dessus la mâture des escorteurs. Les 340 du cuirassé et les 203 du croiseur s'en donnent à cœur joie, faisant tomber sur les blockhaus et les batteries de l'ennemi un déluge de fer et de feu. Bientôt les 75 des escorteurs joignent leurs voix rageuses à cet épouvantable concert. C'est le moment. Les écouteurs ajustés aux oreilles, l'officier canonnier de l'*Aventure* ordonne le feu. Des trois frégates, les canons de 102, avec un bel ensemble, déclenchent un tir efficace et précis sur les batteries allemandes de 240 de la pointe de Grave et du Verdon qui répondent sporadiquement aux tirs de l'escadre.

Maintenant, laissant la poursuite du pilonnage aux « gros culs » — la *Lorraine* tirera jusqu'à l'épuisement des soutes à munitions, l'âme des tubes étant devenue parfaitement lisse —, les frégates, bénéficiant de leur faible tirant d'eau, s'approchent à raser les champs de mines, prenant de gros risques, et arrosent les positions rapprochées de toute leur artillerie, des 102 aux mitrailleuses Lewis.

Bientôt la défense allemande, assommée par les attaques furieuses des Français, mollit, les canons de la Kriegsmarine se trouvent réduits au silence, tandis que les positions des troupes, bouleversées, sont abandonnées à la hâte.

Le général de Larminat, qui dirige les opérations combinées, est tellement satisfait de l'efficacité des tirs de la Marine qu'il adresse aussitôt un message de félicitations à l'amiral Rüe.

Le lendemain, les positions ennemies sont enlevées sans coup férir, par les forces terrestres d'assaut. L'opération est un succès complet, encore qu'elle nous ait coûté des pertes importantes en vies humaines, causées par les bombardements intempestifs de l'aviation américaine sur Royan.

Le verrou qui bloquait le port de Bordeaux a sauté, Le Verdon et Royan ont été pris d'assaut.

Une position ennemie est encore à prendre : l'île d'Oléron, dont la garnison tient toujours, rendant périlleuse la navigation dans ces parages. Puissamment fortifiée, la plus grande île française après la Corse est tenue par deux mille marins allemands bien armés et bien équipés. Cette position commande tout le dispositif de La Pallice-Rochefort-La Rochelle où est installé le PC du Festung Kommandant de la Kriegsmarine.

Les opérations amphibies se déroulent selon le même scénario que précédemment, sinon que la *Lorraine* est absente du combat, ayant utilisé complètement ses canons de 340 qu'il faudra retuber. Le 30 avril se déchaîne un violent feu d'artillerie navale qui pulvérise littéralement les défenses côtières ennemies et réduit au silence les batteries du nord et de l'est de l'île. Une nouvelle fois, nos trois frégates sont aux avant-postes et se taillent une large part du succès.

Le 1^{er} mai, quelques jours seulement avant la capitulation du Reich, les engagés volontaires FNFL de 1940 savourent la satisfaction d'assister — retour normal des choses — à la reddition de l'Insel-kommandant-Oléron, le capitaine de frégate Schaffer, qui se rend aux fusiliers marins. C'est l'ultime victoire de nos armes sur mer. La guerre va prendre fin et le silence du recueillement succéder au fracas des combats.

Une mission sera encore confiée aux frégates battant pavillon à croix de Lorraine, celle de représenter la France en occupation dans les ports allemands de Wilhelmshaven et Hambourg en juin 1945.

Enfin les frégates seront là pour recueillir, aux côtés des Alliés anglo-américains, la capitulation japonaise en Extrême-Orient, au mois de septembre 1945.

TABLEAU ET CARACTÉRISTIQUES DES FRÉGATES

Type anglais « River »	Chantiers	Lancement
(K 263) <i>L'Aventure</i> (ex-Braid)	Simons	30-11-43
(K 270) <i>La Découverte</i> (ex-Windrush)	H. Robb	18-06-43
(K 292) <i>La Surprise</i> (ex-Torridge)	Blyth S.B.	16-08-43
(K 267) <i>L'Escarmouche</i> (ex-Frome)	Blyth S.B.	1-06-43
(K 258) <i>La Croix-de-Lorraine</i> (ex-Strule)	H. Robb	8-03-43
(K 260) <i>Le Tonkinois</i> (ex-Moyola)	Smith's	27-08-42

Nota : Les dates de lancement ne correspondent pas à la mise en service des frégates sous pavillon français puisque ces unités, nous le rappelons, ont été cédées par les Britanniques aux FNFL puis aux FNGB selon des modalités variables.

