

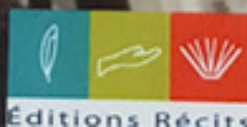
Odyssée d'un marin de la France libre

Forces navales françaises libres



Georges Ménage

Un enfant du pays
St-Brieuc
Pléneuf, Plévenon



Éditions Récits

Odyssée d'un marin de la France libre

1940-1945

Georges Ménage

« Je suis né le 2 septembre 1921, à l'École Normale d'Instituteurs, au 18 de la rue de la Corderie à Saint-Brieuc » (1)

Ainsi commence l'odyssée de **Georges-Henri Ménage**.

« 17 juin - vers 12 heures 30, en compagnie de quelques camarades, j'écoute dans un café, le message aux Français du maréchal Pétain. La radio diffuse, en la déformant, cette voix chevrotante et sourde qui me glace. Loin de nous émouvoir et de nous convaincre, elle nous met en rage. Il nous est impossible d'accepter ainsi en un instant que tout soit fini, que notre pays soit soumis à la loi de l'envahisseur avec le consentement de ce vieillard qui parle d'honneur alors que tout ce qu'il dit transpire le renoncement et l'abandon ».

Le lycéen de Saint-Brieuc, muni du baccalauréat, est alors, depuis la rentrée d'octobre 1939, élève-officier de l'École de navigation de Paimpol, sur les traces de son père, **Henri Ménage**, capitaine au long-cours

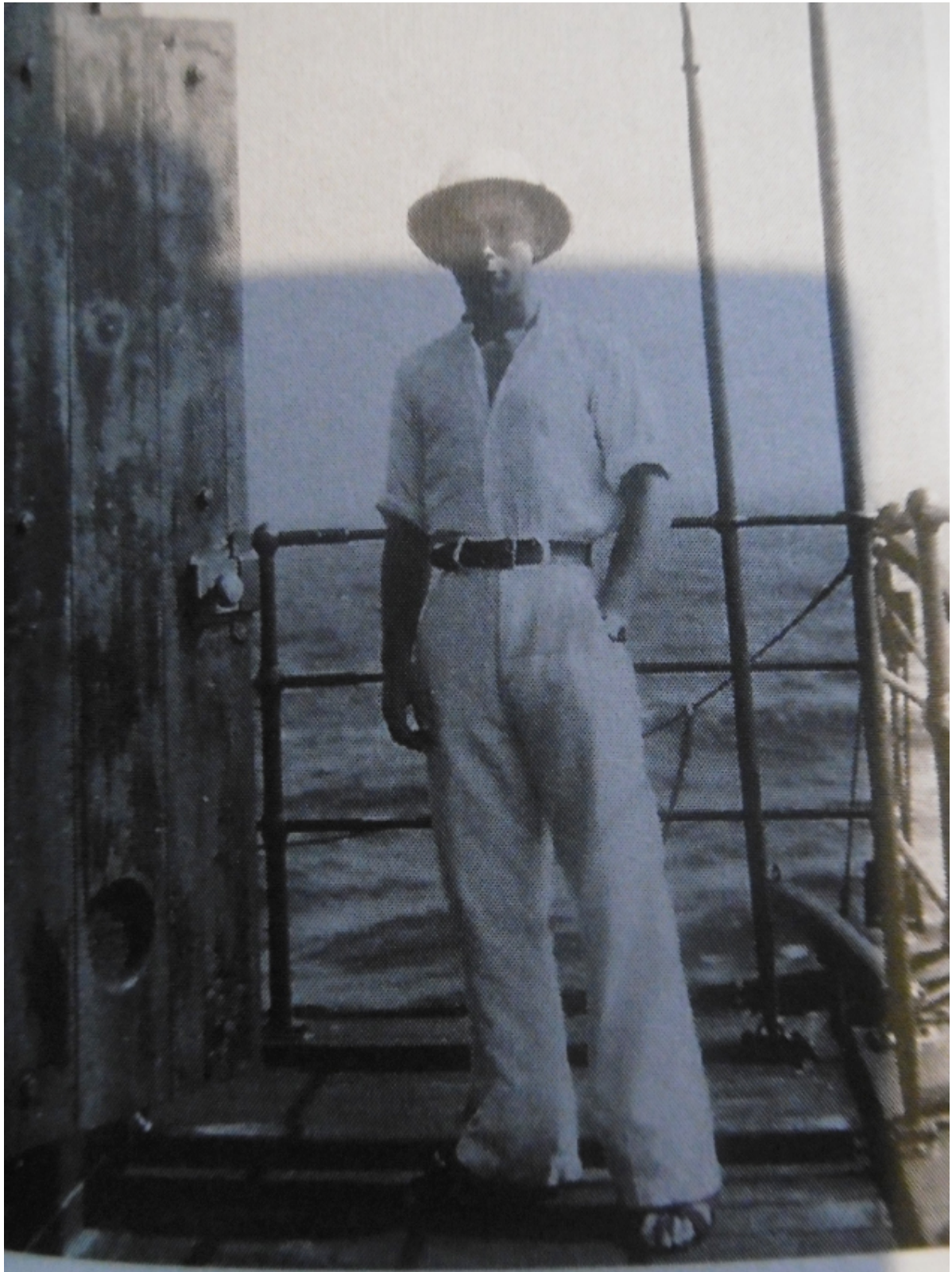
Après des adieux à sa mère croisée sur la route au retour de Saint-Brieuc, dans la cohue des quais de Paimpol, il saute en compagnie de quelques camarades, sur l'« **Albert Faroul** », bateau-pilote du Havre prêt à appareiller, se glissant parmi l'équipage. Débarqué outre-Manche (2), il rejoint son père à Liverpool qui l'intègre dans son propre équipage. Mais, après la tragédie de **Mers El-Kébir** (3), les Anglais ayant interné les équipages des navires marchands présents en Angleterre au camp de **Crystal Palace**, il se retrouve parmi des marins dont le premier souhait est de rentrer en France, hostiles pour la plupart à la « **France- Libre** » « **les capitaines étant parmi les plus acharnés** ».

S'ensuit une rupture douloureuse et son engagement dans la marine marchande de la France-Libre, contre la volonté paternelle.

(1) « Je suis né à Genève en 1712, d'Isaac Rousseau, citoyen et de Suzanne Bernard, citoyenne. » Ainsi commencent les Confessions de Jean-Jacques Rousseau ... La citoyenneté de notre jeune marin prend sa source à l'école normale, dans l'éducation qu'il reçut de son grand-père, qui « dirigeait l'école annexe d'application et faisait aussi fonction de directeur des études et de surveillant général ». Les instituteurs se succédaient dans la famille maternelle, par ailleurs marquée par la perte de deux jeunes garçons, **Georges Faruel**, le fils tué à **Verdun** en 1917, **Pacifique Faruel**, le neveu normalien, père instituteur, mère institutrice, tué aux **Éparges** en 1915.

(2) Il se retrouvera en route pour Londres, le 23 juin, « avec une bonne vingtaine d'élèves de Paimpol » dont **Jean Heuzé, Claude Bures, Jean Saliou, François Flohic, Petit, Gourvil, Buissière, Hostalier**, sous la garde des autorités militaires britanniques, pour des interrogatoires serrés sur leur origine et leurs intentions. Le 27 juin, nous apprenons (...) la création des Forces françaises libres et l'existence du Général de Gaulle. Tout s'éclaire brusquement. Nous ne sommes plus seuls et nous pouvons espérer. » ...

(3) **Mers El-Kébir (Oran) : 3 juillet 1940**, L'escadre française refusant de quitter la Méditerranée pour un port de l'Atlantique, l'amirauté britannique, craignant que les bâtiments ne tombent aux mains des Allemands, a pris la décision, après d'âpres négociations, de bombarder la flotte française, tuant 1300 marins. Le gouvernement de Vichy utilisera au maximum cet événement pour attiser un sentiment anti-Anglais, notamment chez les marins retenus en Angleterre après l'Armistice.



À Freetown, mars 1941

Le P.L.M. 27

Embarqué à Glasgow en septembre en qualité de second lieutenant sur le **P.L.M. 27** (4) dont l'équipage a été remplacé par des volontaires, il connaît sa première traversée de l'Atlantique en convoi (5) de cargos accompagnés d'escorteurs anglais et suivis à la trace par les redoutables sous-marins de la **Kriegsmarine** qui chassent en meute (6). (33 navires coulés du 6 au 28 octobre 1940). Première destination : **Terre-Neuve**, 10 jours de traversée dans un convoi de 32 navires, sur 5 colonnes de 6 à 7 bâtiments. On charge 8000 tonnes de minerai de fer à la mine de **Wabana** en compagnie de trois autres minéraliers, puis on fait route vers **Sydney**, en **Nouvelle Ecosse**, où notre tout jeune officier rencontre et sympathise avec les Terre-neuvas de **Saint-Malo** en attente d'un convoi pour rentrer en France. Conseillé par son capitaine, il s'efforce d'obtenir des ralliements à la France libre, mais les entretiens avec ces marins, bien encadrés par leurs capitaines, « *endoctrinés par le consul de Vichy à Sydney* », s'avèrent infructueux (7). Retour en convoi vers l'Angleterre. Après déchargement à **Cardiff**, départ pour la **Floride** pour y charger des phosphates, mais une très forte tempête ramène le navire à **Glasgow**. Neuf semaines de réparations et nouveau convoi vers les côtes d'Afrique, **Freetown en Sierra-Leone** pour y charger du minerai.

