



LES FORCES NAVALES



Sur les bâtiments de guerre, l'atmosphère est à la discipline. Les ordres du gouvernement de Vichy qui leur parviennent sont que la résistance est inutile, que les conditions de l'Armistice sont honorables, qu'il faut les exécuter. Peu d'hommes songent à désobéir. Sur les navires de commerce, soumis moins directement aux directives du maréchal Pétain, le climat est à l'attentisme.

C'est dans cette ambiance de renoncement que l'amiral Muselier nommé le 1^{er} juillet 1940 par le général de Gaulle au commandement des Forces maritimes françaises libres cherche à constituer une force de combat.

La mise sur pied d'une marine, les Forces navales françaises libres (FNFL), s'avère difficile car le chemin est semé d'embûches.

Lorsque le gouvernement britannique a compris que les marins français, dans leur majorité, n'acceptaient pas de continuer la guerre, il a été conduit le 3 juillet 1940 (opération *Catapulte*) à se saisir des navires (Grande-Bretagne), à les immobiliser (Alexandrie) ou à les détruire (Mers el-Kébir) pour éviter qu'ils ne tombent entre les mains de l'ennemi. Les équipages des bateaux en Grande-Bretagne sont transférés dans des camps. Il est évident que ces trois opérations, en particulier la tragédie de Mers el-Kébir, ont alors posé un nouveau problème de conscience aux marins français et n'ont pas facilité les ralliements. Il faudra de longues et délicates tractations, menées par le général de Gaulle personnellement et qui n'aboutiront que le 7 août (Charte de la France Libre), pour qu'une force française soit reconnue. Les ralliements seront lents. À ces problèmes de personnel s'ajoutent des difficultés matérielles, dues au fait que la plupart des navires de guerre qui se trouvent en Grande-Bretagne sont dans un état médiocre. Aussi l'amiral Muselier accepte-t-il en avril 1941 l'offre qui lui est faite d'armer des bâtiments neufs de construction britannique : ce seront notamment les corvettes.

Lorsque le 18 juin 1940, le général de Gaulle lance son appel, la situation de la marine française se prête à ce qu'il soit entendu. En effet, la quasi-totalité des flottes de guerre et de commerce se trouve hors de France, hors d'atteinte des Allemands. L'une et l'autre sont intactes, préservées des catastrophes qui ont frappé les armées de terre et de l'air. Elles sont libres, en mesure de peser de tout leur poids considérable, sur les événements et sur l'attitude de l'Empire. En Grande-Bretagne et dans les ports de l'Empire britannique, se trouvent 162 navires de commerce, une cinquantaine de bâtiments de guerre, près de deux cents navires auxiliaires (dragueurs, patrouilleurs, etc. et plusieurs dizaines de bateaux de pêche qui ont quitté les ports de la Manche et de l'Atlantique avant l'arrivée des Allemands).



L'amiral Muselier, créateur des FNFL

Le vice-amiral Émile Muselier est un homme hors du commun. Né en 1882 à Marseille, il a la faconde et la désinvolture des méridionaux. Sous un abord non conformiste se cache une intelligence et un savoir-faire exceptionnels, de l'audace et du courage. D'un naturel accueillant, il est direct et cordial ; c'est un entraîneur d'hommes. En 1918, comme commandant d'avisos en mer Noire, il avait réprimé une mutinerie en menaçant de faire sauter son bateau plutôt que de laisser hisser le drapeau rouge. Sa valeur professionnelle lui avait valu de gravir rapidement tous les grades jusqu'aux étoiles de vice-amiral. Cependant à la suite d'incidents qui l'avaient opposé à l'amiral Darlan, il avait été mis à la retraite prématurément.

À l'annonce de l'appel du maréchal Pétain invitant à cesser le combat, il avait décidé de lutter jusqu'au bout.

Il embarquait le 23 juin à Marseille sur un charbonnier anglais en partance et arrivait à Gibraltar le 27. Il y trouvait 4 cargos Anadyr, Capo Olmo, Forbin et Rhin et un chalutier Président Houduce auxquels s'étaient joints un groupe d'une centaine d'aviateurs, déterminés à poursuivre le combat. Il les confortait dans leur décision et ralliait Londres où il se mettait spontanément aux ordres du général de Gaulle.