Déplacement : 1 325 T.W. (2 130 pl. ch.).

Vitesse : 19 nœuds (24 aux essais).

Armement : Deux 102 — onze Oerlikons de 20 A.A. (la *Surprise* était la seule à porter un canon de 20 mm à l'extrême-avant) — quatre mortiers — deux grenadeurs (150 grenades).

Dimensions : 93,50 m (91,850 pp) × 11,16 × 4,36.

Rayon d'action : 7 700 milles à 12 nœuds — 5 600 à 16,5 nœuds.

Effectif : 10 officiers + 105 hommes (paix) — 10 officiers + 130 hommes (guerre).

Moteurs : Machines alternatives — deux hélices — 6 000 CV.

Chaudières : deux à petits tubes Babcock (2 et 6) Amiraute les autres — Mazout : 645 t.

Observations : Escorteurs pour convois océaniques d'un type construit en grand nombre en Grande-Bretagne.

Bilan de l'une de ces unités jusqu'au 8 mai 1945 (La Surprise) :

Admise au service actif le 9 mars 1944 à Blyth. Malgré la période relativement courte de ses activités de guerre (quatorze mois) ce bâtiment a accompli 38 patrouilles, assuré l'escorte de 52 convois et parcouru 31 046 milles marins (55 497 kilomètres soit sensiblement une fois et demie le tour de la terre) et ce malgré une immobilisation de trois mois causée par une mine magnétique.

Ce qu'elles sont devenues :

La *Découverte* servit dans la Marine nationale, après refonte et modernisation, jusqu'en 1961, avant de devenir navire-cible et d'expérimentation sous le nom de *Lucifer*.

Le *Tonkinois* poursuivit également sa carrière jusqu'en 1961 non sans être devenu entre-temps (1953) la *Confiance*.

L'*Aventure* fut affectée après la guerre à des missions d'assistance à la grande pêche (protection et ravitaillement de nos chalutiers dans les parages de Terre-Neuve).

La *Croix-de-Lorraine* fut désarmée comme ses *sister ships* en 1961 tandis que la *Surprise*, cédée à la Marine royale marocaine, prenait en 1964 le nom de *El Maouna*. Refondue à Brest en 1964-1965, la frégate fut aménagée de manière à pouvoir accueillir à son bord le sultan (appartements et installation d'une plate-forme pour l'envol d'un hélicoptère). Les chaudières furent retouchées, la mâture renforcée (grand radar de veille).

L'*Escarmouche* enfin termina sa carrière en 1961.

II

DOCUMENTS DU SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE SUR LES CORVETTES ET LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE (Extraits)

1 - Répartition organique des corvettes FNFL.

Dès leur armement, les corvettes ont été, en principe, réparties en deux divisions :

- 1^{re} division : *Mimosa*, *Alysse*, *Aconit* ;
- 2^e division : *Roselys*, *Renoncule*, *Lobélia*.

Mais cette répartition reste théorique, les corvettes n'ayant aucune occasion réelle de travailler en division.

En juillet 1942, après la perte de l'*Alysse* et du *Mimosa*, les corvettes ayant été regroupées dans les deux seules bases de Greenock et de Freetown, une réorganisation est entreprise par le contre-amiral Auboyneau. Elle aboutit le 1^{er} novembre 1942.

Sont créées, à partir de cette date :

- 1^{re} division : *Roselys*, commandant la division ; *Lobélia* ; *Renoncule*, *Aconit*.

- 2^e division : *Commandant-Détroyat*, commandant la division ; *Commandant-Drogou*, *Commandant-d'Estienne-d'Orves*.

Les bâtiments restent placés du point de vue des opérations sous les ordres directs des autorités navales britanniques : le rôle des chefs de division se borne à être tenu au courant des mouvements et de tout ce qui intéresse l'entretien et la réparation des bâtiments.

2 - Activité des corvettes.

L'activité des corvettes reste essentiellement liée à l'escorte des convois de l'Atlantique.

3 - Liste des disparus du Mimosa.