Retour perturbé par les torpillages allemands, navires coulés, convoi dispersé, le P.L.M. 27

(4) **Le P.L.M. 27** : « C'était un gros cargo de 5391 tonnes de jauge brute que son propriétaire, la société de chemin de fer Paris Lyon-Marseille (PLM), société privée qui sera ensuite fondue dans la SNCF à la Libération, affectait principalement au transport de charbon et éventuellement de wagons ou de locomotives » (p.53)

(5) Les « **convois** », partant de l'Angleterre vers le Canada, les États-Unis, le Antilles, Gibraltar, Freetown, le Cap l'Océan Indien, la mer Blanche, Mourmansk, ils ont constitué un dispositif de ravitaillement, de transport de matériel militaire, puis de troupes, inédit et essentiel qui a permis de briser le siège des Iles britanniques et d'en faire la base des offensives décisives de 1944. Un convoi était constitué d'un ensemble de navires marchands qui pouvait atteindre la centaine, partant sur lest pour revenir chargés au maximum, escortés par des navires de guerre. Il fallait alors à ces cargos dont la vitesse devait être régulée et coordonnée, deux semaines pour traverser l'Atlantique, voire plus par mauvais temps. La caravane se déplace sur un vaste rectangle dans le sens de son petit axe afin de fournir le moins de prise possible aux sous-marins 40 navires par exemple, disposés en 10 colonnes, forment un rectangle de 8 kilomètres de long sur 2 kilomètres de large, les colonnes étant séparées de 5 encablures (environ 900mètres) et les navires de 3 encablures (environ 550 mètres). Un tel ensemble peut être vu à 25 miles à la ronde (émissions de fumée).

L'escorte est composée de 5 bâtiments de guerre, essentiellement des corvettes, deux sur l'avant du convoi, une sur chaque flanc, une à l'arrière, patrouillant en zigzags dans leur zone et ramenant si possible dans les rangs les cargos retardés ou égarés. La marche des cargos est dirigée par le « **commandore** », officier qui a pris place avec une équipe de timoniers, radios, décodeurs, sur un navire marchand de tête placé au centre, l'escorte étant commandée par un chef de groupe qui coordonne les opérations de convoyage et les ripostes aux attaques sous-marines ou aériennes.

(6) **La flotte de sous-marins de la Kriegsmarine**, qui ne comptait que 57 unités en 1939, se verra multipliée au rythme de 16 à 20 nouveaux bâtiments par mois dans les années qui vont suivre. Fers de lance de la marine de guerre allemande, ces « **U. Boots** » (**Untersee Booten**) infligeront des pertes considérables aux alliés coulant systématiquement tout navire isolé et attaquant les convois, « **en meute** ».

Patrouillant en groupes de 5 à 20 dans les zones de passage, trois fois plus rapides que les cargos, peu visibles en surface, prenant de vitesse les corvettes ou plongeant lorsqu'ils sont repérés, ils s'infiltrèrent, de nuit de préférence au cœur des convois, coulent le maximum de bâtiments et se dérobent en plongée, pour repartir à l'attaque une fois leurs tubes lance-torpilles rechargés.

La mise en service progressive à partir de 1943 de l'appareil qui deviendra le radar, le **radio-détection-Finder (RDF)** à partir de 1943 permettra de les détecter, de les grenader en plongée et de les soumettre, en surface, à la puissance de feu des corvettes, leur temps de plongée n'excédant pas à l'époque 45 minutes.

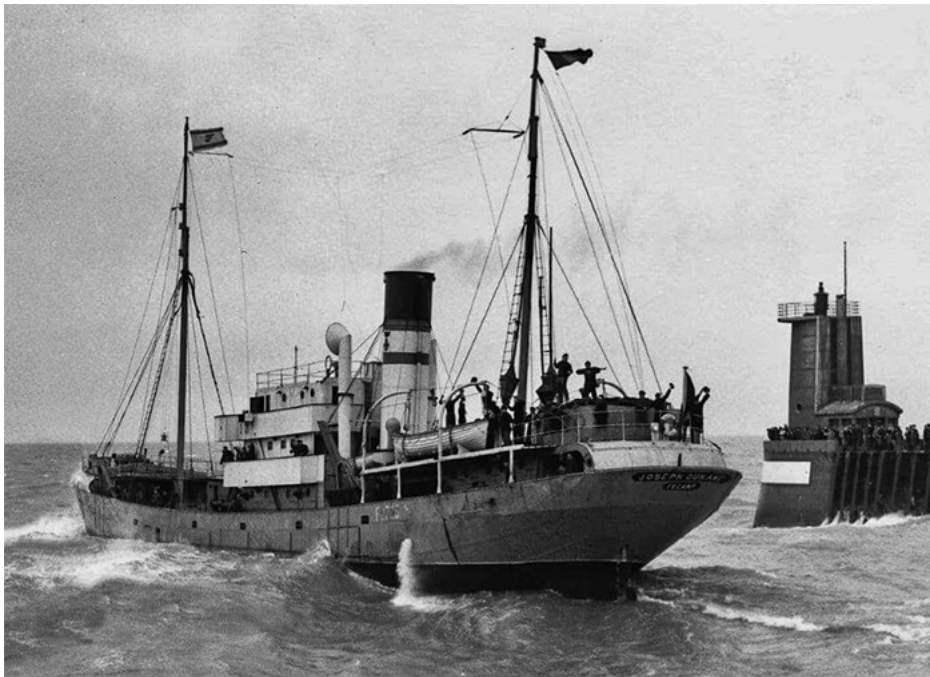
La **Luftwaffe** ayant par ailleurs perdu progressivement la maîtrise des airs, les traversées, en 1944, deviendront moins périlleuses.

(7) Quelques terre-neuvas cependant, tenteront de rejoindre de nuit le PLM 27, mais le navire avait levé l'ancre...

ne retrouvera l'Écosse qu'en mai 1941 et devra rester à quai pour des réparations. Nouvelles affectations pour une partie de l'équipage... Georges qui a enfin reçu des nouvelles de sa famille par l'intermédiaire d'une directrice d'école en poste à Alger, est convoqué à Londres, « **en route une fois de plus vers l'inconnu.** »

A Londres, la France-libre qui a besoin de marins pour ses bâtiments de guerre lui propose de rejoindre d'anciens camarades de Paimpol en formation. Il refuse, obtient la possibilité de rester dans la « **marchande** », rallie le port de **Hull** sur la côte orientale de l'Angleterre, est promu premier lieutenant sur le « **Joseph Duhamel** », commandé par le capitaine **Kerjolis**, vieux loup de mer de Paimpol, « **excellent marin, professeur exceptionnel** », qui va le prendre sous son aile. L'ambiance y est quasi-familiale, déterminée et parfois détendue : c'est ainsi qu'à l'occasion d'une petite fête ponctuée par l'Internationale, entonnée par le capitaine et reprise en chœur par l'équipage, fête donnée après que le seul canon de 75 du bord eut dissuadé un sous-marin allemand de prolonger une attaque, on apprendra que ce Paimpolais avait en 1936, commandé un navire qui pendant la guerre d'Espagne ravitaillait en armes les républicains.

Mais on est rarement à la noce sur ce gros chalutier à vapeur (8).



Avec seulement deux officiers de pont, les quarts sont de 6 heures, même si le capitaine saura prendre son tour dans les coups durs. On navigue généralement seul et il faut effectuer des traversées périlleuses vers l'**Islande** pour en ramener du poisson pêché par les chalutiers anglais et norvégiens, la pêche étant devenue impossible en Mer du Nord.

(8) « *Le J.D. était un chalutier de grande pêche de 928 tonneaux construit en 1929 à Aberdeen pour les pêcheries de Fécamp. Une machine de 1000 chevaux actionnée par deux chaudières au charbon lui assurait une vitesse de 11 nœuds. Il avait en pêche 40 hommes d'équipage. L'Armistice l'avait immobilisé à Saint-Pierre avec d'autres chalutiers, puis le 15 octobre 1940, il avait appareillé pour Casablanca, sur ordre de Vichy avec 45 hommes d'équipage, sept passagers et 550 tonnes de morue salée. Arraisonné en mer sur le parallèle de Casablanca par un croiseur anglais, il avait été dérotté sur Gibraltar et désarmé le 19 février 1941.* » (p.107)

Trois chalutiers français assurent ces rotations et chargent le poisson dans les fjords de la côte ouest d'Islande. Le « **chalutier porteur** » étant à l'ancre, on met le poisson en glace cinq jours durant dans son énorme cale. Le dernier voyage sera marqué par une grave avarie de machine par suite des efforts consentis lors de l'attaque par un sous-marin durant le précédent voyage. Le **D.J.** devra se soumettre à un remorquage humiliant sur le chemin du retour, avec, affront suprême, une cargaison de morue salée, à couper l'envie de manger du poisson. Georges durant cette période découvrira le lieu et les circonstances du naufrage en septembre 1936, du « **Pourquoi-Pas** », sera déçu par la froideur des Islandais qui supportent mal la présence des Alliés sur leur île, mais enchanté par la beauté des paysages qu'il évoque d'une plume talentueuse...

