

9
—
22

PIERRE SONNEVILLE

LES COMBATTANTS DE LA LIBERTÉ ILS N'ÉTAIENT PAS DIX MILLI

CHERBOURG: DROLE DE GUERRE * L'ARMISTICE
PLYMOUTH * DES SOUS-MARINS SANS ÉQUIPA
GES, DES MOTEURS SANS CULASSES * * * U
TOURNANT: LA BATAILLE D'ANGLETERRE * * L
"MINERVE" PREND TOUS LES RISQUES * L'AM
RAL MUSELIER EN PRISON * * * PREMIÈRE PA
TROUILLE, PREMIERS MALHEURS * TUBES 1 E
2, FEU ! * ANDRÉ LABARTHE ET RAYMOND ARO
* * DESTINATION MOURMANSK ! * * MISSION
DANS LES FJORDS DE NORVÈGE * TOP SECRET: L
BCRA * PARACHUTÉ EN FRANCE * NAISSANCE D
RÉSEAU MARCO-POLO * DE L'ÉCOLE DES CADRE
D'URIAGE AU BAR DU MARTINEZ * UNE CENTRAL
DANS UN ASILE DE SOURDS-MUETS * * * DEU
HÉROS: BABAZ ET LE PÈRE ANDRIEUX * LE GÉNI
RAL N'EST PAS CONTENT * * LA TABLE ROND

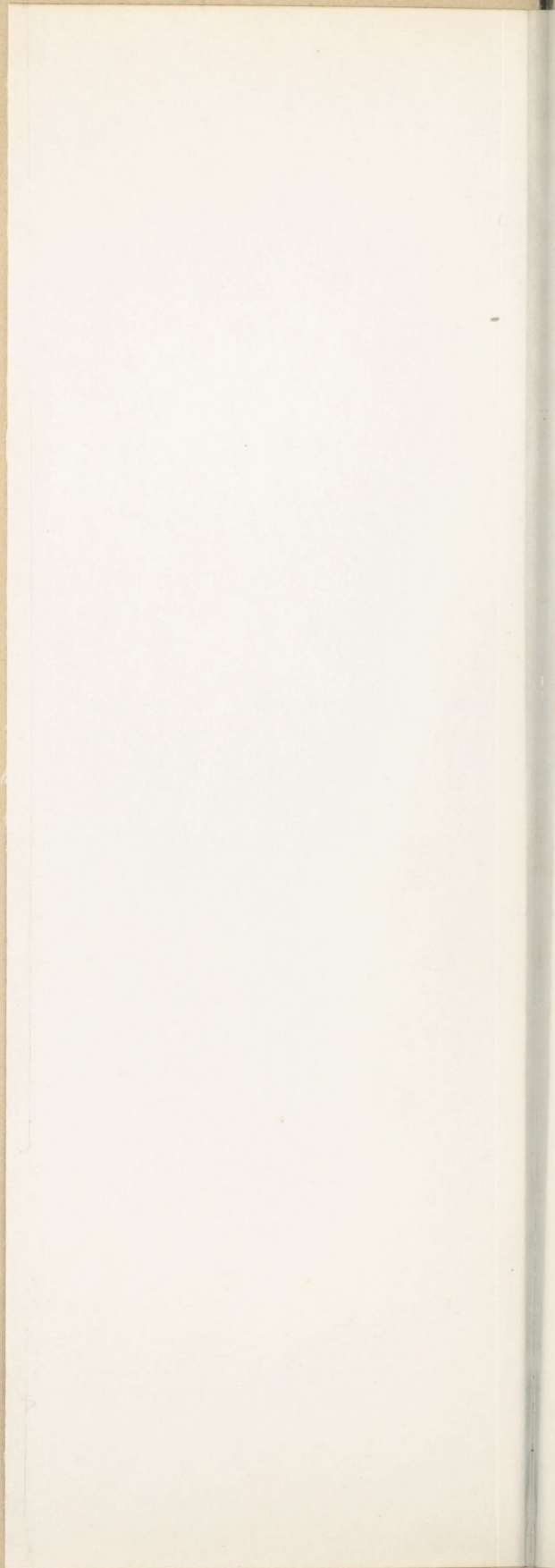
Pierre SONNEVILLE, Capitaine de frégate de réserve, est né le 18 janvier 1911 à Armentières.

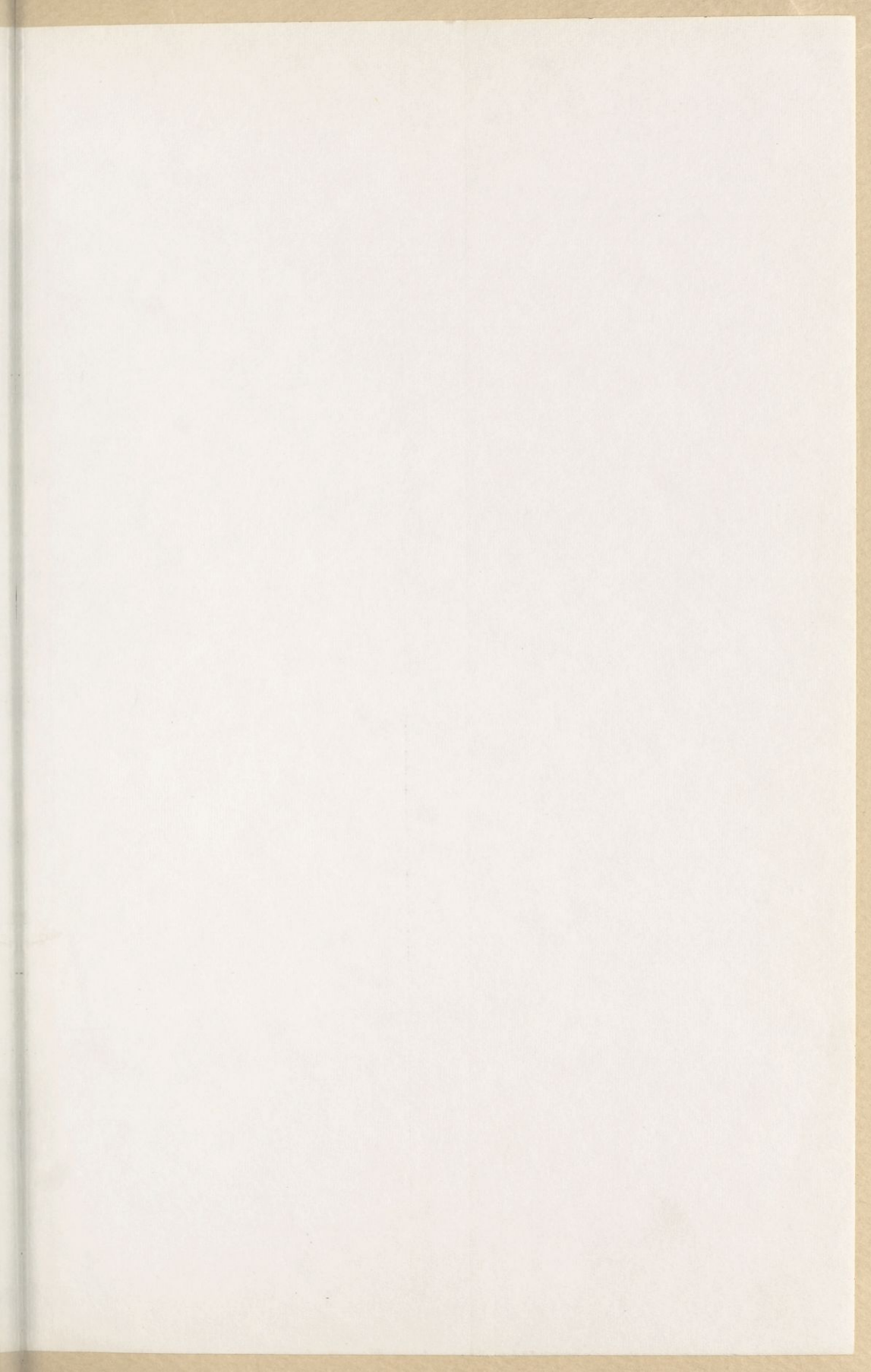
Après deux années à l'Ecole Navale, il fait le tour du monde à bord du croiseur-école « Jeanne-d'Arc ». Il effectue son premier embarquement comme enseigne de vaisseau à bord du contre-torpilleur « Vauban », dans l'escadre de l'Atlantique.

