



Hommage aux Forces navales françaises libres

Ils ont rejoint la France Libre

Hommage aux membres
du Premier Groupe Marin
constitué par
Honoré d'Estienne d'Orves
en juillet 1940

Ce livret s'inscrit dans le cadre des travaux du groupe de recherche historique de la délégation au souvenir des marins de la Fondation de la France Libre. Il vise à rappeler l'histoire souvent oubliée de ces marins FNFL, qui ont assuré des missions héroïques et périlleuses : sous-marins sur les côtes de Norvège, corvettes dans la bataille de l'Atlantique, chasseurs et vedettes lance-torpilles dans la Manche, torpilleurs, avisos et patrouilleurs sur tous les autres théâtres d'opérations, fusiliers marins accompagnant la 1^{re} DFL dans sa longue marche, commandos dans leurs raids sur les côtes de France et leur participation au débarquement en Normandie, aviateurs dans le ciel au-dessus de la Manche et marins marchands sur tous les océans.

Sommaire

Page 5 — Les premiers ralliements à la France Libre

Page 8 — Les départs des civils depuis les côtes de France

Page 10 — Les ralliements depuis Alexandrie

Page 12 — Le Premier Groupe Marin, extraits du journal d'Honoré d'Estienne d'Orves « d'Alexandrie à Londres »

Page 28 — Le Premier Groupe Marin d'Honoré d'Estienne d'Orves

Page 37 — La création des Forces navales françaises libres (FNFL)

Page 39 — Les bâtiments de guerre et les unités FNFL : contre-torpilleurs, torpilleurs, sous-marins, avisos, corvettes, patrouilleurs, chasseurs, vedettes, fusiliers marins, aéronavale...

Page 51 — Liste des bâtiments de guerre et unités FNFL

Page 54 — La Marine marchande de la France Libre

Page 57 — L'épopée unique des FNFL

Ce livret a été réalisé à l'occasion de la cérémonie du 29 août 2021
organisée au Broussan, commune d'Evenos dans le Var,
pour le 80^e anniversaire de la disparition d'**Honoré d'Estienne d'Orves**.



Les premiers ralliements à la France Libre

L'appel du 18 juin

En mai et juin 1940, sous la pression des colonnes allemandes, la bataille de France est perdue, c'est la débâcle, l'aviation et l'armée de terre françaises sont vaincues, mais pas la Marine nationale. Le gouvernement français placé sous l'autorité du maréchal **Pétain** appelle à cesser les combats et demande un armistice, qui sera signé le 22 juin. Par l'armistice, la France s'est retirée de la guerre, entreprenant avec l'Allemagne une collaboration économique forcée qui englobe tout son empire.

le 18 juin 1940, depuis Londres à la BBC, refusant de cesser le combat, le général **de Gaulle** lance un appel à le rejoindre pour poursuivre la lutte contre l'Allemagne aux côtés de l'Empire britannique. « La France a perdu une bataille ! Mais la France n'a pas perdu la guerre ! ».

Peu de futurs Français Libres auront entendu l'appel, beaucoup diront avoir choisi de rejoindre l'Angleterre en réaction au discours du maréchal **Pétain** du 17 juin.

Faibles ralliements à la France Libre

Sortie pratiquement indemne des combats de mai-juin 1940, auxquels elle a pourtant pris une part active (campagne de Norvège, évacuation de Dunkerque - opération Dynamo), la flotte fran-

çaise, la quatrième du monde (derrière celles de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Japon), est pour l'essentiel stationnée dans les ports de l'empire colonial et du Royaume-Uni. Elle échappe donc à toute mainmise allemande et elle pourrait être prête à poursuivre le combat. L'hypothèse d'un assez large ralliement de la Marine française paraît donc plausible. En Angleterre se trouvent 90 bâtiments militaires de toutes sortes, et plus d'une centaine d'autres bâtiments armés par plus de 10 000 hommes, 135 navires marchands avec 2 500 marins à leur bord, et 10 000 marins des services à terre évacués des ports de l'Atlantique sont rassemblés dans des camps.

Fin juin 1940, invités par les Britanniques à choisir entre le rapatriement (vers l'Afrique du Nord) ou rejoindre un corps de volontaires français ou servir avec les Britanniques, **la quasi-totalité d'entre eux optent pour le rapatriement**. Les directives du gouvernement **Pétain** qui leur parviennent sont que la résistance est inutile et que les conditions de l'armistice sont honorables. Un grand nombre de ces personnels embarque les 1^{er} et 2 juillet 1940 sur 12 paquebots à destination de Casablanca, où ils arrivent les 8 et 9 juillet.

Seul un petit noyau de légionnaires et de chasseurs alpins va rallier et constituer une première réalité pour les Forces françaises libres. Les marins décidés à poursuivre la lutte se montent à quelques dizaines de volontaires.

Les premiers ralliements de navires de guerre et marchands en juin 1940

Dans une ambiance générale de renoncement, tous les bâtiments de la Marine de guerre se laissent convaincre et se rangent derrière le gouvernement de **Pétain** et de l'amiral **Darlan**. Seuls, deux sous-marins, un bâtiment de guerre de surface et quatre navires marchands rallient spontanément.



Le sous-marin **Rubis** a le plus beau palmarès des unités FNFL : 28 navires ennemis coulés (coll. FFL).

Le sous-marin **Rubis**, en mission de mouillage de mines dans le fjord de Trondheim, lorsque l'armistice est signé, revient le 1^{er} juillet 1940 à son port d'attache, Dundee. Son équipage commandé par le lieutenant de vaisseau **Cabanier** décide de rallier la France Libre, à l'exception d'un officier et d'un second maître.

Le sous-marin **Narval** se trouve à Sousse (Tunisie) au moment de l'armistice. Son commandant, le lieutenant de vaisseau **Drogou**, persuadé que les



Le sous-marin **Narval** disparaîtra le 15 décembre 1940 avec un membre du Groupe Marin à son bord (coll. FFL).

télégrammes de l'amirauté ont été écrits par les Allemands, lance son fameux message « trahison sur toute la ligne, je fais route sur un port anglais » et rallie Malte le 24 juin 1940. La moitié de l'équipage vote en faveur du ralliement.



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

Le patrouilleur **Président Houduce**, un chalutier armé, quitte Bayonne le 20 juin 1940, avec à son bord 69 officiers polonais et 30 soldats et officiers français pour rejoindre Gibraltar, où le 27 juin son commandant, l'enseigne de vaisseau **Deschâtres**, avec 36 membres de son équipage sur 50 décident de continuer la lutte aux côtés des alliés. Il sera le premier navire français à escorter un convoi à destination de la Grande-Bretagne.



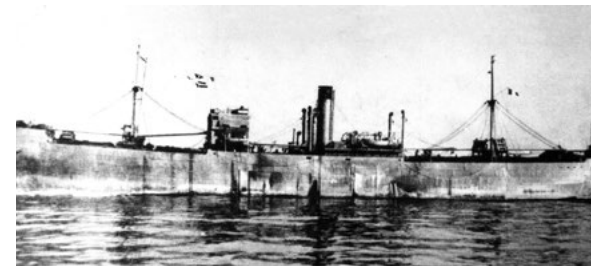
Le vice-amiral **Emile Muselier**, seul officier général de la Marine nationale à rallier la France Libre (coll. FFL).

Parmi la cinquantaine d'officiers généraux de la Marine, un seul a cherché spontanément à se battre et ralliera la France Libre : l'amiral **Emile Muselier** (mis à la retraite en novembre 1939) part de Marseille le 23 juin 1940 sur le charbonnier anglais **Cydonia** pour Gibraltar, où raconte un témoin, Jacques Bourdis parti de Sète, « depuis une vedette, dans le port de Gibraltar, l'amiral appelle les hommes intéressés par la continuation du combat à se présenter au bastingage, ou bien leur donne rendez-vous à Londres ». Le 27 juin il rallie à lui le

Président Houduce et quatre cargos de la Marine marchande française qui en route pour l'Afrique du Nord avaient décidé de rallier Gibraltar.

Avec ces équipages et une centaine d'aviateurs, l'amiral **Muselier**, après avoir constitué un premier noyau de Français Libres avant la lettre, s'envole pour l'Angleterre en hydravion dans lequel, fils de Lorrain, il aura l'idée de la croix de Lorraine face à la croix gammée. Il arrive à Londres le 30 juin et rencontre le général **de Gaulle**.

Le cargo **Anadyr**, alors qu'il est en route pour Casablanca, son commandant le capitaine au long cours **Paranthoen** décide de gagner Gibraltar le 24 juin, son équipage (36 sur 45) ralliera la France Libre.



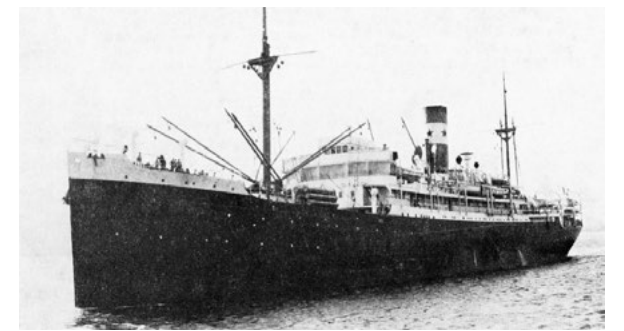
L'**Anadyr** : 5 278 tonnes, 125 m de long par 16,5 m de large, 7,6 m de tirant d'eau, vitesse de 11 nœuds (coll. FFL).

Le cargo italien **Capo Olmo**, avec un plein chargement de bauxite, avait été capturé par la Marine française à Marseille le 10 juin. Son commandant, le capitaine au long cours **Vuillemin** décide de rallier Gibraltar le 28 juin en simulant une avarie.



Le **Capo Olmo** : 4 712 tonnes, 110 m de long par 16 m de large, tirant d'eau de 7,8 m, vitesse de 11 nœuds (coll. FFL).

Le cargo **Forbin** est parti de Bordeaux le 20 juin avec 500 passagers polonais et tchèques, son commandant le capitaine au long cours **Monamicq** (avec tout son équipage) décide à son tour de rallier Gibraltar le 24 juin.

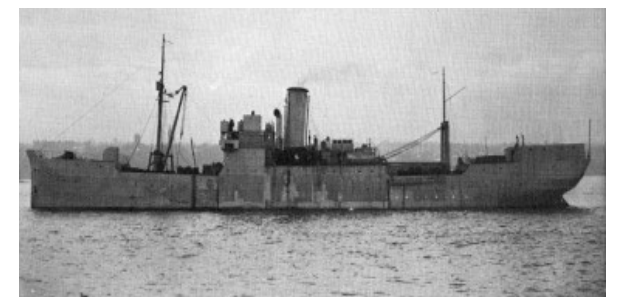


Le **Forbin** : 7 291 t, 132 m de long par 16,8 m de large, 8,5 m de tirant d'eau, vitesse de 13 nœuds (coll. FFL).

Le **Rhin** parti de Marseille le 20 juin après avoir réussi l'exploit de plastiquer un cargo allemand, rejoint Gibraltar, sous l'impulsion de l'enseigne de vaisseau **Péri**. Ce cargo sera ensuite armé par les services secrets anglais sous le nom d'**HMS Fidelity**.

De tous les corps, c'est la **Marine marchande** – moins touchée par la propagande du maréchal – qui a fourni la plus grande part du recrutement des FNFL, tant pour les équipages des navires marchands que pour ceux de la Marine de guerre.

Dans les semaines qui suivent l'Appel, 162 bateaux de la Flotte française marchande dite « de la Liberté », jaugeant au total près de 700 000 tonnes (le quart de la flotte marchande à l'entrée en guerre) seront saisis par les Britanniques. La question du ralliement se posera à chaque arraisonnement, l'action du capitaine étant souvent déterminante, surtout s'il est estimé de son équipage. Les pourcentages de ralliement aux FNFL varient considérablement d'un bâtiment à l'autre. Il est par exemple de 100% pour l'**Anadyr** et le **Forbin**, mais quasi nul sur le **Djurdjura** où un seul homme ralliera, le capitaine il est vrai !



Le **Rhin** devenu **HMS Fidelity** : 2 456 tonnes, 84 m de long par 12,5 m de large, vitesse de 9,5 nœuds (coll. FFL).

Les ralliements des civils depuis les côtes de France

La date du 18 juin 1940 marque le début de la Résistance et le refus de l'occupation, avec le départ en quelques jours de plus d'une centaine de bateaux qui quittent les côtes de France principalement de la Bretagne à destination de l'Angleterre avec à leur bord quelques milliers de civils.



Le *Corbeau des mers* (3^e position). © Musée Résistance.

A Brest, le 18 juin, c'est l'affolement général, le cuirassé *Richelieu*, fleuron de la Marine, appareille pour Dakar suivi d'une armada de bâtiments de guerre. Les 80 navires de commerce au mouillage dans la rade appareillent un par un, le paquebot *Meknès* transformé en transport de troupes emmène en Angleterre des légionnaires et des chasseurs alpins revenant de Norvège et une centaine de jeunes gens (dont **Emile Chaline**, futur amiral et président de l'Association des FNFL).

De Douarnenez partent le langoustier *Tréboulste*, à son bord 108 élèves de l'école de l'armée de l'Air dont une partie formera le groupe **Lorraine** des Forces aériennes françaises libres (FAFL). Le thonier *La Brise* quitte à son tour le 19 juin, tout comme *Ma Gondole*, la *Petite Reine*, le *Régina-Pacis*. De Camaret, le chalutier *Keryado* appareille pour Dartmouth avec **Olga Herbout**, pre-

mière femme qui portera l'uniforme FNFL (et sera la secrétaire du commandant **d'Estienne d'Orves**). Le lendemain, de l'Île de Sein, la *Velleda*, l'*Ar Zénith* partent pour Ouessant (dont les frères **Le Gall**) et le 26 juin : le *Maris Stella*, le *Corbeau des mers*, le *Rouanez ar Péoc'h*. En tout partiront 114 Îliens, la quasi-totalité des hommes qui s'engageront dans les Forces françaises libres. L'Île de Sein sera faite **compagnon de la Libération**.

Le 19 juin, part de Camaret en passant par Le Conquet, Ouessant le *Mousse Le Moyec* (**Giret, Quelen, Abalan**), le *Lupin*... De Plougasnou, l'*Oiseau des Tempêtes*, le *Primel* ; de Roscoff, *Baltoji Lelija* ; du Conquet, *Freï, Massinad Faroud* et *Roscal* ; de Plodalmézeau, *Charles-Marie Chevillotte* ; de Lampaul-Plouarzel, *Yvette* ; de Prosporder, *Malgven* ; de l'île de Molène, *Jean-Charcot* ; de Landéda (port de l'Aber Wrac'h), *Lucien-Gougy* (15 futurs Français Libres)...

Le 21 juin partent d'Ouessant, le *Don Michel de Nobletz*, la *Marie-Louise*... le 24 juin : de Fouesnant, l'*Albatros* et le *Petit Marcel* ; de Pen-



L'*Ar Zénith* (ici en 1940) fait aujourd'hui l'objet d'une recherche de financement pour sa sauvegarde, à l'initiative de **Jacques Le Gall**, (Amicale France Libre Ar Zénith à Saint-Servan).

marc'h, le sardinier *Notre-Dame de Bon Conseil* (8 futurs FNFL), et le *Vincent-Michel* le 2 juillet.

Le 25 juin embarquent 23 jeunes du Guilvinec et de Treffiagat-Léchiagat (tous futurs FNFL) à bord du malamok *Korrigan*, de la pinasse *Ar Moscou* et du misainier *Petit Manuel* le 26 juin.

Le 25 juin, de l'Île de Batz, part la *Mouette 9*.

De Carteret (Manche), le capitaine de corvette **Thierry d'Argenlieu** (futur amiral FNFL) rejoint l'Angleterre sur la *Marie-Georges*, et en août, trois jeunes français (futurs mécaniciens FAFL) embarquent sur une petite barque *La Suzanne* pour rejoindre Dartmouth.

Le 15 juillet appareille de Lorient, la pinasse *Le Grec* et le 15 décembre, de Plouézoc'h, le *Véga*.

De Carantec, de juin 1940 à février 1944 du chantier *Sibiril* partiront seize embarcations de 6 à 10 mètres, avec à leur bord près de 200 volontaires, agents et aviateurs.

Les départs de Paimpol

De Paimpol, Le 17 juin le chalutier *Sauveur du Monde* met le cap sur Penzance avec à son bord une cinquantaine d'élèves de l'Ecole d'Hydrographie de Paimpol. Sur ordre de l'Inscription maritime partent pour l'Angleterre les bateaux-pilotes de la Seine *Albert Faroult* le 18 juin et *Georges Le-verdier* le 19 juin. A bord du premier se trouvent des passagers clandestins, élèves de cette Ecole, futurs FNFL, dont plusieurs suivront les cours du Royal Naval College à Dartmouth comme **François Flohic** (futur aide de camp du général **de Gaulle**), **Ménage, Saliou, Heuzé**, ... (voir notre livret du 21 avril 2018 « *Hommage aux FNFL partis de Paimpol* »).

Le 19 juin, le yacht *Manou* commandé par **Le Deut** rallie la Grande-Bretagne, avec notamment **C. Le Hénaff**, futur compagnon de la Libération et général et **G. Lopicque**, futur FNFL, poète de la France Libre.

Partent également de Paimpol le *Quénavo* avec 11 passagers, de Loguivy-de-la-Mer, la *Reine Astrid*, à son bord les frères **Monjaret** (dont le futur radio de Jean Moulin).

Les volontaires de Saint-Jean-de-Luz



Civils et militaires s'embarquent le 20 juin 1940 pour l'Angleterre à Saint-Jean-de-Luz (Sud-Ouest/coll part).

Du 20 au 24 juin 1940, sont évacués des milliers de militaires notamment polonais sur six navires à destination de l'Angleterre, 250 jeunes civils arrivent à monter à bord, ils rallieront pour la plupart la France Libre : sur l'*Arandora Star* (GB), 21 civils dont des futurs FAFL comme **J.-M. Maridor** (futur compagnon de la Libération) ; sur le *Batorri* (Pologne) : 75 civils dont **F. Jacob** (futur prix Nobel), **R. Galey** (futur compagnon), plusieurs FNFL ; sur l'*Ettrick* (GB) : 27 passagers dont **R. Cassin** (futur Nobel), **Bécourt-Foch, de Chevi-gné, de la Poype** (4 futurs compagnons) ; sur le *Léopold II* (Belgique) : 7 dont **D. Cordier**, futur secrétaire de **Jean Moulin** ; sur le *Sobieski* (Pologne) : 108 passagers dont **Schuman, Scamaroni** (compagnon de la Libération) et des futurs FNFL (**de Bigault de Cazanove**) et sur le *Kelso* (Pologne) quelques futurs Cadets de la France Libre.

Les ralliements issus de l'Empire

Les ralliements issus de l'Empire sont rares, quelques jeunes Français prennent tous les risques pour rejoindre l'Angleterre, par mer à bord d'embarcations de fortune ou par terre via l'Espagne souvent en payant leur visa de transit de plusieurs mois d'emprisonnement au camp de Miranda.

Les ralliements depuis Alexandrie en juillet 1940

L'escadre navale française dénommée **Force X** commandée par l'amiral **Godfroy** est arrivée entre le 3 mai et le 27 juin 1940 dans la rade d'Alexandrie. Lors de l'opération **Catapult** déclenchée le 3 juillet 1940 (voir encadré), l'amiral britannique **Cunningham** propose à l'amiral **Godfroy** un accord évitant toute effusion de sang. Les navires français sont désarmés et resteront internés par les Anglais jusqu'en mai 1943. De juillet 1940 à la mi-1943, ont lieu

près de **370 désertions** de marins des bâtiments de la Force X, dont 15 officiers. La plus spectaculaire est celle du propre officier d'ordonnance de l'amiral **Godfroy**, le lieutenant de vaisseau **d'Estienne d'Orves**. A son tour, le capitaine de frégate **Philippe Auboyneau**, officier de liaison de la Force X auprès de l'amiral **Cunningham**, qui avait contribué au succès de l'accord du 7 juillet, déserte le 20 août pour rejoindre Londres via Gibraltar.



Mouillage des bâtiments français (Force X) et britanniques dans le port d'Alexandrie, le 5 juillet 1940 (sources Garier, du Cheyron, Langlois ; cartographie Troin).

La création du Premier Groupe Marin

Le groupe d'officiers de la Force X refusant l'armistice, annoncé à la radio le 17 juin, descend à terre le 9 juillet 1940. Emmené par **Honoré d'Estienne d'Orves**, il comprend les lieutenants de vaisseau **André Patou** et **Michel Burin des Roziers** et l'enseigne de vaisseau **Pierre Michaut** qui ont tous trois déserté le croiseur **Tourville**. Ils gagnent Le Caire où ils prennent contact avec des officiers français ralliés à la France Libre. Le 10 juillet 1940, en provenance du **Tourville**, se joignent à eux : le lieutenant de vaisseau **Jean Sourisseau**, le commissaire de 1^{re} classe **Jean Arnoulx de Pirey**, l'enseigne de vaisseau **Roger Barberot**, le quartier-maître de 1^{re} classe **Roland Aubert** et le matelot fusilier **Robert Bartholomé**.

Au total, entre le 9 et 18 juillet 1940, ont rejoint **Honoré d'Estienne d'Orves** une **cinquantaine de marins** pour la plupart déserteurs des bâtiments de la Force X : croiseurs **Duquesne**, **Tourville**, **Suffren** et **Duguay-Trouin**, torpilleurs **Forbin** et **Basque**, cuirassé **Lorraine**, sous-marin **Protée**. D'autres désertent des paquebots français **Athos II** et du **Président Paul Doumer**.

Lettre adressée à l'amiral Godfroy, commandant la flotte française à Alexandrie en 1940 (Force X) par le lieutenant de vaisseau d'Estienne d'Orves.

Le 10 juillet 1940

Amiral,

Je vous exprime mes profondes excuses pour mon départ brutal. J'en ressens profondément la tristesse. Je suis attaché par toutes les fibres de mon cœur à la Marine et à ce bateau dont j'aimais tant l'équipage. Permettez-moi de vous dire combien j'étais attaché à vous qui avez su sauvegarder, ces jours derniers, notre vie et notre honneur.

Vous devinez mes sentiments. J'ai été élevé dans le culte de la Patrie – mes camarades aussi j'en suis sûr – mais 1870 et 1914 ont tellement marqué sur mes parents et moi-même que je ne puis concevoir l'asservissement actuel de la France.

Sans me permettre de juger le Département, je ne puis me croire qualifié pour reconstruire la France ainsi qu'on nous le propose ; tant qu'il y aura une lueur d'espoir je combattrai pour débarrasser mon pays de l'emprise de cet homme qui veut détruire nos familles et nos traditions.

Mes ancêtres se sont battus jusqu'au bout, je ne puis faire autrement que les imiter. Si j'ai attendu si longtemps, depuis l'armistice, c'est que j'ai voulu, d'abord, ne pas m'en aller avant ce désarmement à la suite duquel le travail de l'État-major sera plus réduit. Et surtout, à la suite de l'affaire d'Oran, je n'eusse voulu à aucun prix servir la marine britannique. Il m'a fallu trouver un chef français indépendant. Je l'ai trouvé hier et vais me ranger sous ses ordres.

Je sais, Amiral, à quoi je m'expose. Je vous demande seulement que ma désertion soit annoncée d'une façon telle que les autorités allemandes, qui contrôlent le lieu de résidence de mon épouse et de mes quatre enfants n'en soient pas avisées. Cela est évidemment fort difficile étant donnée l'emprise de ces gens-là sur les autorités françaises.

Excusez, Amiral, cette trop longue lettre qui paraît un plaidoyer. Je sais qu'il est inutile auprès de vous. N'y voyez que la marque d'un profond respect et l'expression d'un dévouement très respectueux.

d'Estienne d'Orves

L'opération Catapult

Déclenchée le 2 juillet 1940, par **Winston Churchill**, l'opération **Catapult** a pour objectif que la flotte française ne tombe pas aux mains des Allemands ou des Italiens. Dans tous les ports britanniques les bâtiments français réfugiés sont neutralisés : 2 cuirassés, 2 contre-torpilleurs, 13 avisos, 8 sous-marins, 80 torpilleurs et dragueurs et 18 000 marins. Les équipages sont débarqués, le choix leur est donné d'être rapatriés, de s'engager dans la Royal Navy ou de rejoindre la « **légion de Gaulle** » (ce dernier choix n'ayant pas toujours été proposé).

Le 3 juillet 1940 à **Mers El Kébir** près d'Oran (Algérie), l'escadre britannique aux ordres de l'amiral **Sommerville**, après plusieurs heures de négociation avec l'amiral **Gensoul**, ouvre le feu sur les bâtiments français. Il y aura plus de 1 300 morts, dont 1 000 sur le cuirassé **Bretagne** et 200 sur le cuirassé **Dunkerque**. L'attaque montre que les Anglais ne renonceront pas à la lutte. Côté français, les réactions sont très amères. La brutalité de l'attaque réveille en France une anglophobie latente et ne favorise pas les engagements dans la France Libre.