Il apprendra alors le décès de son cher grand-père, l'ancien directeur de l'école primaire annexe de l'École normale de Saint-Brieuc.

Le « **Joseph Duhamel** » devra subir une longue immobilisation et les autorités de le **France-Libre** qui ont plus que jamais besoin d'étoffer leur marine de guerre font savoir au jeune lieutenant que c'en est fini pour lui de la « **marchande** ».

« Il y a cinq mois, ils m'ont fait le même coup et pour la même raison. Je suis furieux et je le montre ; mais Kerjolis me fait remarquer que cette fois-ci, c'est la marine de guerre qui me convoque et que cela veut dire un changement total de mes habitudes,

- Tu entends petit, total ! ».

Le 23 octobre 1941, **Kerjolis** réunit l'équipage pour un pot de départ et l'accompagne à la gare. Après la guerre, Georges a voulu revoir son ancien capitaine, mais sa famille, à Paimpol, n'a pu que lui appendre son décès ...

La Renoncule 1941-1942

Convoqué à Londres, il apprend dépité que son engagement en septembre 1940 dans les **Forces Navales Françaises Libres** n'a pas été officiellement enregistré. Ses 14 mois de navigation ne seront donc pas pris en compte pour son ancienneté dans la marine de guerre ! On régularise sa situation dans le grade d'aspirant avec ordre d'embarquer à **Glasgow** sur la corvette « **Renoncule** ».

« **Je passe de l'état de gibier à celui de chasseur** », écrit-il. Les corvettes, en effet, sont des bâtiments d'escorte, de taille moyenne, armés pour la chasse anti-sous-marin. Le navire est en mauvais état, l'équipage en nombre insuffisant, assez peu expérimenté mais aguerris au fil des circonstances et des périls : 64 hommes pour 70 prévus, « **issus pour la plupart de la marine marchande, réservistes rapidement formés...39 matelots, marins bretons, tous très jeunes issus de la marine marchande et de la pêche...** ». Le capitaine n'a pas 30 ans. La nourriture est bonne mais les conditions sanitaires déplorables.

La première mission d'escorte vers l'**Islande** frôle la catastrophe dans une tempête du fait d'un mauvais entretien antérieur des machines. De retour en Angleterre par très gros temps, la corvette est immobilisée pour le reste de l'année 1941. A **Greenock**, port d'attache des corvettes, Georges rencontre, embarqué sur la « **Roselys** », **François Flohic** (9), condisciple de Paimpol et compagnon de l'équipée de l'**Albert Faroul**, qu'il n'avait pas revu depuis leur arrivée

(9) **François Flohic** (1920-2018) né à Ploubazlanec, a quitté aussi Paimpol le 18 juin 1940. La guerre terminée, il poursuivra sa carrière dans la **Marine Nationale**, commandera notamment le navire-école porte-hélicoptères, « **Jeanne d'Arc** » (1969-1971), sera attaché naval à Londres, promu vice-amiral en 1977. Il est connu pour avoir été l'aide -de-camp du général **de Gaulle** à l'Élysée et l'avoir accompagné en Irlande en 1969. Il produira un certain nombre d'ouvrages relatant cette période : « **De Gaulle intime** », Plon 2010, 68, côté

en Angleterre.

Muté sur le « **Commandant Drogou** », en armement à Belfast, il doit subir une formation de 13 jours dans un centre d'entraînement britannique sous la férule redoutée du « **commodore** » Gilles Stephenson, vice-amiral de réserve. Il retrouvera, soulagé, la « **Renoncule** » en février 1941, ayant échappé à une affectation en **Sierra Leone** sur le **Drogou**.

Officier de manœuvre et de navigation, il participe avec l'équipage à une remise en état aussi complète que possible de la corvette et à des entraînements en simulation d'attaque d'un sous-marin. On appareille en avril pour le **Canada**. S'enchaînent des traversées périlleuses marquées par de nombreuses attaques et incidents, les cargos se trouvant souvent dispersés. « Nous sommes vraiment comme des chiens de berger rassemblant leurs brebis », écrit-il...

Le 10 juin, à **Saint-Pierre-et-Miquelon**, « **une terrible nouvelle nous attend : dans la nuit du 8 au 9 juin, par beau temps, la « Mimosa » a été torpillée. On compte 56 disparus et seulement 4 survivants... la « Mimosa » était restée quelques jours à couple (11) de nous et nous nous connaissions bien** » ...

Les rotations se poursuivent entre **Terre-Neuve** et l'**Écosse**. On apprend en novembre le débarquement des Américains en Algérie et au Maroc. La « **Renoncule** » fait relâche dans un chantier de **Glasgow** pour y être modernisée.

Notre aspirant reçoit alors l'ordre de l'État-major de se présenter sur le navire-école **Théodore Tissier** pour y suivre une période de formation.

« **Les bureaux considèrent que nous sommes dépourvus de diplômes et qu'il est urgent de donner une base légale à notre statut actuel** ».

L'heure du choix 1943

Trois jours de permission chez des amis à **Londres** avant de rejoindre **Portsmouth**.

Accueil le 15 novembre 1942 sur le **M.S. Président Théodore Tissier**, navire qui abrite l'École Navale des Forces Françaises Libres commandée par le capitaine de corvette **Récher** (12). Avec cinq autres aspirants, « **sans diplômes** », il prend note du programme :

- Embarquement sur la goélette-école « **Belle Poule** ».
- Cours des professeurs de l'École sur ce bâtiment.
- Cours de spécialité dans des écoles de la Royal Navy.
- Examen de sortie au mois d'avril.

Récher, de fait « **unique professeur** », vérifie et complète leurs connaissances en « **mathématiques, cosmographie, astronomie, navigation théorique, calculs nautiques, et théorie du navire** ».

Cours de canon, de transmissions, formation sur le fonctionnement et l'entretien des torpilles, des grenades et des mines sous-marines, dispensés par les Anglais.

« **24 longues semaines de bachotage intégral avec pour objectif de sortir la tête haute de cette épreuve qui nous est infligée** » ...

Pas de permissions, peu de nouvelles de France.

Gaule, 2018.

(10) Voir note n°5 sur le « commodore ».

(11) « **à couple** » : amarrage flanc contre flanc de deux navires le long d'un quai, ou au **mouillage** en mer calme, dans un estuaire par exemple. Dans ce cas, les bâtiments sont « **embossés** », c'est -à-dire tenus par des ancres à l'avant et à l'arrière.

(12) « **...capitaine au long cours et officier de réserve...il a navigué aux « Chargeurs Réunis jusqu'à son ralliement aux Forces Navales Françaises Libres à Lisbonne en août 1940 et a pris le commandement du « Tissier » et de l'École navale le 1° janvier 1941.** » (p.190)

Quatre reçus, promus enseignes de vaisseau, dont Georges, deux collés qui doivent découdre leurs galons et rejoindre le soir-même les baraquements des sous-officiers...

« Ainsi va la vie » ...

Notre jeune enseigne et les deux nouveaux promus sont affectés sur un chasseur de sous-marins mouillé dans l'île de **Wight** au sud de **Portsmouth**. Sont basés là huit bâtiments français destinés à la lutte anti-sous-marine, construits en 1938-1939, 37 mètres de long sur 6 de large, propulsion par moteur Diesel. Bien que solidement armés, ils ne peuvent être opérationnels en haute mer **« au moment où la guerre sous-marine bat son plein en Atlantique-Nord »**. Ils sont donc confinés à une activité côtière, certes utile mais **« qui manquait d'intérêt »** pour des jeunes épris d'action.

Nos trois compères sont autorisés à loger en ville, bénéficient d'une certaine liberté en dehors d'un service assez peu contraignant, établissent une **relation bien agréable** avec de jeunes officiers anglais de l'A.T.S. **« autrement dit du corps féminin de l'armée de terre »**, jusqu'au jour où le commandant de la base des chasseurs, **« souffrant d'une rage de dents »**, à la recherche d'un dentiste dans cette ville éloignée et non autorisée où ils ont élu domicile, découvre, aux dires d'un chauffeur de taxi, leur entorse au règlement :

« Nous n'étions pas à la maison, mais nos propriétaires se firent un plaisir de confirmer que des officiers français habitaient bien là. Béraud fut bon prince car en plus d'une engueulade de principe, nous eûmes huit jours pour déménager et nous installer dans un périmètre plus restreint autour de Cowes. Mais le cœur n'y était plus et trois « Bed & Breakfast » firent l'affaire ».

La situation politique se clarifie. Le **Comité Français de Libération Nationale** présidé par **de Gaulle** l'emporte à Alger sur le soutien apporté au général **Giraud** par les Américains. Le 3 août 1943 voit la fusion entre la marine de Vichy basée en Afrique et la marine gaulliste dans, désormais, les **« Forces Navales de Grande-Bretagne » (F.N.G.B.)**.