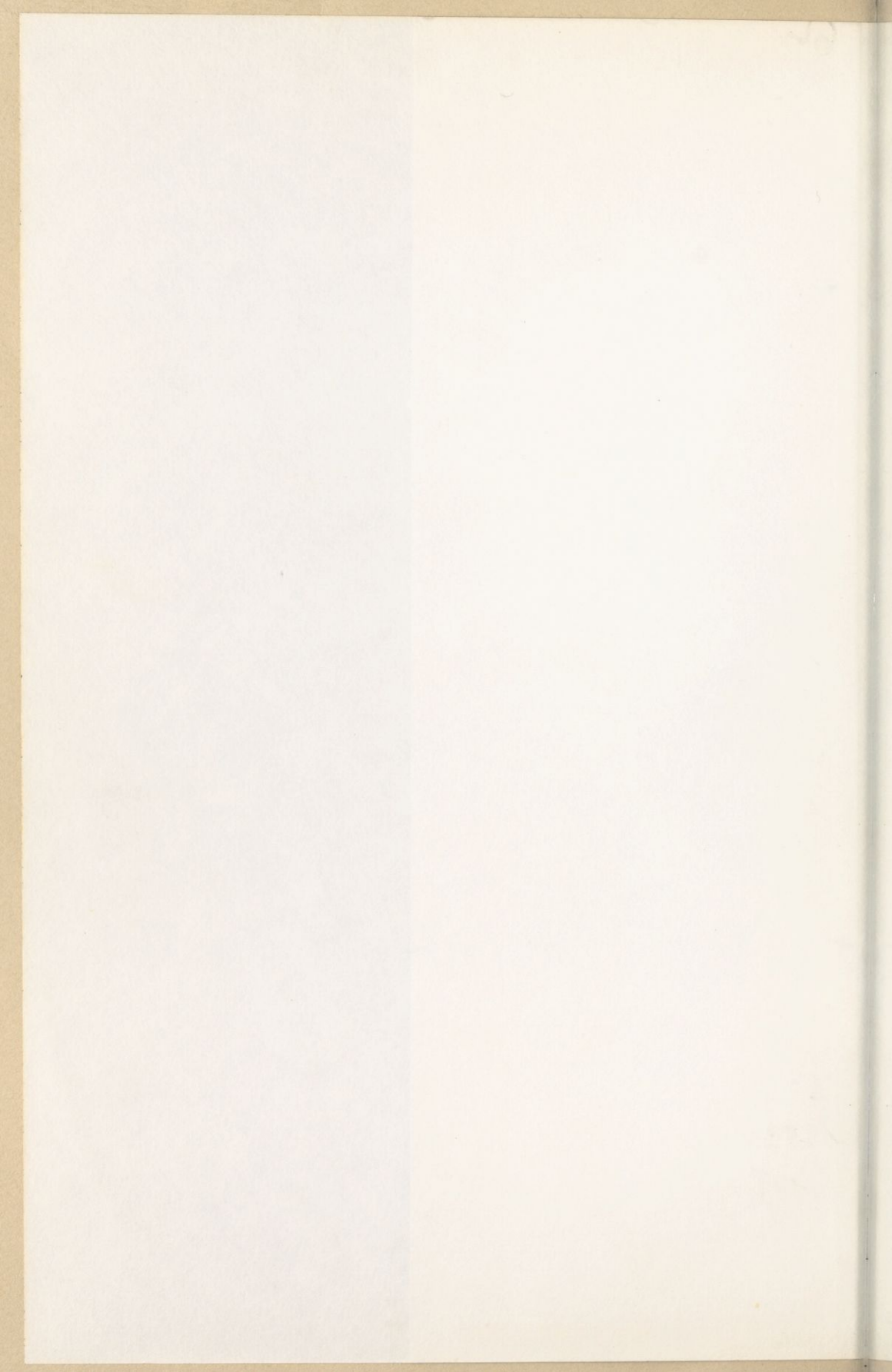
En octobre 1934, Sonnevillle est affecté à la base de sous-marins de Cherbourg ; c'est dans ce port qu'il se trouve encore en mai 1940.

Lorsque l'armistice est signé, il est officier en second du sous-marin « Junon » qui a été remorqué le 18 juin 1940 de Cherbourg à Plymouth.

Décidé à poursuivre le combat, il rejoint, dès juillet 1940, les Forces Navales Françaises Libres sous les ordres du Vice-Amiral Muselier et il obtient de l'Amirauté britannique le commandement des sous-marins « Minerve », « Junon » et « Surcouf », avec la responsabilité de leur remise en état.







66

3/30

LES COMBATTANTS
DE LA LIBERTÉ

16152

8° G
17830
(17)

LES COMBATS
DE LA LIBERTÉ

PIERRE SONNEVILLE

LES COMBATTANTS
DE LA LIBERTÉ

ILS N'ÉTAIENT PAS DIX MILLE



L'HISTOIRE CONTEMPORAINE
REVUE ET CORRIGÉE

COLLECTION DIRIGÉE PAR

JACQUES LAURENT ET GABRIEL JEANTET

LA TABLE RONDE

PIERRE SONNEVILLE

LES COMBATTANTS DE LA LIBERTÉ

ILS N'ÉTAIENT PAS DIX MILLE



L'HISTOIRE CONTEMPORAINE
REVUE ET CORRIGÉE
COLLECTION DIRIGÉE PAR
JACQUES LAURENT ET GABRIEL JEANTET
LA TABLE RONDE © Éditions de la Table Ronde, 1968.

En souvenir de

Françoise Sonneville

Louis Kerjean

R. P. Andrieux

Babaz

François A'Weng

et leurs camarades disparus; sans leur foi et leur
courage ces pages n'auraient pas pu être écrites

CHAPITRE PREMIER

Drôle de guerre

PAQUES 1939

Dans l'arsenal de Cherbourg, le bassin Napoléon abrite les sous-marins de 600 tonnes qui forment, en cas de guerre, l'essentiel du dispositif offensif de la Marine nationale en Manche et en mer du Nord. Le « centre des sous-marins » administre à la fois les unités en construction ou en réparations et la deuxième Flottille de sous-marins qui est immédiatement opérationnelle.

Bien entendu, derrière cette flottille de huit sous-marins, il y a l'escadre de l'Atlantique, et, partout présente, la Marine britannique, la « Royal Navy ».

La deuxième Flottille de sous-marins est composée de deux divisions qui sont les premières alertées dès que la voix d'Adolf Hitler retentit dans les parades militaires du Grand Reich. Depuis 1935, chaque fois que la menace se précise, les permissions sont supprimées, les cônes de combat mis en place sur les torpilles; puis, le calme revenu, les exercices reprennent au large du Cotentin, alternant avec les joies familiales ou les croisières au Maroc ou aux îles Canaries.

En cette veille de Pâques 1939, la 12^e D.S.M. (division de sous-marins) composée de 4 six cents tonnes : *Minerve* et *Junon* achevés en 1936, *Orion* et *Ondine*, plus anciens

de quelques années, appareille pour l'Atlantique Sud. En état de faire la guerre sans préavis, ils sont affectés d'abord à la surveillance des côtes du Rio de Oro où les services de renseignements signalent des débarquements d'agents allemands. Longues heures de veille, bien inutiles, le long d'une côte monotone, coupées d'escales à Agadir ou à Safi.

Sans plus d'explications, cette mission est interrompue et la 12^e D.S.M. est envoyée à Toulon : un repos a été jugé nécessaire, mais les quatre sous-marins, qui doivent effectuer des réparations, restent ainsi à proximité de la Méditerranée occidentale et de la côte Ouest du Maroc qui semblent bien être considérées comme leur théâtre d'opérations.

En fin juillet, la division est regroupée à Oran.