A **Alexandrie**, le 4 juillet l'amiral britannique **Cunningham** et l'amiral français **Godfroy** entament les discussions pour éviter toute effusion de sang et signent un gentlemen's agreement le 7 juillet : les bâtiments français (cuirassé **Lorraine**, croiseurs **Duquesne**, **Tourville**, **Suffren** et **Duguay-Trouin**, torpilleurs **Forbin**, **Fortuné** et **Basque** et sous-marin **Protée**) doivent débarquer leur mazout, les obturateurs d'artillerie, les pointes percutantes des torpilles et une partie de leurs équipages. Le gouvernement britannique assure l'entretien et prend en charge le paiement des soldes. Après des accords signés le 30 mai 1943, ces navires entreront dans la guerre aux côtés des Alliés seulement en juillet 1943, trois ans plus tard !

A **Dakar**, le cuirassé **Richelieu** est endommagé le 7 juillet 1940 par des avions qui ont décollé du porte-avions britannique **HMS Hermes**.

L'équivalent de l'opération **Catapult** pour la **Marine marchande française** a lieu le 17 juillet. En Grande-Bretagne, les équipages (environ 2 500 hommes) sont rassemblés à Crystal Palace à Londres et de nombreux navires sont saisis et réquisitionnés (opération **Set Sail**) par le Ministry of Shipping comme les cinq qui se trouvent en transit à Suez, Port-Saïd ou dans les lacs Amer (paquebots **Félix Roussel**, **Cap Saint Jacques** et **Président Paul Doumer** ; pétroliers **Roxane** et **Melpomène**).

Le Premier Groupe Marin

Extraits du Journal de d'Estienne d'Orves « d'Alexandrie à Londres »

Le Premier Groupe Marin a été constitué le 10 juillet 1940 par Honoré d'Estienne d'Orves qui se faisait appeler « commandant de Châteaueux » (du nom francisé Castelvechio d'une de ses aïeules). L'objectif initial du Groupe était de continuer le combat le plus tôt possible en rejoignant le général Legentilhomme à Djibouti pour faire basculer la Côte française des Somalis dans le camp de la France Libre. Mais le gouvernement de Vichy relève le général de ses fonctions et le 23 juillet, Châteaueux envisage alors d'aller se battre sur le front de Somalie britannique (Somaliland). Après des discussions animées avec les membres du Groupe et mûre réflexion, c'est le 31 juillet que d'Estienne d'Orves prend la décision de conduire les volontaires du Premier Groupe Marin en Angleterre pour armer les bâtiments français qui y attendent des équipages ou bien servir dans l'armée de de Gaulle.

Du 8 juillet 1940, depuis Alexandrie jusqu'à son arrivée à Londres le 27 septembre 1940, Honoré d'Estienne d'Orves tient le journal dont nous reproduisons ici des extraits.

« Lundi 8 juillet 1940

Reçu, par l'intermédiaire de l'officier de liaison français au Caire, le télégramme en date du 7 du général Legentilhomme acceptant notre concours.

Rencontré le baron de Benoist, directeur du canal de Suez, venu à Alexandrie pour se rendre compte, par une visite à l'amiral Godfroy, de la mentalité des marins. En ce qui le concerne, ainsi que ses collaborateurs du canal, il doit et estime devoir rester, en tout état de cause, du côté britannique. Il conçoit que nous n'en fassions pas autant et désirions avant tout combattre Hitler sous les ordres d'un chef français. Le départ de notre groupe est fixé pour les mardi 9 et mercredi 10, à 19 h, avec arrêt au Caire pour liaison avec les officiers français du Middle East et avec M. de Benoist.



Mardi 9 juillet

La mentalité de certains hommes du Duquesne, décidés jusqu'à ces derniers jours à se battre coûte que coûte pour la libération de la Patrie, paraît avoir changé. Et pas tellement par fureur contre l'Angleterre à cause de l'affaire d'Oran (ce sentiment serait bien justifié) mais plutôt, semble-t-il, par lassitude, par le sentiment que c'est inutile. La joie des réservistes, embarquant pour la France sur la Providence, y est sans doute pour quelque chose. Et puis, Djibouti leur paraît un enfer en cette saison, cela paraît bien petit à côté de la France, bien inefficace d'aller sauvegarder ce bout de terrain désert ! Puisse l'exemple de ceux qui partent leur servir ! Mais j'en doute un peu, on nous traitera de faibles d'esprit, et c'est tout. Peu importe...

19 h - départ : d'Estienne (E. M. Force X), Patou, Burin des Rozières, Michaut. (Tourville, quel chic bateau !)

A l'arrivée au Caire, sommes reçus par les capitaines : d'Arcimolle, du S.R., Moitessier, officier de liaison du général Legentilhomme, de Kersauzon, officier de liaison du général Mittelhauser, maintenant dissident et resté au Middle East.

Le capitaine des Essars, ex-officier de liaison du général Noguès, est à Djibouti. Le colonel de Larminat est en Palestine, où il regroupe les dissidents pour les envoyer à Djibouti. De plus au bureau, le sous-lieutenant d'aviation de réserve Esnault et le sergent Coste. Le soir, nous retrouvons des aviateurs dissidents de Syrie et de Tunisie. Coucher à l'Hôtel de Paris [...]



(coll. A. Abraham)

Mercredi 10 juillet

9 h - Au Middle East, mise au courant des affaires de Somalie par Moitessier. Visite au C.F. Baker-Crosswall, officier de liaison de l'amiral Cunningham au Middle East. Visite au général sir Archibald Wavell, commandant en chef du Middle East. Son autorité s'étend sur la Palestine, l'Arabie, l'Égypte, le Soudan, le Kenya et le Tanganyika. Téléphoné au lieutenant Astor et à Mittelman à Ismaïlia pour y organiser nos logements. Visite au baron de Benoist.

Le soir, arrivée au Caire du lieutenant de vaisseau Sourisseau, du commissaire de Pirey, de l'enseigne de vaisseau 2^e classe Barberot (qui a fait une évacuation mouvementée après avoir quitté les arrêts de rigueur qui lui ont été infligés à la suite de sa propagande), du quartier-maître de 1^{re} classe Aubert et du matelot fusilier Bartholomé. Honneur au Tourville et à ceux qui ont su l'animer d'un esprit profondément patriote.

Jeudi 11 juillet

Sur demande du colonel de Larminat, qui doit se rendre en avion à Djibouti et désire être accompagné par un représentant de la Marine, je désigne le lieutenant de vaisseau Sourisseau.

7h10 - Départ des six officiers et des deux hommes pour Ismaïlia. Nous sommes reçus à la gare par MM. Lucas, chef du transit à la Compagnie du Canal, Mittelman, lieutenant de vaisseau de réserve, Collingwood, brigade-major qui nous pilote jusqu'à notre camp.

Le moascar (camp en égyptien), qui va nous abriter jusqu'à notre départ pour Djibouti, est un ensemble de baraques de bois et de belles maisons de pierre, placées de part et d'autre de la voie du chemin de fer, à deux kilomètres environ d'Ismaïlia dans la direction de Zagazig. Le camp est placé sous les ordres du brigadier Brooks, général de brigade commandant supérieur des troupes d'Ismaïlia. [...]

Le commandant Lucas nous prête 12 fusils modèle 1926 et 3 fusils mitrailleurs modèle 1915, matériel un peu vieillot mais parfaitement suffisant pour la mise en train de nos exercices. [...]

Entre-temps sont arrivés d'Alexandrie : le second-maitre mécanicien L'Huillier du Forbin, les matelots Issenmann et Perrin de l'Atbos II. Nous voici donc 12 maintenant, à quand les autres ? [...]

Vendredi 12 juillet

Instruction du fusil et tirs réels au stand, Beaucoup à apprendre.

14 h - Le baron de Benoist vient prendre Barberot pour le conduire au Caire, d'où il ira à Alexandrie activer la propagande du Consul général britannique. Visite officielle au colonel commandant le Hampshire régiment.

16h30 - Officiers permissionnaires à Ismaïlia. Visite à Mme Homery à qui je montre nos comptes et qui me remet £15 au nom de la Croix-Rouge d'Ismaïlia, et £3 en son nom personnel.

Cocktail chez Captain Simpson. Étudié la situation des bâtiments de commerce français immobilisés dans le canal.

Samedi 13 juillet

Départ de l'enseigne de vaisseau **Michaut** et du quartier-maître **Aubert** pour Alexandrie (week end de propagande). Télégraphié à Beyrouth par chiffre particulier **Mittelman Charles** pour prévenir les marins de la **Providence** de notre activité.

Instruction chevalet de pointage, suivie de tirs au mousqueton (2 cartons chacun). Progrès très nets. 14 h - Arrivée du **Suffren** : **Guérin**, quartier-maître de 1^{re} classe électricien ; **Millet**, quartier-maître de 1^{re} classe électricien ; **Raso**, quartier-maître ; **Capdevert**, matelot ; **Leborgne**, gabier ; **Ansquer**, gabier. Et du **Lorraine** : **Girard**, mécanicien. [...] Exercices de l'après-midi : manœuvre du soldat sans armes et démonstration du F. M. modèle 1915 pour les anciens.

17h15 - Je pars en automobile pour Suez avec le sous-mécanicien **L'Huillier**. Admirable route, le long du canal bleu, à travers les dunes de sable doré, parfois coupées de bois de filaos, avec des lointains roses dans le soleil couchant. [...] A Suez, reçus par M. et Mme **Aubry de la Noë**. Mais nous ne pouvons, comme je l'avais espéré, rencontrer les officiers et hommes d'équipage des bâtiments français mouillés dans le port et immobilisés par l'autorité britannique : **Félix Roussel**, **Cap-Saint-Jacques**, **Roxane**, **Melpomène**. Sur ces bateaux le moral est bas : on ne pense qu'à rentrer en France, et les Britanniques s'y opposent. Exposé la genèse de la situation au commandant **Lafaille**, du canal, et au capitaine de corvette **Evenou**, commandant la **Roxane**. Le bon grain semé produira-t-il des fruits ?

Dimanche 14 juillet

[...] Je vais voir mon ancien camarade **Reymond**, maintenant chef du transit à Port-Saïd, qui me fait connaître la nouvelle situation offerte par le gouvernement britannique aux navires de commerce français (affrètements). Quelle propagande il faudrait faire auprès des gens de Suez pour leur faire accepter cela de bon cœur ! [...] Du 11 au 14, en dépit des grosses difficultés inhérentes au départ du bord, notre effectif équipage est passé de 2 à 16, les officiers restant toujours 6, plus le lieutenant de vaisseau **Sourisseau** parti en avion pour Djibouti.

Lundi 15 juillet

Les quatre nouveaux d'hier sont :

Coppenrath, quartier-maître fusilier du **Suffren**. **Jacq**, quartier-maître électricien du **Lorraine**.

Lucas, quartier-maître électricien du **Lorraine**. **Kraemer**, matelot maître d'hôtel du **Tourville**.

Matin : Gymnastique au réveil.

9 h - Exercice d'utilisation du terrain par les School masters, à quoi nous assistons, explication par **des Roziers**. 11 h - Manœuvres de pied ferme. 14h30 - Visite du R.P. de **Dainville** aux marins. Organisation du foyer. 15h30 - Séance de pointage au chevalet pour tous ceux qui ne l'ont pas encore fait. Démontage du fusil pour les autres.

18 h - Conférence du commandant sur la géographie d'Afrique et la situation en Abyssinie et en Somalie. 19h30 - Réception des officiers par le lieutenant-colonel commandant le Hampshire Regiment. 24 h - Retour de l'enseigne de vaisseau **Michaut**, quartier-maître **Aubert** et d'un nouveau, le quartier-maître mécanicien **Laborde** du **Forbin** (originaire des Basses-Pyrénées).

Mardi 16 juillet

[...] Après-midi : le commandant va à Suez, avec **Estienne**, lieutenant de vaisseau de réserve, pour voir **Lafaille**, lui faire connaître, à l'usage des bâtiments de commerce, notre position, et lui annoncer la venue des propagandistes britanniques à cet égard. [...]

14 h - Retour de **Barberot** ramenant des marins : - De l'**Athos II** : **Lebreton** (Bretagne) mécanicien et quatre matelots de pont : **Amati** (Corse), **Giovanetti** (Corse), **Corvasi** (Corse), **Casile** (Marseille) et **Scognamiglio** (Corse).

- Du **Tourville** : **Marlin** (Bourgogne), second-maître fusilier.

- Du **Suffren** : **Osmont** (Nord), quartier-maître fusilier.

- Du **Forbin** : **Simon** (Normandie), quartier-maître mécanicien ; **Piéton** (Vosges), quartier-maître canonnier ; **Greiner** (Alsace), quartier-maître canonnier ; **Gautier** (Jura), quartier-maître électricien ; **Poriel** (Marne), quartier-maître torpilleur ; **Chavalan** (Drôme),

quartier-maître torpilleur ; **Lamaque**, Vosges), quartier-maître canonnier ; **Giganti** (Vosges), quartier-maître radio. - Du **Basque** : **Gui** (Bourgogne), matelot fourrier.

- Du **Duguay-Trouin** : **Stadler** (Alsace) quartier-maître fusilier.

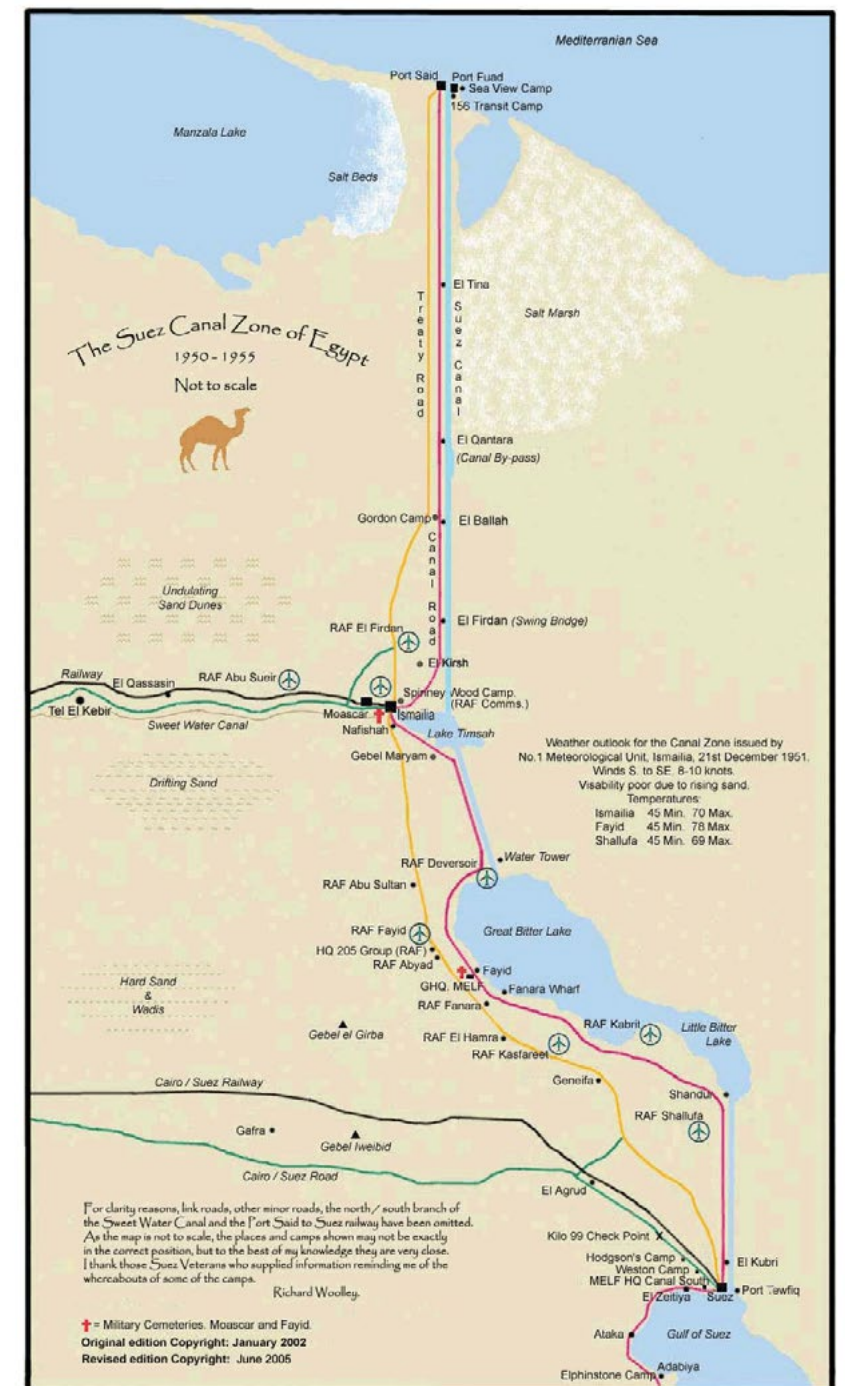
De plus, nous arrive de Port-Saïd M. **Delaunay**, élève mécanicien sur le **Paul-Doumer**. Plusieurs de ses camarades, l'eussent accompagné, mais des tractations sont en cours avec l'Amirauté britannique au sujet du sort des bâtiments de commerce français et de leurs équipages. Je trouve raisonnable qu'ils attendent avant de prendre une décision.

Mercredi 17 juillet

Le commandant va au Caire, prend connaissance de la lettre du général **Legentilhomme** au général **Wavell**. Notre futur chef réclame des marins, dont la présence, malgré les affaires d'Oran, montrera aux militaires que le devoir envers la Patrie passe avant les sentiments personnels, quelque justifiés qu'ils soient. Etabli avec le lieutenant **Massa** des affaires musulmanes, chargé de la propagande française en Egypte, un procédé commode pour faire viser par la censure et passer aux journaux mes articles. [...] Le soir, à mon retour à Ismaïlia, je parle longuement de la situation des marins de commerce avec le lieutenant **Astor**, chef du 2^e Bureau du Navy Office, Ismaïlia. Arrivera-t-on à une solution acceptable ? Les commandants ne veulent céder qu'à la force (saisie ou capture) et les Britanniques voudraient employer la douceur. Que faire ? Vu aussi les aviateurs dissidents qui, presque tous, ont revêtu l'uniforme de la R.A.F.

Jeudi 18 juillet

Les exercices vont leur train. Nos 35 hommes sont divisés en 3 escouades commandées respectivement par **Pirey**, **Barberot** et **Michaut** ; **Patou**,



ainsi que le professeur de fusil, **des Roziers**, placent ainsi qu'il se doit. [...]

Je vais voir le chef d'état-major de l'amiral **Pipon** ; c'est réglé, le **Félix Roussel** et le **Paul Doumer** vont être réquisitionnés. D'autre part, notre départ est très proche. Il nous faut dare-dare nous équiper : fusils et munitions seront fournis par le Canal, fusils-mitrailleurs par les dissidents de l'armée de Syrie, fourniments et chaussures par les Anglais.

11h30 - Arrivée au moascar du détachement syrien : 300 hommes environ, avec 10 officiers et une vingtaine de Marocains. [...] 13h30 - Arrive pour nous le détachement suivant :

- Du **Lorraine** : **Schreiner** (Lorraine) quartier-maître canonnier.

- Du **Duquesne** : **Surer** (Ndlr : *en fait, il s'agit de Surcq de Paris*), matelot timonier ; **Prévot** (Paris), quartier-maître radio ; **Chaubet** (Paris), matelot radio ; **Brillet** (Bordeaux), matelot chauffeur.

- Du **Suffren** : **Gravouil** (Niort), matelot mécanicien et **Bossavy** (Dordogne), matelot mécanicien.

- Du **Protée** : **Marguet**, quartier-maître électricien. La soirée est fertile en événements divers.

18 h - J'apprends que nous partons dès vendredi matin, de Suez, par le croiseur auxiliaire britannique **Antenor**, ex-**Blue Funnel** de 12 000 t. Équipements et armes doivent être commandés d'urgence. De plus les autorités britanniques d'Ismaïlia, Captain **Simpson** en tête, ont cru devoir, sans m'en parler, faire connaître à nos hommes les propositions de l'Amirauté : ou servir dans la future escadre **Muselier**, ou devenir blue-jacket sur un bâtiment anglais, en prenant éventuellement la nationalité britannique, ou partir avec moi pour Djibouti.

22h - Nous réunissons le personnel pour le mettre en garde contre leur espoir de servir sur un bâtiment français et leur faire valoir les difficultés qui les attendent sur les bateaux anglais. D'autre part, s'ils veulent se battre - et ils disent qu'ils sont venus à moi pour cela - et s'ils veulent se battre sans tarder, ils feraient mieux de venir avec nous.

Mais l'appât du nouveau est fort : 19 hommes restent derrière nous, **nous ne serons que 30 à partir pour Djibouti**. Parmi ces 19, 8 vont partir immédiatement pour Port-Saïd, d'où ils seront dirigés, à la première occasion, vers Portsmouth.

Vendredi 19 juillet

5 h - **Barberot** part en camion pour Abbasea, près du Caire, d'où il nous rapportera à Suez, masques à gaz, fourniments, gamelles et bidons.

7 h - Début du mouvement vers la gare. Nous prenons à la Compagnie du Canal 30 fusils, 4 000 cartouches, 3 fusils mitrailleurs modèle 1915 avec un millier de cartouches, 850 grenades. Le détachement de l'armée du Levant nous remet 3 fusils

mitrailleurs modèle 1929.

10 h - C'est le départ. [...] Nous sommes reçus à Port-Tewfik par MM. **Lafaille**, **Aubry de La Noë**, **de Larclauze**, etc. Accueil émouvant et cordial, surtout de la part de **Lafaille**. [...] Passé près du **Félix Roussel**. Garde à vous, puis bérets agités et cris de « Vive la France ! »

Enfin, vers 13h45, embarquement sur l'**Antenor**, vrai bâtiment de guerre avec ses 6 canons de 152 et ses pièces contre avions. Accueil très cordial. [...]

Samedi 20 juillet

Nous rentrons à partir de 8 h dans le service de quart du bord : 2 hommes de veille contre avions constamment. Nous divisons notre personnel en quatre divisions qui assurent ce service. Nous fixons un programme d'exercice et un tableau de service. [...] J'ai pris, avant mon départ d'Égypte, quelques dispositions en ce qui concerne l'aide à nos familles. Dès qu'on pourra à nouveau envoyer de l'argent, on fera des petits envois (5 livres par mois) par l'intermédiaire de M. **de Benoist** et d'une banque suisse, celle-ci étant chargée de faire aux familles des envois anonymes. Je m'efforce d'intéresser à notre cas le plus possible de gens riches et de bonne volonté : les dirigeants du canal du Suez rentrent au premier chef dans cette catégorie.

Dimanche 21 juillet

[...] Nous approchons des côtes d'Érythrée. Des attaques d'avions sont à craindre. Nous décidons, le commandant et moi, d'installer deux de nos fusils-mitrailleurs sur l'arrière, de part et d'autre de la grosse pièce de retraite. L'armurier et le charpentier du bord fabriquent, avec l'aide de nos marins, les supports nécessaires.

Lundi 22 juillet

Chaud, et surtout très humide. On travaille quand même, de bonne humeur. Les quartiers-mâtres fusiliers sont prévus pour armer les mitrailleuses à l'alerte. Il n'y aura malheureusement pas d'alerte : les avions italiens n'osent pas se frotter à nous. L'après-midi, un bâtiment en vue dans le nord !

Postes de combat aussitôt, signaux de reconnaissance. Le bateau mystérieux s'approche dans un nuage d'écume. C'est un torpilleur britannique, le **Kimberley**. Encore une bataille manquée !

Mardi 23 juillet

Matinée consacrée au nettoyage de nos 43 fusils. Rentrée à Aden par le chenal de sécurité qui fait perdre beaucoup de temps; puis longue station en grande rade pour attendre le pilote. A 17 h seulement nous occupons notre mouillage définitif... [...] Le Groupe Marin ne fait pas de politique, il se bat (Djibouti vient de se soumettre au gouvernement de Vichy). Quand bien même il ne donnerait à **Hitler** et à **Mussolini** que des coups d'épingle, il les donnera. Alors, on va se « bagarrer » ailleurs. Nous partons pour Berbera et nous nous battons sur le front de Somalie britannique. Nous y serons bien plus libres et bien plus sûrs de nous battre. Et puis nous donnerons aux militaires de Somalie française - déjà très convaincus et ardents - l'exemple de la résistance. Le soir nous envoyons **Laborde** à l'hôpital de la R.A.F. pour examen radioscopique. Il a été très bien soigné sur l'**Antenor**. [...]



L'**Antenor**, croiseur auxiliaire britannique (© Bevin Blair).

Mercredi 24 juillet

Après une dernière nuit sur ce cher **Antenor**, nous allons nous installer au camp des Black-Watch (Highlanders) à 11 kilomètres au nord de Steamer's Point et à 7 kilomètres environ de la ville d'Aden. Ce lieu, nommé Khormaksar, est le plus déshérité du monde : un désert de sable dans lequel on a planté des tentes et quelques pauvres baraquements. Nos hommes y ont quatre tentes,

les officiers deux. Le confort est restreint mais l'accueil cordial de la part des Écossais.

Le lieutenant-colonel A. K. **Hamilton**, commandant le bataillon, s'occupe lui-même de notre emménagement, aidé par le Captain Sir C. **Keish Dick Cuninghame**, Bt, son adjoint.

Le soir, on nous donne deux camions pour mener nos hommes en ville. Ils y font divers achats. [...]

