

PRESENTATION DE L'OUVRAGE

L'Historique des Forces Navales Française libres est sans doute l'ouvrage de référence écrit sur la question, par deux marins aujourd'hui à la retraite, le vice amiral d'escadre (VAE) Emile Chaline et le capitaine de vaisseau (CV) Pierre Santarelli. L'ouvrage est divisé en IV tomes, dont le premier, sans doute le plus complet s'attache à retracer l'histoire de la flotte française libre depuis ses origines et sa gestation en juin 1940 jusqu'à sa fusion avec les forces maritimes d'Afrique du Nord, le 3 août 1943.

L'écriture de cette synthèse n'est pas le fait d'une commande, mais de la propre initiative de leurs auteurs. Il convient néanmoins de préciser qu'elle est issue d'un circuit d'élaboration intégralement militaire : les auteurs, les sources du SHM et le fait que l'ouvrage ait été d'abord soutenu et ensuite édité par le Service Historique de la Marine.

Il n'en reste pas moins que l'ouvrage a été conçu avec la rigueur scientifique de l'histoire en tant que discipline : les auteurs s'appuient en premier lieu sur des archives aujourd'hui librement consultables, ainsi que sur des travaux existants dont la valeur historique a été garantie par ces mêmes archives. C'est aussi un ouvrage à caractère synthétique, qui s'efforce de rassembler des études ponctuelles et cloisonnées tout en défrichant des terrains d'études vierges que sont par exemple la naissance, l'organisation et le fonctionnement quotidien des FNFL. Ainsi, nous sommes en présence d'une somme unique qui a été rédigée sur le sujet, alliant l'exhaustivité à la rigueur scientifique.

De plus, les auteurs ont une vraie légitimité qui s'ajoute à celle de leur démarche d'historiens, c'est qu'ils ont été à la fois acteurs et témoins de la période qu'ils décrivent. Cela pourrait impliquer un manque de recul handicapant, mais il n'en est rien : Emile Chaline et Pierre Santarelli font montre d'un travail scientifique, aussi dépassionné que possible. Certes, il arrive parfois que les auteurs ne cachent pas leur sympathie, émettent des jugements à posteriori (surtout à propos de la rivalité entre le général De Gaulle et l'amiral Muselier), sans que jamais cela ne prenne le pas sur l'honnêteté historique.

On peut noter que la troisième édition du livre est augmentée de nombreuses photographies, cartes, documents divers (extraits de correspondances, rapports officiels, schémas techniques)

La prépondérance de *L'Historique des Forces Navales Française libres* dans la bibliographie somme toute limitée du sujet implique un résumé assez complet de l'ouvrage. Nous nous attacherons donc à respecter le plan et l'enchaînement global des idées qu'ont

choisi les auteurs. Le chapitre 1, « Naissance des FNFL » s'attache à retracer une brève mais nécessaire mise en contexte.

CHAPITRE I : NAISSANCE DES FNFL

I] Rappel historique. La débâcle, la demande d'armistice et l'appel

La victoire fulgurante de la Wehrmacht a plongé le pays comme la classe politique dans la stupeur. Paul Reynaud et le gouvernement de Bordeaux, le 15 juin 1940 ne songent qu'à prendre le chemin d'Alger. Une proposition d'union totale, de mise en commun des ressources et des administrations est avancée par la chancellerie britannique. Ce projet est cautionné par le Général De Gaulle, mais l'esprit d'abandon a déjà gagné les gouvernants français : le maréchal Pétain craint de faire de la France un « dominion britannique » et argue du fait que « s'unir à la Grande-Bretagne, c'est épouser un cadavre ». La proposition est donc rejetée en conseil des ministres le 16.

Le 17 juin, le maréchal Pétain appelle par la radio à cesser le combat, et adresse en parallèle une demande d'armistice au III^{ème} reich. Ce dernier ne répond que quatre jours plus tard, occasionnant un flottement particulièrement délicat à gérer, militairement et diplomatiquement parlant.

De son côté, le Général lance son appel le 18 depuis les studios de la BBC à Londres mis spécialement à sa disposition : il insiste particulièrement sur l'importance de l'empire colonial français et de la maîtrise des mers pour continuer la lutte.