Les journées se traînent péniblement dans la saleté et la chaleur du centre des sous-marins, à quelques dizaines de mètres des fûts de vin empilés sur les quais. Et régulièrement s'accomplissent les exercices d'entraînement entre Oran et le petit port d'Arzew : un peu de brise et de fraîcheur entre deux corvées.

Puis, fin août, c'est l'état d'alerte, et enfin l'appareillage pour une mission secrète; les quatre navires ont l'ordre de se tenir en barrage au sud des îles Baléares, afin de protéger les convois qui remonteraient de Gibraltar ou d'Oran vers Marseille et Toulon.

Protéger contre qui? Nous n'en avons évidemment pas la moindre idée.

Le 1^{er} septembre, il fait beau : nous apercevons, dans le périscope, le contour d'Ibiza et chacun rêve de vacances. Le 2 septembre, nous recevons l'ordre de faire route sur Casablanca : au même moment, le radio prend la presse : les Allemands ont envahi la Pologne! Le 3 septembre, dans l'après-midi, détroit de Gibraltar, un torpilleur britannique change de route et vient sur nous, et c'est lorsqu'il nous croise que nous apprenons que le Royaume-Uni a déclaré

la guerre au III^e Reich et que la décision française prendra effet à 17 heures, avec six heures de retard.

Dans la nuit phosphorescente, nous allons en zig-zag du cap Spartel à Casablanca; le temps nécessaire pour réaliser que notre pays est en guerre et pour regarder avec angoisse les sillages des marsouins qui ressemblent déjà aux tracés des torpilles.

Amarrés côte à côte, perpendiculairement à la grande jetée, *Minerve* et *Junon*, *Orion* et *Ondine* prennent leurs habitudes et renouent leurs amitiés.

A Casablanca, la drôle de guerre est particulièrement invraisemblable : nous dépendons d'un amiral et d'un état-major qui changent souvent d'appellation, mais nous bombardent de circulaires; à terre, la vie est douce et les boîtes de nuit accueillantes; les divisions marocaines sont en cours de formation avant leur départ pour la France.

Une nouvelle mission nous est confiée : assurer la surveillance des ports des îles Canaries où relâchent les navires allemands, mais nous ne devons, en aucun cas, attaquer l'ennemi dans les eaux territoriales de ces possessions espagnoles.

Ainsi se passera l'hiver : la Pologne est occupée par les nazis et par les troupes de l'URSS; le croiseur, mouilleur de mines, *Pluton* explose dans le port à quelques centaines de mètres et ses débris se dispersent autour de nous, jusque sur le tennis de l'Amirauté; le cuirassé de poche *Graf Spee* se saborde devant Montevideo. Les convois alliés qui remontent de Freetown font escale quelques heures avant de repartir vers Brest et Glasgow, et lorsque nous avons suffisamment contemplé les navires amarrés dans le port de Santa-Cruz de Ténériffe, nous revenons réparer nos avaries et profiter des distractions de Casablanca.

C'est le premier Noël de la guerre.

Nous savons qu'en avril 1940, nous serons obligatoire-

ment revenus à Cherbourg pour des réparations de longue durée; les batteries d'accumulateurs de la *Minerve* et de la *Junon* ont déjà des dégagements d'hydrogène supérieurs à la limite de sécurité : il n'y a donc aucune chance de voir le retour vers nos foyers retardé, même de quelques semaines.

Ainsi, en fin mars 1940, les quatre sous-marins sont à nouveau amarrés dans le bassin Napoléon; six semaines avant le début de l'invasion, ils sont, en quelques jours, mis hors d'état de prendre la mer, pour les quatre mois nécessaires à leurs « grandes réparations ».

Aux vacances marocaines succèdent les soirées en famille; quant au travail, il se poursuit au rythme habituel; la guerre n'est toujours pas présente et rien dans l'attitude du Commandement ne permet de prévoir un avenir différent des missions de routine qui viennent d'être accomplies, sans résultats, en Atlantique. Quatre coques vides, quatre officiers en second transformés en ingénieurs et en contremaîtres, telle est la 12^e D.S.M. le 10 mai 1940.

Tandis que torpilleurs et bateaux auxiliaires foncent vers la côte de Hollande, que les contre-torpilleurs et les transports de troupes combattent à Narvik, nous continuons à suivre le rythme de l'arsenal en pensant aux sous-marins de 600 tonnes disponibles qui sont engagés en mer du Nord. Lorsque le désastre devient évident, lorsque les ports de la Manche tombent après ceux du Pas-de-Calais et que refluent sur Cherbourg les torpilleurs en mal de ravitaillement, les chalutiers remplis de réfugiés, il ne nous reste plus, entre deux alertes aériennes, qu'à essayer de gagner des jours, puis des heures.

Dans le désordre qui grandit, chacun s'efforce de remonter les diesels, d'embarquer les batteries, tandis que les blindés allemands arrivent sur la Seine, puis en Normandie, enfin au pied du Cotentin.

Il est trop tard. Dans l'arsenal, déjà, les dernières mesures d'évacuation et de sabotage sont prises, et le 18 juin à trois heures du matin, les remorqueurs déhalent les quatre sous-marins. Dans la nuit, les documents secrets ont été brûlés, le personnel embarqué avec tout ce qui est tombé sous la main : cartes marines, matelas, sacs de pommes de terre; avec les bouteilles de champagne, le linge, les machines à écrire, pillés dans les magasins de la Compagnie Générale Transatlantique au Havre, et abandonnés dans l'arsenal; seules les mitrailleuses de 13,2 mm à l'arrière de la baignoire peuvent être utilisées.

Mais ces sous-marins n'intéressent pas la Luftwaffe, et pour cette évacuation sans gloire, ils ont la chance d'un ciel immaculé et d'une mer comme un lac.

Ils n'iront pas jusqu'à Brest : un torpilleur britannique nous signale que les Allemands sont parvenus aux portes de la ville; alors les remorqueurs prennent la route de Plymouth où *Minerve* et *Junon* seront amarrés d'abord au vieux cuirassé *Paris*, puis aux coffres d'amarrage de la rivière.

La plupart des navires français sont à Plymouth où le contre-amiral Cayol arbore son pavillon sur le cuirassé *Paris*; il ne s'agit pas d'une force navale constituée, mais seulement de la juxtaposition d'unités immédiatement disponibles dont certaines ont connu le baptême du feu entre Dunkerque et Cherbourg, et de navires hors d'âge ou évacués avant la fin de leurs réparations.

En général, les officiers sont hostiles aux Britanniques; au moment où tout s'effondre en France, gouvernement, commandement militaire, traditions, où une grande partie de la Nation erre sur les routes, les Anglais organisent leurs vacances d'été, dans un ordre, une sérénité qui font un contraste pénible avec l'état d'affolement dans lequel nous nous débattons. Un monde s'est englouti; un autre monde,

à quelques dizaines de kilomètres, passe sans hâte de la stupeur à la réalisation qu'une nouvelle guerre commence. Beaucoup pensent : ce n'est plus notre guerre, pourquoi nous joindre à cette population qui paraît inconsciente du danger qui la menace?

Tous les officiers désirent retrouver les unités et les chefs formant le noyau de la Marine nationale qui se vante de ne pas avoir été vaincue. Parfois, moins avoué, il y a aussi le sens de la responsabilité familiale, le désir humain de retrouver sa femme et ses enfants.

L'armistice signé, des nouvelles sans fondement font croire au retour en France des navires qui peuvent prendre la mer; les Britanniques ne découragent pas cet espoir qu'un embarquement de charbon sur le *Paris* semble matérialiser.

De de Gaulle, nul ne parle, et personne n'a entendu sa proclamation; ses livres n'ont pas été lus dans la Marine; sa promotion au grade de général, comme sa désignation en pleine bataille au poste de sous-secrétaire d'Etat, ne sont qu'incidents minimes dans la débâcle des institutions et des hommes.

Les officiers, en général, se refusent à tout contact avec la terre. Ils ont une idée fixe : les navires français vont retourner à Brest, la guerre est finie : tout ce qui peut arriver maintenant est absurde et ne nous concerne plus. Aux yeux des Britanniques, l'attitude de cette force navale est inquiétante. Leur désillusion croît de jour en jour : à la fin du mois de juin, ils réalisent qu'ils n'ont aucune aide à espérer de ceux qu'ils considéraient encore comme des alliés.