Jeudi 25 juillet

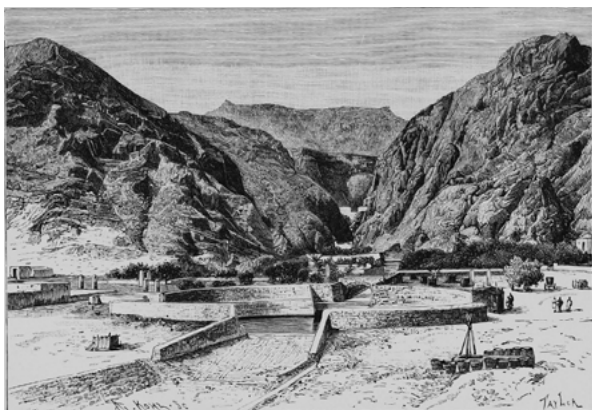
[...] Après le breakfast, tir au fusil à 100 mètres sur des cibles posées par le sergent **Nyx** et distribution des équipements. Le tir dans l'ensemble n'est pas brillant. C'est aujourd'hui que nous apprenons que nous allons être payés par le gouvernement britannique. Nos soldes, aux uns et aux autres, seront modestes. Tant pis ! [...]. Pour chacun, il nous faut établir un livret de solde, petit carnet encarté, portant l'indication : *Airman's Service & pay book*.

Ne nous sentons-nous pas flattés d'avoir ainsi l'air d'appartenir à cette R.A.F. qui se couvre de gloire ? A 17 h, je vais en ville voir le Squadron Leader Becher, 2^e et 3^e bureaux de Air Headquarters. Renseignements intéressants sur la Somalie et la situation générale. Je vois aussi le Captain **Dodds-Barker**, de l'état-major du général **Wavell**, venu en avion prendre quelques informations, ou, peut-être, donner des ordres.

Vendredi 26 juillet

[...] La matinée est consacrée à l'école du groupe, les hommes ayant leur équipement complet, et à l'essai du fusil-mitrailleur 29 avec les balles qui se trouvent en stock ici. Celles-ci conviennent parfaitement. Nous avons donc à Aden une belle réserve (75 000) de cartouches.

J'oublie ma visite, jeudi, au camp de la R.A.F. J'y vois les officiers de l'Air français : capitaine **Montgi-baud**, d'Algérie ; lieutenant **de Maismont**, de Syrie, qui sont basés ici avec le capitaine **Dodelier** et deux appareils Glenn-Martin. Ces officiers, qui ont revêtu l'uniforme de la R.A.F., sont fort gais et ardents. [...] J'ai, à déjeuner, M. **Péronne**, Anglais chargé ici des services de l'Information. Il nous parle de



Les 18 citernes de Tawila, à 1 600 m d'altitude, alimentaient en eau douce Aden (©The universal geography).

L'importance grandissante des éléments légers de la Marine britannique dans le nord. Il nous conte le torpillage du *Meknès*, ce bâtiment ramenant en France 1 500 officiers et marins des bâtiments internés en Angleterre. Il était illuminé, portait sur, sa coque des pavillons français. Un arrangement pour son libre passage avait été obtenu des Allemands. Eh bien ! malgré tout cela, une grande vedette allemande l'a attaqué, criblant de balles de mitrailleuses ses embarcations et, en définitive, le coulant à la torpille. Il y aurait 300 victimes, le reste ayant été recueilli par des destroyers britanniques ! lâcheté, ignominie, férocité ! Et certains chez nous peuvent encore vouloir s'entendre avec Hitler !!!

L'après-midi, nous allons tous en chœur, 28, car si **Laborde** est sorti de l'hôpital, **Aubert** s'est donné une entorse au genou, nous allons donc à Aden, pour voir les curieuses citernes qui alimentent la ville. Elles sont aux trois quarts vides, ne se remplissent paraît-il qu'en septembre, saison des pluies. Elles peuvent contenir 80 000 tonnes d'eau. [...]

Dimanche 28 juillet

[...] Tandis que les hommes vont se promener à Steamer's Point ou ailleurs, les officiers sortent avec leurs camarades français de la R.A.F. Rencontre de M. **Labussierre**, agent des Messageries Maritimes et agent consulaire de France. Le soir, le commandant va voir l'amiral **Murray** qui lui propose l'exécution éventuelle d'une rapide opération de débarquement en Somalie britannique, avant le départ définitif pour l'Angleterre.

Lundi 29 juillet

Après la gymnastique et la séance de natation du matin, et une séance de tir au fusil-mitrailleur, chacun fait ses paquets en vue du départ possible, dans l'après-midi. Tout est organisé : repas froid, transport de personnel et du matériel A Steamer's Point et surtout transport de 10 000 cartouches pour fusil-mitrailleur que nous avons, en définitive, pu trouver ici. Mais ce départ est remis, sur avis du général **Chater**, commandant supérieur en Somaliland.

Le soir, je vais régler diverses questions avec l'amiral et l'Air-Marshall puis nous allons avec les officiers sur le croiseur australien *Hobart*.

Mardi 30 juillet

[...] La matinée se termine par un tir au fusil-mitrailleur modèle 29 bien meilleur que celui de la veille. Entre-temps les 10 000 cartouches nous sont parvenues, ce qui nous permettra de faire des exercices et surtout de défendre notre bateau contre les avions italiens. A 15 h30, le commandant, MM. **de Pirey** et **Delaunay** partent avec une douzaine d'hommes en auto pour Sheik-Othman. [...]

Mercredi 31 juillet

Utilisation de cartouches à blanc, dans un exercice de progression de nos deux groupes de combat. Troisième leçon d'anglais, puis maniement d'armes et nettoyage des armes. [...]

Nous voyons, de temps en temps, nos amis aviateurs. Mais ils sont de plus en plus pris. En effet, le succès de leur reconnaissance de dimanche sur Diré-Daoua les a mis en vedette. D'autre part leurs Glenn-Martin sont plus rapides que les appareils de chasse anglais Gladiator et plus endurants que les Blenheim. Aussi les voilà enclenchés dans le tour d'alerte. [...]

Je dirai seulement qu'après mûre réflexion et consultation des gens compétents, j'ai décidé de conduire les volontaires du groupe en Angleterre pour armer une partie des 40 bâtiments français qui y attendent des équipages.

Le Groupe Marin me suit, sauf cinq hommes qui

tiennent à aller au Soudan (si le bataillon français motorisé se forme avec les troupes de Syrie actuellement à Ismaïlia et à Chypre). C'est là une grave décision, qui coûte beaucoup à certains. Il reste entendu qu'à l'arrivée en Angleterre, je ne m'opposerai pas au désir éventuel de certains de servir dans les forces terrestres du général de Gaulle ; je leur faciliterai même la réalisation de leur désir.

Jeudi 1^{er} août

[...] Notre départ se confirme comme très proche. La radio a annoncé, il y a quelques jours, la reprise de la navigation commerciale en Méditerranée. L'amiral **Murray** a demandé en conséquence si nous pourrions passer par Suez, ce qui serait pour nous un gain de temps, et nous permettrait de récupérer **Barberot**, ses hommes et nos sacs. Mais la réponse est négative : nous devons passer par le cap de Bonne Espérance, soit six semaines de mer. Le soir, nous recevons au camp, pour la dernière fois, les aviateurs français.

Vendredi 2 août

Visite à l'amiral **Murray** qui m'annonce notre appareillage pour 17 h, puis pour 15 h. Il faut nous préparer d'urgence. Je vais voir une dernière fois l'Air-Marshall toujours amène, qui nous a tant facilité toutes choses pendant notre séjour ici. [...] A 14 h 15, les camions sont prêts, chargés, et le colonel **Hamilton** nous adresse quelques mots d'adieu, assez ému. Ces pauvres Black-Watch sont inactifs depuis un mois à Aden, alors que leur Écosse risque d'être envahie par les Boches. Ils nous envient fort de pouvoir aller nous battre, et nous battre en Europe.

Nous laissons derrière nous ceux qui à tout prix veulent se battre en Afrique : **Simon, Coppentrath, Osmont, Bossavy, Issenmann**. **Simon** prend à cœur son rôle de chef de détachement. Il va conduire ses hommes à Ismaïlia où ils retrouveront le capitaine **Soubeyran** et peut-être **Barberot**. Je leur souhaite bonne chance et prompt entrée en action. Ils seront peut-être remplacés auprès de nous par e huit marins qu'on nous an-

Communiqué de presse diffusé au départ du Groupe d'Aden

« Le Premier Groupe Marin vient de quitter Aden pour rejoindre en Angleterre les forces du général de Gaulle. Il s'est constitué entre le 10 et le 18 juillet avec sept officiers et une cinquantaine de marins de l'escadre française d'Alexandrie. Les hommes sont décidés à combattre et à mourir s'il le faut pour libérer la France du joug hitlérien. Ils peuvent être appelés à combattre comme soldats aussi bien que comme marins. Ils iront là où ils seront utiles, là où ils pourront donner un coup dur.

Un soldat ne se forme pas en un jour : aussi ils ont subi depuis 15 jours un entraînement militaire intensif, dans des camps britanniques, sur le canal de Suez d'abord, puis à Aden. Ils sont armés de fusils, de fusils mitrailleurs et de grenades français, mais ils doivent leur équipement à la générosité de cette armée britannique qui leur a réservé le plus cordial accueil. Ainsi, ils ont pu, en profitant de tous les avantages des camps, s'entraîner sous la direction de leurs officiers.

Maintenant, le Premier Groupe Marin répond à l'appel lancé à la fois par le général de Gaulle et par le gouvernement britannique : ils vont en Angleterre, armer les bâtiments français qui s'y trouvent et qui manquent d'équipage, ou bien servir dans l'armée de de Gaulle.

Français, sachez bien que vos frères du Groupe Marin se battent pour vous libérer, et que jamais ils n'abandonneront la lutte ».

Châteaueux

nonce comme partis de Suez le 30 juillet et devant arriver à Aden le 7 août. Est-ce une partie de ceux que nous laissâmes à Ismaïlia ? C'est bien probable. Je serais content de les retrouver.

A 16 h, nous voici à bord du *Jehangir*, de la Mogul Line. C'est un assez vilain cargo charbonnier, affecté en temps normal au transport à La Mecque des pèlerins musulmans de l'Inde. Il vient mainte-

nant de Bombay, et a amené à Berbera un bataillon du Punjab. [...] Le chargement n'est pas terminé, il faut attendre le lendemain pour l'appareillage. Nous emportons divers produits en Somaliland, en particulier de l'essence en touques de fer-blanc : j'ai horreur de cela. Comment les Anglais n'emploient-ils pas les barils ?

Samedi 3 août

Continué notre installation et surtout l'installation de nos 3 fusils-mitrailleurs, l'un à l'avant, l'autre au-dessus de la passerelle, le troisième sur une plate-forme disposée à l'arrière et initialement destinée à un canon contre avions. Nos fusils sont fixés sur un pied identique à celui que nous avions

sur l'*Antenor*. Enfin, à 14 h 15, appareillage pour Berbera. A la sortie du chenal de sécurité, nous retrouvons le *Moonstone* (héros de la capture du sous-marin italien *Galilea*) qui nous escortera à l'honorable vitesse de 8 nœuds. [...]

Dimanche 4 août

Libération Au lever du jour, à 5 h 15, la côte de Somalie est en vue, avec sa ligne de hautes montagnes et, dans l'est, deux pics isolés identiques. Le *Moonstone*, qui, me dit-on, ne connaît pas ces parages, prend la ligne de file derrière le *Jehangir*. En surveillance au large du port, nous voyons le *Shoreham*, sloop commandé par le commandant *Claridge*, qui était avec nous passager sur l'*Antenor*. Nous réduisons encore de vitesse, afin de n'arriver à Berbera qu'au moment où la brise faiblit, et mouillons vers 11 h 30. [...]

Lundi 5 août

Nous commençons aujourd'hui l'enseignement « marine » du personnel. Je me charge des mécaniciens et électriciens, *Michaut* du personnel du pont. Pour mes hommes, cela consiste en un rappel de notions d'électricité, puis en une visite des installations du bord. Le sous-mécanicien *L'Huillier* nous explique la partie mécanique des dynamos. En fin de matinée, leçon d'anglais.

A midi, visite du commandant au gouverneur, suivi du déjeuner qui ne commence guère qu'à 14 h 15. C'est que de multiples événements se sont produits. Essentiellement des attaques d'avions italiens.

Dès 10 h un *Savoia* survole le mouillage à 4 000 mètres environ, lance quatre bombes au jugé tandis que le *Shoreham* lui fait un accueil bruyant avec ses deux canons de 100 mm. C.A. Parmi ces bombes l'une tombe à 150 mètres en avant du *Jehangir*, qui paraît bien être le but visé. Si l'on nous atteignait, chargés d'essence comme nous le sommes, quel beau « crash » !

A 13 h, autre alerte. Chez le gouverneur, tous se précipitent dans les abris sauf le général *Chater* et moi qui voulons voir : ce sont trois Blenheim arrivant d'Aden !

Mais quelques minutes après, nouvelle alerte, éclatements de bombes du côté du terrain d'aviation, et je vois, s'en allant vers l'est, à une altitude considérable (5 à 6 000 mètres) une section de 3 *Savoia* qui semblent tout blancs. [...]

A 16 h 30, je suis de retour à bord, avec les 3 officiers et les 3 hommes qui ont été à terre faire un tour. Le travail a bien repris, les coolies sont là, on n'a pas besoin de nous. La journée s'achève calmement dans une chaleur étouffante. [...]

Mardi 6 août

Leçon du lieutenant de vaisseau *des Roziers* sur l'emploi du corps de débarquement pour les coups de main. Puis leçon d'anglais. Je commence avec les plus forts la lecture, un peu indigeste, du *Nicholls Seamanship*, qui est une sorte de manuel du manœuvrier.

A 13 h, déjeuner avec les 3 officiers de l'armée française, qui vont partir pour Aden par le *Shoreham* cet après-midi. Le général *Legentilhomme* est parti hier par avion. Nous nous promettons de nous retrouver en Angleterre et de nous battre.

Le soir, après dîner, première leçon de cosmographie. A 20 h, le commandant m'appelle. Il est avec son second et avec le capitain commandant le *Hobart*. Il faut terminer d'urgence le déchargement des camions. Le Groupe Marin dégringole dans la cale A.R., et en sort rapidement 7 gros camions, tandis que les marins australiens du *Hobart* dégagent la cale avant.

A 23h30, le bateau est dégagé : il est temps car la brise commence à fraîchir.

Mercredi 7 août

5h30 - Appareillage du *Jehangir* pour Mombasa. Nous emmenons un millier d'Abyssins, hommes, femmes et enfants, réfugiés en Somaliland britannique depuis fort longtemps – 1937, pour quelques-uns – et que l'on envoie attendre au Kenya la fin de la guerre.

Samedi 10 août

[...] Le *Jehangir*, depuis quatre jours, a continué à



The Military Atlas of the World War II

suivre la route que lui impose l'autorité maritime. C'est une route extrêmement au large, qui fait doubler Socotora très largement et ne se rapproche pas à moins de 300 milles de la Somalie italienne. Tout cela pour éviter les attaques d'avion. Nous ferons ainsi 2 300 milles, de Berbera à Mombasa, alors que la route directe ne dépasse guère 1 700 milles.

Le premier jour, mercredi, nous nous écartons de la côte jusqu'à 15h30. Arrivés au milieu du golfe d'Aden, route à l'est q. N.-E. par une douce température tropicale : les deux déserts, Somalie et Arabie, qui nous enserrent, renvoient vers nous tout ce qui est possible de rayons de chaleur.

Le jeudi soir, nous sommes au nord du çap Gardafui, la mousson de S.-W. est plus fraîche, nous commençons à remuer un peu, et brusquement il fait froid. Vendredi, même chose. Ce matin samedi, heureusement, nous avons pris du champ vers le sud et il fait plus doux. La stabilité de ce petit bâtiment est extraordinaire. Il se conduit sur la mer comme un roc.

Quelques nouvelles par la radio. Les Italiens ont atteint Hargeisha et Zeilah, mais cette ville a été aussitôt bombardée par notre ami le **Hobart** : tirs d'artillerie sur les troupes, et bombardements en piqué par l'avion du bord Quel succès ? Nous ne savons. Hier vendredi, la B.B.C. nous a annoncé l'attaque en Manche d'un convoi britannique par avions allemands. Soixante de ceux-ci ont été descendus par les chasseurs de la R.A.F. Pertes britanniques : 16 appareils.

Ces grands événements extérieurs sont sans influence sur la petite vie quotidienne du Groupe Marin. Tous ici admettent notre situation d'attente, sans récriminer. On n'en aurait pas le temps, d'ailleurs, car nous avons réglé notre vie d'une façon telle qu'elle est très occupée. D'abord, le quart : quatre hommes de veille à la fois, du lever au coucher du jour, parés à bondir sur les F.M. en cas d'alerte. Nous avons, jeudi, exécuté un tir sur baril jeté du bord. Une école à feu de trois coups aurait dû être exécutée sur le même but par le canon de 100 du bord, mais l'arrivée inopinée, sur le théâtre des opérations, du croiseur **Cérés** a interrompu l'exercice. [...]

Vendredi 16 août

La navigation du **Jehangir** se poursuit sans incidents. Au début de cette semaine nous avons eu contre nous une mousson de S.-W. fraîche s'accompagnant d'un courant de 3 nœuds. Obligés de réduire à 9 nœuds, et même parfois à 8 pour que l'hélice ne sorte pas de l'eau dans les forts coups de tangage. Notre vitesse sur le fond n'a été pendant trois jours que de 6 nœuds environ. Il semble que l'on n'arrivera jamais... Mais depuis mercredi le courant diminue, et chaque jour, à midi, nous avons joie à constater que le nombre de milles parcourus depuis la veille augmente – de 140 nous passons à 180, à 200, et aujourd'hui à 240 : 10 nœuds ! Nous serons à Mombasa dimanche matin.

Hier jeudi 15 à l'aube, nous avons franchi l'Équateur, par 50°10' de longitude est, et maintenant les doux alizés du S.-E. ont remplacé la violente mousson. La mer est presque plate ; seule une longue houle, de faible amplitude, nous fait doucement rouler.

Toujours en contact extérieur par la radio. Les Allemands font en Manche et un peu partout en Angleterre ou en Écosse des attaques massives par avions. L'autre jour 400 appareils ont attaqué un convoi. La R.A.F. réagit avec sa chasse et les tableaux sont impressionnants. En un jour, 50, 60, 79 avions allemands abattus !

Le Somaliland britannique souffre de violentes attaques italiennes. L'ennemi dispose, depuis que Djibouti n'est plus à surveiller, de deux divisions – 25 000 hommes – avec chars d'assaut et canons. En face, 5 bataillons britanniques et une batterie de 4 pièces. La disproportion est écrasante et l'on craint fort pour cette malheureuse colonie. Aucune diversion n'est possible, l'état du temps ne permettant pas actuellement de prendre l'offensive, ni au Kenya ni au Soudan.

Cependant, les Anglais ne paraissent pas décidés à abandonner la Somalie sans combattre : les Black-Watch y sont, paraît-il, le **Hobart** a bombardé Zeilah, le **Shoreham** ou le **Paramtter** ont tiré sur des colonnes motorisées italiennes. L'effort britan-



Une partie du Groupe à Durban le 5 septembre 1940, d'Estienne d'Orves est au 2e rang au centre (coll part).

nique paraît devoir se porter sur le Kenya dès que le temps le permettra : on parle d'une armée de 20 000 hommes, qui se constitue en Afrique du Sud et qui va être sous peu dirigée sur le Kenya. Que va faire Hitler ? L'été s'avance, et aucune attaque contre l'Angleterre, autrement que par air, ne se dessine. Nous arriverons à temps, semble-t-il. A bord, la vie continue. Notre programme de conférences s'est poursuivi avec une instruction sur la constitution du canon – des conférences d'histoire – une leçon sur les opérations combinées complétée par le récit de l'attaque de Zeebrugge en 1918 – des leçons de manœuvre et de matelotage. Mais la grosse affaire, ce fut, hier, le passage de la ligne.

On fit d'abord parler la poudre : exercice de canon, avec école à feu de 3 coups de notre pièce de 100, armée par les officiers mécaniciens et un midship du bord. Le directeur de tir est **Lamb**, le premier lieutenant. Le second coup tombe à toucher la barrique qui sert de but, ce qui déclenche de frénétiques applaudissements. Un deuxième baril est mis à l'eau et **Schreiner**, **Stadler** et **La-**

maque l'arrosent des balles du fusil-mitrailleur arrière [...]

Nous apprenons la nouvelle d'une attaque massive sur l'Angleterre : 1 000 avions allemands ont attaqué en vingt-quatre heures. 144 d'entre eux ont été abattus. Les Allemands auraient, paraît-il, lancé des poids amarrés à des parachutes. Pourquoi cela ? Faire peur aux Anglais ?

Le lundi 19, je déjeune au club avec le Commandeur **Ferguson**, commandant la base de Mombasa, et un vieux. captain, parti d'Angleterre le 28 juillet et arrivé par les voies les plus rapides : bateau jusqu'au Cap, train du Cap à Durban, puis avion jusqu'ici. Il m'apporte la nouvelle suivante : 200 ingénieurs du génie maritime, dont un ingénieur général, seraient en Angleterre avec le général **de Gaulle**. Le chiffre paraît fort, mais cette venue de techniciens en Angleterre est symptomatique. [...]

Mardi 20 août

Dimanche dernier, vers 10h, enfin, la terre est en vue ! Le **Jehangir**, qui a ralenti sa marche pour n'arriver qu'au jour auprès de cette terre non éclairée et

défundue vers le large par une barrière de corail, accélère son allure et, à 13 h, nous prenons le pilote. L'île de Mombasa est constituée par une rivière qui, avant de se jeter dans l'océan Indien, forme deux bras qui enserrent la ville. Le plus large et le plus profond est celui du sud, il forme le port de Kilandini, l'autre borde la vieille ville de Mombasa. [...] Remonté la rivière sur deux milles environ. [...] Le commandant en second de la base navale vient nous chercher, avec nos armes et nos bagages. Le gros de la troupe sera logé dans un camp à peine aménagé ; dont le Groupe Marin sera le premier occupant. Un officier seulement pourra loger avec les hommes, car on manque de lits. Je suis donc obligé, à regret, d'accepter pour les cinq autres, les logements prévus à l'hôtel. Contrairement à ce que je croyais, le *Jehangir* ne débarque pas ici les Abyssins et leur cornac, M. **Damarvon**, Irlandais sympathique. Il repart pour le Tanganyika où il les déposera au port, tête de ligne du chemin de fer.

Mombasa est presque une grande ville. C'est à coup sûr une future grande ville et une ville où l'on a vu grand.

Au bord de la rivière, à côté du confortable « Mombasa club », les murs sans ouverture du Fort Jésus, vieux fort portugais, défense du Comptoir que les colonisateurs établirent à la fin du XV^e siècle. [...] Si l'ensemble du Kenya, avec Nairobi comme capitale, est colonie britannique, Mombasa et ses environs immédiats constituent un protectorat : le sultan de Zanzibar en est le souverain. Il y est représenté par un riche Arabe - **Ali ben Selim** - qui s'est installé, sur la rive droite de la rivière de Kilandini, une superbe propriété ombragée. C'est là que sont installés les hommes du Groupe Marin. [...]

Samedi 24 août

Le matin, visite du commandant, accompagné de M. Bénazet, au Provincial Commissioner, délégué du gouverneur du Kenya à Mombasa. Nous parlons de la propagande à faire auprès des Français habitant à Madagascar et de la possibilité de

reprise de relations commerciales entre cette île et l'Union sud-africaine.

Dimanche 25 août

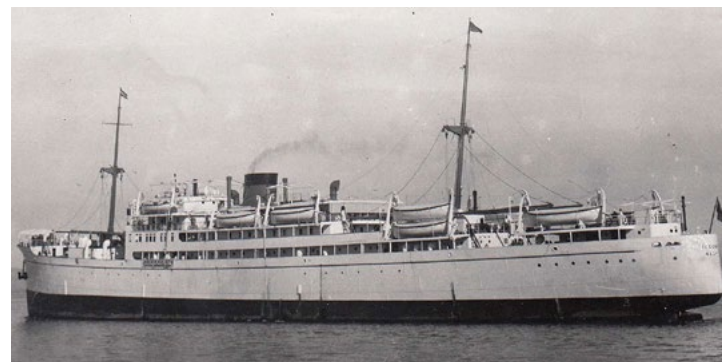
Hier est arrivé au port un charmant petit paquebot aux superstructures jaunes. C'est l'*Incomati*, de la Bank Line, qui assure un service entre Calcutta, Colombo et l'Afrique du Sud. C'est ce bateau qui va nous conduire à Durban, à bonne vitesse.

Lundi 26 août

Appareillage au petit jour. Avec émotion nous revoions les pavillons de Pelaleza. [...] Passé la barrière de récifs, la terre s'estompe dans le lointain... Les travaux reprennent : anglais, conférence sur les gaz de combat avec démonstration du masque, etc. Nous retrouvons notre vieille connaissance du *Jehangir*, M. **Beatty**, ex-commissaire de police du Somaliland, qui se rend comme nous en Angleterre.

Vendredi 30 août

Ces deux derniers jours furent sans histoire. Navigation hors de vue de terre. [...] Il faut attendre minuit et la marée pour rentrer dans le port. Ce matin à 6h, nous nous réveillons dans la rivière, entre deux rives plates, bordées de feuillages verts, des palétuviers sans doute. La ville, un ensemble de bungalows aux toits grenat, très propres. Beira est la propriété de la Compania de Moçambique, c'est une ville toute neuve, un grand port qui paraît bien outillé pour recevoir les marchandises en transit vers le Nyassaland et la Rhodésie. [...] Le Groupe Marin, sur la demande du commandant



L'*Incomati* sera torpillé le 18 juillet 1943 avec à son bord 213 personnes par l'U-Boot 508 qui sera à son tour coulé le 12 novembre 1943 (coll. part.).