BIROT Roger	Capitaine de frégate
ALLONIER Daniel Jean	Enseigne de Vaisseau de 2 ^e classe
DE POULPIQUET Gonzague	Aspirant de Marine
SCOARNEC Michel	Second Maître de manœuvre
BALUT Francis	Matelot gabier
HAYSE William	Matelot gabier
JOLY François Jacques	Matelot gabier
RUFFET Prosper	Apprenti gabier
COLMAY Roger	Apprenti gabier
AMP Pierre Auguste	Matelot timonier
GOBIANT Robert François	Matelot timonier
VARIN Alexandre Fernand	Matelot timonier
QUINTIN Alain François	Quartier-Maître de 2 ^e classe charpentier
GOUY Gilbert Louis	Quartier-Maître de 2 ^e classe infirmier
SAFFRAY Jules	Quartier-Maître de 1 ^{re} classe canonnier
ERLER Joseph	Quartier-Maître de 2 ^e classe canonnier
IDE Jean Emile	Matelot canonnier
HAMONIAUX Louis	Apprenti canonnier
FITZPATRICK Francis	Apprenti canonnier
LE BARS Eugène	Apprenti canonnier
PAGE Jean	Matelot torpilleur
RAMOFF Jean-Adolphe	Second Maître fusilier
FERRIE Paul	Matelot fusilier
RAULOT Guy Roger	Matelot fusilier
SCHOTT Robert	Quartier-Maître de 2 ^e classe électricien
TOUPIN Yves	Apprenti électricien
MOREAU VAUTHIER Jean-Paul	Second Maître radio
CHEVREAU Raymond Jean	Second Maître secrétaire
LAFOURCADE Joseph	Matelot secrétaire
DEBACKER Firmin Maurice	Matelot cuisinier
GROSVALET Henri	Matelot cuisinier
AUTHIER Etienne	Quartier-Maître de 1 ^{re} classe maître d'hôtel
SLANEY Richard Armand	Quartier-Maître de 2 ^e classe maître d'hôtel
CLÉMENT André	Matelot maître d'hôtel
CORNUET Paul Léon	Second Maître électricien asdic
OBÉ Robert Eugène	Matelot asdic
LE DIZET Hervé Jean	Matelot asdic

ECKERLIN Albert Joseph	Matelot asdic
OLLIVIER Jean-François	Quartier-Maître mécanicien
DEVARIEUX Roger	Maître mécanicien
LEMOIGNE Jean	Second Maître mécanicien
HIGÈLE Eugène	Quartier-Maître de 1 ^{re} classe mécanicien
QUINTON Louis André	Quartier-Maître de 2 ^e classe mécanicien
BRETON Robert	Quartier-Maître de 2 ^e classe chauffeur
GUILLET Henri François	Matelot mécanicien
ETCHEVERRIA Georges	Matelot mécanicien
LEMOINE Louis	Apprenti mécanicien
ADMOND Emile	Apprenti mécanicien
GORIS Jean	Apprenti mécanicien
GUILLOUX Robert	Quartier-Maître de 1 ^{re} classe chauffeur
COUEPEL Paul	Matelot chauffeur
LEBARS Emile	Matelot chauffeur
LOTA Nonce	Matelot chauffeur
EGAULT Michel André	Matelot chauffeur
MARCADET Noël	Apprenti chauffeur
MEERSCHAUD Jacques Lucien	Matelot fusilier
NUSSGEN André Marcel	Matelot électricien
DRUEL Pierre	Matelot radio RDF
LEGUEN Emmanuel	Matelot chauffeur

4 - Liste des disparus de l'Alysse.

GAILLARD Lucien	Quartier-Maître mécanicien
STADLER René	Matelot mécanicien
URVOY Lucien	Matelot mécanicien
PAILLER Alain	Matelot mécanicien
BRIEC Alexandre	Quartier-Maître chauffeur
LE CHEVALIER Alfred	Matelot chauffeur
MERLIN Edouard	Matelot chauffeur
COEZ Albert Jules	Matelot chauffeur
ROUSSEL Emile Charles	Matelot chauffeur
CADINOT Gérard	Matelot chauffeur
AUTRET Jean	Quartier-Maître fourrier
HOUITTE Raphaël Aristide	Quartier-Maître électricien
LESSART Jean-Baptiste	Matelot électricien
CLOAREC Joseph	Quartier-Maître de manœuvre
VINCELOT Louis Antoine	Quartier-Maître canonnier
QUÉRÉ Jean-Louis	Quartier-Maître canonnier
BASSOT René	Quartier-Maître canonnier
LE LEAP Joseph Yves Marie	Matelot canonnier

PITTE Joseph Roger
QUARANTA Joseph
DAVID Jean
COATLEVEN Paul
SMEE William Clifton
PERRIN Pierre
LAVENUE Raymond Marius
MENOUE François
FRITCH Albert
VIGNEAU Joseph
BOUDREAU Jean
BALTAS Michel
RIARD Jean Saturnin
WALSH Pierre
LE MAINE René
LIZET André
BERTRAND Emile Louis