Celui-ci le nommait immédiatement au commandement des Forces navales françaises libres.

FRANÇAISES LIBRES

Ainsi a pu naître une petite marine de guerre et de commerce digne de ce nom, à partir d'une population disparate composée de quelques rares officiers et officiers mariniers de carrière et de réserve et d'une masse de jeunes gens sans expérience préalable du métier de la mer ou des armes, mais animés d'une bonne volonté manifeste.

Le 3 août 1943, date de la fusion avec les Forces maritimes d'Afrique, les FNFL sont fortes de 13 000 hommes et comprennent une quarantaine de bâtiments de guerre, deux bataillons de fusiliers-marins, une flottille d'aéronavale et une soixantaine de bâtiments marchands.

Les FNFL deviendront les FNGB (Forces navales en Grande-Bretagne) et continueront à se développer. La marine de guerre sera renforcée par 6 frégates, 1 destroyer d'escorte, 2 sous-marins, un bataillon de fusiliers-marins commandos et une flottille d'aéronavale. La marine marchande s'enrichira d'un cargo. L'amiral Muselier quittera ses fonctions au printemps 1942 et sera remplacé par l'amiral Auboyneau qui lors de la fusion avec les FMA deviendra l'adjoint du chef d'état-major général de la marine. L'amiral d'Argenlieu prendra le commandement des FNGB.

En juin 1940, après la débâcle, l'Angleterre s'est retrouvée seule face à l'Allemagne et l'Italie. Or l'Angleterre est une île et tout (ou pratiquement tout) ce dont elle a besoin vient par mer, par

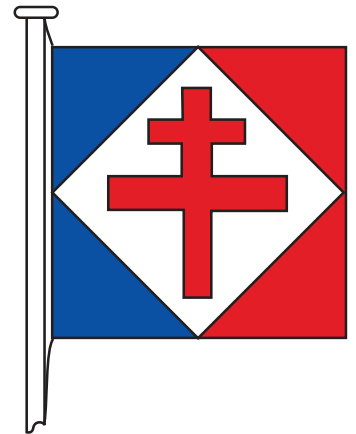


Un détachement de la marine défile à Londres.

deux grandes routes de ravitaillement, est-ouest, celle des États-Unis et du Canada, nord-sud, celle de l'Amérique du Sud et de l'Afrique.

C'est la lutte pour assurer la protection de ces lignes de ravitaillement qu'on a appelé la Bataille de l'Atlantique. Comme a dit Churchill, « *c'est la bataille qu'il fallait à tout prix gagner! car sans cette victoire, il n'y aurait pas eu d'autres batailles ni d'autres victoires.* »

Elle a duré du premier au dernier jour de la guerre; elle s'est déroulée essentiellement dans l'Atlantique Nord, entre la banquise et l'Équateur. De son issue dépendait la survie de la Grande-Bretagne, mais aussi le transfert en Afrique du Nord puis en Europe de la puissance américaine. Nulle part ailleurs le péril n'a été aussi grand et la victoire aussi longtemps indéfinie.