Fox, commandant de l'*Incomati*, reste sagement à bord : nous ne devons pas nous faire voir sur cette terre portugaise, neutre et vraisemblablement fourmillante d'Allemands et d'Italiens. Un cargo et un remorqueur allemands sont d'ailleurs mouillés à quelques encablures de nous.

A 13 h 30, l'*Incomati* appareille, précédé par le paquebot *Lourenço-Marquês*, que nous allons dépasser dans le chenal. Les journaux signalent un « raider » qui a opéré au large de Durban ces jours derniers. Le rencontrerons-nous ? C'est peu probable car il a été signalé par la T.S.F. du British Commander, pétrolier britannique. Celui-ci a-t-il été coulé ? Le journal ne le dit pas. Mais il y a de grandes chances pour que ce raider transporte ailleurs le théâtre de ses exploits.

Mardi 3 septembre

Ayant quitté Beira dans l'après-midi de vendredi, nous sommes arrivés dimanche matin, vers 6 h, à Lourenço Marquês. Des quais, des grues, quelques bâtiments au mouillage dont un cargo allemand. L'hinterland est moins plat qu'à Beira. [...] Nous débarquerons demain matin pour nous installer dans un camp. Celui-ci est d'ailleurs presque en ville. J'apprends aussi, et cela est fort intéressant, que le consul de France à Durban a manifesté un vif désir de nous voir à notre passage. [...] Vers 9h30, débarquement de l'*Incomati*. Le Groupe Marin va cantonner au « Transit Depot », camp très important se trouvant sur le bord de la mer près de l'aérodrome. C'est là également que se trouve le « Headquarters » des troupes sud-africaines de Durban. [...]

Vendredi 6 septembre

Jour du départ. Nous prendrons ce soir le train pour Le Cap où nous devons nous embarquer pour l'Angleterre. [...] Le matin, **Delaunay** a fait un vol d'essai au-dessus de Durban.

Samedi 7 septembre

Au réveil nous nous trouvons dans les montagnes de l'ouest du Natal. Belles formations tabulaires.

FREE FRENCHMEN IN CAPE TOWN

SAILORS ON WAY TO JOIN GENERAL DE GAULLE

CAPE TOWN to-day welcomes a small band of Free Frenchmen, who, like the Free Netherlands now in a Dutch warship here, are inflexible in their determination to fight on. City streets, in which mingled Free Frenchmen, Free Netherlands, and sailors and soldiers of South African units, represented in miniature the Commonwealth and her Allies, who are all determined to defeat Hitler.

HOW S.A. TRADERS CAN HELP

BUT these free Frenchmen, unlike the Dutchmen, have no ship of their own. They "deserted" the French ships at Alexandria, when they were demilitarised, and are now making their way right round Africa to England, eager to serve under General de Gaulle's flag in French vessels. What they have seen down Africa has convinced them that the French colonies are all tending to swing over to De Gaulle's cause. Lieut-Commander Henri Louis de Chateaufieux, leader of the free Frenchmen now in Cape Town, told a representative of The Argus to-day that the men of his company had been heartened to hear the news that Pondicherry had declared itself in favour of General de Gaulle. "It is only a small place, but it shows the direction which opinion is taking," he said.

NOT FREE TO CHOOSE

Explaining what happened at Alexandria, Commander Chateaufieux said that when the armistice was signed with Germany, the French sailors were not free to choose. They were told that it was



Lieutenant-Commander Henri Louis de Chateaufieux.

Puis à Harrismith nous entrons dans l'État libre d'Orange. Pays plat, assez désertique, sauf les points d'eau où il y a de charmants jardins aux arbres fruitiers tout fleuris. [...]

Dimanche 8 septembre

Temps superbe, pays passablement désert, coupé, au voisinage des gares, de groupes d'arbres et, dans le fond, des montagnes de 2 000 mètres, la chaîne de Nienwald, aux sommets neigeux [...] Etonnant contraste entre ces trois paysages : un désert presque saharien, une haute vallée alpine rappelant le val d'Isère, et une plaine fertile faisant penser à la plaine d'Hyères, avec ses vignes et ses amandiers. [...] Un camion nous attend à la gare et nous emmène, les officiers à l'Assembly Hotel, les hommes à l'Union Jack Club, où ils sont installés dans une grande salle transformée en dortoir. [...]

Lundi 9 septembre

Le Groupe Marin tout entier, sous la conduite de l'enseigne de vaisseau **Michaut**, se rend à Simonstown. [...] Pendant ce temps, le commandant, MM. **Patou** et **Delaunay** vont également

à Simonstown pour saluer le commodore qui représente ici l'Amirauté britannique.

Simonstown occupe, avec la plage de Mizenberg, la côte orientale de la péninsule se terminant par le cap de Bonne Espérance. Cette côte rappelle beaucoup notre Midi, mais l'océan Indien a d'autres vagues que la Méditerranée. [...]

Mardi 10 septembre

[...] Le Parlement siège, et c'est une grosse affaire, car la discussion est chaude entre les partisans du gouvernement du général **Smuts**, fidèle à l'alliance britannique, décidés à continuer la guerre et ceux du général **Herzog**, tous Afrikaans, n'aimant pas les Anglais, convaincus de la supériorité allemande, et essayant de faire une paix séparée. Ces derniers perdent du terrain tous les jours, et les enrôlements sont de plus en plus nombreux dans cette armée sud-africaine [...]. Visite à l'intelligence Center, puis réunion à l'hôtel pour discuter des possibilités de commerce avec Madagascar.

Mercredi 11 septembre

A 10 h, c'est le départ de l'Union Jack Club. Voici le début de la dernière étape. Enfin ! Nous nous rapprochons du vrai théâtre de la guerre, de cette Angleterre que les Allemands bombardent si sauvagement. et qui se défend avec tant de courage, de « gallantry », comme l'on dit si joliment ici. Le courage ne nous manque pas, à nous non plus, et nous avons hâte de le prouver. Que va-t-on nous faire faire ? Embarquer sur un bateau français, ou sur un

torpilleur américain, pour faire des missions d'escorte, comme beaucoup de marins me le laissent entendre ? Qu'importe, pourvu que ce soit actif et utile... L'**Arundel Castle** est un superbe paquebot à turbines, vieux déjà de vingt ans, mais luxueux et confortable, 19 500 tonnes de jauge brute. [...] A 13 h, appareillage, le « Table Mount » disparaît petit à petit derrière un nuage bas [...]

Samedi 14 septembre

Dès le départ nous avons décidé de reprendre l'instruction de spécialités [...] : manœuvre, artillerie, torpilles, électricité, machines, intendance, corps de débarquement. Les leçons d'anglais - une heure par jour - et une conférence générale occupent toutes nos matinées. Le concours du bord nous est largement fourni : l'instruction « manœuvre » se fait à la voilerie, et les mécaniciens visitent les installations machines et chaufferies qui sont ici fort modernes, ce bateau, construit en 1919, ayant été complètement refondu en 1937. Les officiers sont admis sur la passerelle et peuvent se perfectionner dans l'emploi des tables anglaises de navigation. [...]

Dimanche 15 septembre

Au réveil, le rocher dénudé, aux hautes falaises rougeâtres, de Sainte-Hélène. Nous en faisons le tour par l'est, et mouillons à 8 h devant Jamestown. [...] Nous montons à pied jusqu'à Longwood : 5 milles d'une route étroite, humide, serpentant à flanc de coteau et dans les bois. Vues variées et admirables. Au bout d'une heure trois quarts de marche, nous entrons dans le domaine de Longwood, domaine français, où la petite maison de l'Empereur se trouve au milieu d'une pelouse d'herbe bien verte et très dense, que coupent les allées en contrebas que parcourait **Napoléon**. [...] A 17 h, le Groupe Marin rembarque, ému d'avoir pu, avant d'aller se battre pour le maintien des traditions de la France, payer un tribut à celui qui lui donna tant de gloire. L'embarquement du sisal (sorte de chanvre) et de deux canons de modèle ancien, remplacés ici par de nouvelles pièces, est terminé. L'**Arundel Castle** appareille à 20 h pour Ascension. [...]

Dimanche 22 septembre

[...] Très intéressante conversation avec M. **Lawrence**, professeur d'archéologie grecque à Cambridge qui comme son frère le colonel, connaît admirablement la question arabe et tout ce qui touche le Proche-Orient. Les renseignements tout frais qu'il rapporte de Palestine et de Syrie seront certainement appréciés par le général **de Gaulle** et pourront servir de base à une propagande en Syrie. La Presse, que je lis tous les matins au Groupe Marin, est aujourd'hui particulièrement intéressante : elle contient une proclamation du général **de Gaulle** qui fait le point de la situation des Français Libres. Tous nous sommes heureux d'entrer bientôt dans cette belle et courageuse armée.

Mercredi 25 septembre

Notre navigation se poursuit sans incidents. [...] Depuis lundi, certains passagers prennent part au service de veille contre les sous-marins, les quarts sont d'une heure [...] Le Groupe Marin participe à ce service. La T.S.F. nous apprend le déroulement des opérations à Dakar :

- Vers le 15 septembre, une force française venant de Toulon est arrivée dans ce port. Nous en ignorons l'importance. On parle de contre-torpilleurs et peut-être de croiseurs.
- Le lundi 23, le général **de Gaulle** lui-même se présente devant Dakar avec une force navale composée de bâtiments français libres et anglais. Il envoie des hommes à terre, qui sont reçus à coups de fusils. Une embarcation, arborant le drapeau blanc, est également mitraillée, deux officiers, dont le capitaine **Foch**, sont grièvement blessés.
- Le général **de Gaulle** décide, puisque les négociations pacifiques n'aboutissent pas, d'entreprendre une opération militaire. Celle-ci est parfaitement justifiée, étant donné l'emprise allemande sur Dakar ; il s'agit de libérer de ce joug les Français d'A.O.F. - Un ultimatum est adressé au gouverneur, lui notifiant d'avoir à se ranger dans les rangs des Français Libres.
- Sur le refus du gouverneur, le feu est ouvert sur le port par les forces franco-britanniques le mardi 24.



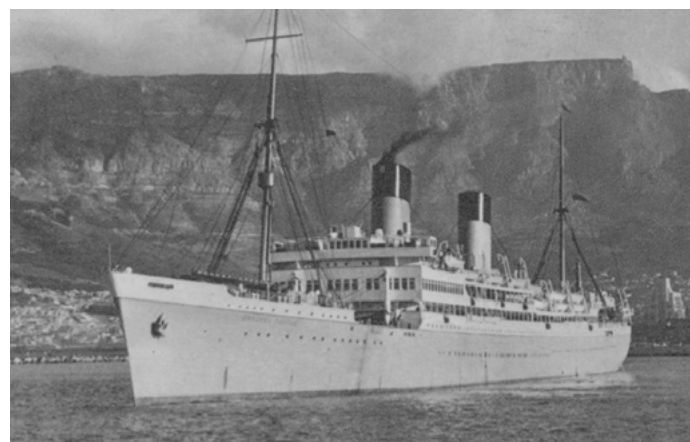
Une partie du Groupe à Sainte-Hélène. Au 1^{er} rang : Lebreton, de Pirey, Amati, Corvasi, Laborde, Michaut, Patou, Jacq, Gautier, Aubert. 2^e rang : Pieton, Giovanetti, Delaunay, M. Colin (conservateur du domaine), Mme Colin, d'Estienne d'Orves, Lucas, Burin des Roziers (coll. famille d'Estienne d'Orves).

Nous avons tous le ferme espoir que les autorités de Dakar comprendront. Une manifestation de force était nécessaire pour pénétrer dans le pays et montrer à tous le vrai aspect de la guerre : son but est la libération de la France et la restauration de l'Empire français tout entier dans son état primitif. Nous ne pouvons ici que nous féliciter de cet acte d'énergie de notre chef. Le gouvernement de Vichy, après avoir, il y a trois semaines, prescrit à l'amiral **Decoux** de résister aux Japonais, vient d'accorder à ceux-ci des bases en Indochine et le droit de faire traverser ce pays par leurs troupes. C'est donner au Japon, gratuitement, notre plus belle colonie. Les Français d'Indochine n'acceptent pas ce honteux traité et combattent l'envahisseur. Honneur à eux ! [...]

Ici s'arrête le journal de d'Estienne d'Orves. Le 27 septembre 1940, le Premier Groupe Marin arrive sans encombre à bord de l'**Arundel Castle** à Greenock (Ecosse) et prend le train à destination de Londres où il est reçu à Londres par l'amiral **Muselier**.

Honoré d'Estienne d'Orves

Journal de bord d'Alexandrie à Londres
(L'intégralité du texte se trouve dans le livre :
Honoré d'Estienne d'Orves, pionnier de la Résistance,
par Rose et Philippe Honoré d'Estienne d'Orves,
publié aux Editions France-Empire, 1990)



L'Arundel Castle, paquebot de 19 500 t de jauge brute (Coll. part.).

Le Premier Groupe Marin d'Honoré d'Estienne d'Orves

Comme le relate **Honoré d'Estienne d'Orves** dans son journal d'Alexandrie à Londres, une **cinquantaine de marins** dont sept officiers ont rejoint le Groupe Marin entre le 10 et le 18 juillet 1940.

La date de leur ralliement au Premier Groupe Marin est considérée comme celle de leur ralliement à la France Libre. Elle correspond en général au jour précédant la date constatée de leur désertion.

- **41** ont déserté des bâtiments de l'escadre de la Force X : croiseurs *Tourville* (10), *Suffren* (10), *Duquesne* (5) et *Duguay-Trouin* (1), torpilleurs *Forbin* (10) et *Basque* (1), cuirassé *Lorraine* (3) et sous-marin *Protée* (1).

- **9** ont déserté des paquebots français *Athos II* (8) et du *Président Paul Doumer* (1).

Le **18 juillet**, plusieurs membres du Groupe souhaitent rester sur place pour servir dans les FNFL ou la Royal Navy. Huit d'entre eux (**Capdevert, Girard, Guérin, Leborgne, Raso, Kramer, Guy** et **Gravouil**) embarquent mi-août à bord d'un paquebot britannique à destination de la Grande-Bretagne où ils arriveront début octobre. **Leborgne** et **Gravouil** serviront sur un bâtiment de la Royal Navy, **Guérin** embarquera sur le *Léopard* et **Raso** sur le *Surcouf*.

La plupart de ceux qui restent en Egypte, serviront sur le *Président Paul Doumer* : **Bartholomé, Ansquer, Giganti, Brillet, Chaubet, Marguet** et **Prévoit**. Le matelot **Surcq** sera recruté sur place pour compléter l'équipage du *Narval* à Malte.

Les autres qui suivent le Premier Groupe Marin jusqu'à Londres s'engageront dans la marine de guerre des FNFL avec pour première affectation :

- sur le contre-torpilleur *Léopard* : **Aubert, Guérin, Jacq, Chalavan, Delaunay, Greiner, Laborde, Marlin, Pieton**, et **Poriel**.

- sur le sous-marin *Surcouf* : **Michaut, Millet, Raso, Lucas, Guy, Lamaque** et **Stadler**.

- à l'Etat-major des FNFL à Londres : **d'Estienne d'Orves** (2^e Bureau), **Burin des Roziers, Arnoulx de Pirey**.

- sur les chasseurs : **Amati** (43 *Lavandou*), **Giovannetti** (10 *Bayonne*) et **Corvasi** (5 *Carentan*).

- sur le contre-torpilleur *Le Triomphant* : **Patou**.

Chronologie du périple

19 juillet : 30 hommes du Groupe Marin quittent *Ismaïlia* par le train, à destination de *Suez* (Égypte).

20 juillet : le Groupe appareille de *Suez* à bord de l'*Antenor*, pour *Aden* où il arrive le 23 juillet.

25 juillet - 2 août : le Groupe loge au camp militaire de Khirouksar à *Aden*.

2 août : le Groupe quitte *Aden* à bord du *Jehangir*, pour *Mombassa* (Kenya), avec une escale à *Berbera* (Somaliland) du 4 au 7 août.

18 août : arrivée à *Mombassa* à bord du *Jehangir*.

18 au 26 août : loge dans un camp à *Mombassa*.

26 août : quitte *Mombassa* à bord de l'*Incomati*, à destination de *Durban*, avec escale au Mozambique à *Beira* le 30 août et à *Lourenço-Marquès* du 30 août au 2 septembre.

2 septembre : arrive à *Durban* à bord de l'*Incomati*.

3 au 6 septembre : séjourne au « Transit Depot ».

6 septembre : quitte *Durban* par le train à destination de *Cape Town* (Afrique du Sud), arrivée le 8.

8 au 11 septembre : loge à l'Union Jack club.

11 septembre : quitte *Table Bay* (près de *Cape Town*) à bord du paquebot britannique *Arundel Castle*, à destination de *Glasgow* avec escales sur les îles britanniques de *Sainte-Hélène* (15 septembre) et *Ascension* (17 septembre).

27 septembre : le Groupe arrive à *Greenock* à bord de l'*Arundel Castle* et prend le train à destination de *Londres* où il est reçu par l'amiral **Muselier**.

Les premiers membres du Groupe

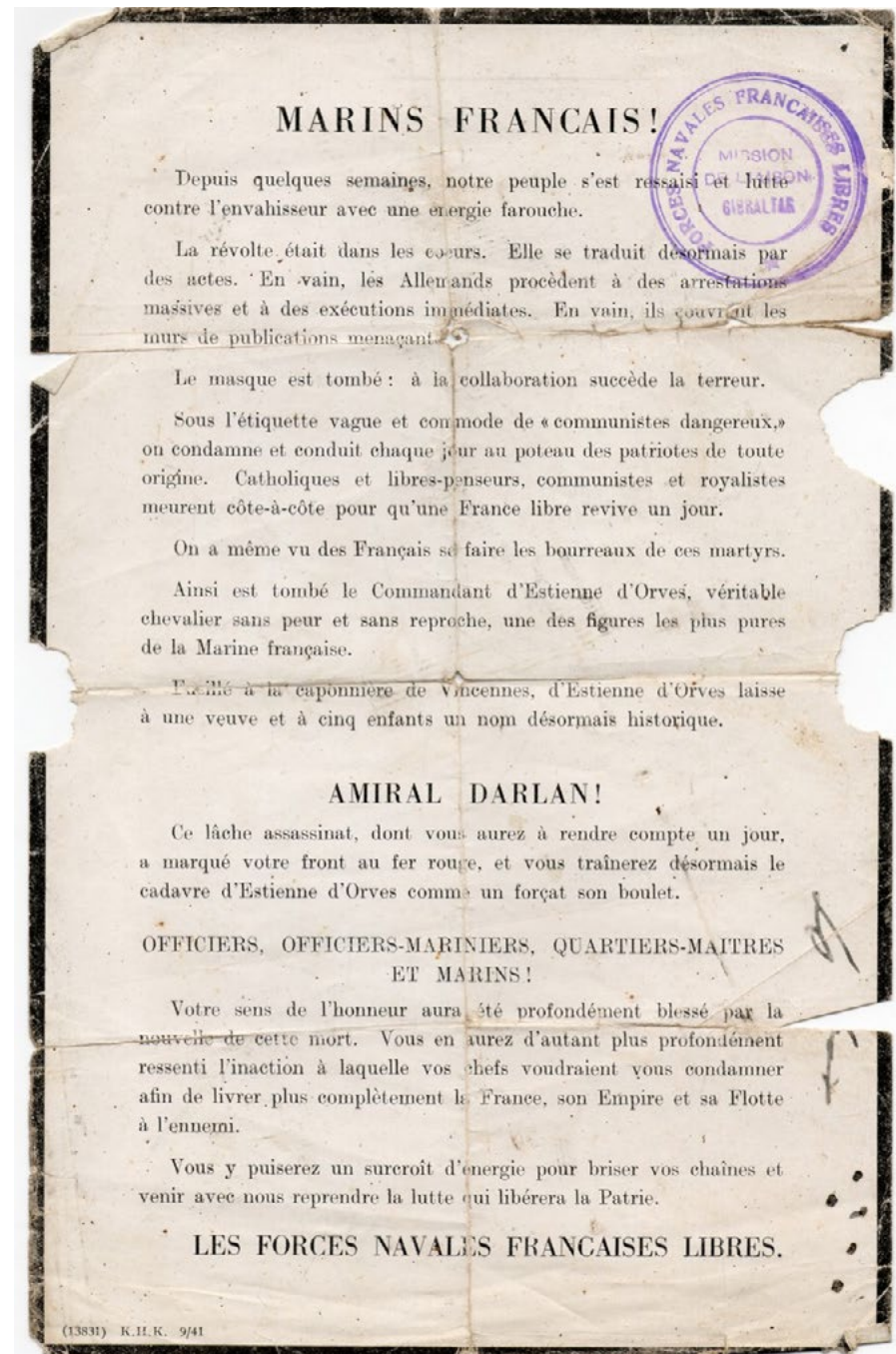
- **Henri Louis Honoré d'ESTIENNE d'ORVES** (39 ans), né le 5 juin 1901 à Verrières-le-Buisson (91), officier d'ordonnance de l'amiral **Godfroy**, commandant la Force X à bord du *Duquesne*, déserte le 9 juillet 1940



(voir sa « lettre à l'amiral du 10 juillet » en page 11) et se retrouve au Caire, au restaurant « Au petit coin de France » en compagnie de **Patou, Michaut** et **Burin des Rosiers**. Le lendemain, les rejoignent **Arnoux de Pirey, Sourisseau** et **Barberot** ainsi qu'**Aubert** et **Bartholomé**. « *Châteauvieux* » baptise alors ce commando du nom de : « **Premier Groupe Marin** ». Il installe les premiers arrivants à *Ismaïlia* dont le nombre atteindra cinquante le 18 juillet. Il conduira une trentaine d'entre eux jusqu'à *Londres* en passant par *Suez*, *Aden*, *Mombassa*, *Berbera*, *Durban*, *Cape Town*, *Sainte-Hélène*, et *Greenock*. Arrivé à *Londres* le 27 septembre 1940, il est reçu par l'amiral **Muselier**. Promu capitaine de corvette le 1^{er} octobre il est nommé chef du 2^e Bureau de l'Etat-major des FNFL. En décembre il devient chef du Service de Renseignements (SR) de la France Libre et va développer le réseau embryonnaire **Nemrod** qui va transmettre des informations capitales sur les défenses côtières allemandes, les sous-marins, les aérodromes et les dépôts d'essence de la région nantaise. Mais la trahison du radio **Marty** entraînera son arrestation et celle des 26 personnes du réseau dont neuf seront condamnés à mort. Six bénéficieront

d'une remise de peine et avec **Barlier** et **Doornick**, il sera fusillé le 29 août 1941. Il est **mort pour la France** et sera fait **compagnon de la Libération** (décret du 30 octobre 1944).

(Sur le réseau **Nemrod**, voir notre livret « *Voyage mémoriel des 8 et 9 juin 2019 - Douarnenez, Plogoff, Audierne, Ile de Sein* »).



Tract des FNFL, imprimé en septembre 1941 trouvé dans les archives personnelles d'un déserteur de la Force X, **Henri Binard**, qui quitte le *Duquesne* le 20 mai 1941. Ce document peu connu ouvre sur la suite en appelant les marins à rallier la France Libre après l'exécution d'**Honoré d'Estienne d'Orves**. (coll. part.).

• **Michel Claude BURIN DES ROZIERES** (30 ans), né le 11 mars 1910 à Paris 9^e, est lieutenant de vaisseau sur le *Tourville*, qu'il déserte le 9 juillet 1940. Bien que très affecté par le drame de Mers el-Kébir, il participe à la création du Premier Groupe Marin. Breveté fusilier, il se révèle bien utile pour l'instruction et les séances de tir au mousqueton et la démonstration du fusil-mitrailleur. A l'arrivée du Groupe à Londres, il est affecté à l'Etat-major des FNFL comme officier de liaison avec l'Amirauté britannique. Il reçoit ensuite le commandement de l'avisso de 1^{re} classe dragueur de mines *Commandant Dominé* (patrouilles en mer Rouge, blocus de Djibouti, protection des convois de ravitaillement de la 8^e armée progressant en Libye). Le 1^{er} juillet 1942, il est promu capitaine de corvette et en février 1944, il commande le destroyer d'escorte *Tunisien* (dont l'équipage est en majorité constitué de marins FNFL) qui prend part aux opérations du débarquement de Provence en août 1944.

• **Pierre MICHAUT** (23 ans), né le 18 mai 1917 à Lisieux (14), enseigne de vaisseau sur le *Tourville*, prend, lui aussi, position pour la poursuite immédiate des combats, déserte de la Force X le 9 juillet et participe à la création du Groupe et au recrutement de ses membres. Arrivé à Londres, les FNFL l'affectent le 30 septembre comme officier torpilleur sur le croiseur sous-marin *Surcouf* qui effectue une quinzaine de patrouilles et des escortes, participe le 24 décembre 1941 au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon, avant de disparaître le 18 février 1942 au large de Panama, probablement coulé lors d'un abordage avec le cargo US *Thomson Lykes* au nord-est de Colon dans la mer des Caraïbes, sans aucun survivant. L'enseigne de vaisseau *Michaut* est mort pour la France. Vichy l'avait condamné à 20 ans de détention pour désertion à l'étranger en temps de guerre le 4 juin 1941 puis déchu de la nationalité française le 4 octobre 1941.