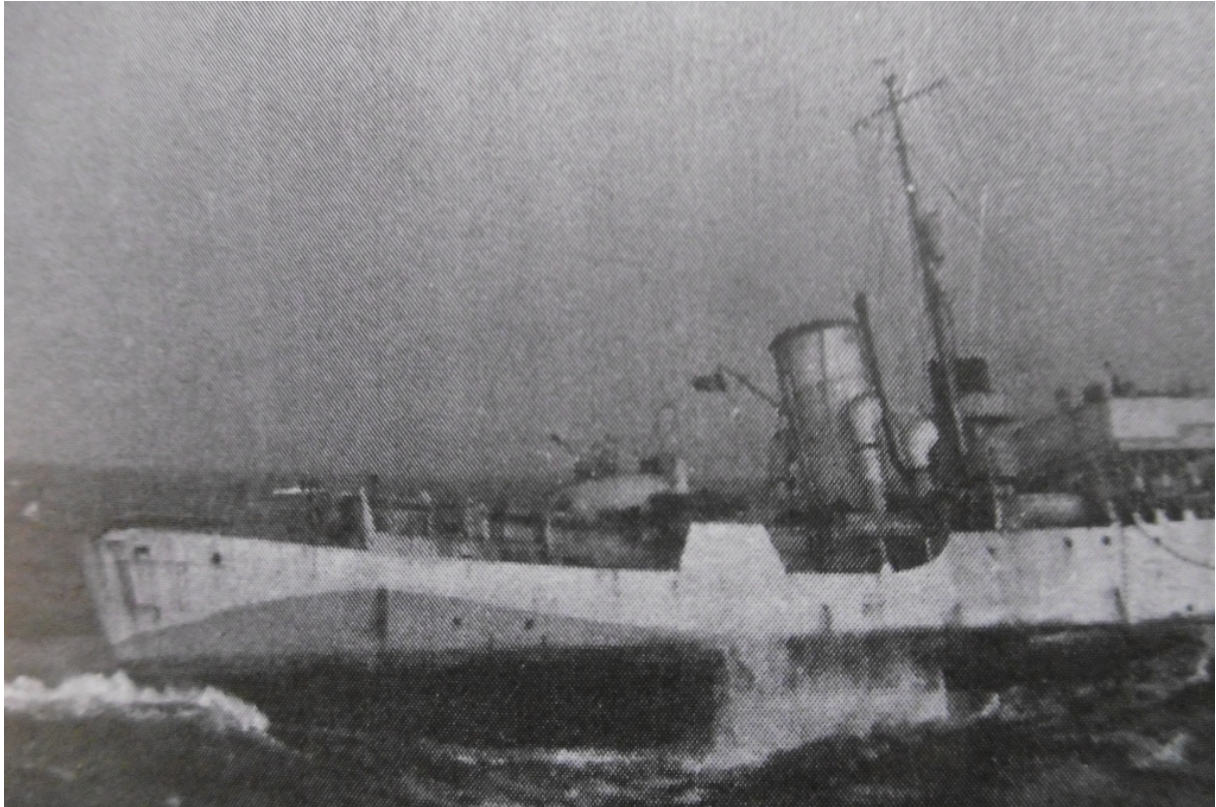
Vont alors s'amorcer quelques difficultés du fait d'affectations croisées, les volontaires de 1940 étant peu enclins à devoir subir la discipline toute militaire des officiers d'active de la vieille **Royale**.

Il va falloir choisir entre l'engagement quasi-définitif dans la Marine redevenue **Nationale** ou un statu quo qui donnerait la possibilité de rejoindre la **Marchande** après la guerre. L'intégration n'enchant guère nos trois enseignes. L'un d'eux va en décliner l'offre. Georges et l'autre, qui font confiance à **de Gaulle « pour remettre la France debout, la paix revenue »**, choisissent de confirmer leur engagement pour maintenir dans l'armée le plus grand nombre possible de fidèles au général. Peu de temps après, l'ancien commandant la **« Renoncule »**



devenu à Londres adjoint du directeur du personnel, l'affecte, à sa demande, sur « **sa chère Renoncule** ».

La « Renoncule » 1943-1944



17 octobre 1943, à Greenock : « **Je remonte à bord avec l'impression de rentrer à la maison.** »



« **de grandes retrouvailles** » avec « **des figures connues** » de l'équipage, une empathie spontanée avec le nouveau commandant, **Mithois**, issu lui aussi du commerce, capitaine au long cours et pilote du **Canal de Suez**.

Georges, officier de manœuvre et de navigation, a pour adjoint un aspirant de 19 ans « **déjà bien rôdé après trois mois de convois bien animés** ».

La « **Renoncule** » vient en effet de participer à une terrible bataille :

« **Du 20 au 23 septembre dernier durant quatre jours de suite et trois nuits, et à quelques jours de navigation des côtes de Terre-Neuve, un énorme convoi de 68 cargos naviguant sur 18 colonnes et protégés par 21 escorteurs a subi les attaques d'une meute d'une quinzaine de sous-marins. Le bilan de cette affaire fut la perte de quatre escorteurs (du jamais vu) et de six navires marchands contre deux sous-marins certainement coulés et quatre classés endommagés** ».

C'est dire si la guerre navale fait rage en Atlantique, les sous-marins allemands étant désormais dotés d'une arme redoutable, la « **torpille acoustique T.5** » qui a la particularité de remonter le sillage des navires et d'exploser dans le gouvernail et les hélices, entraînant le plus souvent la perte du bâtiment...

« **A bord de la « Renoncule », les hommes n'osaient plus descendre dans les postes pour dormir** ». 23 octobre 1943, départ avec les corvettes du convoi B3 pour assurer l'escorte de 38 cargos, sur 9 colonnes. Cap sur **Terre-Neuve**... la défense anti-aérienne n'étant plus prioritaire, les deux mitrailleuses de la passerelle ont été remplacées par des petits canons adaptés au combat en surface avec un sous-marin.

La corvette qui devait subir un prochain carénage en Ecosse doit se dérouter pour la **Nouvelle Orléans**, les chantiers américains ayant pris le relais de leurs homologues britanniques engorgés. Deux mois de relâche fort agréables en **Louisiane**. Les officiers logent en ville dans des hôtels luxueux. Le reste de l'équipage logé sur un ponton amarré à couple, aide aux travaux et donne en ville l'exemple d'un comportement exemplaire jusqu'au jour où le « **Béarn** », un porte-avion poussif de la marine de l'Armistice que les Américains doivent transformer en transport d'avion arrive de la **Martinique**. S'ensuivent des « **affrontements** » en ville « **entre nos marins et les vichystes** ». Un dîner donné aux officiers des deux navires par le Consul de France « **qui était sur des charbons ardents** », s'avère « **glacial et sans suite** ».

« **Ici en Amérique, on ne vit pas la guerre comme en Europe.** »

A la différence de l'Angleterre où tous les hommes sont sur des théâtres d'opérations et la plupart des jeunes femmes sous l'uniforme, mobilisées dans divers services, en Amérique, on vit en famille, et les « **efforts pour lier connaissance avec l'autre sexe** » s'avèrent vite « **aléatoires** » ...

Relations amicales avec un prêtre savoyard au cours d'un séjour dans une paroisse peuplée à l'origine de colons français expulsés de **Nouvelle Ecosse** par les Anglais au XVIII^e siècle. L'Église continue à y assurer l'État Civil par les registres de baptême.

De passage à la Nouvelle-Orléans en 1977, notre ancien marin constatera que le pétrole et les grandes sociétés de pêche « **avaient fini par chasser les petits pêcheurs** » :

« **On me montra le seul village cajun sur pilotis qui avait été conservé, avec ses figurants en costumes d'autrefois et sa boutique pour touristes** ».

1944

Le 21 janvier, la « **Renoncule** », toute propre et fringante, redescend les 110 kilomètres du delta du **Mississippi**, « **pressée de retrouver ses habitudes et son terrain de chasse** ».

Escale à **Charleston**, escorte d'un petit convoi de **Liberty ships** (13), « **chargés à couler bas** » sur les côtes américaines avant la traversée dans un convoi rapide composé de pétroliers et de gros cargos « **chargés de tanks visibles en pontées** ».

(13) **Liberty'ships** : Cargos américains : 133m de long, 10 500 tonnes de port en lourd, filent à 10 nœuds. Construction rapide et en grande série jusqu'en 1945 (2710 mis en service), rendue possible par l'emploi intensif de la soudure électrique. (Grand Larousse universel)

« **les Allemands sont maintenant en passe de perdre la bataille de l'Atlantique Nord.** »

. **12 février** : Retour au port d'attache, **Greenock** pour un dizaine de jours marqués par le départ de **Krotof**, le second très apprécié, remplacé par un officier « **de la marine de Vichy qui nous arrive tout droit d'Alger.... Grand, bien balancé, mais raide comme un piquet et manifestement mal à l'aise** ». Le nouvel arrivant, à la caquette plate, déplore les tenues disparates de l'équipage, les bonnets de côté et les casquettes molles, subit l'impertinence des matelots qui le saluent avec ostentation, aimerait établir sur ce bâtiment de la **France-Libre**, sa conception rigide de la discipline sur le modèle traditionnel de la **Royale**. On dresse pour lui un plan de travail pour lui enseigner ce qu'il ignore de la guerre navale et lui faire comprendre que les règles de service à bord des navires en guerre depuis 1940 ne peuvent avoir la rigidité d'une marine désœuvrée depuis l'Armistice. ⁽¹⁴⁾

. **27 février** : On reprend un convoi avec les corvettes du B3, vers le sud, bravant les attaques aériennes d'avions allemands basés en Espagne, « **avec la bénédiction de Franco** ». A Gibraltar, escale en compagnie de trois autres corvettes françaises. La proximité d'un magnifique croiseur italien, le « **Giuseppe Garibaldi** » ne manque pas d'énerver les équipages. Les forces italiennes ralliaient de fait les forces alliées au fur et à mesure que celles-ci progressaient en Italie. Des incidents se produisent, suffisamment sérieux pour que l'Amirauté britannique ordonne aux Français jugés indisciplinés de quitter le voisinage des Italiens, ce qui n'empêche pas un « **commando** » déterminé d'orner le « **Garibaldi** » d'une gigantesque croix de Lorraine peinte au minium sur sa coque.