Le ralliement d'un marin, Pierre Bourdais, en juillet 1940

L'armistice agit comme le fait le chloroforme, en salle de chirurgie, lorsque le patient absorbe les premières bouffées... Déjà, ceux qui voulaient dormir, dormaient... Ici, nous ne sommes que quelques-uns à vouloir nous arracher à un retour en masse, que nous sentons proche, vers notre patrie « occupée » ! Que reste-t-il aux Anglais, en dehors de leur détermination ? Ils vont assez brutalement nous prouver leur énergie ! Le 3 juillet, à six heures du matin, les « Royal Marines » font irruption à bord, baïonnette au canon, et nous ordonnent d'évacuer nos bâtiments ! Nous pensions bien qu'il se passerait quelque chose, depuis le 25 juin, mais une telle brutalité, de la part de nos amis, n'était pas prévue, en tout cas pas à bord de l'*Ambroise Paré*. Le même scénario se déroule, à la même heure, sur tous les bâtiments français se trouvant dans les ports ou dans les rades d'Angleterre. On peut estimer à un dixième de la flotte de combat et à un septième de la flotte marchande française les navires présents dans les ports et rades britanniques en ce début juillet... Il est très difficile pour nous de savoir ce qui se passe : s'il est sûr que Darlan, après de fortes hésitations – ou pour brouiller les cartes – prône maintenant l'exécution des clauses de l'armistice, « *nos anciens alliés ne doivent pas être écoutés* » (26/6/40), « *trahison sur toute la ligne* » lui répond en écho le lieutenant de vaisseau Drogou, qui rallie un port anglais avec son sous-marin le *Narval*... Une telle « main-mise » sur les bâtiments français ne s'est pas toujours aussi facilement passée, notamment à bord du *Surcouf* qui se trouve toujours en rade à Plymouth, et où le factionnaire a été tué ! Nous sommes rassemblés dans un vaste hangar, quelque 3500 marins français, en provenance du *Paris*, du *Commandant Duboc*, du *Commandant Domine*, de plusieurs petits bâtiments tels que l'*Ambroise Paré*, des chasseurs, etc.

Un officier supérieur, le commodore Crutobry, s'adresse à nous en français et nous lit un papier : « *Trois options nous sont offertes, soit : continuer la lutte en tant que Français et côte à côte avec les alliés (option de Gaulle) ; adopter la nationalité anglaise et servir dans la « Royal Navy » ; être rapatrié en France – ou en Afrique du Nord – suivant les possibilités matérielles des Anglais.* » Le choix à faire est immédiat, et ceux qui « sont volontaires pour continuer la lutte, malgré l'armistice signé en France », doivent sortir des rangs et se rassembler sur le vaste terre-plein, devant le hangar ! En quelques instants, j'en ai décidé quelques-uns, autour de moi, sans les connaître : là un regard hésitant, ici un geste indécis, alors que moi-même, je ne réalise pas très bien pourquoi je les entraîne ! C'est pourtant une décision personnelle qu'il s'agit de prendre, mais je suis guidé comme par une volonté instinctive de survie !

La croix de Lorraine est indissociable de la France Libre. La croix de Lorraine est présente sur les insignes de poitrine des marins et aviateurs et flotte à la proue des bâtiments des FNFL. Le pavillon de beaupré à croix de Lorraine flotte aujourd'hui encore à la proue des unités qui portent le nom d'une ancienne unité des FNFL et à bord des porte-avions Charles-de-Gaulle, pérennisant ainsi l'action des marins de la France Libre.

L'Aconit coule deux U-Boote en moins de douze heures. Un record inégalé

Le lieutenant de vaisseau Jean Levasseur est officier de la marine marchande. Capitaine au long cours, officier de réserve, il a profité de l'arraisonnement par les Britanniques du cargo *L'Espérance* sur lequel il était embarqué pour rallier la France Libre le 15 décembre 1940. En juillet 1941, il a été nommé au commandement de la corvette *Aconit* qui vient de sortir d'un chantier de construction navale. D'une belle prestance, il est également servi par une autorité naturelle. Son ascendant sur son état-major et son équipage est remarquable. Au centre d'entraînement de Tobermory en Écosse où sont testés tous les escorteurs qui vont partir au combat, *l'Aconit* a fait une excellente impression que les faits quelques mois plus tard vont confirmer. Au cours de l'escorte d'un convoi le 11 mars 1943, à une heure du matin, en cours de ralliement du destroyer *HMS Harvester* qui vient d'aborder un sous-marin, a subi des dommages et est désemparé, la corvette aperçoit l'U-Boot en surface, fonce sur lui et l'aborde à vitesse maximum. Le choc est terrible mais elle poursuit sa route en lançant un chapelet de grenades. Les dégâts subis par la corvette sont minimes (compartiment avant inondé, étrave cabossée), mais le *U-444* sombre et quatre survivants qui crient à l'aide sont recueillis par *l'Aconit*. Quelques heures plus tard, il est 11 heures la corvette partie à la recherche du *Harvester* l'aperçoit immobilisé à l'horizon, suite aux avaries provoquées par l'abordage. Au moment où elle fait route vers lui, le destroyer explose et sombre, victime de la torpille d'un deuxième U-Boot. Alors qu'elle s'apprête à recueillir les naufragés du *Harvester* qui ont pu monter sur des radeaux de sauvetage, les veilleurs de *l'Aconit* repèrent un périscope et l'asdic détecte un sous-marin. Plus question de repêcher les survivants. Il s'agit d'abord de détruire l'ennemi. Après trois grenadages, le *U-432* fait surface. La corvette ouvre le feu au canon et fait mouche : ses obus atteignent le kiosque, une flamme jaillit sur l'arrière, l'avant est également touché : les marins allemands se jettent à l'eau ; l'avant se mate et le sous-marin s'enfonce dans un puissant remous, cependant que les nageurs se dirigent vers la corvette, vingt-quatre d'entre eux seront sauvés. Quarante-sept rescapés du *Harvester* ont assisté au combat et montent à bord en poussant des hourrah bien mérités. Il ne s'est pas passé douze heures entre la destruction des deux U-Boote. Ce n'est qu'un épisode de la bataille de l'Atlantique, la plus longue et la plus dure bataille de toute la guerre.