L'amiral Cayol n'a pas l'autorité nécessaire pour regrouper des officiers que le désœuvrement conduit à des réflexions inconsidérées; ni pour envisager l'avenir et le discuter avec loyauté et fermeté avec les autorités britanniques. Sans même nous en rendre compte, nous sommes devenus des non-belligérants dont la neutralité se

teinte d'une hostilité grandissante. D'autre part, il n'est pas question de pousser les hommes qui nous font confiance à se rebeller car aucun choix ne s'impose de façon immédiate; et, aux termes de l'armistice, les commandants ont le devoir, s'ils le peuvent, de rapatrier le personnel sous leurs ordres.

Il apparaît, par contre, impensable que les bateaux retournent dans un port occupé par les Allemands, et l'on ne voit pas à quel titre les Anglais, menacés d'être envahis du jour au lendemain, fourniraient à l'amiral Cayol les moyens en matériel, soutes, remorqueurs et escortes, qui lui permettraient de quitter Plymouth.

L'armistice ne peut s'appliquer dans les ports britanniques, et il serait du devoir du Commandement français de désarmer une grande partie des navires et de prévoir, avec l'Amirauté britannique, le débarquement des équipages inutiles.

Pour moi, lorsque au carré du cuirassé *Paris*, le 22 juin, j'écoute la voix cassée du maréchal Pétain, ma décision est déjà prise de rester en Angleterre, et je ne le cache pas à ceux qui m'entourent.

Il y a là non seulement l'état-major du *Paris*, mais des officiers des unités voisines dont un certain nombre de réservistes. Aucun d'entre eux n'imagine que l'Angleterre puisse résister à une invasion allemande.

Le jour où les circonstances le permettront, je quitterai ces camarades dont la décision de retourner en France est évidente, mais comme je l'explique à deux jeunes officiers de réserve, ce ne sera ni pour rejoindre un état-major, ni pour essayer de remettre en état des sous-marins qui risquent de ne jamais reprendre la mer.

Georges Blond, qui ne discute pourtant pas l'autorité du maréchal Pétain, comprend mon choix parce qu'il n'engage que ma personne, et Sourdillat, jeune juriste, me promet de donner de mes nouvelles à ma femme et à un vieil ami de mon père, le président de la Cour de cassa-

tion, Frémicourt, que le maréchal vient de désigner comme Garde des sceaux. Sourdillat tiendra parole et fera savoir à ma femme, en mars 1941, que Frémicourt m'approuve.

A la fin du mois de juin, la résolution des Britanniques de lutter seuls, jusqu'au bout, ne fait plus de doute; si la constitution de la Home Guard, les blocs de ciment sur les routes, l'armement en fusils de chasse paraissent dérisoires, par contre chaque semaine d'attente permet de renforcer les ports de la Manche et ce qui reste de la R.A.F. après la Bataille de France. Le 30 juin, un Vice-amiral français arrive à Londres et est immédiatement reçu par le Premier Lord de l'Amirauté. Emile Muselier, rival malheureux de François Darlan, a été limogé par ce dernier durant les premières semaines de la guerre. Commandant la marine à Marseille, il se trouve mis à la retraite à la suite d'accusations qui s'ajoutent à sa légende, mystérieuse et incontrôlable. Mais cet officier général est un patriote, un homme courageux et romanesque; il embarque sur un des derniers cargos appareillant de Marseille pour Gibraltar et là, il rallie aussitôt à ses trois étoiles les deux navires auxiliaires, le *Rhin* et le *Président Houduce* qui viennent d'y faire escale.

Les Forces Navales Françaises Libres viennent d'être créées; le 30 juin au soir, Muselier se place sous les ordres de de Gaulle et se consacre immédiatement à sa tâche avec une passion et un désintéressement qui vont entraîner bien des hésitants.

Mais l'Amiral est arrivé trop tard; de façon inexplicable, les quelques représentants de de Gaulle qui ont pris contact avec les marins ont déjà réussi à les dresser contre ce général inconnu et maladroit. La presque totalité des équipages, environ 20 000 officiers et marins, choisira l'obéissance à Vichy et le drame de Mers-El-Kébir les confirmera dans leur décision.

Le 3 juillet 1940, un peu avant l'aube, dans tous les ports de Grande-Bretagne, des vedettes de la Royal Navy transportant des détachements de marins armés, accostent les navires français : en quelques minutes, les Britanniques sont maîtres de toutes les unités, les équipages français sont débarqués sous escorte et conduits dans des dépôts où le choix leur est proposé entre le retour en France, lorsqu'il sera possible, le ralliement au général Gaulle, ou l'engagement dans la Royal Navy.

Aucune pression n'est exercée : à dire vrai, les officiers anglais ne recommandent pas beaucoup l'adhésion à ce que l'on appelle alors « la Légion du Général ».

Les conditions matérielles de cet internement sont correctes et d'une manière générale cette opération humiliante est conduite avec un minimum de courtoisie. A la fin de la matinée, les marins en armes disparaissent presque tous et nous sommes autorisés à retourner à bord pour y prendre nos affaires personnelles, avant de partir en direction de Liverpool vers les camps où nous attendrons le rapatriement en France.

Nous apprenons pourtant que le torpilleur *Mistral* s'est sabordé et que des coups de revolver ont été tirés sur le sous-marin *Surcouf* à bord duquel l'ingénieur mécanicien Catherine aurait été grièvement blessé. A Portsmouth, tandis que leurs commandants sont internés, les officiers en second des sous-marins *Orion* et *Ondine*, Vignalats et Rossignol, rallient de Gaulle avec une partie de leurs équipages. Mes deux camarades savent bien qu'il n'est pas possible de remettre en état leurs sous-marins : eux et leurs hommes réarmeront les avisos *Commandant Dominé* et *Commandant Duboc*, sous les ordres des capitaines de corvette de la Porte des Vaux et Bourguine. Leur destin sera tragique. Vignalats, en juillet 1940, essaie de convaincre son ancien commandant; ce dernier, le lieutenant de vaisseau Vichot, qui organisera ensuite le Musée de la Marine au Palais de Chaillot, répond à son invitation

en s'efforçant de retourner l'équipage du *Commandant Dominé* contre Vignalats qui, désemparé, se suicide le lendemain matin. Quant à Rossignol, blessé au cours de l'opération de Dakar, il sera ensuite officier en second du *Surcouf* et disparaîtra en 1942 avec ce sous-marin.

A Plymouth, l'officier en second de la *Minerve*, Bordeaux, choisit, comme son commandant Gérardin, et comme le lieutenant de vaisseau Jaume, qui commande le sous-marin *Junon*, l'obéissance au maréchal Pétain et le rapatriement en France.

C'en est fini de la deuxième escadrille de sous-marins, dont les quatre unités paraissent condamnées à finir leur carrière dans les arsenaux de Plymouth et de Portsmouth. Elles sont occupées par des équipes de garde britanniques et arborent le pavillon de la Royal Navy.

Ce même 3 juillet, vers 17 heures, l'escadre de l'amiral Somerville ouvre le feu sur la flotte française embossée à Mers-El-Kébir.

L'amiral Gensoul pouvait-il répondre autrement à l'ultimatum qui lui a été adressé? Churchill avait-il des motifs sérieux de craindre que nos navires ne passent aux mains des Allemands? Il est trop tard pour en discuter : mille deux cents marins français sont morts tragiquement et leurs alliés de la veille en portent la responsabilité.

Ce qui est certain, c'est que les autorités britanniques, abusées par les déclarations du général de Gaulle et par l'arrivée d'un grand nombre d'unités françaises dans les ports anglais, ont cru au ralliement à leurs côtés des forces stationnées dans l'Empire français : leur réaction, impardonnable, est née de leur amère désillusion.

Churchill a montré sa détermination, mais il a renforcé tous ceux qui, à Vichy, tendent déjà à la coopération avec l'Allemagne; il a prouvé à tous les responsables de l'Empire français qui auraient encore pu hésiter, qu'il n'était pas de

neutralité possible dans la lutte farouche maintenant engagée : ceux-ci opposeront désormais la même violence à chaque tentative britannique. Le gouvernement de Churchill finira par admettre cette situation et s'efforcera de respecter la neutralité de notre flotte et de notre empire, dans toute la mesure du possible ; son attitude s'opposera à celle du général de Gaulle dès qu'il ne sera plus guidé que par le désir de voir un jour les Français qui l'ont repoussé se joindre à lui.