. Retour à **Greenock** en mars, Georges devient officier canonnier, ce qui ne lui déplaît pas... Quatre jours de permission à Londres, « **escapade agréable** », avec un camarade, dans la capitale devenue cosmopolite et aux nuits désormais tranquilles. Leur solde leur permet de séjourner dans un bon hôtel dont les propriétaires « **adorent les officiers de marine** » et ne leur demandent pas de présenter un livret de famille lorsqu'ils sont « **accompagnés d'une jeune personne** » ...

Une nouvelle déconvenue les attend en avril. A l'occasion d'une escorte qui elle aussi s'est arrêtée à **Gibraltar**, les autorités de la **France-Libre** ont imaginé une descente des quatre corvettes à Casablanca pour une rencontre amicale entre les deux composantes de la nouvelle **Marine Nationale**.

L'accueil officiel est des plus froids : « **En défilant le long de la « Jeanne », comme il est réglementaire, la « Roselys » rend les honneurs au clairon à plus gradé qu'elle, par un « Garde-à-vous tribord ! » parfaitement exécuté. L'officier de quart sur la plage arrière reste impassible, puis se décide enfin à ordonner, à son tour et avec retard, un « garde-à-vous bâbord ».** La même hésitation est constatée par les corvettes suivantes, même attitude aussi sur les bâtiments accostés derrière la Jeanne. Cela commence bien ».

Et cela se terminera de la même façon après deux jours et demi de voisinage glacé, à deux mois du débarquement en Normandie.

. **20 avril** : « **Les corvettes du nord quittent Casablanca dans l'indifférence générale de la part des autorités maritimes. Les espoirs d'Alger sont à l'eau** » ...

6 juin 1944

Le vaste déploiement des forces navales alliées sur les côtes anglaises, un entraînement intensif au tir « **contre but de surface et tir contre avion** », autant de signes de l'imminence d'un débarquement. Mais où ? ...en **Belgique** ? en **Bretagne** ?...Quand ?..

(14) Il s'avère que cet officier, venu d'un autre monde, s'est peu à peu intégré dans les usages de la marine combattante ... (témoignage de l'auteur)

La guerre sous-marine est mise entre parenthèses. La « **Renoncule** » reçoit une grande quantité de peinture pour un nouveau camouflage et mouille en baie de Torbay, « **grande station balnéaire de la côte Sud** ».

. **3 juin** : On ouvre les « **grandes enveloppes** » qui contiennent les instructions...le débarquement se fera en **Normandie**... La corvette est affectée à la force américaine **U**...

. **4 juin** : 2 heures du matin, ...vent ouest-nord-ouest force 6, contretemps, tempête...

. **5 juin** : **En route vers la France, ... « en escorte de seize gros L.S.T. et six Rhino-ferries remorqués (15), nous sommes dépassés par deux croiseurs français, la Gloire et le Montcalm qui ne répondent pas au salut réglementaire de la corvette !.. »**

Une certaine marine continue donc d'ignorer les volontaires de 1940 !

. **6 juin** : « roulement continu des bombardements » sur la côte française.

12 heures 15, à hauteur du phare de Barfleur,

« **Nous hissons le petit pavois..., soit le grand pavillon national en tête de mât** » ;



« **Une même émotion nous étreint tous. Voilà plus de quatre ans que la majorité d'entre nous a quitté la France. Pendant tout ce temps nous n'avons pensé qu'à une chose : la revanche, et voici que l'heure est arrivée** » ...

La surprise des Allemands semble avoir été totale.

15 heures « **De grandes colonnes de fumée montent partout dans le ciel normand.** »

« **Après avoir conduit nos L.S. T. sur la plage, nous recevons l'ordre de mouiller dans le secteur d'UTAH Beach à l'abri des îles Saint-Marcouf.** »

(15) Le **L.S.T.** ou **Landing Ship Tank** : gros cargo amphibie qui, s'ouvrant sur sa proue, peut débarquer des chars et autres véhicules, directement sur la plage, ou les transborder sur des Rhino-ferries.

Le **Rhino-ferry** : énorme barge à plusieurs pontons, remorquée, qui transporte des véhicules lourds et sert aussi de réceptacle aux cargaisons des L.S.T. au cours des opérations de débarquement.

Ces deux composantes essentielles de la flotte de débarquement traversent la Manche de conserve, escortées par des navires qui les protègent.

. **7 et 8 juin** : Patrouille en baie de **la Capelle**, la **Luftwaffe** se réveille... Plusieurs navires coulés, mines, bombes planantes...

. **9 juin** : Retour à **Portland** avec convoi, puis route vers **Falmouth**...

. **17-18 juin** : Tempête exceptionnelle en Manche...

« **Près de 800 navires ayant chassé sur leurs ancres se sont échoués sur les plages** » ... **dégâts considérables...** » **Les pertes en matériel furent 5 fois supérieures à celle subies le 6 juin** » ...

. **23 juin** : courte escale à **Falmouth**, sur les lieux mêmes où « **un soir de juin 1940, notre petit groupe de french cadets échappés de Paimpol a été accueilli** ».

. **Juillet 1944** : Toujours des escortes vers les plages du débarquement. La « **Renoncule** » coule vraisemblablement un sous-marin allemand...

Georges-Henri est promu enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe. « **Deux galons enfin !** »

La corvette fait relâche pour un petit carénage avant d'être affectée à des tâches éloignées des combats :

« **Nous avons réellement peur de devenir les territoriaux de la marine, tout juste bons à régler la circulation** » ...

Demande de mutation dans les sous-marins de la part de notre jeune promu ...

Premières permissions sur le sol de France

. **13 septembre 1944** ... Permission exceptionnelle d'une nuit à Cherbourg pour quelques veinards tirés au sort...

Conduits à terre et ramenés à bord au petit matin par « **une grosse barque de pêche... moyennant un solide ravitaillement en gas-oil, mais surtout en vin rouge** » ...

D'abord seul à la découverte de cette ville déserte et inconnue, Georges est finalement accueilli par la famille de son collègue **Boschet** « **C'est que Monsieur Boschet, polytechnicien et épicier en gros, est aussi chef de la Résistance à Cherbourg** » ...

Longs échanges sur les expériences respectives de ces quatre années de séparation.

Découverte de la vie en France sous l'occupation, ... : la Résistance, ses différentes composantes, sa montée en puissance, les atrocités de la Gestapo et de la milice de Vichy...découverte aussi de la manière dont le **Conseil National de la Résistance** a préparé et met en œuvre l'administration des territoires libérés, au nez et à la barbe des Américains qui s'apprêtaient à mettre en place un service d'Administration militaire pour gérer la France.

. **14 septembre** : La « **Renoncule** » appareille à nouveau pour l'Angleterre. Discussions à bord entre officiers qui ont confiance en **de Gaulle** pour assurer l'unité nationale... **Mithois**, le commandant « **ne croit pas que les Russes laisseront les communistes français faire n'importe quoi** » ...

Pour la première fois, nouvelles détaillées de la famille dans une longue lettre de sa mère : elle a subi une opération dans des conditions difficiles dans le contexte des combats de la libération du département mais assure qu'elle se remet... Monsieur **Guennebaud**, son ancien professeur d'anglais, a été arrêté les derniers jours de juillet et sans doute déporté en Allemagne (16) ...

La corvette est immobilisée pendant trois semaines pour des travaux d'entretien...

Georges apprend aussi que son ami d'enfance, Roland **Sévegrand** a été tué dans les combats de la **Libération de Paris**...

. **9 octobre** : La « **Renoncule** » se trouve à nouveau à **Cherbourg**, ... enfin une permission exceptionnelle d'une dizaine de jours pour la Bretagne...

Après un voyage difficile et quelque peu rocambolesque, il saute à Saint- Briec d'un train de

(16) Paul **Guennebaud**, professeur au Lycée Le Braz, arrêté ans sa classe en 1944 : En réalité, le convoi, l'un des derniers, qui l'emmenait vers l'Allemagne fut bloqué par l'aviation alliée. Hospitalisé quelque temps à Belfort, il retrouvera la liberté en novembre 1944.

marchandises transportant à Brest du matériel de guerre et rencontre, sortant du cinéma le « **Royal** », son ancien dentiste, Monsieur **Boulic** !... Ce dernier lui déniche une camionnette à gazogène qui le débarque chez ses parents à **Pléneuf** le soir-même... ;

« **De la voiture au sommet du perron, je n'ai fait qu'un bond. La sonnette a retenti dans le corridor et quand papa a demandé qui était là, j'ai bien sûr répondu « c'est moi » ! L'instant d'après, je l'embrassais et je me retrouvais à genoux au pied du lit de maman qui pleurait de joie ...** »

S'ensuivent de nombreuses visites,

« **Tout Pléneuf sut bientôt que le fils Ménage était de retour, comme tout Pléneuf avait su que j'étais parti chez de Gaulle en 1940.** » ...