La menace était multiple : les mines, les avions, les raiders de surface, les sous-marins. Cependant ce sont ces derniers qui représentaient le danger permanent et capital. Au plus fort de la bataille, 400 sous-marins ennemis, essentiellement allemands (*U-Boote*) étaient en service en 1943.

Neuf corvettes des Forces navales françaises libres ont pratiquement pris part à toute la bataille de l'Atlantique. Mais un contre-torpilleur, plusieurs avisos et patrouilleurs, six frégates, de même qu'un sous-marin, le *Surcouf* ont également joué un rôle non négligeable. Quatre *U-Boote* ont été officiellement coulés :

- l'*U 136* par le contre-torpilleur *Léopard* le 11 juillet 1942,
- l'*U 609* par la corvette *Lobélia* le 7 février 1943,
- l'*U 444* et l'*U 432* par la corvette *Aconit*, le 11 mars 1943.

La *Roselys* s'est distinguée en outre, en mai-juillet 1942, sur la route de Mourmansk, où les convois et leurs escortes étaient soumis non seulement aux attaques des sous-marins mais aussi à celles des bâtiments de surface et avions ennemis basés en Norvège. Les escorteurs ont souvent prêté secours à des navires en détresse, tel le *Commandant Détröy* qui recueille en une seule fois 379 naufragés ou encore la *Roselys* qui, malgré les risques encourus, manœuvre pour sauver 179 hommes de 5 navires d'un convoi qui a sauté sur un champ de mines, ce



La corvette Roselys dans l'Atlantique à la recherche de sous-marins ennemis.



qui vaudra à son commandant, le lieutenant de vaisseau Bergeret d'être le premier officier allié à recevoir la croix d'officier de la Legion of Merit, prestigieuse décoration américaine. Les pertes subies au cours de la bataille de l'Atlantique sont importantes. La corvette *Alysse* a été torpillée le 8 février 1942, la corvette *Mimosa* le 9 juin 1942. Le sous-marin *Surcouf* qui avait participé

à des escortes à partir d'Halifax est coulé par méprise le 19 février 1942. Pour la seule année 1942, 416 marins de guerre ont disparu dans l'Atlantique. Après la débâcle de juin 1940, la Manche qui jusqu'alors pouvait être considérée comme une chasse gardée franco-britannique est partagée entre les Anglais et les Allemands. Deux trafics commerciaux distincts s'installent le

Le sous-marin Junon.

Le sous-marin *Junon* débarque le commando de l'eau lourde

Le 11 septembre 1942, la *Junon* quitte Lerwich au milieu des Shetlands, base avancée des sous-marins alliés qui opèrent dans le Grand Nord, cap sur la Norvège. Elle fait route sur un fjord situé sur une côte déchiquetée bordée de postes de guet, au milieu d'un labyrinthe de rochers et d'îlots aux contours erratiques. Les risques d'échouage sont permanents : il faut parer les écueils, suivre les circonvolutions de chenaux inextricables, car les routes s'infléchissent pour contourner les îles.