• **André PATOU** (30 ans), né le 5 juillet 1910 à Parthenay (79), lieutenant de vaisseau sur le *Tourville*, porté déserteur le 11 juillet, a rejoint *Châteauvieux* la veille et sera présent à la création du Premier Groupe Marin dont il deviendra le commandant adjoint au départ de Sourisseau. Arrivé à Londres, il s'engage dans les FNFL et embarque sur le contre-torpilleur *Le Triomphant* pour le Pacifique (évacuation des populations de îles Nauru et Océan). En janvier 1942, promu capitaine de corvette, il commande *La Combattante*, seul bâtiment français à faire partie des opérations rapprochées lors du débarquement de Normandie. Ce torpilleur à l'activité très intense, conduira le général de Gaulle en Normandie le 14 juin 1944, date de son premier discours dit de Bayeux, et d'où le 16 juin 1946, il exprimera sa vision de la future Constitution française. *André Patou* sera fait *compagnon de la Libération* (décret du 12 juin 1945).

• **Jean ARNOULX DE PIREY** (33 ans), né le 26 octobre 1906 à Maisières (25), commissaire de 1^{re} classe sur le *Tourville*, déserte aussi le 9 juillet. Il participe à la création du Premier Groupe Marin et s'investit dans l'instruction de ses membres. A son arrivée à Londres, Il est nommé chef du service *Commissariat des FNFL* et organise le service intendance en adaptant la réglementation aux réalités de la Royal Navy. Promu commissaire en chef le 1^{er} juillet 1941, il est affecté à l'Etat-major général à Alger en septembre 1943 et au cabinet du Commissaire à la Marine de novembre 1943 à avril 1944. Après le débarquement, il est nommé à Cherbourg où il assure les fonctions de directeur du commissariat de juillet 1944 à janvier 1945.



• **Roland AUBERT** (26 ans), né le 12 septembre 1913 à Caen (14), quartier-maître, maître d'hôtel, sur le *Tourville*. Arrivé à Londres, il s'engage dans les FNFL pour être affecté sur le contre-torpilleur *Léopard* qui assure l'escorte de convois dans l'Atlantique Nord avant d'effectuer le ralliement de La Réunion du 28 au 30 novembre 1942. Maître fusilier, il rejoint ensuite la *Marine au Levant* et embarque sur le destroyer d'escorte *Tunisien* (débarquement de Provence en août 1944).

• **Roger BARBEROT** (25 ans), né le 20 janvier 1915 à Cherbourg (50), est enseigne de vaisseau sur le *Tourville* de la Force X au moment de l'armistice. Le 9 juillet 1940, il est mis aux arrêts de rigueur dans sa cabine pour avoir affiché une proclamation appelant les marins à la lutte, tente de rejoindre le port d'Alexandrie à la nage le soir du 9, avant d'être repris et ramené à bord du *Tourville*. Le lendemain, alors qu'il doit être conduit à bord de la *Providence*, afin d'être emmené en France, il réussit à sauter du bateau, malgré ses poursuivants, et parvient à monter à bord du croiseur britannique *HMS Ramillies*. Ce 10 juillet, il rallie le Groupe Marin ; il le quittera un peu plus tard pour rejoindre le 1^{er} Bataillon d'Infanterie de Marine (1^{er} BIM) avec le grade de lieutenant. Il passe ensuite à la 13^e demi-Brigade de Légion Etrangère (campagnes de Libye, d'Erythrée et de Syrie). Réintégré dans la marine comme lieutenant de vaisseau le 1^{er} juin 1943, il est affecté au 1^{er} Bataillon de Fusiliers Marins (1^{er} BFM). Il participe aux campagnes de Tunisie, d'Italie et de France au sein du bataillon qui devient le 24 septembre 1943 le 1^{er} Régiment de Fusiliers Marins (1^{er} RFM), il commande le 1^{er} escadron, puis le régiment le 18 juillet 1945. Il est fait *compagnon de la Libération* (décret du 7 mars 1941).



• **Robert BARTHOLOMÉ** (29 ans), né le 4 octobre 1919 à Provins (77), matelot fusilier sur le *Tourville*, rejoint le Groupe Marin le 10 juillet. Il s'engage dans les équipages FNFL de l'Armement militaire des bâtiments de commerce (AMBC) et embarque le 29 juillet sur le paquebot *Président Paul Doumer*, sur le cargo mixte *Ville d'Amiens*, (de juin 1941 à novembre 1942), sur le cargo *Saint Bertrand* (décembre 1942 à février 1943) et le paquebot *Cuba* (février à octobre 1943). En février 1944, le quartier-maître fusilier *Bartholomé* est affecté à l'unité *Marine Beyrouth* jusqu'en mai 1945.

• **Jean SOURISSEAU** (27 ans), né le 25 juin 1906 à Paris, lieutenant de vaisseau sur le *Tourville*, présent à la création du Groupe Marin le 10 juillet 1940 est désigné le lendemain par *d'Estienne d'Orves* pour servir comme aide de camp du colonel *de Larninat*, qui tente avec le général *Legentilhomme* de rallier les Côtes françaises de Somalie, mais en vain, car le territoire n'est pas prêt à rejoindre la France Libre. *Sourisseau* fait alors acte d'obéissance à Djibouti envers le gouvernement français de Vichy et est affecté à *Marine Djibouti*. En 1942-43, il est commandant en second puis commandant du pétrolier-ravitailleur *Elorn* (non FNFL).

Les ralliements du 11 au 15 juillet

• **Joseph INSENMAN ***, matelot sur le paquebot mixte *Athos II*, rallie le Groupe Marin le 11 juillet et le quitte le 2 septembre à Durban pour combattre au Soudan.

• **Raymond L'HUILLIER ***, second maître mécanicien sur le torpilleur *Forbin*, rallie le Groupe Marin le 11 juillet avec lequel il rejoint la Grande-Bretagne le 27 septembre. Il pourrait s'agir de *Maurice L'Huillier*, qui s'est engagé dans les FNFL le 30 septembre et a servi sur les corvettes *Alysse* et *Renoncule* et le destroyer d'escorte *Tunisien*.

* Pour ces marins, notre délégation est à la recherche d'informations sur leur parcours.

• **Louis (?) PERRIN ***, matelot sur le paquebot mixte *Athos II*, rallie le Groupe le 11 juillet et le quitte pour combattre l'ennemi le plus tôt possible.

• **Jean ANSQUER** (20 ans), né le 18 avril 1920 à Plogoff (29), matelot gabier sur le *Suffren*, rallie le Groupe le 13 juillet. Son état signalétique et des services indique cette date comme celle de son embarquement sur le *Président Paul Doumer*, mais elle est purement administrative, puisque le paquebot n'a été saisi à Ismaïlia par les Britanniques que le 18 juillet 1940. De janvier à mai 1941 il est sur les bâtiments-bases *Courbet* et *Arras* puis sur le *Chasseur 12 Bénodet*. Le 13 juillet 1942, à bord du *Chasseur 8 Rennes* coulé par des avions allemands faisant 26 victimes, le quartier-maître de manœuvre **Jean Ansquer, meurt pour la France**.

• **René CAPDEVERT ***, matelot électricien sur le *Suffren*, rallie le Groupe Marin le 13 juillet et souhaite combattre l'ennemi au plus vite.

• **Serge GIRARD ***, matelot mécanicien sur le cuirassé *Lorraine*, rallie le Groupe Marin le 13 juillet et le quitte le 18 juillet, souhaitant s'engager dans la Royal Navy et combattre sans plus attendre.

• **René GUERIN** (25 ans), né le 4 août 1914 à Lorient (56), quartier-maître électricien sur le *Suffren*, rallie le Groupe du 13 au 18 juillet. Il embarque à la mi-août 1940 pour l'Angleterre avec huit autres du Groupe. Le 15 octobre il s'engage dans les FNFL qui l'affectent sur le *Léopard*, puis la *Renoncule*. le second maître électricien se retrouve ensuite sur la frégate *La Surprise*.

• **François LEBORGNE** (22 ans), né le 6 avril 1918 à Ploudalmézeau (29), matelot gabier sur le *Suffren*, rallie le Groupe Marin du 13 au 18 juillet en souhaitant servir dans la Royal Navy. Le 30 mars 1941, il s'engage dans les FNFL : après un passage sur le bâtiment-base *Arras*, il embarque sur la corvette *Roselys* puis la frégate *La Surprise*.

• **James MILLET** (19 ans), né le 4 décembre 1920 à Rabat (Maroc), quartier-maître électricien sur le *Suffren*, rallie le Groupe le 13 juillet jusqu'au 27 septembre. Engagé dans les FNFL, il est affecté sur le croiseur sous-marin *Surcouf*, qui participe le 24 décembre 1941 au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon et disparaît le 18 février 1942 au large de Panama, probablement coulé lors d'un abordage avec le cargo US *Thomson Lykes* au nord-est de Colon dans la mer des Caraïbes, sans aucun survivant. Le quartier-maître **James Millet**, qui était à son bord, est **mort pour la France**.

• **Pierre RASO** (22 ans), né le 16 juillet 1918 à Saint-Jean-Cap-Ferrat (06), quartier-maître électricien sur le *Suffren*, rallie le Groupe le 13 juillet et le suit jusqu'à Londres. Engagé dans les FNFL, il est affecté sur le *Surcouf* (ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon le 24 décembre 1941). Dans la nuit du 18 février 1942 au large de Panama, le sous-marin disparaît avec à son bord le quartier-maître électricien **Pierre Raso** qui est **mort pour la France**.

• **Tamaui Gaspar COPPENRATH** (23 ans), né le 5 mai 1917 à Rangiroa (Tuamotu) (987), quartier-maître fusilier sur le *Suffren*, rallie le Groupe Marin le 15 juillet et le quitte le 2 septembre à Durban. Il embarque sur le *Félix Roussel* et rejoint le 1^{er} RFM le 18 novembre 1941 et, promu maître, il n'en débarque que le 1^{er} octobre 1945.

• **Joseph JACQ** (20 ans), né le 9 octobre 1919 à Lesneven (29), quartier-maître électricien sur le *Lorraine*, rallie le Groupe Marin le 15 juillet avec lequel il rejoint la Grande-Bretagne le 27 septembre. il s'engage dans les FNFL et embarque sur le *Léopard*, les corvettes *Lobélia* et *Aconit* (protection des convois de l'Atlantique) et la frégate *L'Escar-mouche*, avec le grade de second maître électricien.

• **Raymond KRAMER ***, matelot sur le *Tourville*, rallie le Groupe Marin le 15 juillet et souhaite reprendre le combat contre l'ennemi.

• **Charles LUCAS**, quartier-maître électricien sur le *Lorraine*, rallie le Groupe Marin le 15 juillet avec lequel il rejoint Londres. Il signe son engagement dans les FNFL le 29 septembre : il est affecté sur le *Surcouf*, sert à *Marine Saint-Pierre*, puis sur les *Chasseurs*, le sous-marin *Minerve* et sur les vedettes lance-torpilles de la 23^e Flottille de MTB (Motor Torpedo Boat).

Les ralliés des 16 et 18 juillet

• **Jean AMATI**, (23 ans), né le 13 juin 1907 à Belvedere-Campomoro (20), matelot de pont sur le paquebot mixte *Athos II*, rallie le Groupe le 16 juillet et le suivra jusqu'à Londres. Engagé dans les FNFL le 29 septembre, il est affecté sur les *Chasseurs 43 Lavandou, 10 Bayonne et 12 Bénodet*, comme second maître de manœuvre. Après un passage sur l'*Arras* à Portsmouth et la *Diligente* à Cowes, tous deux bâtiments-bases FNFL, il est mis à sa demande à la disposition de la Marine marchande le 26 février 1942 en qualité de personnel de l'AMBC (Armement militaire des bâtiment de commerce).

• **? CASILE ***, originaire de Marseille d'après le Journal d'Honoré d'Estienne d'Orves, matelot de pont sur le paquebot mixte *Athos II*, rallie le Groupe Marin en souhaitant combattre le plus vite possible.

• **Albert CHALAVAN** (22 ans), né le 23 mars 1918 à Saillans (26), quartier-maître torpilleur sur le *Forbin*. A son arrivée à Londres, les FNFL l'affectent au *Léopard*, puis à l'*Alysse* et à *La Combattante* et enfin à la 23^e Flottille de MTB.

• **Edouard CORVASI** (17 ans) né le 15 septembre 1922 à Marseille (13), matelot de pont sur l'*Athos II*, est affecté par les FNFL sur le *Chasseur 5 Carentan* qui périt par fortune de mer le 21 décembre 1943, au large du cap Saint-Alban (Angleterre), faisant 18 victimes. Le matelot gabier **Corvasi** qui était à bord est **mort pour la France**.



Une dizaine de marins du Groupe ont servi sur le contre-torpilleur *Léopard*, ici le général **de Gaulle** inspecte l'équipage le 24 juin 1942 à Greenock (coll. FFL).

• **Pierre DELAUNAY** (20 ans), né le 13 octobre 1919 à Paris 11^e, élève officier mécanicien sur le *Président Paul Doumer*, rallie le Premier Groupe Marin le 16 juillet. Engagé dans les FNFL le 25 octobre 1940, il embarque sur le contre-torpilleur *Léopard* puis la corvette *Renoncule*. Après un détachement dans la *Royal Air Force* il est affecté à l'Aéronavale des FNFL dans la 6^e Flottille d'exploration (6FE), comme ingénieur mécanicien.

• **Raymond GAUTIER** (22 ans), né le 4 décembre 1917 à Berne (Suisse), quartier-maître électricien sur le *Forbin*. Le 29 septembre, il s'engage dans les FNFL ; en juillet 1941, il est affecté sur la corvette *Renoncule*, puis sur le navire-école *Président Théodore Tissier* et comme second maître électricien sur l'escorteur *Tunisien*.

• **Aimé GIGANTI** (20 ans), né le 20 mai 1920 à Varcès-Allières-et-Risset (38), quartier-maître radio sur le *Forbin*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet et s'engage dans la France Libre en rejoignant le 15 août le paquebot *Président Paul Doumer* armé par les FNFL et géré par Bibby Lines, qui assurera le transport de troupes britanniques dans l'océan Indien jusqu'à l'été 1942, avant d'être torpillé le 30 octobre 1942, faisant 260 disparus sur les 345 passagers. Le second maître radio sera ensuite affecté à la *caserne Surcouf*, au service des Transmissions des FNFL à Londres.

* Pour ces marins, notre délégation est à la recherche d'informations sur leur parcours.

• **Pierre GIOVANETTI** (18 ans), né le 23 octobre 1921 à Marseille (13), matelot de pont sur l'*Athos II*, rallie le 16 juillet le Groupe Marin jusqu'à Londres. Les FNFL l'affectent sur le *Chasseur 10 Bayonne*, puis la corvette *Commandant Drogou* (protection des convois dans l'Atlantique Sud) et en 1944 sur la frégate *Marocain*.

• **René GREINER** (20 ans), né le 3 décembre 1919 à Soultz (68), quartier-maître canonnier sur le *Forbin*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet jusqu'à Londres. Les FNFL l'affectent sur le contre-torpilleur *Léopard*, réarmé fin août pour escorter les convois dans l'Atlantique Nord. Il rejoint ensuite la corvette *Renoncule* et la base FNFL de *Greenock* (Ecosse). Le second maître Greiner termine la guerre au sein du **Régiment blindé de fusiliers marins (RBFM)**.

• **Emile GUY** (19 ans), né le 28 octobre 1920 à Dijon (21), matelot fourrier sur le *Basque*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet et le quitte le 18 juillet. Le 16 décembre 1940 il s'engage dans les FNFL : il est affecté sur les sous-marins *Surcouf* et *Minerve*, sur le torpilleur *La Melpomène* (escortes en Manche et mer du Nord) et en décembre 1942 il passe sur le destroyer *La Combattante* et termine à la **Caserne Bir-Hakeim**, comme second maître fourrier.

• **Albert LABORDE** (22 ans), né le 14 novembre 1917 à Anglet (64), quartier-maître mécanicien sur le *Forbin*, rallie le Groupe Marin le 15 juillet avec lequel il rejoint la Grande-Bretagne le 27 septembre. Il s'engage comme parachutiste avec le grade de caporal-chef dans les Forces aériennes françaises libres (FAFL) où il terminera au grade de sous-lieutenant.

• **Léon LAMAQUE** (22 ans), né le 21 octobre 1917 à Arches (88), quartier-maître canonnier sur le *Forbin*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet avec lequel il rejoint la Grande-Bretagne le 27 septembre. Embarqué sur le *Surcouf*, il participe le 24 décembre 1941 au ralliement de Saint-Pierre-

et-Miquelon et disparaît le 18 février 1942 au large de Panama avec le sous-marin probablement coulé lors d'un abordage avec le cargo US *Thomson Lykes* au nord-est de Colon dans la mer des Caraïbes, sans aucun survivant. Le second maître canonnier **Lamaque est mort pour la France**.

• **Victor Eugène LE BRETON** (37 ans), né le 16 avril 1903 à Trévron (22), mécanicien sur l'*Athos II* signe son engagement le 15 juillet auprès du lieutenant **Alby**, officier recruteur de la France Libre et rejoint le Premier Groupe Marin à Ismaïlia le 16 juillet avec lequel il ira jusqu'à Londres. Le 27 septembre il embarque sur le *Léopard*, puis est affecté au **1^{er} BFM** du 30 août 1942 au 15 juin 1943, avant d'être caporal d'armes à Alexandrie.

• **Raymond MARLIN** (29 ans), né le 5 août 1910 à Montceau-les-Mines (71), second maître fusilier sur le *Tourville*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet avec lequel il rejoint la Grande-Bretagne le 27 septembre. Il s'engage dans les FNFL le 16 décembre 1940 et connaît de nombreuses affectations : *Courbet*, **HMS Royal Arthur** (base à terre), *Léopard*, *Commandant Duboc*, *Renoncule*, *L'Aventure* et le *Tonkinois*.

• **Robert OSMONT** (19 ans), né le 30 août 1920 à Paris 10^e, quartier-maître fusilier sur le *Suffren*, rallie le Premier Groupe Marin le 16 juillet et le quitte le 2 septembre à Durban pour rejoindre le *Félix Roussel*. Il est ensuite affecté sur le croiseur auxiliaire *Cap des Palmes*, puis à **Marine EFO** (Établissements français de l'Océanie). Enfin, avec le grade de maître fusilier, il rejoint la frégate *Croix de Lorraine*, mise en service fin septembre 1944.

• **Roger PIETON** (19 ans), né le 28 juillet 1917 à Bainville-aux-Miroirs (54), quartier-maître canonnier sur le *Forbin*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet avec lequel il rejoint la Grande-Bretagne le 27 septembre. Le lendemain il s'engage dans les FNFL qui l'affectent au contre-torpilleur *Léopard* comme chef de la pièce 1. Le 16 juil-

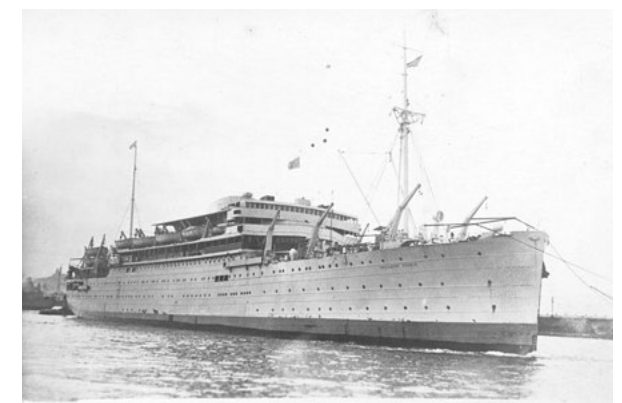
let 1941 il embarque comme capitaine d'armes sur la *Lobélia*. Le 7 septembre, le commandant de cette corvette, **Pierre de Morsier**, considérant qu'il était consciencieux et travailleur, demande sa promotion exceptionnelle au grade de second maître. Le 27 décembre 1942 il est à la **caserne Bir-Hakeim** (Portsmouth) et rejoint le *Chasseur 12 Bénodet* en mars 1943.

• **Jean PORIEL** (20 ans), né le 4 novembre 1919 à Châlons-sur-Marne (51), quartier-maître torpilleur sur le *Forbin*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet avec lequel il rejoint la Grande-Bretagne le 27 septembre. Les FNFL l'affectent au contre-torpilleur *Léopard*, à la **Marine au Levant** puis au **1^{er} RFM**.

• **Mathieu SCOGNAMIGLIO** (30 ans), né le 30 mai 1910 à Ajaccio (20), matelot de pont sur l'*Athos II*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet et s'engage dans la Royal Navy. Le 24 janvier 1941, il est versé dans la Marine marchande FNFL : cargo *PLM 27*, paquebot *Cuba*, pétrolier *Roxane*, cargos *Isobel*, *Boris*, *Hercule*, paquebot *Cap Saint Jacques*, pétrolier *Pétrophalt* et cargos *Fort de Troyon* et *Indochinois*.

• **Robert SIMON**, quartier-maître mécanicien sur le *Forbin*, rallie le Groupe Marin le 16 juillet et le quitte le 2 septembre à Durban. Engagé dans les FNFL, il rejoindra le croiseur auxiliaire *Cap des Palmes*, comme second maître mécanicien.

• **René STADLER** (19 ans), né le 4 mars 1921 à Soultz (68), quartier-maître fusilier sur le *Duguay-Trouin*, rallie le 16 juillet le Groupe qui le conduit en Grande-Bretagne le 27 septembre. Deux jours plus tard, les FNFL l'affectent sur le sous-marin *Surcouf* puis sur la corvette *Alysse* qui assure la protection des convois entre l'Angleterre et Saint-Johns (Terre-Neuve) et participe à la libération de Saint-Pierre-



Sept marins du Groupe ont servi sur le **Président Paul Doumer**, qui sera torpillé le 30 octobre 1942 (coll. FFL).

et-Miquelon. Le quartier-maître fusilier **Stadler** disparaît, **mort pour la France**, le 8 février 1942 à bord de l'*Alysse* au large de Terre-Neuve en Atlantique Nord lors de son torpillage par le sous-marin allemand *U-654*, faisant 36 victimes (la moitié de l'équipage), la plupart tués par l'explosion.

• **Gaston BOSSAVY** (20 ans), né le 1^{er} juillet 1918 à Courane (24), matelot sans spécialité sur le *Suffren*, rallie le Groupe Marin le 18 juillet et le quitte fin juillet pour rejoindre l'**armée de Terre** de la France Libre où il servira comme caporal au Moyen-Orient et dans le bataillon d'infanterie de marine et du Pacifique (**BIMP**).

• **Guy BRILLET** (20 ans), né le 29 février 1920 à Libourne (33), matelot chauffeur sur le *Duquesne*, rallie le Groupe le 18 juillet et le quitte pour rejoindre comme graisseur de la Marine marchande, le *Président Paul Doumer* de la Compagnie des Messageries Maritimes, saisi par les Britanniques à Ismaïlia ce même 18 juillet 1940. Ce paquebot armé par les FNFL et géré par Bibby Lines assure le transport des troupes britanniques dans l'océan Indien jusqu'à l'été 1942.

• **Serge CHAUBET** (20 ans), né le 3 janvier 1920 à Paris 7^e, matelot radio sur le *Duquesne*, rallie le Groupe Marin le 18 juillet et le quitte le 20 juillet à Suez pour s'engager dans les FNFL et rejoindre le 26 juillet le *Président Paul Doumer*. Le 18 septembre 1941, il est affecté sur le cargo mixte *Espé-*



rance (transport de matériel de guerre entre l'Inde, la mer Rouge et Suez). Il termine la guerre, comme officier radio de la Marine marchande.

• **Kléber GRAVOUIL** (20 ans), né le 28 décembre 1920 à Rochefort (17), matelot mécanicien sur le *Suffren*, rallie le Groupe le 18 juillet et s'engage dans la Royal Navy sous le nom de **John Graves**. Il embarque sur le *HMS Branlebas*, torpilleur léger français de la classe *La Melpomène*. Après avoir été saisi le 3 juillet 1940 lors de l'opération Catapult, le torpilleur est réarmé par les Britanniques, faute d'effectifs français suffisants. Le *HMS Branlebas* fait naufrage par fortune de mer le 14 décembre 1940 au large du phare d'Eddystone (Cornouaille), à son bord, **Kléber Gravouil** est **mort pour la France**.

• **René MARGUET** (21 ans), né le 2 juillet 1919 à Besançon (25), quartier-maître électricien sur le sous-marin *Protée*, envoyé par le bureau de la France Libre d'Alexandrie, rallie le Groupe Marin le 18 juillet et rejoint le *Président Paul Doumer*. Le 30 octobre 1942 il se trouve à bord du paquebot lorsque celui-ci est torpillé dans l'Atlantique, à 1 500 km à l'ouest de Tanger par le sous-marin ennemi *U 604*. Il y a 260 disparus sur les 345 personnes à bord. Le matelot électricien Marine marchande **Marguet** est **mort pour la France**.

• **Guy PRÉVOT** (19 ans), né le 20 septembre 1920 à Saint-Maur-des-Fossés (94), quartier-maître radio-télégraphiste sur le *Duquesne*, rallie le Premier Groupe Marin le 18 juillet et le quitte pour rejoindre la Marine marchande de la France Libre : il embarque sur les paquebots *Président Paul Doumer*, puis *Cap Saint Jacques* et enfin sur le cargo *SNA 8*.