Ce sont ces deux points que nous allons développer dans les parties suivantes : le comportement de l'empire (en particulier l'AFN) et de la flotte face à ces deux appels contradictoires.

II] Le comportement de l'Afrique du Nord entre l'appel et le premier juillet 1940

Le général Noguès, commandant en chef des forces françaises d'Afrique du nord est l'un des premiers à s'élever contre le défaitisme ambiant : pour lui, il est toujours possible pour l'AFN de continuer le combat. Il expose son projet au maréchal Weygand, en lui expliquant qu'il est prêt à prendre la responsabilité de cette lutte, en dehors du cadre légal du

gouvernement. A cause du flottement induit par l'attente de la réponse de la chancellerie allemande à la demande d'armistice française, le maréchal Weygand répond le 19 juin en lui laissant carte blanche.

C'est ainsi que le général Noguès se met à préparer activement la défense de l'Afrique, adressant beaucoup de demandes de renforts en hommes et matériel qui sont rarement satisfaites. Il dresse un rapport assez optimiste sur la défense du territoire, et ce qu'elle implique en terme de renforts, de tactique, de ravitaillement et de stratégie globale : destiné au gouvernement de Bordeaux, on ne sait pas si il lui est parvenu.

Entre temps, l'armistice proposé par la France est accepté par l'Allemagne. Weygand et le gouvernement font pression sur le général pour qu'il cesse le combat en justifiant le bien fondé de l'armistice. C'est ainsi que la mort dans l'âme, il se conforme aux ordres de sa hiérarchie. La lutte ne reprendra en Afrique du Nord que le 8 novembre 1942.

Cette situation cornélienne qui oblige à trancher entre volonté de se battre et obéissance aux ordres du gouvernement « légal » n'épargne pas non plus la marine.

III] Comportement de la flotte entre l'appel et le premier juillet 1940

La flotte française de juin 1940 est une flotte hors d'atteinte : tous les navires en état de naviguer sont évacués vers l'Angleterre ou l'Afrique. Les autres sont sabordés. Cette flotte est aussi invaincue : sur les 299 navires de guerres armés, 15 ont déjà été coulés en action, 6 sabordés et 40 en rade de Toulon. Les 238 bâtiments restants sont hors de portée de l'ennemi, en Angleterre (10% environ) ou dans l'empire.

A cet état de fait plutôt avantageux s'ajoute l'apparente contradiction entre les ordres de l'amirauté et l'appel du 17 juin. La flotte a pour consigne de poursuivre le combat et de ne laisser aucun de ses éléments entre les mains de l'ennemi. L'amiral Darlan est encore dans l'expectative, ne sachant comment la demande d'armistice sera traitée par les allemands. Informé de la demande d'armistice, le vice-amiral Godfroy, commandant de la « force X » basée à Alexandrie lance un plaidoyer farouche en faveur de la résistance de la marine. Mais le 22 juin, l'amiral Darlan télégraphie aux différentes amirautés pour leur exposer plus clairement l'état des tractations, le bien fondé d'une demande d'armistice compte tenu des conditions jugées clémentes : l'Amiral de Carpentier, commandant de la division navale du Levant (DNL), le vice-amiral d'escadre (VAE) Decaux en Indochine et l'amiral Esteva de l'amirauté sud réagissent violemment à cet exposé et réaffirment leur volonté de continuer la lutte aux côtés du Royaume-Uni. En réponse, l'amiral Darlan laisse entendre que la Grande

Bretagne chercherait à mettre la main sur la flotte française et condamne la vaine initiative personnelle du général de Gaulle. Pour lui, la flotte restera française ou périra. Par la suite, Darlan cherche par une série de télégrammes envoyés aux amirautés à convaincre de la validité de son point de vue : le deuxième annonce la rupture avec la Grande Bretagne, et donc la possibilité d'attaque en provenance d'elle, le troisième martèle que toute résistance est inutile et rappelle l'importance de la discipline. Le quatrième, quant à lui maintient que les conditions de l'armistice sont honorables et qu'il convient de les exécuter. Enfin, le 5^{ème} voit finalement les amiraux se ranger derrière Darlan.