La glace est rompue avec son père qui a désormais reconnu le bien-fondé de son choix en 1940...

« **Dans le couloir, accrochées aux patères en cuivre du vieux lit-clos qui nous servait de porte-manteaux, ma casquette d'officier de marine, voisinant avec celle de capitaine, montrait bien aux visiteurs que le fils et le père étaient à nouveau réunis** ».

Visites à ses chères grands-mères et autres membres de la famille, dont **Henriette** (17), sa cousine, directrice d'école à **Plurien** qui avait été « **avec des instituteurs ... et l'aide de notre cousin, Émile Pourin, second-maître de la marine marchande, à l'origine de la formation des sections de résistants de Plévenon et de Plurien. ...devenue ensuite agent de liaison entre l'organisation centrale de Saint-Brieuc et les sections de la côte est de la baie.** »

. **26 octobre 1944** : Muté sur le sous-marin la « **Junon** ».

Le sous-marin, le « Morse » 1945

Reprenant le fil de son récit, le narrateur précise qu'après ses retrouvailles avec la France et sa famille, inquiet quant à la santé de sa mère, n'ayant plus la tête à tenir à jour un carnet de bord, un certain nombre de ses « **cahiers de calculs nautiques** » ayant par ailleurs été perdus, il s'est efforcé de rédiger la dernière partie de son odyssée à partir de « **lettres datant de cette époque** », de « **documents officiels** » « **conservés** », ... « **tout en faisant appel à ses souvenirs** ».

En octobre 1944, il rejoint l'équipage de la « **Junon** », désarmée, sur le « **Morse** », bâtiment tout neuf en cours de finition, cédé par l'Angleterre aux **Forces Navales Françaises Libres**, de type U de 620 tonnes, destiné avec deux autres sous-marins identiques, le « **Curie** » et la « **Doris** », « **patrouilles en mer du Nord, le long des côtes norvégiennes** ».

Il a pour commandant, le lieutenant de vaisseau **Schlumberger**, polytechnicien, ingénieur de génie maritime, « **qui a rallié le général de Gaulle dès juillet 1940** ». « **Officier en troisième** », Georges « **hérîte** » en plus de « **la manœuvre et de la navigation** », du « **service des armes** » (torpilles, canon, mitrailleuses) Sous le commandement de quatre officiers, l'équipage (cinq officiers-mariniers, 29 quartiers-maîtres et marins dont trois Anglais), est aguerri, ayant accompli sur la « **Junon** » de nombreuses missions depuis 1942, notamment celle du **Glompfjord**, qui consista à débarquer au fond du fjord le commando norvégien qui détruisit la centrale hydraulique où les Allemands poursuivaient leurs essais pour la production de « **l'eau lourde** » utilisée dans leur tentative la mise au point d'une bombe atomique.

(17) **Henriette Faruel**, épouse **Doméon (1920-1992)**, fut plus tard professeur d'histoire-géographie au **Lycée Renan** puis au **collège Racine**, à **Saint-Brieuc**.

Les fonctions attribuées au nouveau sous-marinier lui conviennent mais il doit tout apprendre des torpilles et il se pose la question : « **Un sous-marin, comment ça marche ?** »

Il aura trois mois pour se rassurer puisque le « **Morse** », n'effectuera sa première patrouille le long des côtes norvégiennes qu'en février 1945. Entre-temps, Georges découvrira de visu les caractéristiques de ce type de navire aux sept compartiments aux cloisons étanches hermétiquement fermées « **aux postes de combat** », avec communication par interphone, l'exiguïté des postes d'équipage et du « carré » des officiers, les nouveaux types de tâches et de relations dans un équipage chevronné auquel il s'intègre sans difficultés, n'hésitant pas à poser des questions aux sous-marinières de tout grade.

Après des « **essais statiques** », une première plongée le long du quai, des essais en mer et la traditionnelle réception d'adieu après la remise officielle du Morse à son équipage, le sous-marin fait route vers l'Écosse et s'amarré à couple du « **Denluce Castle** », « **petit paquebot embossé en plein milieu du « Holy Loch », centre d'une école de lutte anti-sous-marine, pour un entraînement intensif au combat ...** ». **Tour à tour attaquant et attaqué, avec grenadages réels et avaries simulées pour tester les réactions de chacun** » ...et aussi entraînement au tir et à la récupération des torpilles ! ...

Le 15 décembre 1944, le « **Morse** » est « **admis au service actif** », mais au grand dam de l'équipage, affecté au centre d'entraînement de **Dunoon** pour deux mois.

Durant cette période, déçu « **de ne pas participer pleinement aux derniers combats** », Georges a néanmoins la possibilité de multiplier avec sa famille et ses proches, les échanges épistolaires, devenus plus faciles malgré la censure et des délais d'acheminement d'environ trois semaines, ... La santé de sa mère ne manque pas de l'inquiéter et il lui fait parvenir des médicaments et des fournitures médicales qui manquent en France, par la poste ou des permissionnaires, à destination de l'hôpital de Saint-Brieuc où son père les récupère.

Le 11 février 1945, le « **Morse** » rallie **Lerwick**... « **C'est tout là-haut, passé les îles Orkney, le seul port des îles Shetland** » Lerwick abrite des sous-marins, des vedettes lance-torpilles et des patrouilleurs côtiers, la marine norvégienne y est très présente et les équipages, logés à terre fraternisent de longue date.

Le 12 février, première sortie en opération, « **en surface, cap au nord** » ... Le commandant n'ouvrira l'enveloppe contenant l'ordre de mission qu'une fois en mer.... A l'époque, « **aucune aide électronique à la navigation en dehors de l'estime, le point sur nos sous-marins se fait exclusivement au sextant par l'observation des étoiles à l'aube et au crépuscule afin de pouvoir distinguer l'horizon** » ... Notre officier de navigation a reçu d'excellentes cartes de Norvège, mais la mer dans ces parages est truffée de mines, allemandes et anglaises, « **maintenues à trois mètres de la surface par un orin relié à un corps-mort relié au fond** » ... Le risque pour le sous-marin est d'accrocher un orin.

L'enveloppe ouverte, la mission se précise : se tenir en embuscade bien au-delà du cercle Arctique, dans l'attente d'une éventuelle « **proie** », en protection du chenal par lequel transite tout le trafic maritime entre les usines et les mines du nord de la Norvège et les grands ports du sud...

Affectation du sous-marin en Afrique du Nord, colère de l'équipage et terrible nouvelle de France.

Après cette mission sans combat, retour à **Holy Loch** et, stupeur et colère de l'équipage : le « **Morse** » est affecté à la division des sous-marins d'Afrique du Nord !...

« On se perd conjonctures, au mieux sur le manque de compréhension, et au pire sur la rancune, voire le sadisme, de notre commandement toujours basé à Alger qui, alors que la guerre s'achève, affecte hors de métropole, sans au moins les faire séjourner un certain temps en France, des hommes qui viennent de passer quatre années en Angleterre. C'est la consternation à bord ; l'équipage a gardé de son précédent séjour à la base d'Oran un souvenir exécration, conséquence de l'opposition toujours vivace

entre les deux marines dites de Pétain et de de Gaulle ; y retourner à nouveau, même avec le « Morse », ne l'enchantera guère » ...

Le « **Morse** » déclaré indisponible pour réparations durant quatre semaines, 50 % de son effectif obtient des permissions pour la France... Georges n'est pas du nombre.

8 mars 1945, « un premier télégramme de mon père arrive à bord, annonçant une aggravation de l'état de maman et me demandant de venir dès que possible »... Permission refusée...

10 mars, « Quand je reçois le 10 un deuxième télégramme m'annonçant le décès de maman, il me paraît inutile de demander à nouveau une dérogation au plan de permissions initial ».

« Je ne m'étendrai pas ici sur mon désarroi et ma peine. Le 10 étant un samedi, je pensais que maman serait sûrement enterrée le lundi dans l'après-midi comme cela se faisait chez nous à Plévenon. Ce jour-là, je voulus être seul et je passai la journée en une longue promenade solitaire le long des berges du Loch » ...

A la fin du même mois, Georges obtient une permission pour 10 jours en France ...

En avril, le « **Morse** » fait route pour l'Algérie, essuie une grosse tempête dans le golfe de Gascogne, fait escale à Gibraltar et accoste le 3 mai à la base des sous-marins d'Oran... L'accueil des vichystes est « **correct mais sans chaleur** ».

Échanges épistolaires avec la France...

8 mai 1945, capitulation de l'Allemagne... Grandes réjouissances...

9 mai, « Nous débarquons nos torpilles. Le bruit court à Oran qu'un soulèvement d'envergure a eu lieu la veille à Sétif dans le Constantinois. L'origine en serait la déportation à Brazzaville en avril dernier de Messali Hadj, le président du parti indépendantiste messaliste. Il y aurait eu des affrontements avec l'armée qui aurait tiré. Nous n'en savons pas plus. (18)

Il existe donc un parti indépendantiste en Algérie et il peut y avoir risque d'affrontements armés ? Grands naïfs que nous sommes ! Jusqu'ici uniquement occupés de notre guerre européenne, confiants et fiers de compter parmi nous des unités africaines, nous découvrons seulement aujourd'hui, la complexité du problème posé par la cohabitation de deux populations aussi différentes et que l'Algérie n'est pas tout à fait la France. Mais qu'en est-il exactement ? Dorénavant je regarderai les Arabes et les Français que je côtoie en ville d'une façon différente ».