En attendant, le drame de Mers-El-Kébir a profondément meurtri les officiers de marine français, quel que soit le choix que leur a dicté leur conscience.

Le transport vers Liverpool, l'installation sous les tentes sur le champ de courses d'Aintree, le manque de confort, l'humiliation d'une vie collective qui manque de dignité, aigrissent les esprits. Les officiers supérieurs ont plus de mal à supporter les mesquineries quotidiennes ; pourtant, malgré quelques vexations, dont sont responsables certains officiers britanniques, nous jouissons vite d'une grande liberté.

Je me rends chaque jour à Liverpool où j'ai engagé l'argenterie de famille que le maître d'hôtel a emportée de chez moi la veille de notre départ de Cherbourg ; avec ces quelques livres sterling, j'achète des jeux et des articles de sport pour l'équipage ; ainsi la vie de camping s'organise ; les officiers mariniers, les quartiers-maîtres et les matelots respectent un minimum de discipline, soignent leur tenue... et trompent leur attente.

Je me sens alors libre vis-à-vis d'eux, et je pars pour Londres.

J'ai rencontré à Liverpool le représentant de de Gaulle, le lieutenant Lahana : je n'étais pas convaincu, je le suis encore moins après notre conversation.

Aussi, est-ce à l'Ambassade de Belgique à Londres que

je tente une première démarche. L'attaché militaire me reçoit avec sympathie; mes relations familiales à Bruxelles expliquent une visite qui l'a d'abord surpris; il me donne l'assurance que je serai prochainement envoyé à l'entraînement dans un commando belge, comme sous-lieutenant, dans le Pembrokeshire. Mais, quelques jours plus tard, l'Ambassade de Belgique annule cette désignation : l'état-major de la France libre ne refusera d'engager les volontaires belges ou polonais que si les gouvernements, en exil, de ces deux pays respectent les mêmes règles.

Reste la Royal Navy, mais il faut dans ce cas suivre un certain nombre de stages qui retardent d'autant la possibilité d'être présent au combat.

Je décide de repartir pour Londres, et cette fois-ci, je me présente au vice-amiral Muselier.

De taille moyenne, le teint mat, bistré, cheveux et moustache noirs, traits expressifs, Muselier est très jeune de caractère et déborde d'enthousiasme : le voici lancé dans une aventure qui lui rappelle ses rêves de midship.

Malgré l'hostilité des officiers supérieurs, restés dans les camps, qui lui reprochent son arrivisme, il réussit à recruter des éléments de valeur et à gagner la confiance de l'Amirauté britannique; il est dès maintenant à la tête de plusieurs unités dont certaines en état de naviguer. Avec un état-major sans compétence et un très petit nombre d'officiers d'active, il parvient pourtant à communiquer à tous ceux qu'il rencontre la foi qui l'anime. Parmi les quelques centaines d'hommes recrutés, il y a des incapables et des aventuriers, mais rien n'altère la patience de l'amiral, sa volonté de remettre au combat toutes les unités dont l'état matériel permet le réarmement.

Les aviateurs évacués en Angleterre sont aussi sous ses ordres, et il prépare la constitution d'escadrilles françaises au sein de la R.A.F.

Ainsi, par un curieux paradoxe, au lendemain de Mers-El-Kébir, cette petite force navale compose l'essentiel des Forces Françaises Libres : les conflits qui opposeront bientôt l'Amiral au général de Gaulle peuvent déjà se prévoir.

Muselier attend ma visite : il compte sur moi pour réarmer les sous-marins de Plymouth.

Je ne suis pas d'accord et je le lui dis : « Je n'accepte de rallier les Forces Françaises Libres qu'à condition, soit de rejoindre le lieutenant de vaisseau Detroyat qui est en train de constituer un premier détachement de fusiliers-marins, soit d'être envoyé en mission en France. »

L'amiral s'engage à me donner satisfaction « dès que possible », mais, en attendant, il désire que je passe quelques jours à Portsmouth sur le cuirassé *Courbet* pour aider le commandant et les officiers déjà embarqués : ce qui signifie que la situation à bord du *Courbet* est loin d'être satisfaisante. J'accepte sans enthousiasme, je n'ai d'ailleurs pas le choix. L'accueil de l'amiral Muselier, amical et compréhensif, m'a redonné confiance : je suis persuadé qu'il me sera facile d'être reçu par lui et qu'il tiendra la promesse qu'il vient de me faire.

Avant mon départ, il tient à me présenter à de Gaulle, qui sort au même instant de son bureau ; dans le couloir, le Général me serre la main, m'assure que « la guerre sera gagnée par les Alliés » et s'éloigne. Le chef des Français libres n'est pas d'un abord agréable, mais cela ne me préoccupe pas puisque je n'en attends rien : je suis resté en Angleterre pour combattre, peu importe de quelle manière.

Les relations entre de Gaulle et Muselier, les problèmes à venir de l'état-major de Londres, me paraissent bien secondaires. Mon souci, mon obsession : ne plus évacuer un nouveau port « derrière un remorqueur » et « faire enfin quelque chose » ; la victoire, elle doit être possible,

mais je ne peux imaginer quand, comment elle arrivera. J'espère, sans trop y croire, qu'un jour, plus tard, je reviendrai en France et retrouverai ma femme, mais, décidé à prendre tous les risques, je ne me fais aucune illusion sur mes chances d'y parvenir.

L'état d'esprit à bord du *Courbet* n'est pas brillant : le commandant est exagérément élégant, ses galons trop neufs, et il passe le plus clair de son temps à terre ; quant aux officiers et aux hommes, sans directives, le désœuvrement ne leur réussit pas.

Dès le lendemain de mon arrivée, je réussis, non sans peine, à avoir au téléphone le camp d'entraînement britannique où se trouve le noyau du futur bataillon de fusiliers-marins. Detroyat est un de mes anciens : il m'a précédé d'abord au collège Sainte-Croix de Neuilly, puis à l'Ecole navale ; nous nous sommes retrouvés à Cherbourg en juin 1940 à bord du *Chasseur 5* qu'il commande et qui a été cité deux fois en quelques jours : il est de ceux que l'on aime suivre car il est un exemple constant de courage et de désintéressement.

Pour lui, ma désignation ne pose pas de problèmes : « je t'attends aux fusiliers-marins et tu seras mon adjoint ! » Mais il faut avoir la patience d'attendre.

A bord du *Courbet*, un jeune quartier-maître torpilleur attend lui aussi : Bihel, qui était affecté à l'Atelier torpilles de Cherbourg a été évacué le 18 juin avec le personnel de l'Arsenal et du dépôt des équipages. Après avoir rallié de Gaulle, il s'est retrouvé, sans emploi, sur ce vieux bateau, et a décidé, bien que personne ne l'en ait chargé, de recruter des volontaires pour reprendre les sous-marins.

Bihel me connaît de vue et mon arrivée lui paraît providentielle. Dès qu'il a pu réunir ses « recrues », il vient avec

eux se mettre à mes ordres. J'ai beau lui expliquer qu'il n'est pas question de réarmer des sous-marins dont le matériel est resté sur les quais de Cherbourg, que d'ailleurs je vais avoir une autre affectation; rien n'y fait. Lui et les dix hommes qui l'accompagnent attendent au garde-à-vous que je change d'avis : il me fait penser à un épagneul qui vient de trouver un nouveau maître.

Parmi ces volontaires, aucun n'a navigué sur un sous-marin; il n'y a d'ailleurs aucun breveté en dehors de Bihel : c'est ce qui rend leur bonne volonté amusante et touchante à la fois. Tout autant que l'écœurement que j'éprouve après deux longues journées à bord du *Courbet*, le côté « farfelu » de cette aventure me décide soudain à accepter. En quelques minutes, le commandant du cuirassé, trop content de se débarrasser de nous, règle la situation administrative et me remet un ordre de mission pour Plymouth. Nous y arrivons le lendemain soir et nous trouvons asile à bord de l'avis *Commandant Duboc* : le capitaine de corvette Bourguine qui le commande est un ancien sous-marinier; il m'offre son hospitalité et son aide.