La mission est capitale : il s'agit de débarquer un commando de quatorze hommes avec leurs explosifs qui ont pour mission de détruire une usine d'aluminium dans le Glom fjord susceptible de fabriquer de l'eau lourde, composant essentiel pour la réalisation d'une bombe atomique.

La *Junon* arrivera à pied d'œuvre, à une centaine de mètres du point choisi pour le débarquement, après un parcours de 100 milles (180 kilomètres) sans se faire voir, donc en plongée, une performance remarquable de navigation. La mise à l'eau du radeau, un énorme boudin qu'il faut sortir du sous-marin et gonfler en pleine obscurité est un autre exploit. Le seul bruit qu'on entend est le floc qu'il fait lors de sa mise à l'eau le long du bord. Les sacs et les armes sont rapidement passés de main en main. Le commando embarque et pagaie rapidement vers la côte. Un éclat rouge surgit du noir est la preuve que tout s'est bien passé. La *Junon* reprend le chemin du retour aussi semé d'embûches qu'à l'aller mais se sentira récompensée de ses efforts en apprenant que l'usine de Glom fjord a été totalement détruite.

Après la conquête de la Norvège par les Allemands, au printemps 1940, les fjords de Norvège deviennent des bases de ravitaillement et de départ pour les raiders participant à la guerre de course contre le trafic commercial allié dans l'Atlantique. Après l'entrée en guerre de l'URSS aux côtés des Alliés, la route de l'Arctique, devenue essentielle pour le soutien logistique des Soviétiques, en particulier au cours du 2^e semestre 1941 et de l'année 1942, est menacée par les avions, les sous-marins et les bâtiments de surface ennemis qui se sont installés dans le nord de la Norvège à proximité de la route de Mourmansk. Les sous-marins *Junon* et *Minerve* ont participé à la protection des convois de l'Arctique et aux opérations d'interception des cuirassés de poche allemands basés dans les fjords. Le *Rubis* est un mouilleur de mines. Entre mai 1940 et décembre 1944, il effectuera 28 missions sur les côtes de Norvège et de France sur les routes fréquentées et patrouillées par l'ennemi. Du fait de ces mouillages, 16 navires de guerre et de commerce ennemis seront coulés et 3 avariés. Ce palmarès vaudra au *Rubis*, commandé successivement par les lieutenants de vaisseau Cabanier puis Rousselot, d'être considéré comme le meilleur sous-marin allié.

long de côtes anglaises et françaises et vont être tout au long de la guerre et jusqu'au débarquement, de Normandie l'objet d'attaques meurtrières. Dans l'ensemble, les succès comme les échecs ont été également partagés jusqu'à ce que l'aviation allemande ne soit plus capable, en raison de ses pertes sur tous les fronts, d'intervenir en force en Manche. Sont engagés dans cette bataille 11 chasseurs de sous-marins, 8 chasseurs de construction anglaise

remplacés en août 1942 par huit vedettes lance-torpilles du type *MTB*.

Les chasseurs et les *ML* assuraient les patrouilles et les escortes de convois pratiquement entre Dartmouth à l'ouest et Chatham en Tamise à l'est, tâches rendues périlleuses par la présence quasi-permanente de l'aviation ennemie. Quatre chasseurs participeront au raid de Dieppe et trois à celui de Bruneval.



Vedette MTB.

Les vedettes lance-torpilles

Les *MTB* (motor torpedo-boats) sont des vedettes rapides lance-torpilles. Elles appareillent en groupes de leur base, Dartmouth, dans le sud du Devon, au coucher du soleil, pour être sur les côtes de France, à la nuit, prêtes à intercepter et détruire les patrouilles et convois ennemis. Elles se tiennent en ligne de file, très proches l'une de l'autre pour ne pas se perdre. Leur terrain de chasse privilégié est le secteur des îles anglo-normandes, mais ce soir du 16 mars 1943, les *MTB 94* et *96* opèrent près des Sept-Îles. Elles viennent de stopper, embusquées à l'abri de la terre, guettant l'ennemi. Sur l'eau calme, les oreilles se tendent dans l'attente d'un bourdonnement d'hélice : on n'entend rien, on ne voit rien. Elles remettent toute-puissance et vont se poster 5 milles plus loin : elles stoppent à nouveau et la longue attente recommence. Il fait froid, les oreilles picotent, les jambes sont lourdes, les épaules ankylosées ; parfois on croit entendre quelque chose mais ce n'est que le flic flac de la mer contre la coque ou le floc d'un poisson jailli hors de l'eau.