• **Emile SCHREINER** *, quartier-maître canonier réserviste rattaché au cuirassé *Bretagne*, (coulé par les Anglais lors de l'opération *Catapult* à Mers-el-Kébir le 3 juillet 1940) rallie le Groupe Marin le 18 juillet avec lequel il rejoint la Grande-Bretagne le 27 septembre.

• **Maximilien SURCQ** (18 ans), né le 6 avril 1922 à Paris 14^e, matelot timonier sur le *Duquesne*, rallie le Premier Groupe Marin le 18 juillet. Il est recruté sur place pour compléter l'équipage du *Narval* qui avait rallié Malte dès le 24 juin 1940. Le 15 décembre 1940 il se trouve à bord du sous-marin qui saute sur une mine dans le golfe de Gabès (Tunisie). Le second maître timonier **Surcq** est **mort pour la France**.

Source principale : Base de la Fondation de la France Libre sur les marins des FNFL qui est en cours de développement (chaque marin du Premier Groupe Marin disposera d'une notice) : www.marins.fnfl.fr

Morts pour la France qui avaient rallié le Premier Groupe Marin

- **Kléber GRAVOUIL**, le 14 décembre 1940, à bord du *HMS Branlebas* qui fait naufrage.
- **Maximilien SURCQ**, le 15 décembre 1940, à bord du sous-marin *Narval* qui saute sur une mine.
- **Honoré d'ESTIENNE d'ORVES**, fusillé le 29 août 1941.
- **René STADLER**, le 8 février 1942, à bord de la corvette *Alysse* torpillée.
- **Léon LAMAQUE**, **Pierre MICHAUT**, **James MILLET** et **Pierre RASO**, le 18 février 1942, à bord du sous-marin *Surcouf* disparu.
- **Jean ANSQUER**, le 13 juillet 1942, à bord du *Chasseur 8 Rennes*, torpillé.
- **René MARGUET**, le 30 octobre 1942, à bord du paquebot *Président Paul Doumer*, torpillé.
- **Edouard CORVASI**, le 21 décembre 1943, à bord du *Chasseur 5 Carentan*, qui sombre par fortune de mer.

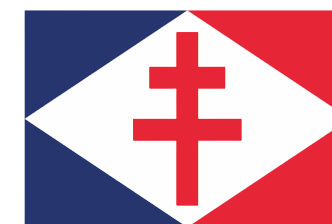
La création des Forces navales françaises libres

Le 1^{er} juillet 1940, le **général de Gaulle** confie à l'**amiral Muselier** la tâche ardue de créer et de rendre opérationnelles les **Forces navales françaises libres (FNFL)**. Tout est à faire : il faut vaincre au départ les réticences des britanniques ; la

plupart des navires français qui se trouvent en Angleterre sont dans un état matériel médiocre ; il faut réparer et armer ces bâtiments, sachant que les arsenaux de Grande-Bretagne ne sont pas toujours conçus pour recevoir des bateaux français ; les torpilleurs de 600 tonnes sont très fatigués ; les sous-marins ont quitté Cherbourg, où ils étaient en carénage, en laissant une partie de leurs moteurs sur le quai ou dans les ateliers de l'arsenal ; les patrouilleurs sont anciens et en mauvais état.

À ces difficultés s'ajoute le fait que certains de ces navires sont d'une mise en œuvre complexe, nécessitant un personnel hautement qualifié, comme le contre-torpilleur *Le Triomphant*, le sous-marin *Surcouf* ou les torpilleurs *La Melpomène* et *Le Bouclier*, et il faut souvent cannibaliser plusieurs bâtiments pour en remettre un à la mer.

En avril 1941, conscient de la difficulté posée par la remise en état des rares bateaux français, l'amiral **Muselier** accepte la proposition britannique d'armer des unités neuves de construction britan-



nique. Il faut former des équipages à partir de quelques rares officiers et d'une masse de jeunes gens sans expérience du métier de la mer et des armes, mais animés d'une bonne volonté manifeste. À cet effet, une École navale est créée à Portsmouth,

sur le cuirassé *Courbet*, puis sur le navire océanographique *Président Théodore Tissier*, devenu bâtiment-école en 1938 avec ses deux annexes, les goélettes *Étoile* et *Belle Poule*.

Il faut créer un service de santé : centres médicaux, infirmeries de bases, centres de convalescence, sanatorium, car le tribut santé payé par les marins de la France Libre est très lourd. Les conditions de vie à bord des sous-marins, des corvettes, des patrouilleurs, des avisos sont pénibles et épuisantes.



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

À force de persévérance, l'amiral **Muselier** parvient

à créer un outil de combat soudé et efficace, les FNFL, dont le principal signe de reconnaissance est la Croix de Lorraine, arborée sur le pavillon de beaupré. Il crée de toutes pièces, de bric et de broc, une petite marine active, efficace, appréciée par les alliés britanniques. En avril 1942, suite à la détérioration de ses relations avec le général **de Gaulle**, le contre-amiral **Auboyneau** lui succède au commandement des Forces navales françaises libres.

L'acte d'engagement dans les FNFL

La preuve de l'appartenance d'un marin à la France Libre est apportée par son **acte d'engagement qui doit avoir été signé entre le 1^{er} juillet 1940 et le 1^{er} août 1943** (décret du 22 octobre 1943). Il y a quelques exceptions :

ralliements en Grande-Bretagne jusqu'au 15 novembre 1943, équipage français du *HMS **Fidelity***, marins isolés engagés dans la **Royal Navy**, marins morts pour la France, internés dans les camps...

A noter que le 13 juillet 1942 la France Libre devient la **France Combattante**, mais

le qualificatif de **Français Libre** reste admis. A partir de cette date, on rallie la France combattante et on s'engage dans les FNFL jusqu'au 1^{er} août 1943, date de la fusion des FNFL avec les Forces Maritimes d'Afrique (FMA), restées fidèles à Vichy.

Le recrutement dans les FNFL

Dans un climat de renoncement, le recrutement qui n'est pas favorisé par l'opération Catapult est très lent : 3 300 hommes fin 1940, 5 000 fin 1941, 5 700 fin 1942, 7 000 en août 1943.

En **Grande-Bretagne**, les premiers recrutements ont lieu en trois vagues :

- **1^{re} vague** du 18 juin au 3 juillet 1940 à l'Olympia Hall à Londres : 334 marins (dont 14 officiers et 24 officiers mariners), 376 volontaires et inscrits maritimes : 129 de l'Île de Sein et 147 jeunes de moins de 20 ans, candidats aux grandes écoles et étudiants (42 ont moins de 17 ans).
- **2^e vague** dès le 3 juillet 1940, immédiatement après l'opération Catapult : 700 incorporent la Royal Navy, 450 rallient les FNFL (ils n'avaient souvent que deux choix : l'engagement dans la Royal Navy ou le rapatriement en France).
- **3^e vague** entre le 13 juillet et le 23 novembre

1940 : des camps de Liverpool où se trouvent 13 000 marins, seulement 372 dont 17 officiers rallient les FNFL.

Depuis **Alexandrie** où stationne la Force X aux ordres de Vichy, entre juillet 1940 et juillet 1943, ont lieu environ 370 désertions parmi lesquels une quinzaine d'officiers dont celle du propre officier d'ordonnance de l'amiral **Godfroy**, commandant la Force X, le lieutenant de vaisseau **d'Estienne d'Orves** (futur martyr de la Résistance).

En trois ans ont lieu depuis la **Polynésie**, 260 ralliements, de **Nouvelle-Calédonie**, 95 et de **Saint-Pierre-et-Miquelon**, 500 dont 50 femmes. Des **Antilles** ou d'**Indochine**, les ralliements sont exceptionnels comme celui, le 4 novembre 1940, du lieutenant de vaisseau **André Jubelin** depuis Saïgon sur l'avion Pélican d'un aéro-club.

Au 1^{er} semestre 1943, après le débarquement allié en Afrique du Nord, ont lieu des ralliements massifs de marins (quelques centaines) qui désertent des bâtiments des Forces maritimes d'Afrique du Nord en modernisation aux **Etats-Unis**, qui ne veulent plus obéir à leurs officiers restés Vichystes. Les engagés se situent dans leur grande majorité dans la tranche d'âge des **vingt à trente ans**, avec un pic pour les vingt ans : plus d'un millier. Les jeunes de 18 à 20 ans représentent le **quart des engagements** dans les FNFL.

Le mémorial des FNFL recense environ **14 500 marins**. La **Bretagne** a fourni le plus d'engagés dans les FNFL : **3 300** (dont la moitié pour le Finistère), l'**Île-de-France** et la **Normandie** : près de **1 000** chacun, le **Nord-Pas-de-Calais** et la **Provence-Alpes-Côte-d'Azur**, **500** chacun, la **Corse** plus de **200** et les autres régions : entre **50 (Limousin)** et **400 (Aquitaine)**. Outre-mer, **Saint-Pierre-et-Miquelon** : 500. Les volontaires de **Nouvelle-Calédonie** et de **Polynésie** fournissent principalement l'armée de Terre, mais le contingent de marins est supérieur à celui des **Antilles** et de **La Réunion**. L'Afrique (en particulier l'Afrique du Nord) et le Moyen-Orient : 1 000, l'Europe et l'Asie : 500.

Les bâtiments de guerre des FNFL



Le général **de Gaulle** a tenu à ce que les Forces navales françaises libres (FNFL) soient présentes sur tous les théâtres d'opérations, pour en faire un instrument politique dans sa vision du retour de la France dans la guerre. Les FNFL sont aux côtés de la Royal Navy dans les années difficiles 1941-1942, quand l'issue est incertaine, quand l'ennemi remporte des succès sur tous les fronts, que ce soit dans l'Atlantique, la Manche ou la Méditerranée. Après l'entrée en lice de l'URSS, du Japon et des États-Unis, les marins de la France Libre sont présents sur tous les océans.

Ils auront parcouru un million de milles marins sur toutes les mers pendant 36 mois jusqu'en août 1943, date de la fusion avec les Forces maritimes d'Afrique (FMA) restées aux ordres de Vichy. Les FNFL procéderont au ralliement de **Saint-Pierre-et-Miquelon** (24 décembre 1941) avec le sous-marin **Surcouf** et trois corvettes (**Mimosa**, **Aconit** et **Alysse**), le ralliement de **Wallis et Futuna** (27 mai 1942) avec l'avisos **Chevreuil** et celui de **La Réunion** (28 novembre 1942) avec le contre-torpilleur **Léopard**.

Les contre-torpilleurs des FNFL

Les plus belles unités de la Marine française présentes en Angleterre en juin 1940 sont les deux contre-torpilleurs **Le Triomphant** et le **Léopard**. Ces navires légers qui avaient atteint 45 nœuds aux essais sont les plus rapides du monde. Prévus pour des raids en Méditerranée, ils connaissent des avaries fréquentes. **Le Triomphant** (classe *Le Fantasque* ou *Le Terrible*) réarmé le 28 août 1940 par les FNFL appareille fin juillet 1941 pour une mission dans le Pacifique où le général **de Gaulle** désire envoyer un bâtiment

important en raison des difficultés rencontrées par la France Libre à Tahiti et des menaces japonaises. Il devait rallier la Méditerranée, mais l'attaque japonaise entraîne son maintien dans le Pacifique où il évacuera les îles Naru et Océan.



Le Triomphant (3 200 t, 132,4 m de long par 12,3 m de large, 5 m de tirant d'eau, vitesse 43 nœuds) dispose d'un équipage de 13 officiers et 197 hommes (coll. FFL).

Le **Léopard** (classe *Jaguar*) lancé en 1924, réarmé fin août 1940 par les FNFL, assure l'escorte de convois dans l'Atlantique Nord avant de subir un grand carénage de mai 1941 à mai 1942. Il effectue le ralliement de La Réunion (opération plan B du 28 au 30 novembre 1942) puis il escorte des convois entre l'Afrique du Sud, la Réunion et Madagascar. Il arrive en Méditerranée, mais il s'échoue sur un haut fond le 27 mai 1943 sur les côtes de Cyrénaïque (Libye) à 30 milles au nord est de Benghazi, il est perdu par fortune de mer le 1^{er} juillet 1943. Malgré ses 20 mois d'indisponibilité, il s'est montré particulièrement dynamique.



Le Léopard (3 000 t, 127 m de long x 11 m de large, 4,1 m de tirant d'eau, 35 nœuds), 8 officiers et 187 hommes (coll. FFL).

Les torpilleurs des FNFL

Cinq torpilleurs de 600 t se trouvent en Angleterre au moment de l'armistice (22 juin 1940) : le **Branlebas** est réarmé sous pavillon britannique (**HMS Branlebas**), le **Bouclier** est désarmé (il servira d'Ecole ASDIC à partir de mai 1941) et faute de personnel qualifié, la **Flore**, la **Cordelière** et l'**Incomprise** resteront désarmées. Seule **La Melpomène** sera armée par les FNFL et affectée à nombreuses escortes et patrouilles en Manche et mer du Nord avec engagements contre avions ennemis. Son état matériel exigeant de gros et longs travaux, elle est remise à la Royal Navy en décembre 1942.



La Melpomène (900 t, 80,7 m de long x 8 m, 3 m de tirant d'eau, 34 nœuds), 2 canons de 100 mm, 4 tubes lance-torpilles de 550, 4 mitrailleuses de 13,2, un grenadeur (FFL).

La Combattante est un torpilleur de type Hunt qui est armé par les FNFL en décembre 1942. Grâce à la qualité de son équipage de 185 marins, à un entraînement hors pair, elle aura une activité intense et couronnée de succès. Escortes de convois de la Manche jusqu'au Pas-de-Calais. C'est le seul



La Combattante (1 300 t, 85 m de long x 10 m de large, 3,6 m de tirant d'eau, 28 nœuds) est armée de 4 canons de 102 mm, 4 de 40 mm, 6 de 20 mm, 2 grenadeurs et 4 mortiers. Elle est dotée de trois radars et d'un ASDIC (coll. FFL).

bâtiment français à faire partie des opérations rapprochées lors du débarquement de Normandie.

La Combattante sautera sur une mine au large de l'estuaire de la Humber (côte Est Angleterre) le 23 février 1945 : un tiers de son équipage disparaît, soit 67 hommes. Elle aura parcouru 54 000 milles en 2 ans, représentant 220 jours par an à la mer.

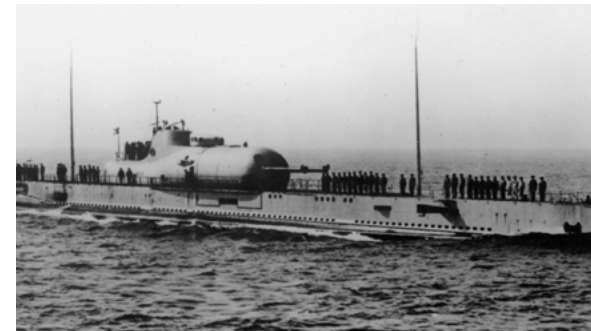
Les sous-marins des FNFL

Au 1^{er} juillet 1940, le **Narval** commandé par **François Drogou** (en photo ci-contre) premier officier à poursuivre le combat avec son bâtiment est à Malte, qu'il a rallié le 26 juin. Sept sous-marins se trouvent en Grande-Bretagne et seulement quatre, **Rubis**, **Junon**, **Minerve** et **Surcouf** seront réarmés par les FNFL. L'**Orion** et l'**Ondine** en très mauvais état, sont cannibalisés pour la **Minerve** et la **Junon**.



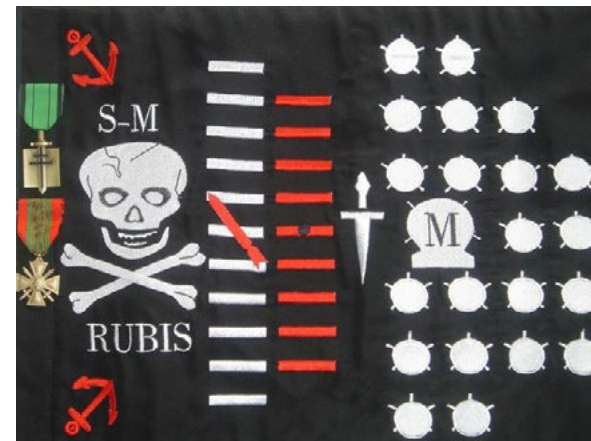
Le **Narval** est le premier bâtiment patrouille dans le secteur de l'Île de Lampeduse et le long des côtes de Tunisie. Il disparaît corps et biens au cours de sa troisième patrouille, probablement coulé par une mine italienne le 16 décembre 1940, dans le golfe de Gabès au large de Kerkennah.

Le croiseur sous-marin **Surcouf** connaît une activité contrariée par des problèmes de qualité du personnel et du matériel. Il participe le 24 décembre 1941 au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il disparaît le 18 février 1942 au large de Panama, probablement coulé lors d'un abordage avec le cargo US **Thomson Lykes** au nord-est de Colon dans la mer des Caraïbes, sans aucun survivant., faisant 126 disparus. Dans les rangs des FNFL, il aura effectué 15 patrouilles et 5 escortes de convois en parcourant 35 000 milles.



Le **Surcouf** (110 m de long par 9 m de large, 3 300 t, 18 nœuds) dispose d'un petit hydravion (coll. FFL).

Le **Rubis**, mouilleur de mines de la classe **Saphir**, a été réarmé le 17 juillet 1940 par les FNFL avec la quasi-totalité de son équipage d'origine. Du 5 septembre 1940 au 22 décembre 1944, il effectue 28 missions en Norvège et dans le golfe de Gascogne, dont 22 de mouillage de mines (685 mines au total), parcourt 54 800 milles marins et restera 4 300 heures en plongée. Par ses mines mouillées, 16 navires marchands ennemis sont coulés, un endom-



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



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

magé, 11 dragueurs et chasseurs sont coulés et un sous-marin endommagé et par torpillage, il coule un bâtiment finlandais de 4 300 t. A lui seul, le **Rubis** a coulé plus de navires ennemis que tout le reste de la flotte française. Il s'est vu décerner la croix de la Libération de même que huit membres de son équipage.

Les sous-marins **Minerve** et **Junon** effectuent de nombreuses patrouilles sur les côtes de Norvège, à la recherche des cuirassés ennemis **Bismarck** et **Tirpitz** ou en missions spéciales et périlleuses de débarquement d'agents secrets. Sur la côte déchiquetée norvégienne, la **Junon** débarque en septembre 1942 dans des conditions difficiles le commando de saboteurs dit de « l'eau lourde » qui va réussir la destruction de l'usine hydroélectrique de Glomfjord, alimentant la fabrique d'eau lourde destinée à la future bombe nucléaire allemande.



La **Junon** (68 m de long x 5,6 m de large, 660 t, 14,5 nœuds) plonge à 80 m maximum (coll. FFL).



La *Minerve* comme la *Junon* disposent d'un équipage de 4 officiers, de 41 hommes et de 3 Britanniques : officier de liaison, radio, timonier (coll. FFL).

Le 19 avril 1941, Le sous-marin *Minerve* torpille et coule un pétrolier allemand de 8 000 t. Elle effectuera plus de 35 000 milles et 4 000 heures de plongée au cours de 14 patrouilles en majorité pour le blocus des cuirassés allemands. Trois d'entre elles ont été consacrées à l'escorte des convois vers la Russie à partir de l'Islande au-delà du Cap Nord.

Le *Curie*, cédé aux FNFL en mai 1943, effectue 14 patrouilles. Au cours de la treizième en Méditerranée, il s'illustre par la destruction en quelques heures de trois cargos.

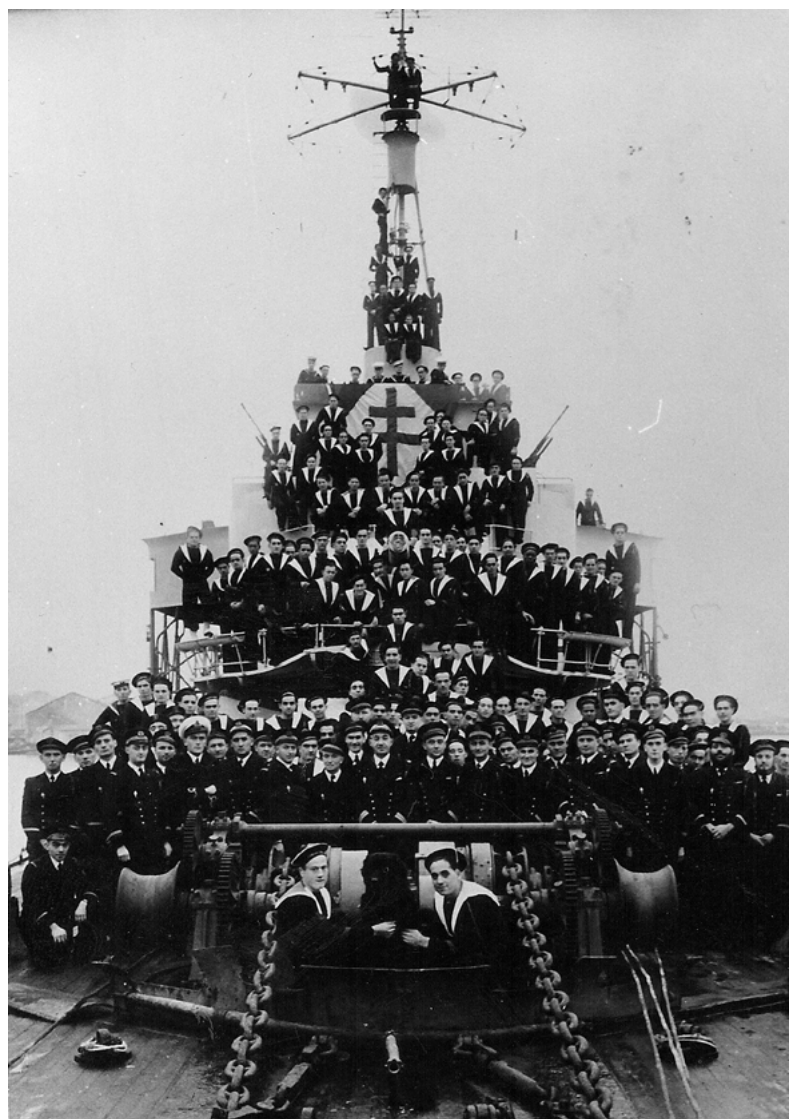
Les avisos des FNFL

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

les campagnes coloniales avec ponts et cloisons isolantes), le *Commandant Dominé*, le *Commandant Duboc* et *La Moqueuse*, avisos de 1^{re} classe, dragueurs de mines.

Leur activité est intimement liée à la présence de la France Libre dans le monde. Les avisos bénéficient d'une grande stabilité du personnel qui restera à bord du même bâtiment pendant toute la guerre.

Le *Savorgnan de Brazza* participe aux engagements de Dakar et du Gabon où le 9 novembre 1940 devant Libreville, il coule le *Bougainville* son sistership aux ordres de Vichy. En mars-avril 1941, il escorte le *Fort Binger* transportant les éléments de la 1^{re} Brigade française libre



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

d'Orient en Erythrée et participe à des patrouilles en mer Rouge et au blocus de la côte des Somalis. En 1942, il part relever le *Léopard* dans l'océan Indien en 1943. Il est ensuite affecté dans le Pacifique Sud et la zone de Guadalcanal.

Les avisos *Commandant Dominé* et *Commandant Duboc* participent aux affaires de Dakar en septembre 1940 et du Gabon les semaines suivantes. Le *Commandant Dominé*, après avoir patrouillé le long de la côte occidentale de l'Afrique relève le *Savorgnan de Brazza* dans son blocus de Djibouti, puis rallie la Méditerranée orientale où se constitue la 1^{re} division d'avisos à Beyrouth, avec *La Moqueuse* et le *Commandant Duboc*.

Après carénage, le *Commandant Duboc* effectue une mission en AEF et dans l'océan Indien, avant de retrouver la division en Méditerranée en juillet 1943.

La Moqueuse, opérationnelle en janvier 1941, effectue en mer d'Irlande des escortes de nombreux sous-marins britanniques, polonais, canadiens et français.

À partir de janvier 1942, l'avisos gagne Suez pour assurer la protection des convois en Méditerranée Orientale. Elle sert de chien de garde aux convois partant de Beyrouth pour Haïfa, Tripoli et Port-Saïd.

En août 1944, elle participe au débarquement de Provence avec le *Commandant Dominé*.



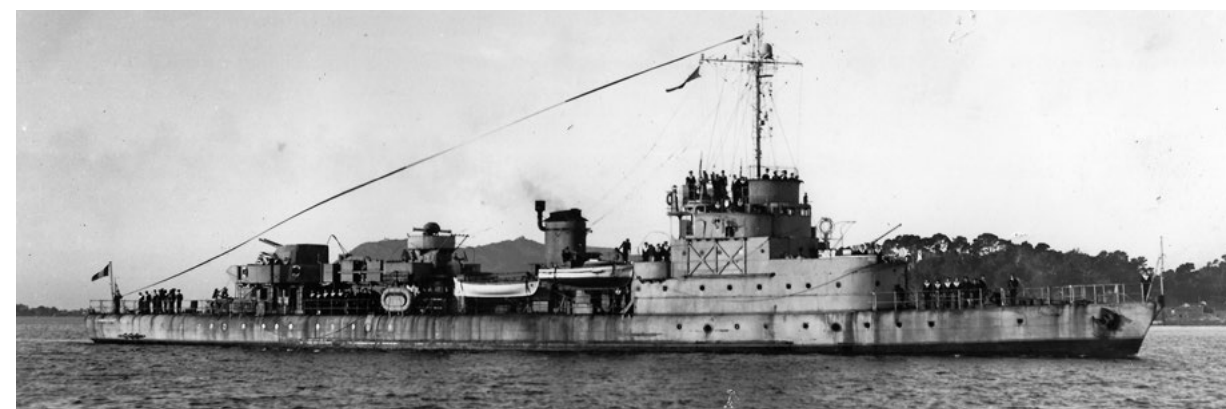
L'avisos *La Moqueuse* (coll. FFL).