Matelot canonnier
Quartier-Maître radio
Matelot radio
Matelot asdic
Matelot asdic
Matelot asdic
Quartier-Maître timonier
Matelot timonier
Quartier-Maître fusilier
Matelot gabier
Matelot gabier
Matelot charpentier
Matelot cuisinier
Matelot sans spécialité
Matelot sans spécialité
Quartier-Maître mécanicien
Matelot chauffeur

III

CHANT DES CORVETTES

*Salut vous autres des corvettes
Qui t'naient la mer fallait voir ça !
Sous la fortune ou les bonnettes
Salut les gars !*

*Salut boscós, mousses et maît'coqs
Gabiers de misaine, foutus calfats,
Ceux d'la brigantine et les focs
Salut les gars !*

*On vient vous voir : vous êtes pas morts
Mais avec nous, bon dieu de bois !
Et vos corvettes vivent encore
Comme autrefois !*

*Notre clique, c'est votre clique
As pas peur ! on ne mollit pas
On a des gabiers on exécute
Et du cœur bat !*

*Ce sont vos corvettes grands-pères
Pleines de fierté à couler bas
On vous appelle au fond d'la mer
Ecoutez ça !*

*On veut vous déhaler, vous autres,
Vous crocher à notre bras
Amarrer vos mains aux nôtres
Quand on r'viendra.*

Nos cap'tains mettront à la bande
Et se salueront chapeau bas
Puis on gueulera, et que ça scande
Triple hurra !

On vous amarrera si serré
Que l'long du bout, pas vrai, calfats ?
Ce s'ra votre ombre haut voilée
Qui dansera.

Votre passé plein vent arrière
Avec nos corvettes accostera
On se bat pour vos cimetières
Les bons vieux gars !

On pourra r'garder tête haute
Ce pavillon qui flottera
On s'ra vivants pas par not'faute
Ça vous plaira !

Et nous trinquerons à nos misères
Gars d'aujourd'hui, gars d'autrefois
A bord de nos bâtiments fiers
Sous l'grand pavois.

Chant des corvettes
Manuscrit de l'auteur
le L.V. LE MILLIER,
deuxième commandant
de l'Aconit.

IV

(NAVIRES DE COMMERCE ET SOUS-MARINS) QUELQUES CHIFFRES SUR LES PERTES *

Pour toute la guerre et l'ensemble des mers, Roskill indique la perte de 5 150 navires de commerce avec au total 21,6 millions de tonneaux de jauge brute, 68 % par sous-marins, 13 % par avions, 7 % par mines, 7 % par bâtiments de surface, 5 % par circonstances de navigation et causes inconnues.

Il donne pour l'Atlantique Nord :

	Millions de Tx	Navires
1939	0,25	47
1940	1,81	349
1941	2,42	496
1942	5,47	1 006
1943	1,65	284
1944	0,18	31
1945	0,12	19
	11,90	2 232

Ph. Masson indique dans la *Revue d'histoire de la Seconde Guerre mondiale*, pour les flottes de commerce alliées, la perte de 45 000 marins.

On trouvera dans le remarquable ouvrage de S.W. Roskill, pour les navires de commerce, des tableaux des pertes par mois, par région et par cause, et le détail des pertes de sous-marins ennemis.

* D'après de Morsier (paru) : *les Corvettes de la France libre* (France Empire, 1972).

Pour les années de guerre les pertes des sous-marins allemands ont été respectivement de 9, 22, 35, 87, 237, 243, 151.

En ce qui concerne les sous-marins existants, l'amiral Dönitz indique dans ses Mémoires :

— Au 1 ^{er} septembre 1939		57
— Mis en service pendant la durée de la guerre (jusqu'au 8 mai 1945)		1 113
		1 170
— Dont utilisés en opérations		863
— Non utilisés en opérations		307
Et pour les sous-marins détruits :		
— Détruits en opérations	603	
— Détruits accidentellement	49	
— Détruits dans les eaux allemandes par bombardements ou mines	81	
— Détruits pour raison inconnue	20	753
— Détruits ou coulés par les équipages		215
— Condamnés pour raisons diverses		38
— Cédés à d'autres marines ou internés		11
— Conduits dans des ports alliés à la fin des hostilités		153
		1 170

N.B. : Les chiffres donnés par les historiens de la guerre pour les sous-marins allemands existants montrent que du début de 1939 au milieu de 1943, leur nombre est passé régulièrement d'une cinquantaine à environ quatre cents pour rester ensuite à peu près stable, le nombre des sous-marins en opérations étant à peu près de la moitié (nettement moins de la moitié depuis le milieu de 1943).