Et le 3 août au matin, je pars avec Bihel prendre possession de la *Minerve* et de la *Junon*; ce n'est pas si simple : l'officier britannique qui en est responsable m'interdit de monter à bord et me renvoie au Rear Admiral (contre-amiral) Burgess-Watson qui est responsable des navires ex-français. Ce dernier me fait remarquer qu'il n'a reçu aucune instruction à mon sujet et me met à la porte : c'est un véritable bouledogue!

Bourguine me calme; il me conseille de partir pour Londres et d'aller voir l'amiral Max Horton qui commande les sous-marins britanniques : à moi de le convaincre. Et c'est ce que je fais dès le lendemain.

Le 8 août 1940, à la fin d'une belle matinée, le quartier-maître torpilleur Bihel, et dix matelots, sans spécialité,

sont alignés sur le pont à l'arrière de la *Minerve* et de la *Junon*. Les marins anglais ont amené leur pavillon et se tiennent au garde-à-vous sur le quai; quelques ouvriers passent, certains s'arrêtent, sans grande curiosité.

L'enseigne de vaisseau de première classe Sonnevile donne l'ordre de hisser les couleurs, dit quelques mots aux hommes dont il vient de prendre le commandement et remercie le capitaine de corvette Bourguine, commandant de l'avis *Commandant Duboc*, seul témoin officiel de cette cérémonie. Puis acteurs et spectateurs repartent vers leurs occupations.

Les Forces Navales Françaises Libres viennent de récupérer deux unités que, d'ailleurs, personne ne leur contestait.

Un homme reste à bord; les autres reviennent sur le *Commandant Duboc* : demain, il sera temps de regarder en face les difficultés.

C'est mon premier commandement : il ne m'apporte ni satisfaction, ni fierté. Le même soir, je suis assis sur la banquette du carré de la *Junon* : j'ai mis un peu plus d'un mois pour me retrouver à ma place habituelle, en passant par Aintree, Liverpool, Londres et Portsmouth, après avoir tenté, et presque réussi, les solutions les plus folles. Il n'est plus question de regarder en arrière, mais de faire le point.

L'inventaire est déprimant. Il manque plus de la moitié des pistons et des culasses des moteurs diesels, une grande partie des auxiliaires; les batteries d'accumulateurs ne sont pas accorées et n'ont pas été entretenues. Il n'y a pas d'installation radio-électrique, pas d'archives, et le matériel qui n'a pas été saboté le 3 juillet a été endommagé par les marins anglais.

Mon premier commandement : deux épaves, pas d'officiers ni de mécaniciens, ni d'électriciens; les sous-mariniers sont restés dans les camps aux environs de Liverpool, sauf les rares exceptions qui ont eu la sagesse d'embarquer

sur des avisos prêts à prendre la mer. Pourtant, j'aurais tort de me plaindre : ces avisos feront partie de l'expédition de Dakar contre d'autres Français.

Les fusiliers-marins auront là aussi leur premier engagement avant d'être, plus tard, envoyés en Syrie, toujours contre des troupes françaises : c'est là que mon ami, le capitaine de corvette Detroyat trouvera une mort absurde.

CHAPITRE II

Enfance des F.N.F.L.

AOUT-SEPTEMBRE

Comment armer des sous-marins dans des conditions en apparence impossibles?

Deux éléments jouent pour moi : D'abord pour prendre le commandement de *Minerve* et *Junon*, il m'a fallu l'obtenir de l'amiral Max Horton, commandant les sous-marins britanniques, puisque l'amiral Burgess-Watson à Plymouth m'interdisait de monter à bord.

L'officier de liaison britannique auprès de l'amiral Muselier m'a accompagné, mais c'est moi qui ai dû convaincre l'amiral Horton : je l'ai persuadé en deux heures que non seulement j'étais capable de commander un sous-marin de 600 tonnes, mais que rien ne m'arrêterait, ni le manque de personnel, ni la remise en état du matériel, ni l'incompétence de mon état-major, et que le premier sous-marin serait prêt à combattre en octobre, même s'il fallait travailler toutes les nuits. Lorsque je l'ai quitté, j'étais sûr de la confiance qu'il me ferait à l'avenir et qui ne s'est jamais démentie.

Enfin, si je suis maintenant un rebelle vis-à-vis du gouvernement légal de la France, si j'accepte le risque de ne jamais revoir ma femme et ma fille, ce n'est pas pour me retrouver dans la situation pitoyable que j'ai connue à

Cherbourg dans la nuit du 17 au 18 juin; je ne sais comment j'y parviendrai, mais la *Minerve* sera à la mer avant la fin de l'année, et je ne conseille à personne de se mettre en travers de ma route.

Je commence par prévenir le lieutenant-commander Shelford, officier de liaison entre Horton et moi, que je demanderai le minimum de son état-major, mais qu'il faut immédiatement commander chez Vickers les culasses et les pistons manquants. J'essaierai de trouver les pompes et autres auxiliaires dans le matériel laissé avant l'armistice dans les ports britanniques par le ravitailleur de sous-marins *Jules-Verne*.

Les batteries doivent être accorées et entretenues, les torpilles vérifiées, et la *Minerve* doit passer de toute urgence au bassin afin de remettre en état tous les appareils de plongée. Pour tout cela, j'ai besoin de personnel et je vais aller le chercher.

Shelford, qui vient de quitter le commandement d'un sous-marin pour raisons de santé, s'amuse de mon enthousiasme : il ne lui faudra que quelques semaines pour réaliser qu'il ne s'agit pas d'une plaisanterie, et pour m'aider avec une amitié sans réserves.

A Liverpool, je ne retrouve pas les hommes de la *Junon* partis à Barmouth. Et je me rends immédiatement compte qu'il est préférable que je ne rencontre pas les officiers restés à Aintree; en prenant le commandement des sous-marins de Plymouth, j'ai renoncé à la neutralité bienveillante dont je bénéficiais jusque-là : il est évident que je viens chercher du personnel et ceci est la faute capitale.

J'apprends d'ailleurs que l'ancien commandant de la *Minerve* déclare que le premier sous-marin sera prêt lorsque la guerre sera finie. Je reconnais que les appa-

rences lui donnent raison, mais il ignore la rage qui m'anime et qui me soutiendra jusqu'à la fin de la première patrouille.

A Barmouth se trouve Vibert, maître-timonier sur la *Junon* jusqu'en mai 1940; le maître-timonier à bord d'un sous-marin 600 tonnes, est chef de quart, on l'appelle « le patron » et ses responsabilités sont celles d'un officier. Vibert est d'un an mon aîné; il est intelligent, dynamique; il a la confiance des hommes sous ses ordres.

Puisque je le lui demande, il me rejoindra à Plymouth : c'est pour moi qu'il renonce à être rapatrié avec ses camarades; j'en étais certain, mais j'aurais préféré ne pas prendre cette responsabilité. Il se chargera lui-même de recruter et d'emmener les meilleurs éléments de la *Junon* : pour moi c'est évidemment le Tribunal maritime : « Désertion et incitation de marins à la désobéissance. »

A Liverpool, je cherche un officier et je vais voir Lahana à tout hasard. Le désœuvrement a conduit à la même adresse un enseigne de vaisseau de 2^e classe, sorti en 1939 de l'Ecole navale. Je lui propose d'être officier en second de la *Minerve*; il en tombe à la renverse, mais je ne lui laisse pas le temps de la réflexion : Laurent est un grand garçon, un peu mou : il manque à la fois de métier et de caractère, mais il est là, en train d'hésiter sur le trottoir, et je ne n'ai pas de temps à perdre. Le lendemain, à Londres, Laurent est engagé aux FNFL comme enseigne de vaisseau de 1^{re} classe.

Je demande à Mac Aguttes, hier consul de France à Liverpool, aujourd'hui chef du premier bureau, de m'envoyer tous les marins disponibles, volontaires pour les sous-marins : peu importe si leurs connaissances ou leur expérience sont nulles.