Les auteurs font ainsi peser tout le poids de la reddition de la marine sur l'amiral Darlan : ils estiment que s'il avait choisi la lutte au lieu de la résignation, toute la flotte l'aurait suivi, entraînant un ralliement de l'empire. Les vœux du général de Gaulle auraient été exaucés. La décision de Darlan est donc lourde de conséquence, capitale pour la suite.

Nous avons vu que de nombreux navires se sont réfugiés en Angleterre (leur état, leur manque d'approvisionnement ou les circonstances les ont empêchés de rallier directement l'Afrique). On y trouve :

- 2 cuirassés
- 2 contre-torpilleurs
- 8 torpilleurs
- 10 avisos et avisos dragueurs
- 5 avisos anciens
- 7 sous-marins
- 15 chasseurs
- 2 mouilleurs de mines
- 34 patrouilleurs
- Environ 150 chalutiers, remorqueurs, vedettes et autres bâtiments de servitude

Ces navires sont armés à effectifs de guerre, ce qui représente environ 10.000 hommes.

Dès le 21 juin, l'amirauté française leur donne l'ordre formel de se replier en AFN. Mais les britanniques s'opposent à ce retour. Dans cette confusion ambiante, le moral des équipages est au plus bas : ils sont complètement désorientés. Certains (réservistes pour la plupart) ne pensent qu'à rejoindre au plus vite leurs familles, d'autres ne comprennent pas pourquoi la lutte ne continue pas aux côtés des anglais. Dans le même temps, des

communications officielles qui rappellent le devoir d'obéissance à la hiérarchie sont placardées sur les portes d'équipage. Cette manœuvre semble porter ses fruits car on observe à ce moment là que peu de marins songent à désobéir : dans le chaos général, la discipline est la seule chose à laquelle ils se raccrochent.

Les 10.000 hommes et les 350 officiers sont confrontés à trois choix que leur proposent les autorités britanniques :

1. Ceux qui désirent être rapatriés en Afrique du nord doivent être rassemblés dans des camps près de Liverpool
2. Ceux qui désirent continuer la lutte seront constitués en un corps de volontaires français, sous les ordres du général de Gaulle.
3. Enfin, ceux qui désirent se battre sans rejoindre le corps de volontaires français peuvent servir sous le drapeau britannique pour la durée de la guerre seulement.

En parallèle, la situation s'assombrit aussi pour les 135 bâtiments de commerce présents dans les ports du Royaume-Uni (400.000 tonnes de jauge brut) : l'embargo est décrété, les équipages hétéroclites sont beaucoup moins soudés que ceux des navires de guerre. De plus, il n'existe pas d'archives les concernant, ce qui ajoute à la confusion.

IV] Les ralliements à la France libre

L'ambiance générale est rongée par un climat de renoncement : le sentiment de solitude gagne, d'autant que l'appel de De Gaulle aux autorités d'outre mer est un échec. Il est à noter que huit jours après son célèbre appel, seulement quelques centaines d'hommes se sont rangés derrière lui : il faut souligner que les démarches ne sont pas facilitées par les britanniques. Néanmoins, le général cherche toujours à constituer une force de combat. Le 28 juin, dans un autre appel radiophonique, il officialise sa reconnaissance par les Britanniques de « chef des français libres ».

Dans le même temps, les autorités du royaume ont hâte de se débarrasser de la masse encombrante des soldats français, humiliés et entassés dans les camps. Ainsi, la traversée de 20.000 hommes de Liverpool à Casablanca est rapidement organisée (ils y débarquent le 8 juillet). Les auteurs se posent la question de savoir si les britanniques n'ont pas eu tort de priver De Gaulle de ce potentiel de recrutement : ils pensent que non, car cette masse

d'hommes est décrite par des rapports d'officiers au cours de la traversée comme « sans ressort et apathique ».

En ce qui concerne les ralliements sur les bâtiments de la flotte, l'énorme majorité se laisse convaincre par la propagande de Vichy : Marine Toulon, Amiral 3^{ème} escadre, Amiral Afrique, Amiral Sud sont autant d'escadres qui décident de se ranger derrière Darlan. A côté de cette tendance générale, on remarque quelques cas particuliers à contre courant :

- le sous-marin *Rubis* est en mission de mouillage de mines dans le fjord de Trondheim, en conformité avec les ordres de l'amirauté lorsque l'armistice est signé. Lorsque le *Rubis* rallie son port d'attache, Dundee, son équipage apprend la situation et décide de rallier la France libre.