L'amiral Dönitz indique de son côté que la production moyenne de sous-marins allemands a été par mois :

en 1940	4,1
1941	16,3
1942	19,9
1943	23,6
1944	19,5



V

DOCUMENTS SUR LA COMBATTANTE

LISTE NOMINATIVE DES OFFICIERS DE LA *Combattante*
(19 juillet 1944)¹

PATOU André	Capitaine de corvette
DAILLE Gérard	Lieutenant de vaisseau
CORBASSON François	Enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe
ZANG Jacques	Enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe
ROCCA Raphaël	Enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe
GARDIN Jean	Enseigne de vaisseau de 1 ^{re} classe
DERRIEN Jacques	Aspirant de marine
TRENY René	Ingénieur mécanicien de 1 ^{re} classe
THOMAS-CADILLAT Gabriel	Ingénieur mécanicien de 2 ^e classe
HUMBERT Maurice	Commissaire de 2 ^e classe
ASSOULY Maurice	Médecin de 2 ^e classe
RYAN H.J.	Lieutenant officier de liaison britannique (BNLO).

1. Cette liste donne les noms des officiers et de l'équipage de la *Combattante* à la date du 19 juillet. Elle n'est pas la somme des listes des rescapés et des disparus lors de la perte du bâtiment. En effet, de nombreux mouvements de personnel ont eu lieu entre le 19 juillet 1944 et le 23 février 1945.

L'exactitude absolue de toutes ces listes ne peut être garantie à cent pour cent, une erreur et un oubli restent toujours possibles.

La Combattante a coulé le 23 février 1945

LISTE DES RESCAPÉS

CC	PÉPIN-LEHALLEUR
LVL	LAGERSIE
EV 1 ^{re} classe	LE BOUCHER
EV 1 ^{re} classe	GARDIN
EV 1 ^{re} classe	ZANG
Aspirant	DERRIEN
Ing. méc. 1 ^{re} classe	LE GAD
Ing. méc. 1 ^{re} classe	MOINEAU
Méd. 2 ^e classe	BOUCHIT
Méd. 2 ^e classe	ASSOULY
Premier maître	BELIARD Pierre
Maître	GOURONG Léon
Second maître	LÉON Guillaume
Second maître	CAYOL Jean
Second maître	ULRICH Benoit
Second maître	LETOURNEUR Henri
Second maître	MOREL François
Second maître	BUREL Joseph
Quartier-maître	HOUMEAU Paul
Quartier-maître	MICHALON Vincent
Quartier-maître	RIOU François
Quartier-maître	CARADEC Auguste
Quartier-maître	LE SCANFF Louis
Quartier-maître	GEFFROY Joseph
Quartier-maître	MULARD Marcel
Quartier-maître	ABALAIN Paul
Quartier-maître	BIHR René
Quartier-maître	BRIANT Jean
Quartier-maître	RIOU Ange
Quartier-maître	MAZE François
Quartier-maître	ABALIN Alexis
Quartier-maître	MORIO Alain
Quartier-maître	ROZEC Yves
Quartier-maître	BIELLE Albert
Quartier-maître	VILOURY Aristide
Quartier-maître	BOULAY Lucien
Quartier-maître	NOULEZ Robert
Quartier-maître	PRIGENT Jean
Quartier-maître	COODEBERT Henri
Quartier-maître	AUFFRET Jérôme
Quartier-maître	ORTAIS Paul
Quartier-maître	JOUEN Eugène
Quartier-maître	DENEREAZ Daniel

[illegible]

LONGOO Pierre
LÉON Yves
DEBROUTS Robert
LAIDET Gilbert
DUFFOUG René
VIRMONTOIS Marcel
SYLVESTRE Jean
DANIEL Eugène
COUPE Louis
LE MENN Henri
LE JAN Raymond
CROXO Jean
PIERROU
BOURLES Jean
THOMAS Fernand
BAROU Auguste
GOVEL Jean
BROHAN Gabriel
WAGNER Félicien
JACQUELIN Robert
GIOT Roger
MALBEAU Pierre
MORREL Victor
GUELLEC André
RICHARD Jean
ROUE René
JOURDREN Christophe
CREEN Goulven
BAILLY Antoine
HUON André
MARTI-FLICH Eugène
PASSEPONT Roger
BATARD Lucien
BEYER Pierre
CHANE KUNE Henri
PARAC Sauveur
LEROY André
ERRARD André
REMOND Adrien
BARBIER André
SANTELLI Paul
LE FOLL Yves
BAILLEUL Jean
ARNOS Joseph
MARTINEZ Antoine
LEVEN Jean
CLOAREC Alphonse
VOGBA Dominique