A Oran, la « **vie de garnison** » l'ennuie profondément et, souhaitant rentrer en France le plus rapidement possible, il se porte volontaire pour l'Indochine et obtient une affectation pour « **la Brigade légère en Extrême-Orient** », basée à Arcachon.

Le 13 juillet, un avion militaire le dépose à Paris, avec en poche une permission de deux mois :

« J'ai hâte de retrouver les miens et je prendrai le train demain matin, sans regretter de manquer le premier défilé du 14 juillet depuis la libération de Paris....

Ainsi se termine cette **odyssée** de tous les dangers, marquée durant ces cinq années, de

(18) **Sétif, 8 mai 1945** : Émeutes dans le Constantinois : une centaine d'européens sont massacrés et la répression qui s'en suit est implacable. Longtemps passée sous silence, les historiens l'estiment aujourd'hui à quelques dizaines de milliers de morts.

joies et de peines, d'espoirs et de déceptions, de moments durs et d'autres plus réjouissants, avec toujours la volonté de se battre pour la France, dans l'abnégation d'une jeunesse au service d'un idéal de liberté qui n'a pas craint de passer outre au découragement de la patrie trahie et désemparée de juin 1940.

Un court épilogue évoque :

- . Le séjour dans la maison du père qu'il a retrouvé « **vieilli et amaigri** », désormais seul et qu'il connaît mal.
- . Le désir de « **partir en Indochine pour y rétablir notre présence et chasser les Chinois du Tonkin** ».
- . « **A cette époque, la décolonisation n'était pas à l'ordre du jour loin de là, et je partageais l'opinion majoritaire en France qu'il fallait faire évoluer le statut de nos colonies mais pas s'en séparer** ».
- . Une confiance et une fidélité sans faille au Général de Gaulle dans une situation politique marquée par « **la montée en puissance du parti communiste face à une droite discréditée par la collaboration** ».
- . Une courte affectation sur un dragueur de mines du Havre.
- . Son mariage, le 9 février 1946, à Paris.

Les leçons d'une Odyssée

Le titre de l'ouvrage fait de façon subtile référence au voyage mouvementé d'**Ulysse** durant de longues années d'embûches et de périls, avec toujours la volonté de retrouver sa terre natale et de la libérer des imposteurs qui s'y disputent son épouse et le pouvoir.

Les campagnes des marins et soldats de la **France-Libre**, jeunes citoyens lucides, patriotes, la plupart partis dès 1940 sans assurance de retour, furent-elles aussi une odyssée de tous les dangers.

Tous ne connurent pas la joie de retrouver la patrie libérée.

Seize des quatre-vingt-un lycéens de Le Braz inscrits sur le monument de la Cour d'Honneur, sont de ceux-là :

- . Yves BOURGES
- . Louis CROISY
- . Pierre FEUTREN
- . Jacques FOURNIER
- . Philippe HEUYER
- . Yves LE BITTER
- . Pierre LE CHALONNY
- . François LE CORNEC
- . Pierre LE QUERE
- . Pierre LIDOU
- . Pierre MAHE
- . Pierre MEHEUT
- . Yves MEUDAL
- . Roger MENGUY
- . Paul PIERRE
- . Pierre VERGOS.

Les traces de leur parcours se sont effacées... Nous n'avons que quelques témoignages tardifs de familles. Souhaitons que cette liste en fasse émerger d'autres.

C'est dire si le témoignage de Georges est essentiel et fait de son livre un document historique, sociologique, humain, qui porte un éclairage vécu sur un aspect un peu oublié de la seconde guerre mondiale et de la première résistance française à la défaite et à la trahison de Vichy.

Document historique, l'ouvrage relate les événements vécus, les missions, les combats :

. Le désarroi de l'Armistice

Tout a commencé, nous l'avons vu, le 17 juin 1940 à l'écoute du « **message aux Français** » du **Maréchal Pétain** qui estime qu'il faut cesser le combat et demander l'armistice...; « **discours qui me glace... voix sourde et chevrotante qui nous met en rage...** **Il nous est impossible d'accepter (...) que notre pays soit soumis à la loi de l'envahisseur avec le consentement de ce vieillard qui parle d'honneur alors que tout ce qu'il dit respire renoncement et abandon...** ».

. Révolte d'une jeunesse qui renonce à ses études pour entrer dans une guerre à l'issue incertaine, jeunesse prête au sacrifice de sa réussite scolaire et de sa vie. On ne peut que penser à **Pierre Vergos** qui, dans les mêmes moments saute dans un véhicule anglais croisé rue de **Gouédic** qui se dirige vers Brest et trouvera la mort en août 1944 à **Alençon**, dans la 2° D.B. qui roule vers Paris.

D'une famille de marins et de plusieurs générations d'instituteurs, éduqué par son grand-père, directeur de l'École Annexe de l'École Normale de Saint-Brieuc - fils mort au front de la Grande Guerre -, Georges a grandi dans un milieu social dont les valeurs sont à l'opposé de l'idéologie du Maréchal et de ses soutiens.

. Les différentes phases d'une guerre navale sans merci autour de l'Angleterre assiégée, illustrée par les missions auxquelles participa notre tout jeune officier.

Dans un premier temps, au sein de la « **marchande** », on assure l'approvisionnement de l'industrie de guerre anglaise en minerai de fer et en phosphate, puis le ravitaillement en poisson, les Îles Britanniques étant l'objet d'un blocus difficilement déjoué.

L'Angleterre est restée seule dans la guerre. L'écrasant sous les bombes, l'ennemi s'efforce de l'affamer, et de la couper du reste du monde. Vieille technique des sièges terrestres, transposée à l'échelle d'une île : on bombarde et on affame avant de donner l'assaut et de soumettre les survivants aux exigences du vainqueur.

. L'Angleterre ne peut survivre sans importations. Les navettes dans l'Atlantique, nous l'avons vu, se font en convois, sous la menace permanente et angoissante des attaques meurtrières, des meutes de sous-marins de l'Amiral **Dönitz** qui dirige les opérations depuis la base de **Lorient**.

La mort peut frapper à tout instant mais le courage collectif défie l'adversaire.

Les progrès techniques, notamment la mise en service sur les corvettes des premiers radars, la résistance opiniâtre des alliés, permettront toutefois progressivement de diminuer les pertes et d'atténuer l'angoisse.

Le débarquement en Normandie :

L'ouvrage évoque dans le détail, heure par heure, jour après jour, les missions d'escorte de la corvette française la « **Renoncule** » qui participe au sein d'une immense flottille de toutes les nationalités aux opérations du 6 juin 1944. Les croiseurs français la « **Gloire** » et le « **Montcalm** » sont aussi sur zone. La première apparition des terres de France au petit jour

provoque une joie immense chez ces jeunes garçons qui voient, après des années de séparation, leurs espoirs se concrétiser :

« Une même émotion nous émeut tous. Voilà plus de quatre ans que la majorité d'entre nous a quitté la France... et voici que l'heure est arrivée. »

Georges a aussi vécu la terrible tempête des 17 et 18 juin qui provoqua d'énormes pertes.

Document sociologique, l'ouvrage met en lumière la relève la Marine Nationale défaillante, par une jeune marine de volontaires issue essentiellement du commerce et de la pêche.

En 1940, après la signature de l'Armistice par la France, considérée à juste titre par la Grande-Bretagne comme une rupture d'alliance désastreuse, les bâtiments de guerre et marchands français présents en grand nombre dans les ports britanniques sont immobilisés et confisqués. Leurs équipages, débarqués, ont le choix de rentrer en France ou de répondre à l'appel aux militaires du général de Gaulle. Pour des raisons familiales, par découragement, et aussi sous la pression des officiers, la plupart des marins choisissent le rapatriement.

On assiste alors à une reconstitution des équipages et de leur encadrement grâce à l'apport décisif de la marine marchande et de la pêche. Le parcours de Georges illustre bien ce fait sociologique essentiel dans l'histoire de la résistance française et de la présence de notre marine dans la poursuite de la guerre.

L'encadrement :

Sur le **P.L.M. 27**, le « **Joseph Duhamel** », sur la corvette la « **Renoncule** », il est exclusivement assuré par des officiers réservistes de la marine marchande et de jeunes volontaires issus, par exemple, de l'**École d'Hydrographie de Paimpol**, comme **Georges-Henri Ménage, François Flohic, Heuzé, Caron, Petit, Saliou...** et bien d'autres.

. A 19 ans, Georges est second-lieutenant sur le **P.L.M.27** commandé par **Carpier**, capitaine au long-court, **Le Deut**, second capitaine, originaire de Paimpol. Sur le « **Joseph Duhamel** », en 1941, à 20 ans, Georges est premier-lieutenant, avec **Kerjolis** pour capitaine, autre paimpolais, ancien de la compagnie **France-Navigation**. En novembre de la même année, Georges est aspirant sur la corvette la « **Renoncule** », commandée par le lieutenant de vaisseau **Dussumier de Fonbrune**, tout jeune capitaine au long-court, officier de marine de réserve.