Le croiseur auxiliaire Cap des Palmes

Le cargo bananier *Cap des Palmes*, lors des opérations du Gabon est intercepté par le *Commandant Dominé* le 9 novembre 1940. Transformé à Douala en croiseur auxiliaire, il reçoit deux canons du *Rhin* pour être affecté dans le Pacifique : transports militaires à Tahiti et à Nouméa. A San Francisco, fin 1942, il reçoit un Oerlikon de 20 mm, deux canons de 6", un canon de 3", six tubes lance-torpilles, deux mortiers lance-grenades, deux mortiers *Thornycroft*, Asdic et Radar. Mis aux ordres des Américains dans le Pacifique Sud, il opère dans les parages de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides, puis dans la zone de Guadalcanal en novembre 1943.



Le *Cap des Palmes*, déplacement 4 150 t, 108 m de long, 13,4 m de large, 5,5 m tirant d'eau, 15 nœuds (coll. FFL).

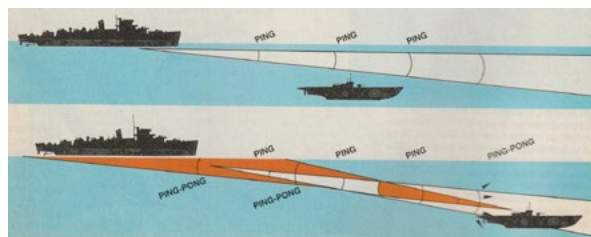


Commandant Duboc, 740 t, 78 m de long par 8,5 m de large, 2,4 m de tirant d'eau, vitesse de 20 nœuds (coll. FFL).

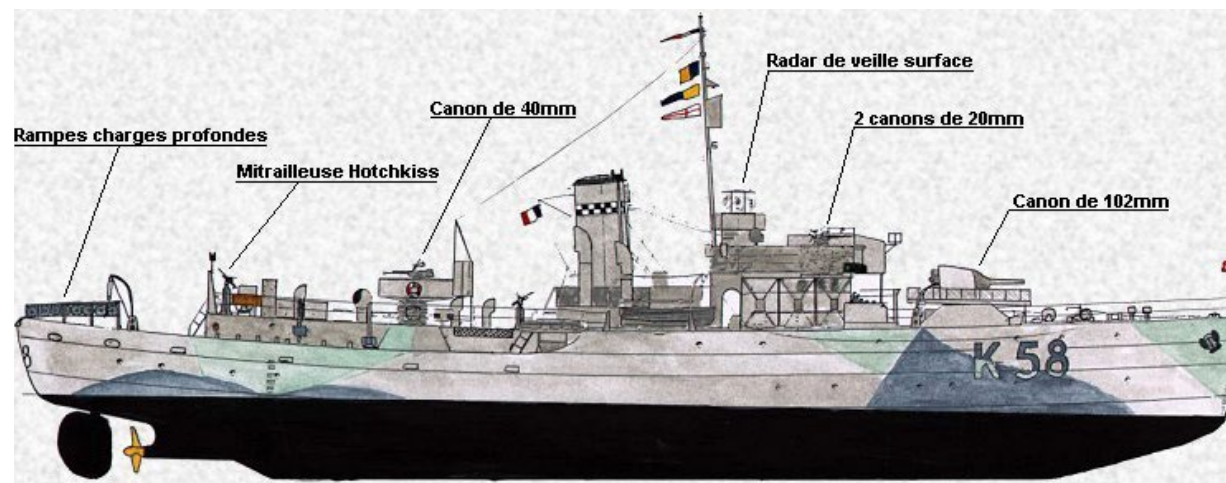
Les corvettes des FNFL

Rustiques, robustes et propulsées par une machine simple et fiable, les corvettes sont construites vite et à moindre coût en grand nombre, 267 durant toute la guerre, dont 121 au Canada.

Elles présentent un tracé de coque rond et trapu dérivé d'un navire baleinier qui leur permet d'affronter les tempêtes de l'Atlantique Nord, mais en roulant continuellement, caractéristique au fil du temps, par l'ajout d'armements, avec pour conséquence de ne se redresser qu'au-delà de 40 degrés de gîte ! Conçues pour des convois de moins de 10 jours, leur autonomie devient insuffisante lorsque les escortes rallient l'Angleterre à Terre-Neuve. Elles doivent alors ravitailler en mer, opération ardue par temps de force 6 et plus, fréquents en Atlantique Nord.



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



Corvette de la classe flower avec ses différents équipements : 1 380 t, 62,5 m de long sur 10 m de large, 5,5 m de tirant d'eau, vitesse : 16 nœuds - Equipage : 8 officiers et 71 hommes (dessin F. Ménard/Creative Commons).



Une corvette FNFL, 1 380 t, 62,5 m de long sur 10 m de large, 5 m de tirant d'eau, vitesse : 16 nœuds (coll. FFL).

Les corvettes disposent d'un canon de 102 mm, de mitrailleuses anti-aériennes, d'une DCA de 42 mm à tir rapide surnommée « pompom » et d'un armement anti sous-marin : 40 grenades sur rails, hedgehog (hérisson) de 24 charges de contact, puis squid (calamar) couplé à l'ASDIC (ancêtre du SONAR) qui permet la détection de sous-marins par émission d'ultrasons. Un peu plus tard, le RDF (Radio direction finder), futur Radar, permettra de détecter un kiosque de sous-marin mais avec une portée de 3 500 m qui sera améliorée jusqu'à 10 000 m.

A partir de mai 1941, neuf corvettes sont armées par les FNFL : *Mimosa*, *Alysse*, *Lobélia*, *Aconit*, *Renoncule*, *Commandant Détroyat*, *Roselys*, *Commandant Drogou* et *Commandant d'Estienne d'Orves*.



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

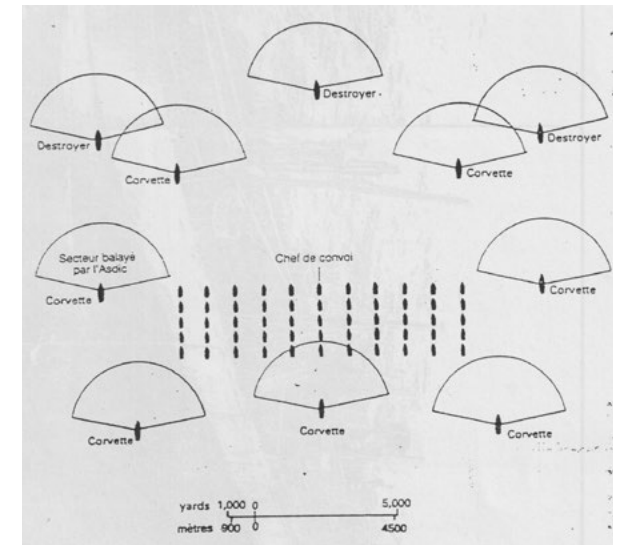


Sept d'entre elles sont commandées par des officiers issus de la Marine marchande. Elles sont basées en Ecosse à Greenock où les équipages reçoivent un entraînement très poussé pour être aptes au combat. Elles ont été engagées dans la **bataille de l'Atlantique**, « celle qu'il ne fallait pas perdre, dira Churchill, car si elle avait été perdue, toutes les autres batailles n'auraient pas pu être livrées ».

Les corvettes *Mimosa*, *Alysse* et *Aconit* sont rattachée aux forces d'escorte de Terre-Neuve, les *Lobélia*, *Roselys* et *Renoncule* aux convois Royaume-Uni



Les terribles convois maritimes de l'Arctique en direction de Mourmansk (© IWM).



Convoi type : 55 navires sont disposés en 11 colonnes distantes de 1 000 m. Des destroyers opèrent sur l'avant et les corvettes sur les flancs et l'arrière.

- Islande. Les *Commandant Détroyat*, *Commandant Drogou* et *Commandant d'Estienne d'Orves* sont rattachés à l'Atlantique Sud.

Les corvettes figurent parmi les bâtiments les plus actifs des FNFL : en moyenne 200 jours de mer par an et 40 000 milles parcourus ! À leur tableau de chasse, l'*U-Boot 609*, officiellement coulé par la corvette *Lobélia* le 7 février 1943 ; l'*U-444* et l'*U-432* sont détruits en deux heures par la corvette *Aconit* (11 mars 1943), ce qui lui vaudra la croix de la Libération.

Le *Mimosa* et l'*Alysse* sont coulés en 1942 par des U-Boote, en raison notamment de l'absence de radar. La *Roselys* participe aux terribles convois de Mourmansk en Russie.



Mémorial des FNFL à Greenock, surplombant l'estuaire de la Clyde où étaient basées les corvettes FNFL.



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

Les patrouilleurs des FNFL

Les cinq patrouilleurs armés par la France Libre sont des bâtiments solides et endurants. Ancien et en mauvais état matériel, le **Vaillant** connaît des incidents techniques et est désarmé le 8 janvier 1941.

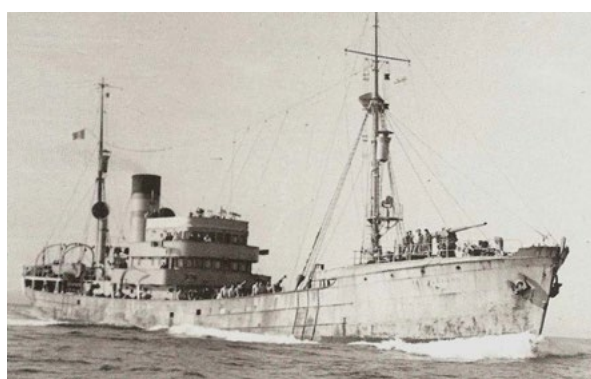
Le **Poulmic**, réarmé le 30 août 1940, participe à des dragages magnétiques devant Plymouth, mais il saute sur une mine le 7 novembre 1940 (7 survivants et 11 disparus). C'est le premier bâtiment FNFL tombé dans la bataille.

Le chalutier **Président Houduce**, premier bâtiment de surface à avoir rallié la France Libre dès le 27 juin 1940 à Gibraltar, participe à l'expédition sur Dakar en septembre 1940 puis au ralliement du Gabon. Il effectue des missions de

patrouille et d'escorte le long des côtes de l'AEF et en Atlantique Sud.

Le **Vikings**, armé le 18 juillet 1940, après entraînement à Greenock aux missions de patrouille et d'escorte, il rallie Douala en janvier 1941, et effectue des escortes entre Takoradi et Pointe-Noire. Puis il est à Beyrouth en décembre 1941 et assure des patrouilles en Méditerranée orientale. Il sera torpillé par un sous-marin le 16 avril 1942 devant les côtes libanaises de Saïda (41 disparus).

La **Reine des Flots**, après avoir fait fonction d'escorteur dans la Manche, a une activité soutenue et efficace en Méditerranée orientale, où elle prend la place du **Vikings** pour escorter les convois chargés de troupes et d'armes lourdes depuis Haïfa et Beyrouth.



Le **Vikings**, 1 150 t, 63,7 m de long sur 10,5 m de large, tirant d'eau de 5,6 m, Vitesse 12 nœuds (© Daussy).



La **Reine des Flots**, 607 t, 52 m de long sur 8,2 m de large, tirant d'eau de 4,8 m, 11 nœuds (© R. Lunardo).

Les chasseurs de sous-marins



Parmi les navires français désarmés stationnés en Angleterre en juin 1940, se trouvent 11 chasseurs à Portsmouth et 4 à Plymouth. Du fait qu'ils n'exigent pas trop de personnel spécialisé, onze sont réarmés par les FNFL à partir de septembre 1940.



Chasseur 43 Lavandou : 160 t, 37 m de long sur 5,5 m, 2 m de tirant d'eau, 16 nœuds, équipage 29 marins (coll. FFL).

Basés à Cowes (île de Wight), ils ont pour mission d'effectuer des patrouilles de nuit dans l'est de la Manche du coucher au lever du soleil, entre Portsmouth et Newhaven, par groupe de trois chasseurs, tâche rendue périlleuse par la présence de l'aviation ennemie.



Chasseurs 41 Audierne et 15 Paimpol (coll. Sclaminec).

Au palmarès des chasseurs : un sous-marin gravement endommagé par le **Chasseur 43 Lavandou** et 9 avions ennemis détruits par les **Chasseurs 10 Bayonne, 41 Audierne, 42 Larmor et 43 Lavandou**. Mais ils paieront un lourd tribut : le chasseur 8

Rennes est coulé le 13 juillet 1942 (26 disparus) près du cap Lizard. Le **Chasseur 5 Carentan** périt par fortune de mer le 21 décembre 1943 (18 hommes), sans oublier les **Chasseurs 6 et 7** perdus en octobre 1940 sous pavillon anglais.

Les vedettes

En mai-juin 1941, quatre vedettes Motor Launches offrant une vitesse de 20 nœuds sont mises en service pour escorter les convois du Pas-de-Calais. Il s'agit des vedettes **ML 123 Sain-Ronan, ML 245 Saint-Guénolé, ML 246 Saint-Yves et ML 247 Saint-Alain**, rejointes par quatre nouvelles en 1942 : **ML 205 Ouessant, 182 Sein, 249 Bénéguet et 303 Molène**, pour constituer la **20^e flottille FNFL** de vedettes ML.

À partir de mars 1943, elle devient la **23^e flottille FNFL** de vedettes lance-torpilles Motor Torpedo Boats (MTB). Elle comprend huit vedettes atteignant 40 nœuds par mer belle, avec un rayon d'action de 420 milles. Elles sont chargées d'intercepter et détruire le long des côtes de France convois et patrouilles ennemis, avec pour terrain de chasse privilégié le secteur des îles anglo-normandes, une zone difficile truffée de hauts fonds, d'écueils et aux conditions atmosphériques capricieuses.

En 22 mois d'opérations, elles ont effectué 451 sorties, dont 128 en opérations de guerre, livré 15 combats, coulé 5 navires ennemis (7 200 tonnes) et endommagé une vingtaine d'autres, sans jamais perdre un seul homme.



La vedette lance-torpilles **MTB 227** : 60 t, 21,30 m de long sur 5,5 m, 1,85 m de tirant d'eau, 42 nœuds (coll. FFL).

Les fusiliers marins FNFL

Les fusiliers marins comptent parmi les plus glorieuses unités des FNFL.

Le 1^{er} BFM

Le 17 juillet 1940, l'amiral Muselier crée le **1^{er} Bataillon de Fusiliers Marins (1^{er} BFM)**, à partir des instructeurs et élèves de l'Ecole des fusiliers marins de Lorient ralliés à Londres en juin. Les 250 hommes qui le composent sont basés à bord du cuirassé **Courbet**, à Portsmouth, sous les ordres du lieutenant de vaisseau **Détroyat** (les **2^e** et **3^e** BFM seront dissous avant même d'être engagés contre l'ennemi). Après un entraînement à Aldershot, le **1^{er} BFM** embarque sur le **Westerland** à Liverpool, pour Dakar, afin de rallier l'Afrique occidentale française à la France Libre. Cette tentative échoue et le bataillon débarque à Douala (Cameroun), avant de participer aux opérations de ralliement du Gabon. Il organise ensuite la dé-



Les fusiliers du **1^{er} BFM** constituent l'unité DCA de la **1^{re} DFL** (coll. FFL).

fense de Port-Gentil et de Brazzaville, au Congo, administre le secteur, lève et instruit des troupes africaines pour la France Libre.



Le 23 avril 1941, il arrive au camp de Qastina, en Palestine, où se regroupent les forces terrestres françaises qui vont entrer en Syrie aux côtés des forces britanniques. À partir du 13 juin, il participe aux opérations, jusqu'à la prise de Damas, le 20 juin 1941.

Le bilan est lourd : 40 % de pertes dans les effectifs engagés dont **Dé-**

troyat, lâchement abattu d'une balle dans le dos par l'officier français vichyste à qui il venait de rendre son arme, le lieutenant de vaisseau **des Moutis** lui succède. Puis, sous le commandement du lieutenant de vaisseau **Amyot d'Inville**, le **1^{er} BFM** est transformé en unité de DCA et participe aux combats de la 1^{re} brigade intégrée à la VIII^e armée britannique dans les déserts libyen et égyptien. À **Bir-Hakeim**, du 27 mai au 11 juin 1942, pendant les quinze jours de combats acharnés, les fusiliers marins tirent 47 200 obus de DCA, abattent sept avions allemands et détruisent de nombreux véhicules de l'Afrika Korps.

Fin octobre, le **1^{er} BFM** prend position au sud d'El Alamein avec la **1^{re} DFL**, chargée d'une attaque de « diversion » sur le massif de l'Himeimat. Après la bataille remportée par les Alliés, il assure la couverture aérienne de la **1^{re} DFL** poursuivant l'Afrika Korps, jusqu'à la libération de la Tunisie en mai 1943.

Le 1^{er} RFM

Le 24 septembre 1943, le **1^{er} BFM**, avec ses effectifs gonflés par des volontaires de la Marine d'Afrique du Nord, devient le **1^{er} Régiment de Fusiliers Marins (1^{er} RFM)**, unité blindée de reconnaissance de la **1^{re} DFL** sous le commandement du capitaine de corvette **Amyot d'Inville**.

Il est équipé en matériel américain, avec 885 hommes, dont 30 officiers, répartis en 4 escadrons commandés par **Barberot** (évadé de la

Force X), **Savary**, **Brasseur-Kermadec**, **Langlois** puis **Cadéac d'Arbaud** et l'escadron hors rang par **Sekutowitch**.

Le 22 avril 1944, le **1^{er} RFM** débarque à Naples, pour participer, dès le 12 mai, à la rupture du front allemand qui barre l'Italie au sud de Rome. Le 16 août, commandé par le capitaine de corvette **de Morsier**, il débarque à Cavalaire, à la tête de la **1^{re} DFL**. Après la libération de Toulon et Hyères, il atteint Lyon et Autun, où l'escadron **Savary** opère la liaison avec des unités de la **2^e DB (Leclerc)** débarquée en Normandie. Le **1^{er} RFM** poursuit son avance vers les Vosges, puis la **1^{re} DFL** est envoyée sur le front de l'Atlantique.

En janvier 1945, les fusiliers marins se distinguent en Alsace et poursuivent leur marche victorieuse vers le Rhin. Retirée du front d'Alsace, la division est affectée au détachement d'armée des Alpes en avril 1945, dans le massif de l'Authion, où il perd cinq officiers et près de 50 % de ses effectifs dans l'offensive. D'octobre 1940 à mai 1945, le **1^{er} RFM** a perdu 195 hommes, dont 12 officiers. Ont été décernées : 200 croix de guerre, 70 médailles militaires, 32 Légions d'honneur et 31 croix de la Libération. Le matelot mécanicien **Georges Brière**, tué à Giromagny, est choisi pour reposer dans la crypte du Mémorial de la France combattante, au Mont Valérien. Le drapeau du **1^{er} RFM** compte 5 citations à l'ordre de l'armée avec attribution de la croix de la Libération, de la médaille de la Résistance et de la croix de guerre.

Le 1^{er} BFMC

Le 19 janvier 1942, l'état-major FNFL confie le commandement d'une compagnie d'instruction de fusiliers marins à **Philippe Kieffer**. Celui-ci entraîne au camp d'Old Dean, près de Camberley, un premier groupe de Français, tout en instruisant le détachement basque du **3^e BFM** qui sera dissous. Le 30 mars 1942, la compagnie est transférée à l'école des Royal Marines (HMS Royal Ar-

thur) de Skegness. Après sa participation au raid de Dieppe, le groupe devient officiellement, le 12 novembre 1942, la **1^{re} compagnie de fusiliers marins commandos**. Le 8 octobre 1943, l'unité s'est étoffée et prend le nom de **1^{er} Bataillon de Fusiliers Commandos (1^{er} BFMC)**.

Le **1^{er} BFMC** a participé à de nombreuses opérations : **Jubilee** (19 août 1942), **Forfar Beer** (1-4 septembre 1942), **Hardtack** (23 décembre 1943-20 janvier 1944), **Premium** (27-28 février 1944) à Wassenaar (côtes néerlandaises). Puis arrive l'opération du débarquement **Overlord** (6 juin 1944) à Colleville-sur-Orne à côté de Ouistreham, pour laquelle « les 177 » Français sont rattachés au **n° 4 commando** (dirigé par **Robert Dawson**), lui-même intégré à la **1st Special Service Brigade de Lord Lovat**. Le Débarquement est suivi de la campagne de **Normandie**, qui s'achève le 25 août. Il prend ensuite part à la campagne des **Pays-Bas**.

Le **1^{er} BFMC**, cité quatre fois à l'ordre de l'armée de mer, a eu droit au port de la fourragère de la médaille militaire. Le bataillon est dissous le 1^{er} avril 1946, mais les commandos marine d'aujourd'hui se réclament fièrement de leur filiation avec leurs glorieux anciens du **n° 4 commando**.



Philippe Kieffer à la tête du **1^{er} BFMC** (coll. FFL).

L'aéronavale de la France Libre

Créé par le général **de Gaulle**, le groupe de chasse air-marine **Squadron 340** voit le jour le 15 novembre 1941, sur le terrain de Turnhouse, au sein du **13rd Group du Fighter Command**. Le **Squadron 340**, qui prendra le nom d'**Île-de-France**, est composé de deux escadrilles de 12 appareils de type Spitfire MK II respectivement baptisés **Paris** et **Versailles**. Les pilotes français proviennent aussi bien des Forces aériennes françaises libres (FAFL) que des FNFL, parmi lesquelles on compte quatre marins : le capitaine de corvette **de Scitivaux**, les lieutenants de vaisseau **Bechoff** et **Gibert** et l'enseigne de vaisseau **Claude**.



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

Le **Squadron 340** compte également environ 120 mécaniciens et armuriers, dont la moitié provient de l'aéronavale, qui fournit alors un fort contingent de Tahitiens.

Après de nombreuses missions impliquant des traversées de la Manche particulièrement éprouvantes en rase-la-mer pour ne pas être détectés, les Spitfire du **Squadron 340** participent le 19 août 1942 à la couverture de l'opération du débarquement de Dieppe. Le groupe **Île-de-France** est ensuite transféré sur la base de Biggin Hill et rassemblé en novembre 1943, avec le groupe **Alsace**, sur le terrain de Perramporth. Dès l'aube du 6 juin 1944, bandes d'invasion blanches et noires peintes sur les ailes et le fuselage, le groupe participe à la couverture du

débarquement sur les plages normandes. Puis ses missions s'orientent vers l'appui des troupes alliées en Belgique et en Hollande.

En quatre années, le **Squadron 340** a effectué 7 100 sorties, détruisant ou endommageant 75 appareils de la Luftwaffe. L'**Île-de-France**, qui a perdu 38 pilotes, reçoit la médaille militaire et est honoré de la croix de la Libération. Il est cité quatre fois à l'ordre de l'armée aérienne et une fois à l'ordre des FAFL. De ses rangs sont issus 22 compagnons de la Libération.

La **6^e flottille d'exploration (6FE)** est créée le 30 novembre 1942 aux Etats-Unis avec des hydravions Catalina pour l'escorte des convois. Son emploi initialement prévu dans le Pacifique se fera au Maroc au sein du **Fleet Air Wing 15** basé à Port-Lyautey. En juillet 1943, les effectifs atteignent 280.

Quinze Catalina amphibies de la **Vector French Patrol 1 (VPF-1)** sont peints aux couleurs françaises avec Croix de Lorraine. Au rythme de 140 heures de vol par mois, ils assurent des patrouilles aux approches de Gibraltar contre les U-Boote, des escortes des convois entre le Maroc, le Portugal, les Açores et les Canaries. Les Catalina de la **VFP** sont mis à contribution des opérations de débarquement en Méditerranée. En novembre 1944, la **VFP-1** est entièrement équipée avec 14 Ventura, plus rapides et confortables.

Entre le 1^{er} avril 1943 et le 1^{er} juin 1945, les équipages ont effectué plus de 15 000 heures de vol et 800 missions de guerre.