Le soir j'emmène dîner Laurent qui a besoin d'un remontant. J'ai assez d'argent pour aller au « Mirabelle » dans Curzon Street. Orchestre, jolies femmes, langouste et vin du Rhin! Ce qu'il faut pour démontrer en moins de deux

heures que rien n'est plus aisé que d'armer un sous-marin et de le conduire au combat.

Churchill est à une table voisine avec sa fille, son gendre, Vic Oliver, étoile du music-hall, et Beaverbrook : champagne et cigare grande taille.

Le « Prime Minister », au moment où nous finissons notre repas, se lève et vient nous serrer la main ; il nous félicite de notre décision de combattre aux côtés des Anglais, nous remercie et nous souhaite de couler beaucoup de « jerrys ».

Nous sommes au garde à vous, le souffle coupé. Le maître d'hôtel nous apporte deux cognacs et comme je n'ai plus assez d'argent pour un taxi, nous avons tout juste le temps de rejoindre notre train par l'underground : cette fois-ci mon officier en second est convaincu que la gloire nous attend à Plymouth.

Ce qui nous attend, c'est un travail sans répit.

D'abord constituer peu à peu, au fur et à mesure des arrivées de Londres ou de Liverpool, l'équipage de la *Minerve*, et le noyau des équipages du *Surcouf* et de la *Junon*.

De Liverpool, Vibert arrive avec les meilleurs éléments : je les connais depuis longtemps ; je sais que je peux entièrement compter sur eux.

Kerjean, premier-maître électricien, énergique, râleur, passionné pour ses batteries et ses moteurs : il n'est jamais satisfait, mais il est toujours prêt.

Guivarch, premier-maître mécanicien, gradé efficace et courageux : il ne connaît pas les diesels de la *Minerve*, mais il ne lui faudra que quelques semaines pour être au courant.

Laurent, maître-timonier, successeur de Vibert comme « patron » de la *Junon* en mai 1940 ; rouquin, bon marin, un peu timide, mais excellent chef de quart.

« Avec Hamel, maître-mécanicien, grande gueule et bon ouvrier, ils forment aussitôt l'équipe de choc qui va donner le ton au reste de l'équipage.

« J'obtiens que Vibert soit promu officier des équipages; il sera mon adjoint et épaulera Laurent, trop jeune et trop léger pour avoir de l'autorité sur des officiers-mariniers et des hommes qui n'acceptent d'ordres que venant d'officiers qu'ils respectent. Enfin, il y a les jeunes quartier-mâîtres embarqués sur la *Junon* lorsque celle-ci était en surveillance au large des îles Canaries pendant l'hiver 1939-1940.

« Mais le *Narval* à Malte a besoin d'urgence de personnel entraîné pour remplacer la dizaine d'hommes qui ont demandé à être rapatriés; le *Narval*, c'est Drogou, parti de Tunisie en juin en expédiant un message devenu célèbre : « Trahison sur toute la ligne, je rallie le premier port anglais! ». L'amiral Muselier me demande de faire le nécessaire et je ne peux que désigner les meilleurs parmi ceux qui m'ont rallié : le *Narval* est prêt, tandis qu'il faudra plusieurs semaines pour réarmer la *Minerve*.

« J'ai de la peine à expliquer à ces hommes qui n'ont rejoint les Forces Françaises Libres qu'à cause de leur confiance en moi, qu'il leur faut, à peine arrivés, repartir pour Malte. Je pense qu'ils ont plus de chances d'en revenir que nous, mais le *Narval* sera coulé à sa deuxième sortie, et je garde toujours le double de l'ordre de mission que j'ai signé le 6 septembre 1940. J'y ai raturé le nom du matelot-timonier Maréchal qui a échappé, au dernier moment, au sort de ses camarades.

« Ceux qui sont partis sont remplacés par des volontaires venus de Londres : à la fin du mois de septembre, cent quatorze hommes sont répartis entre les trois sous-marins. Ces hommes, il est nécessaire non seulement de les loger et de les nourrir, mais pour la plupart de leur apprendre leur métier; il faut renvoyer les indésirables, régler les conflits quotidiens et, quand les semaines de retard s'ajoutent les unes aux autres, lutter contre leur découragement et les

tenir à bout de bras, jusqu'à la première sortie en mer qui solutionnera tous les problèmes.

Entre le début du mois d'août et la fin du mois de septembre, ce qui compte n'est pas ce qui se passe à Carlton Gardens, mais la bataille d'Angleterre. Les aérodromes et les ports de la Manche sont les premiers attaqués par la Luftwaffe. Hitler va-t-il tenter d'envahir l'Angleterre? C'est la seule question.

Premier objectif : mettre en état les mitrailleuses de 13,2 mm, les canons de 75 mm ou de 37 mm de *Minerve*, *Junon* et *Surcouf*; au fur et à mesure de l'arrivée du personnel, constituer des armements et les entraîner. Puis les torpilles sont vérifiées par nos soins à l'atelier de l'arsenal et réembarquées; Kerjean, avec plusieurs équipes, met en état de marche les batteries et les moteurs du *Surcouf* et de la *Minerve*.

Ainsi, deux unités peuvent disposer d'une autonomie de quelques heures : le 22 août, l'amiral Lord Dumbar-Nasmith, commandant les Western Approaches inspecte la *Minerve* et la *Junon*, et me félicite de leur aspect et de la tenue du personnel.

La semaine suivante, le Rear-Admiral Burgess Watson, qui m'avait refusé l'autorisation de monter à bord des sous-marins au début de ce même mois, me demande de faire partie du Conseil supérieur de défense de Plymouth : j'y suis à la fois le seul étranger et le seul officier subalterne.

Il est décidé qu'en cas de menace allemande, le *Surcouf* commandé par Vibert avec un noyau d'équipage, quittera le quai et restera dans la rivière où il lui sera possible d'utiliser sa D.C.A. et de garder des possibilités de manœuvre; la *Junon* restera au bassin avec un armement de D.C.A.; la *Minerve* mouillera en grande rade et utilisera non seulement sa D.C.A. mais, grâce à ses batteries et ses

moteurs en état de marche, ses possibilités de plongée pour attaquer à la torpille les bâtiments ennemis.

En réponse à mes questions, l'amiral Burgess-Watson précise qu'au cas où une attaque allemande sur l'arsenal de Devonport réussirait, il ne saurait être question d'évacuation ou de reddition, encore moins de laisser tomber des navires entre les mains des Allemands.

Dès la fin du mois d'août, nos équipes de D.C.A. sont en action, si heureuses de pouvoir se battre qu'il leur arrive de toucher un « hurricane » en chasse de nuit, avec la totalité d'un chargeur de 13,2 mm, heureusement sans dégâts sérieux.

Quant aux disponibles, ils suivent un entraînement de commandos : la jeunesse du personnel, l'exaltation de la bataille d'Angleterre qui atteint son point culminant au milieu du mois d'août, l'espoir de voir rapidement arriver le matériel commandé à Vickers, le dynamisme de Muselier qui vient de nous envoyer notre fanion bleu à la croix de Lorraine rouge, tout concourt à créer un état d'esprit extraordinaire.

A la fin du mois d'août, nous sommes adoptés : je suis régulièrement invité à déjeuner par l'amiral Dumbar-Nasmith et par l'amiral Lord Dowding, superintendant de l'arsenal. Shelford est à la fois un ami et un conseil efficace dans la solution des multiples problèmes quotidiens : administration, matériel, intendance, discipline.

L'avis *Commandant-Duboc* a quitté Plymouth pour commencer son métier d'escorteur de convois, comme le *Savorgnan de Brazza* commandé par Roux, la *Moqueuse* commandée par Demeocq (gendre de l'amiral Muselier), le *Chevreuil* commandé par Fourlinie. Tous sont en état de marche : je suis furieux d'être encore sur une coque inerte dans un arsenal et je me berce de l'illusion que nous serons bientôt prêts.

En août et septembre, je passe deux nuits sur trois dans les trains : Londres, Portsmouth, Falmouth, Dundee, à la recherche du matériel et du personnel qui font encore défaut. Je réclame, je supplie, j'exige. Je bouscule l'état-major de Muselier, et je fais du charme à Shelford : *Minerve*, toujours *Minerve*, c'est une obsession.