Soudain, alors qu'elles s'apprentent à retourner à leur base, les *MTB* aperçoivent des lueurs fugitives puis des silhouettes qu'elles identifient comme celles de deux caboteurs faisant route précisément sur elles.

Assurant une diversion, La *MTB 96* met le cap sur l'adversaire et ouvre le feu avec ses mitrailleuses. L'ennemi surpris réagit énergiquement concentrant son tir sur cette vedette qui s'offre à ses coups. Pendant ce temps la *MTB 94* s'approche lentement, silencieusement et, comme à l'exercice, lance deux torpilles qui touchent leur but, un dragueur de mines qui se mate presque instantanément par l'avant et disparaît dans les flots. Les deux vedettes se dérobent à grande vitesse sous un feu d'artifice de balles et obus de tous calibres de la formation ennemie. Elles rallieront leur base sans avaries majeures mais la coque criblée d'impacts.



Le commandant Kieffer et ses commandos.

Au cours de quinze combats, les *MTB* ont coulé quatre bâtiments ennemis, endommagé une douzaine d'unités. quatre avions ont en outre été abattus par les chasseurs de sous-marins.

Les marins FNFL ont souvent été dirigés, en raison de leur connaissance des côtes vers la Résistance. Ils assurent de véritables services « presque réguliers » de transport de résistants, d'aviateurs alliés descendus en France en liaison avec les réseaux clandestins, essentiellement de Bretagne.

Parmi les marins restés en France et décidés à poursuivre la lutte, plusieurs se sont engagés dans la Résistance. Parmi les plus connus, les frères Ponchardier qui ont pris la tête d'un réseau de renseignement et qui réussissent un exploit sensationnel. À la faveur d'un bombardement particulièrement réussi de la prison d'Amiens, ils assurent l'évasion de plusieurs détenus, figures importantes de la Résistance qui échappent ainsi à une peine capitale.

en contact avec l'ennemi, au prix de lourdes pertes. Le 1^{er} *BFM commando* n'est pas la seule unité de la marine. Participent aux opérations qui accompagnent ou suivent le débarquement :

- le torpilleur *La Combattante* qui protège le flanc droit de la 7^e brigade canadienne à l'ouest de Courseulles et a pour mission de « nettoyer » les plages de son secteur avant l'heure H. *La Combattante*, s'était préalablement illustrée au cours de 10 engagements dans la Manche, en détruisant 3 bâtiments ennemis et endommageant 9 autres. Elle assurera le transport le 14 juin du général de Gaulle pour son retour en France et sa visite triomphale à Bayeux,
- 4 frégates, 4 corvettes et 7 chasseurs de sous-marins qui escortent jusqu'aux plages de débarquement les convois d'assaut et de renforcement.

La Combattante.

Le 6 juin 1944: le débarquement en Normandie

À l'aube du 6 juin 1944, le 1^{er} *BFM Commando*, unité franco-anglaise où servent 450 français commandés par le capitaine de corvette Kieffer, débarque à Ouistreham. Depuis sa création en 1942, ses hommes n'ont cessé de prendre part à de nombreuses opérations discrètes mais sanglantes de reconnaissance et de sabotage dans les territoires occupés par les Allemands.

Ils sont les premiers Français libres à débarquer sur le sol de France en unité constituée et vont s'acquitter de leur tâche au-delà des espoirs formés par le commandement allié. Ils seront pendant 83 jours





Convoi de navires marchands dans l'Atlantique.

Convoi en direction de Mourmansk.