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

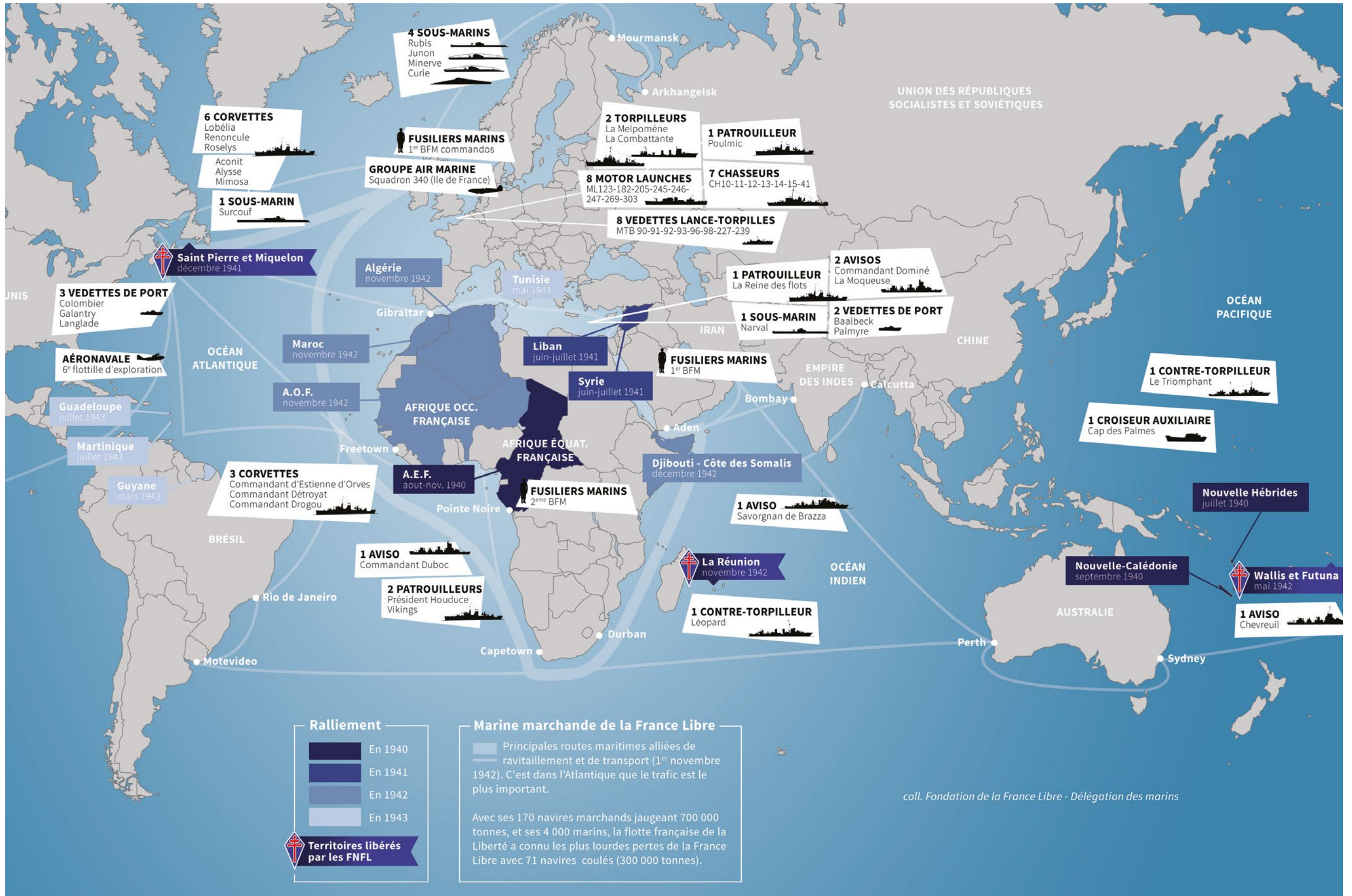


Bâtiments de guerre et unités des Forces navales françaises libres (FNFL)

- **Contre-torpilleurs** : *Léopard* (armé le 3/09/40, s'échoue 27/05/43), *Le Triomphant* (armé le 28/08/40).
- **Torpilleurs** : *La Melpomène*, (armé le 31/08/40, remise à la Royal Navy 8/12/42), *La Combattante* (15/12/42, saute sur mine 23/02/45).
- **Sous-marins** : *Rubis* (20/06/40), *Junon* (15/08/40), *Minerve* (31/07/40), *Narval* (rallie 26/06/40, saute sur mine 16/12/40), *Surcouf* (09/40, coule 12/02/42), *Curie* (01/05/43), *Doris* (05/06/44), *Morse* (9/10/44).
- **Avisos-dragueurs** : *Chevreuil* (03/09/40), *Commandant Dominé* (26/07/40), *Commandant Duboc* (22/07/40), *La Moqueuse* (10/08/40), *Savorgnan de Brazza* (11/08/40).
- **Patrouilleurs** : *Poulmic* (30/08/40, saute sur mine 07/11/40), *Président Houduce* (27/06/40), *Reine des Flots* (12/01/41), *Vaillant* (25/07/40, désarmé 18/01/41), *Vikings* (18/07/40, torpillé 16/04/42), *Léoville*.
- **Croiseur auxiliaire** : *Cap des Palmes* (08/08/41).
- **Chasseurs** : CH5 *Carentan* (15/04/43), CH8 *Rennes* (21/04/41, coule 13/07/42), CH10 *Bayonne* (21/10/40), CH11 *Boulogne* (05/02/41), CH12 *Bénodet* (07/05/43), CH13 *Calais* (16/12/42), CH14 *Diélette* (19/12/42), CH15 *Paimpol* (06/02/41), CH41 *Audierne* (09/09/40), CH42 *Larmor* (14/09/40), CH43 *Lavandou* (09/09/40).
- **Corvettes** : *Aconit* (19/07/41), *Alysse* (armé 05/06/41, torpillé 10/02/42), *Commandant d'Estienne d'Orves* (23/05/42), *Commandant Détroyat* (16/09/41), *Commandant Drogou* (15/01/42), *Lobélia* (16/07/41), *Mimosa* (05/05/41, torpillé 09/06/42), *Renoncule* (30/07/41), *Roselys* (19/09/41).
- **Frégates** (à partir d'octobre 1943) : *La Découverte* (11/10/43), *L'Escarmouche* (03/01/44), *L'Aventure* (21/01/44), *La Surprise* (09/03/44), *Croix de Lorraine* (25/09/44), *Tonkinois* (15/10/44).
- **Vedettes Motor Launch** : ML 123 *Saint-Renan*, ML 182 *Île de Sein*, ML 205 *Ouessant*, ML 245 *Saint-Guénolé*, ML 246 *Saint-Yves*, ML 247 *Saint-Alain*, ML 249 *Béniguet*, ML 303 *Molène*.
- **Vedettes Motor Torpedo Boat** (à partir novembre 1942) : *MTB 90, 91, 92, 94, 96, 98, 227 et 239*.
- **Chasseurs-dragueurs** : AD 92 *Congre*, AD 112 *Kériado*, AD 138 *Lucienne-Jeanne*.
- **Vedettes Côtières** : ML 1143 *Palmyre*, ML 1164 *Baalbeck*, ML Q 052 *Galantry*, ML Q 062 *Langlade*, ML Q 063 *Colombier*.
- **Bâtiments-bases** : *Courbet* (cuirassé), *Arras* (aviso) et *Ouragan* (torpilleur), dépôts des équipages à Portsmouth ; *Belfort* (aviso-ravitailleur), annexe caserne *Birot* à Greenock ; *Diligente* (aviso-ravitailleur), casernement à Cowes (Ile de Wight) ; *Volontaire* (ex mouilleur de mines), dépôt à Liverpool pour le personnel de l'armement militaire des bâtiments de commerce (AMBC).
- **Bâtiments-écoles** : *Président Théodore Tissier* (navire hydrographique, école navale) à Portsmouth ; *Amiens* et *Epinal* (avisos), école des mécaniciens, électriciens et chauffeurs à Portsmouth ; *Bouclier* (torpilleur), école ASDIC à Plymouth ; *Suippe* (aviso), école de spécialité à Falmouth.
- **Goélettes** : *Belle-Poule* et *Étoile*, annexes de l'école navale ; *Eminie* et *Pourvoyeuse* à Saint-Pierre-et-Miquelon ; *Notre Dame d'Étel*, bateau-piège à Beyrouth ; *Oiseau des Îles* à Tahiti.
- **Remorqueurs** de la Compagnie du canal de Suez : *Adroit, Agile, Ardent, Atlas, Hercule, Titan* ; remorqueurs à Saint-Pierre-et-Miquelon : *Béarnais, Colonia* et à la Réunion : *Amiral Bouvet*.
- **Arraisonneurs-dragueurs** : AD 21 *Gaston Rivier*, AD 22 *André Louis*, AD 23 *Monique André*, AD 24 *Nazareth*, AD 38 *Lucienne-Jeanne*, AD 41 *Louise-Marie*, AD 42 *Antioche II*, AD 43 *Perdrant*, AD 52 *Angèle-Marie*, AD 53 *Vierge de Lourdes*, AD 92 *Congre* et AD 112 *Kériado*.
- **Unités de Terre** : 1^{er} Bataillon de fusiliers marins (1^{er} BFM), 2^e BFM, 1^{er} RFM, 1^{er} BFMC, Escadron de marine au Levant.
- **Aéronavale** : Groupe de chasse **Air-Marine**, 6^e Flottille d'Exploration (6FE).
- **Service de Santé**.
- **Services Féminins de la Flotte (SFF)**.



Les bâtiments et unités FNFL sur toutes les mers du monde



La Marine marchande de la France Libre

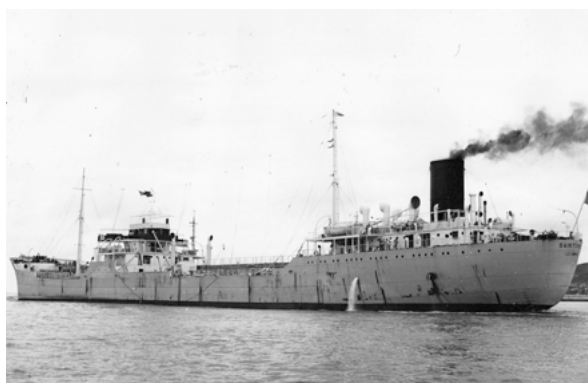
Les marins de la Marine marchande ont répondu le plus généreusement à l'Appel du 18 juin 1940, en fournissant l'essentiel du recrutement des Forces navales françaises libres. Avec les 162 navires de la « **Flotte française de la Liberté** », jaugeant 700 000 tonneaux, soit le quart de la flotte de commerce française de 1939, auxquels s'ajoutent 263 navires auxiliaires et de pêche. Mais manquant de volontaires, la France Libre n'a pas été en mesure d'armer tous ces bâtiments et seulement **66 navires marchands** ont arboré le pavillon à croix de Lorraine.

Avec pour seule victoire l'arrivée à bon port après une traversée, les navires marchands servent avec abnégation et dans l'anonymat, sans action d'éclat. Les cargos *Anadyr*, *Casamance*, *Fort Lamy*, *Nevada*, ont participé à l'expédition de Dakar. Pendant la campagne d'Abyssinie, le *Félix Roussel*, le *Président Paul Doumer* et le *Cap Saint Jacques* naviguent sans arrêt en mer Rouge et en mer des Indes. L'*Île de France* effectue en avril 1941 son premier transport de 4 000 hommes de troupe au départ de Sydney. Quelques exploits ont lieu, comme celui du *Fort*

Binger qui repousse au canon un sous-marin ennemi, ou comme le *Félix Roussel* qui, sous le feu des Japonais, à Singapour, réussit à sauver un millier de femmes et d'enfants.

La Marine marchande de la France Libre a connu les plus lourdes pertes de toute la France Libre.

Sur les 162 navires de la Flotte française de la Liberté, 72 disparurent dont une trentaine de navires de commerce de la France Libre perdus : navires canonnés par des corsaires allemands (*Notou*, *Commissaire Ramel*, *Myson*), goélettes naufragées (*Tereora*), cargos torpillés le plus souvent lors de la bataille de l'Atlantique (*Anadyr*, *Charles L.D.*, *Cagou*, *Cuba*, *Daphné*, *D'Entrecasteaux*, *Djurdjura*, *Fort Lamy*, *Gravelines*, *Henry Mory*, *Ile de Batz*, *PLM 22*, *PLM 27*, *Saint Malo*), chalutiers bombardés par l'aviation (*Celte*), cargos sautant sur des mines (*Fort Médine*), pétroliers brulants, vapeurs perdus dans des tempêtes (*Casamance*, *Lisieux*, *Névada II*, *Ville de Tamatave*), paquebots jadis orgueil de la flotte (*Président Paul Doumer*) sombrant avec équipages et passagers, navires brisés sur une côte inhospitalière...



Le pétrolier *Saintonge*, 9 400 t, 153 m de long par 20 m de large, 8,6 m de tirant d'eau, vitesse de 12 nœuds, équipage de 43 hommes, 1 167 passagers (coll. FFL).



Le *Félix Roussel*, 17 000 tx, 182 m de long par 20,8 m de large, 8,3 m de tirant d'eau, vitesse de 18 nœuds, 258 membres d'équipage, 1 900 passagers (coll. FFL).

La flottille de pêche

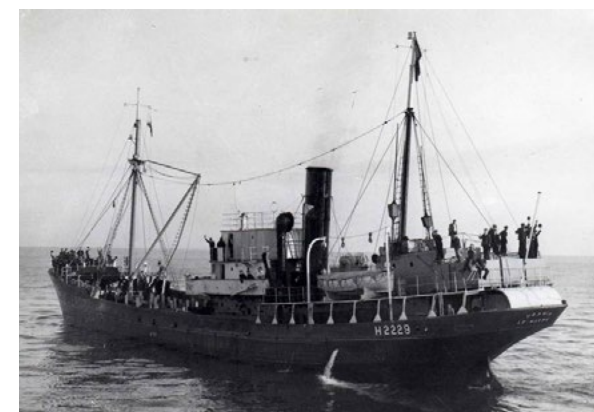


Dès juin 1940, l'amirauté britannique réquisitionne les bateaux réfugiés dans les ports anglais, par exemple : *Finlande*, *Atlantique*, *Urania*, chalutiers de grande pêche, *Asie*, *Caporal Peugeot*, dragueurs, patrouilleurs ou remorqueurs.

A la fin 1940, 188 bateaux sont réquisitionnés : 50 chalutiers à vapeur et 72 à moteur, 66 navires de pêche de tous types (bateaux pilotes, vedettes, yachts, citernes...) ainsi qu'une centaine de petits bâtiments confiés au **Service des Pêches** dépendant des FNFL avec des bases à Newlyn (Cornouailles) et Brixham (Devonshire). Ils sont utilisés à des tâches logistiques comme le transport de matériels légers le long des côtes sud de l'Angleterre, sous pavillon britannique.

Certaines unités assurent le transport d'agents de renseignement, l'exfiltration de résistants ou l'évasion de pilotes alliés abattus au-dessus de la France occupée. Citons le *Rouanez ar Peoc'h*, qui effectue 19 traversées, le cotre *Mutin*, qui opère pour les services secrets britanniques jusqu'en Méditerranée, sans oublier le réseau d'*Ernest Sibiril*, qui depuis son chantier naval de Morlaix, répare de vieilles coques pour faire passer jusqu'à 200 clandestins en Angleterre.

En 1945, 12 chalutiers à moteur, 13 chalutiers à moteur et 47 navires divers étaient soit coulés ou devenus inutilisables et ne regagnaient pas leur port d'attache !



Le chalutier de grande pêche *Urania* (coll. FFL).



La Marine marchande FNFL

• **9 paquebots** : *Cap Saint Jacques*, *Commissaire Ramel* (paquebot mixte, coulé le 20 septembre 1940), *Cuba*, *Désirade*, *Félix Roussel*, *Ile de France*, *Jamaïque*, *Président Paul Doumer* (torpillé le 30 octobre 1942), *Touareg*.

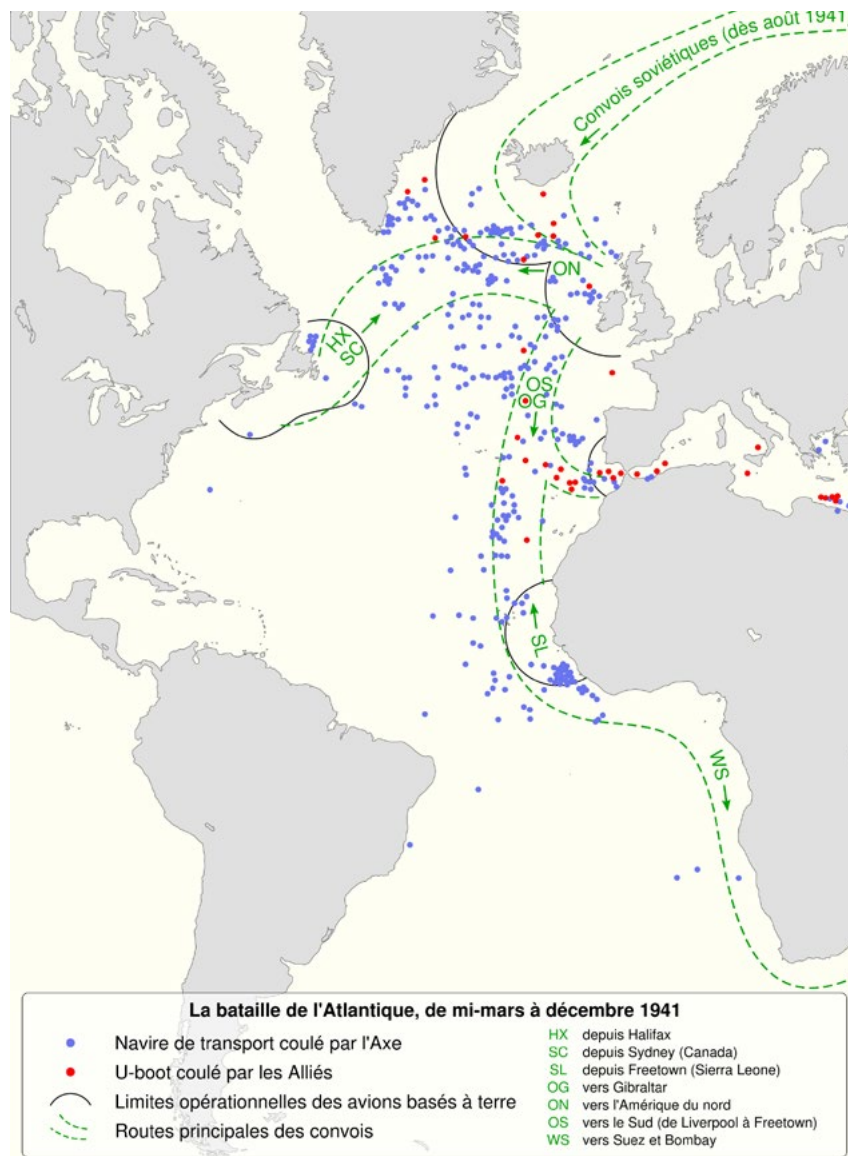
• **39 cargos** : *Anadyr*, *Cagou*, *Cap El Hank*, *Cap Tarifa*, *Capitaine Iliaquier*, *Capo Olmo*, *Casamance* (naufrage le 17 février 1941), *Charles L.D.* (torpillé le 9 décembre 1942), *Châteauroux*, *Daphné*, *D'Entrecasteaux* (torpillé le 8 novembre 1942), *Djurdjura* (torpillé le 13 juin 1941),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

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

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

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

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



La bataille de l'Atlantique

La **bataille de l'Atlantique** est la campagne la plus longue de toute la seconde guerre mondiale puisqu'elle a duré du premier au dernier jour de la guerre. Elle s'est déroulée essentiellement dans l'Atlantique Nord, entre la banquise et l'équateur. De son issue dépendaient la survie de la Grande-Bretagne et le transfert en Afrique du Nord puis en Europe de la puissance américaine.

Plus de **100 000 navires marchands** ont traversé l'Atlantique pour livrer vivres, habillement, matières premières, armes, munitions, produits pétroliers... Dans le sens est-ouest les navires sont légers et au retour chargés à ras bord.

Les pertes subies sont dues aux torpilles des sous-marins ennemis, aux bombes d'avions, aux mines, aux attaques des raiders et aux fortunes de mer.

Sur un total de **5 150 navires marchands alliés 21 millions de tonnes (Mt) perdus** sur l'ensemble des théâtres d'opérations, plus de 3 800 (17 Mt) l'ont été dans l'Atlantique. Les sous-marins ennemis ont détruit 2 828 navires.

La flotte de commerce de l'Empire britannique a payé un très lourd tribut : plus de 30 000 marins et 2 714 navires représentant 12,5 Mt. Les pertes des flottes de commerce des Etats-Unis se sont élevées à 4,1 Mt, celles de la Norvège à 2,3 Mt et celles de la France à 1,7 Mt. Du côté des forces de l'Axe : 7,6 Mt pour le Japon, 3,5 Mt pour l'Allemagne et 2,8 Mt pour l'Italie ; 780 U-Boote (avec 30 000 marins à bord) ont été coulés.



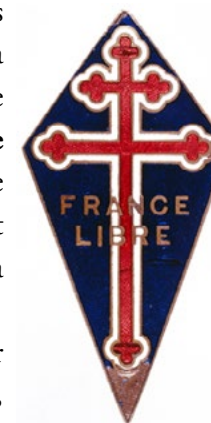
Monument national à la gloire de la **Marine marchande** de la France Libre à Paimpol (Côtes d'Armor).

L'épopée unique des FNFL

L'épopée des quelque 14 500 marins FNFL est unique dans l'histoire de la Marine française avec un bilan qui reste impressionnant. La **Marine de guerre FNFL** aura détruit ou endommagé à elle seule plus de sous-marins, de bateaux et d'avions ennemis que tout le reste de la Marine française pendant la guerre. Les FNFL ont subi des pertes soit par action de l'ennemi (*Narval, Mimosa, Alysse, Vikings, Poulmic, Chasseur 8 Rennes*), soit par fortune de mer (*Léopard, Surcouf, Chasseur 5 Carentan*). Elles ont souvent porté secours à des navires en détresse : au total plus de 1 300 rescapés, dont 322 hommes en une seule fois par le **Commandant Détroyat**. Les pertes de la **Marine marchande de la France Libre** sont très lourdes avec **37 navires coulés**. Plus de 1 500 marins de tous grades ont donné leur vie pour la libération de la France, dont 1 039 pour la Marine de guerre et 470 pour la Marine marchande.

La difficile intégration des FNFL

En novembre 1942, au moment du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord (opération Torch), il y a deux Marines : celle de la France Libre, les **FNFL** et celle de l'Etat Français, les Forces Maritimes d'Afrique (**FMA**). Au cours de cette opération (sans aucune participation de la France Libre) à Casablanca et à Oran les **FMA** n'hésitent pas à tirer sur les alliés et nombre de leurs navires seront coulés (un croiseur, dix torpilleurs, dix sous-marins, avisos, patrouilleurs...), 1 346 marins seront tués et 2 000 blessés. Le 27 novembre 1942, à Toulon, la Flotte française de Vichy, aux ordres de l'amiral **de Laborde**, refuse de rallier Alger et se saborde : en 20 minutes disparaissent près de 80 bâtiments français : 3 cuirassés, 8 croiseurs, 17 contre-torpilleurs, 16 torpilleurs, 16 sous-marins,



7 avisos, 3 patrouilleurs, une soixantaine de bâtiments divers... Comme le dira le général **de Gaulle**, c'est « *le suicide le plus lamentable et le plus stérile qu'on puisse imaginer* »... Pour le seul mois de novembre 1942, la politique de Vichy aura coûté à la France près de la moitié de sa Marine de guerre.

Pendant de longs mois, les FMA se sentent plus proches de Vichy que de Londres. L'hostilité entretenue par Vichy et l'amiral

Darlan depuis 1940 contre les marins de la France Libre persiste.

Après le 3 août 1943, il n'y a plus qu'une seule Marine nationale, les **Forces Maritimes Françaises (FMF)** placées sous le commandement du contre-amiral **Lemonnier** (précédemment affecté à l'Etat-major de **Darlan** à Vichy puis à celui du général **Bergeret**) avec pour adjoint le contre-amiral **Auboyneau** (commandant les ex-FNFL). Les unités FNFL deviennent les **Forces Navales en Grande-Bretagne (FNGB)** avec à leur tête le contre-amiral **Thierry d'Argenlieu**. Au 4 août 1943, les effectifs de la Marine française atteignent 40 000 marins (ils seront 87 000 en mai 1945).

L'intégration des FNFL dans la nouvelle Marine nationale est rendue difficile par des divergences. L'avancement n'est pas favorisé pour les équipages FNFL qui stagnent dans leur grade. Les marins de la France Libre sont rentrés dans leur foyer, la poitrine vierge de toute décoration, alors que des marins restés fidèles à Vichy se seront vus attribuer des titres de guerre pour leurs combats contre les Alliés à Dakar ou en Afrique du Nord. Les qualifications obtenues dans les écoles anglaises (Asdic et Radar) ne sont pas reconnues... Les familles des FNFL sont exclues du paiement de la délégation ou de la demi-solde...

Il faudra attendre plusieurs décennies pour que la mémoire des FNFL soit pérennisée et que son épopée soit considérée comme une des plus belles pages de gloire de la Marine française.



Document édité le 29 août 2021
par la Fondation de la France Libre

Source principale des informations :
Historique des Forces Navales Françaises Libres
par le VAE Emile Chaline et le CV Pierre Santarelli
(Ed. Service Historique de la Défense)

Rédaction et maquette : Michel Bouchi-Lamontagne,
délégué de la Fondation au souvenir des marins
avec l'aide
d'Annick Santarelli, d'Adrien Abraham et de Jacques Omnès

La vague ne démonte pas
le granit.

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

Je vous salue, mes camarades !

J. de Gaulle.



Fondation de la France Libre, reconnue d'utilité publique
16 cour des Petites-Ecuries, 75010 Paris
www.francelibre.net

Délégation au Souvenir des Marins de la France Libre
Tél 06 11 62 36 93
01 53 62 81 82
marins.france.libre@gmail.com