A la fin du mois d'août, en deux semaines, avec le seul personnel du bord, nous effectuons tous les travaux de bassin. Seul incident : je reste quelques minutes évanoui entre deux cornières dans un des ballasts centraux.

Ce qui m'étonnera toujours : le matériel vérifié à cette époque n'aura aucune défaillance, même après plus de deux mille heures de plongée.

Il faut loger la plus grande partie du personnel à terre, il faut surtout nourrir chaque jour cent quinze personnes, et ce n'est pas un mince problème. Trois quartiers-mâîtres de la direction du Port de Cherbourg vont le résoudre ; pères de famille, la quarantaine, ils ont peu de chance de combattre, mais ils aideront à maintenir l'ordre et un bon moral.

Sans nouvelles des miens, assailli par mille contrariétés quotidiennes, manquant de sommeil, je suis souvent découragé.

La visite de l'avis *Commandant Dominé* est un dérivatif au même titre que les repas auxquels je suis régulièrement invité par les Britanniques. Son commandant est déjà célèbre : Jacquelin de la Porte des Vaux, officier sur un torpilleur coulé devant Dunkerque, a participé aux dernières heures de la défense de ce port et s'est rallié au général de Gaulle dès le début. Grand, maigre, le visage décharné et le crâne dégarni, Jacquelin semble incarner Don Quichotte de la Manche ; à défaut de lance et de bouclier, il porte ceinturon avec sabre et pistolets de duel, masque à gaz et jumelles. Il ne passe pas inaperçu.

Pour lui, la bataille de France a été perdue par manque de « guerriers ». Les hommes des panzers sont des « guerriers », ceux de la Légion étrangère et les Polonais sont les seuls du côté britannique. Pour mériter cette distinction, il faut avoir le goût du sang et de la violence.

Invité chez l'amiral Dowding, Jacquelin, après avoir quitté une partie de son harnachement, ne tarde pas à expliquer que les Anglais, eux, ne sont pas des guerriers : il ne suffit pas d'être courageux au combat, il faut avoir le tempérament et l'imagination d'un pirate. Pour illustrer sa thèse, il plonge la main dans l'aquarium et l'un des poissons rouges disparaît dans sa bouche. Il le replonge presque aussitôt dans son élément, mais lady Dowding garde avec peine la dignité qui incombe à une maîtresse de maison.

Pour l'amiral, la démonstration a dépassé l'effet prévu ; je crains que son estime pour les Forces Françaises Libres ne soit ébranlée. En réalité, l'étonnement de la première rencontre surmonté, Jacquelin plaît, aux jeunes filles comme aux officiers généraux. Il m'invite avec mes officiers à prendre le thé sur son aviso.

A peine sommes-nous arrivés qu'il envoie un officier en armes à bord d'un « chasseur de sous-marins » français réarmé par les Polonais avec l'accord de l'amiral Muselier. Le chasseur est amarré à quelques mètres sur l'avant et le pavillon français est tombé de quelques centimètres au-dessous du pavillon polonais : Jacquelin exige des excuses immédiates, faute de quoi il ouvrira le feu avec toutes ses pièces : les « guerriers polonais » n'en reviennent pas !

L'incident clos, le matelot maître d'hôtel, âgé d'une vingtaine d'années, est convoqué au carré : il s'immobilise au garde à vous, et récite avec conviction *La jeune Parque* de Paul Valéry. Alors seulement nous avons droit au thé et aux histoires de Jacquelin sur les derniers jours de Dunkerque. Laurent, mon officier en second, est subjugué, ce qui ne l'empêchera pas d'emporter un des nombreux revolvers qui traînent partout au carré du *Commandant*

Dominé. Je n'aurai pas le temps de le retourner : Jacqueline vient le réclamer lui-même suivi d'une section de fusiliers en armes.

A Plymouth, nous recevons la visite d'un grand nombre de personnages qui cherchent, si je puis dire, leur aire d'atterrissage, ne la trouvent pas aussitôt dans les bureaux de Londres, et viennent en attendant visiter les « marins ». Une femme exceptionnelle et simple, Eve Curie; elle n'est pas convaincue par son passage à Carlton Gardens et s'apprête à partir aux U.S.A.; une jeune fille, ambulancière, rescapée de l'exode, Marguerite d'Anjou; elle est jolie et courageuse, née et élevée en Chine, fiancée à un diplomate portugais, Pierre de Lisboa, elle désire servir aux F.F.L.; en attendant, elle sera la marraine de la *Minerve*.

J'éconduis, sans beaucoup de courtoisie, un aumônier qui me propose de dire la messe à bord : *Good old Minerve*, comme l'appellent déjà les Anglais, a d'autres problèmes à résoudre pour l'instant. Les quatre galons au revers du veston de ce religieux seront remplacés, cinq années plus tard, par les cinq étoiles de l'amiral Thierry d'Argenlieu.

Le jeune ingénieur du Génie maritime, Etienne Schlumberger, qui s'occupait des réparations des *Minerve* et *Junon* à l'arsenal de Cherbourg, vient me demander d'embarquer comme second. Lui aussi est accueilli sans enthousiasme : je n'ai que faire du Génie maritime dont les ingénieurs étaient peu appréciés des officiers de sous-marins; il me faut des hommes comme Kerjean et Vibert, avec leurs caractères aussi difficiles que le mien, mais avec lesquels je suis sûr de sortir *Minerve* de cette sacrée rivière.

Pour le moment, j'ai dans mon équipage des apprentis qui vont fêter leur seizième anniversaire, des voleurs, des homosexuels, pas mal d'ivrognes; certains états de service sont plus que douteux. Et j'aimerais bien connaître les

ne ne furent pas dix mille en juin 1940 et au cours des
mois qui suivirent, les Français décidés à poursuivre la lutte
malgré la défaite et l'occupation.

Durant les heures sombres, au cours de cette longue route,
beaucoup d'entre eux sont tombés.

Les survivants ont vu leur nombre se multiplier de ceux qui
n'attendaient que leur succès pour rallier le combat.

Et lorsque la victoire fut acquise, leurs rangs se grossirent en-
core de tous les embusqués et des profiteurs de la Résistance.

Qu'ils soient morts à Carpentras, à Bir-Hakeim, à Dachau ou
dans les eaux glacées de l'Arctique, qu'ils aient été de Londres,
de Vichy ou d'Alger, fusillés, abattus, déportés, noyés ou
torturés, ils n'ont eu besoin ni d'un guide, ni d'un appel pour
savoir ce qu'ils devaient faire.

Ceux d'entre eux qui revivent dans ces pages se sont jetés
dans la bataille, conscients de leur faiblesse, risquant leur vie
dans des tâches auxquelles, bien souvent, rien ne les avait
préparés.

Ils furent mieux que des partisans, ils étaient les combattants
de la liberté.

**AVEC LE "CURIE", ROUTE SUR GIBRALTAR
* * INTRIGUES ET DÉSORDRES A ALGER* * EN
CHASSE DANS LE GOLFE DE GÈNES* * * AVEC
ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY* DE GAULLE M'A
DIT* * NOUVELLE MISSION EN FRANCE* * LES
DIMANCHES DE LA BOURSE AUX TIMBRES
* * CHABAN-DELMAS ET ELY; L'ÉLÈVE ET SON
MENTOR* RONDENAY ET BOURGÈS-MAUNOURY
* * LES JACOBINS, VILLON ET KRIEGEL-VALRI-
MONT* LEFAUCHEUX ET ROL-TANGUY, FRÈRES
ENNEMIS* * * LIBÉRATION ET INSURRECTION :
QUERELLE SANS ISSUE* * ALEXANDRE PARODI
* * DE MARGUERITTE, DIT LIZÉ* * LA TRÈVE :
QUELLE TRÈVE ?* DES INVALIDES A L'ARC DE
TRIOMPHE AVEC CHABAN-DELMAS* * * CHER-
BOURG : DROLE DE GUERRE* LA TABLE RONDE**

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en vertu d'une licence confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