Pendant deux mois après le 6 juin, toutes ces unités assurent les navettes entre les ports anglais et la Normandie, participant de nuit à la défense aérienne en baie de Seine, ces opérations étant plus tard suivies par la réduction des poches de l'Atlantique,

- le cargo *Forbin* et le cuirassé *Courbet* se sont sabordés devant Hermanville pour servir de brise-lames au port artificiel. Le *Courbet* va pendant quelques jours être utilisé en batterie anti-aérienne et sera l'objet de nombreuses attaques, par obus, bombes et torpilles de la part des Allemands doublement irrités de voir flotter le pavillon tricolore et celui de beaupré à croix de Lorraine.

Les oubliés de la France Libre: les navires marchands

C'est dans le domaine de la marine marchande que la France Libre a apporté à la Grande-Bretagne l'aide la plus massive.

Aux 4 bateaux de commerce qui décident spontanément de poursuivre la lutte contre l'ennemi en ralliant Gibraltar, s'ajoutent les bâtiments saisis en Grande-Bretagne, dans l'Empire britannique et dans les colonies ralliées, au total 162 navires totalisant près de 700 000 tonnes, soit le quart de la marine de commerce de 1939.

Faute de personnel rallié en nombre suffisant, la France Libre ne sera pas en mesure d'armer, avec ses propres personnels, tous ces navires, mais seulement 66, battant le pavillon de beaupré à croix de Lorraine et représentant la marine marchande FNFL.

Ils sont sans cesse à la mer, naviguant sur tous les océans ; leur disponibilité est remarquable. Exposés aux mêmes dangers que les escorteurs qui les convoient, leur rôle reste discret et méconnu. Pour tous ces navires, le fait d'arriver au port avec une cargaison intacte était une bataille gagnée.

Tout au long de la guerre, 29 des 66 navires marchands presque un sur deux seront perdus du fait des raiders, des sous-marins, des bombardiers de la Luftwaffe, des vedettes, des mines ou par fortune de mer. Ce chiffre est considérable et significatif de l'âpreté du combat soutenu par les marins marchands. Pour la seule année 1942, 157 marins de commerce ont disparu dans l'Atlantique.

Les marins de la France Libre, aux côtés de la Royal Navy, dans les années difficiles, quand l'issue du conflit était incertaine, présents et actifs sur tous les théâtres, quand la guerre est élargie à l'échelle du monde, ont payé un lourd tribut.

La marine de guerre a perdu au combat ou par fortune de mer : 1 contre-torpilleur, 1 torpilleur, 2 sous-marins, 2 corvettes, 2 patrouilleurs, 2 chasseurs, un millier d'hommes soit 17 % des effectifs combattants. ■

Le Fort-Binger

Le *Fort-Binger*, un cargo de 5 000 tonnes, solide et trapu, navigue seul dans l'Atlantique Nord, route sur Terre-Neuve. Il fait mauvais : la neige et la pluie mêlées forment une boue épaisse et jaunâtre qui se dépose sur les ponts et les vitres de la passerelle, le jour commence à poindre.

Tout est silencieux... soudain un cri de l'homme de veille : « Sous-marin à tribord », suivi d'un choc, une torpille vient de toucher l'étrave. Miracle, la torpille a crevé la coque mais n'a pas explosé ! Lorsque le sillage d'une deuxième torpille est aperçu, le cargo manœuvre et l'esquive en venant à une route parallèle. L'U-Boot ouvre alors le feu avec son canon, arrachant deux radeaux et couvrant le pont d'éclats, mais le *Fort Binger* a aussi un canon et répond coup pour coup, une cinquantaine d'obus seront échangés de part et d'autre jusqu'à ce que l'ennemi enfin durement touché abandonne le combat et plonge laissant derrière lui une large tâche d'huile.

Un mort, plusieurs blessés, le collecteur de vapeur crevé et la vitesse réduite, le valeureux cargo ralliera Yarmouth au Canada, sans autres dommages.

LE GENERAL DU GROSSEL

La vague se débruit par le grand.

Vous, les marins de la France Libre, ce que vous avez fait pour la France en poursuivant la lutte sur la mer, au sein et contre tout, dans le plus grand drame de notre Histoire, vous, au long, au large, au large, ne l'effaçerez jamais.

Je vous salue, mes camarades !

J. de Gaulle.