. En 1943, à la suite d'un stage de formation accélérée dans l'**École Navale de fortune des Forces Navales Françaises Libres**, dirigée de main de maître par le capitaine de corvette **Récher**, issu lui aussi de la marchande, Georges est promu enseigne de vaisseau et retrouve la « **Renoncule** » alors commandée par **Mithois**, capitaine au long cours et ancien pilote du Canal de Suez.



. Ce n'est qu'en 1945, qu'affecté comme troisième officier sur le sous- marin le « **Morse** », il aura pour « **pacha** », le lieutenant de vaisseau **Schlumberger**, polytechnicien, ingénieur de génie maritime, rallié à de Gaulle dès 1940.

Les hommes d'équipages :

Quant aux équipages, à l'exception de quelques officiers-mariniers d'active restés en Angleterre, et parfois de quelques Anglais, ils sont essentiellement composés de marins de commerce et de marins-pêcheurs. Sur la « **Renoncule** », par exemple, en 1941, le capitaine qui n'a pas trente ans et s'avère très compétent sur un navire en mauvais état, commande un équipage peu expérimenté et en sous-effectif : 64 hommes pour 70 prévus... « **réservistes rapidement formés... dont 39 matelots, marins bretons, tous très jeunes issus de la marine marchande et de la pêche, ... bons marins... mais plus marins-pêcheurs que militaires.** »

C'est donc une jeune marine populaire qui, remplaçant au pied levé la très aristocratique **Royale**, va assurer la présence française dans la décisive bataille de l'Atlantique.

On ne peut que penser aux **Soldats de l'An II**, célébrés par Victor Hugo, entrés dans la bataille dans le dénuement le plus total pour sauver la **Patrie en danger**.

Et lorsque **de Gaulle** l'emporte sur **Giraud** à Alger et que s' y installe le **Comité Français de Libération Nationale** qui intègre alors l'armée et la marine de Vichy dans les nouvelles forces

françaises combattantes, le comportement de la **Royale** va s'avérer consternant... Nous avons évoqué les relations tendues entre les officiers et marins du porte-avion « **Béarn** » et ceux de la corvette « **Renoncule** » à la Nouvelle-Orléans en novembre 1943, l'échec de la tentative de fraternisation de Casablanca du fait des officiers de la « **Jeanne** » en avril 1944 et la morgue des croiseurs français la « **Gloire** » et le « **Montcalm** » à l'égard de la « **Renoncule** », engagés dans les mêmes opérations de débarquement le 5 juin 1944, et encore en mai 1945, un accueil « **correct et sans chaleur** » de l'équipage du sous-marin le « **Morse** » à Oran. La vieille marine, nostalgique de Vichy semble-t-il, n'a de toute évidence pas supporté la **France Libre** !

Et soixante-quinze ans plus tard, **Georges-Henri Ménage**, volontaire à 19 ans, parce que « **glacé** » d'indignation à l'écoute du discours du maréchal Pétain en juin 1940, ne manque pas de s'interroger sur ce comportement :

« **L'avenir permettra peut-être à quelque sociologue de découvrir ce qui peut bien être à l'origine d'une telle attitude de la part des officiers de notre marine à l'égard des gaullistes. Est-ce le serment de fidélité à Pétain, l'esprit de corps, la fin de l'espoir utopique d'une France régénérée au sein d'une Europe germanique, la crainte du lendemain ? Tout est possible !** »

Belle leçon d'histoire, témoignage qui met en lumière le passé et laisse à l'avenir le soin d'y réfléchir.

Document humain : Années d'absence, odyssée sans certitude de retour

Cette odyssée relate le voyage initiatique d'un jeune homme qui, promis à un bel avenir, choisit l'aventure périlleuse pour se forger lui-même un destin dont il ignore le dénouement, hors de son pays qu'il faut d'abord libérer d'un ordre honni avant de penser à soi.

Rien ne semblait prédisposer Georges-Henri à l'aventure. Il connaît d'abord une enfance heureuse à Saint-Brieuc, auprès de sa mère et de ses grands-parents, de son voisin Monsieur **Grangé** qui l'initie à la mécanique et l'emmène parfois en ville dans « **sa Citroën jaune à l'arrière pointu** », des séjours à **Plévenon** chez la grand-mère, la pêche aux lançons dans la grève, la nuit avec une « **houette** », la pêche aux maquereaux dans la barque d'un ancien capitaine, **Henriette**, sa chère cousine, son père qui l'accueille avec sa mère de temps à autre sur son bateau à partir du Havre ou de Dunkerque .

Sa scolarité est celle d'un enfant aux structures familiale solides : l'École Annexe jusqu'au Certificat d'Études, le Lycée, le rejet du latin en 3ème et son départ comme « **pilotin** » (19) en 1937 sur le bateau paternel, premier grand voyage Europe-Amérique du sud avec escales à Buenos-Aires, quelques jours à **Palmas** « **pour y décharger du maïs** », le retour au lycée pour y préparer l'**Hydro** de Paimpol, avec l'aide précieuse du grand-père pour se remettre à niveau en mathématiques dispensées par Monsieur Chrétien (20). Ses vacances sont celles d'un adolescent de son milieu : le Val André, la plage, le salon de thé où l'on danse...

Et voici ce jeune homme plongé dans une guerre dont il nous a fait, aujourd'hui, le récit.

Récit de guerre bien sûr, d'un long voyage périlleux, mais aussi récit intime qui tient le lecteur en haleine d'une plume talentueuse, dresse des portraits saisissants avec souvent beaucoup d'humour, évoque avec précision et reconnaissance sa découverte de l'Angleterre assiégée mais chaleureuse, nous fait part de son émerveillement devant des paysages insolites. Un livre vivant qui n'a rien d'austère...

Ces quatre années sont des années d'absence, absence de la famille lointaine et inquiétude quant à sa situation. On ne sait rien de la France occupée, les nouvelles étant rares et décalées... Absence ponctuée par des deuils : le décès du grand-père en 1941, la longue maladie de la mère, sans permission possible pour l'assister dans ses derniers moments ...

Mais la vie sur les navires est heureusement fraternelle et familiale, différente de la rigidité militaire traditionnelle. La vie à terre connaît aussi des moments heureux, séjours dans des familles accueillantes, courtes permissions embellies de rencontres féminines sans lendemains possibles mais sincères dans une complicité partagée, dans un temps où l'on vit dans l'instant, quand on danse entre deux longues et incertaines opérations et dans l'intervalle des bombardements, dans une Angleterre héroïque, tout entière mobilisée où les jeunes femmes, elles-mêmes sous l'uniforme dans des tâches civiques, s'adonnent en toute liberté aux quelques détenteurs qui leur sont octroyées.

Les héros des grands romans refusent toujours le confort d'une destinée tracée d'avance et choisissent d'affronter, au péril de leur vie, les circonstances qui leur sont imposées. Nous n'hésiterons pas à appliquer cette définition au jeune homme qui fit le choix, face à des événements insupportables, de se lancer dans une aventure proche du roman d'apprentissage mais bien réelle, vécue au quotidien, avec abnégation et lucidité, soutenue par un sentiment patriotique sans faille. Il s'en est fait **le témoin** (21) par l'écriture de « **ce récit de guerre** » qui inscrit dans notre Histoire une page personnelle qui éclaire un passé collectif.

Remercions notre ami Georges Ménage, de nous avoir, par ce livre, donné le témoignage d'un volontaire de la première Résistance française, avec pour ultime conclusion : « Il faut lire le livre ! »

**Compte rendu réalisé pour l'Association des
Anciens élèves du Lycée et Collège Anatole Le Braz et du Lycée Ernest Renan
par Daniel Morel
Avec la collaboration bienveillante et avisée de l'auteur**

(19) « **Pilotin** : » *Je quittai donc le lycée la fin de l'année scolaire 1936-1937 et embarquai à Dunkerque comme pilotin, vieille appellation pour des fonctions imprécises mais un travail bien réel. Ainsi durant plus de deux mois, ne bénéficiant à bord d'aucun passe-droit, me fut-il possible de mesurer les conséquences éventuelles de ma décision »*

(20) **Marcel Chrétien** : dit **Pticretche**, professeur bienveillant et talentueux qui faisait aimer les mathématiques.

(21) « **témoin** », parce que se référant à un journal de bord et des documents personnels.



Photos :

p. 3 : Sur le **P.I.M. 17**, Georges-Henri, à **Free-Town**, en Sierra-Leone, en mars 1941.

p. 5 : Le « **Joseph Duhamel** »

p. 8 : La corvette « **Renoncule** »

p.10 : La « **Renoncule** » dans la tempête

p.13 : Le **général de Gaulle** et l'**amiral Auboyneau** passent en revue l'équipage de la « **Renoncule** », à **Greenock**, en 1943. En second plan, deux autres corvettes : la « **Roselys** » et l'« **Alconit** ». On distingue Georges derrière deux autres officiers.

p.16 : L'équipage de la « **Renoncule** » réuni sur le pont de la corvette le 7 juin 1944, devant la plage de débarquement, Uta-Beach.

p. 22 : Un détachement de l'équipage de la « **Renoncule** » qu'accompagne Georges dans des familles de la **Nouvelle-Orléans**, en novembre 1943.

Dernière page : « **A bord de la Renoncule** »