- Le LV Drogou, commandant du *Narval* pense que les messages de l'amirauté ont été écrits par les allemands. Il rallie La Valette, et après un vote libre de l'équipage en faveur du ralliement à la France libre, les réfractaires sont débarqués.

- On observe le même schéma du vote libre sur le *Président Houduce*, un patrouilleur qui décide de rejoindre le port de Gibraltar.

Au niveau du haut commandement, le seul réellement déterminé à poursuivre la lutte est l'amiral Muselier. Mis à la retraite par Darlan pour de faux prétextes, il se retire à Paris comme ingénieur. Avec l'avancée des allemands, il gagne Marseille, d'où il s'embarque pour Gibraltar. Là il rencontre un noyau de marins français motivés pour continuer le combat, ce qui le renforce dans ses convictions. Il rencontre le général De Gaulle à Londres le 30 juin et il est de suite nommé commandant des forces navales restées libres. Un communiqué officiel scelle l'acte de naissance des FNFL le premier juillet 1940.

A ce stade, il n'y a bien sûr pas encore de forces navales à proprement parler, les unités ayant choisi de poursuivre le combat n'ayant pas encore rejoint officiellement De Gaulle.

CHAPITRE II : LES PREMIERS PAS – CONVERSIONS FRANCO-BRITANNIQUES – ACCORDS ET EVOLUTIONS

I] Les premiers pas

Les auteurs s'attachent d'abord à présenter le personnage de l'amiral Muselier (cf. annexe D.1) : ils le décrivent comme un homme charismatique, sans concession. Plutôt aventurier dans l'âme, c'est aussi un républicain convaincu et surtout un grand meneur d'hommes. A cette présentation dithyrambique s'ajoute le témoignage du commandant de la corvette *Alysse*, M. Pépin-Lehalleur qui dresse un portrait élogieux et plein d'admiration du chef. Il fait aussi part de la « cassure » dans le moral des marins à la suite de la querelle entre l'amiral Muselier et le général De Gaulle qui aboutit au départ de l'amiral du commandement des FNFL en décembre 1942. Selon le commandant de l'*Alysse* il a été regretté de tous.

Mais les premiers pas de la création des FNFL consiste avant tout à les faire exister en tant que telles, et donc de les différencier des forces navales de Vichy. Pour l'amiral Muselier il est important de donner un aspect de croisade à leur cause. Son père étant lorrain, il officialise dans la nuit du 2 au 3 juillet l'insigne FNFL : un carré bleu dans lequel se détache une croix de lorraine rouge, en opposition à la svastika (cf. annexe E.1). Quelque mois plus tard, une version définitive du logo est proposée par le commissaire Hommey : une croix rouge sur un losange blanc, le tout dans un drapeau tricolore rappelant celui de la révolution (cf. annexe E.2). Les auteurs insistent sur le fait que le général De Gaulle accueille d'abord avec tiédeur cet insigne ; la croix devenant vite le symbole de la France libre, il finit par l'arborer sur sa poitrine (cf. annexe E.3).

En revenant au plan strictement militaire, il paraissait évident que la rupture entre la France de Vichy et le Royaume-Uni amènerait une rivalité grandissante au sujet de l'ancienne flotte de la République. Le royaume britannique ne peut pas se permettre de laisser la flotte française se retourner contre la puissante Royal Navy. Ainsi est née l'opération secrète nommée *Catapult* : elle consiste pour la Grande-Bretagne à prendre le contrôle ou à défaut immobiliser, voire couler tous les éléments de la flotte française accessible à l'action de la Royal Navy. Car une utilisation potentielle par l'ennemi en méditerranée ou dans l'atlantique Nord bouleverserait le rapport des forces.

Les bateaux présents en Grande-Bretagne sont capturés et leurs équipages débarqués dans la nuit du 2 au 3 juillet 1940. A Alexandrie, un accord pacifique conclu avec l'amiral Godfroy immobilise la « force X ». A Mers el-kébir, la « force H » de l'amiral Gensoul est coulée par la flotte britannique sans pouvoir combattre (l'amiral Gensoul tentait de gagner du temps sur l'ultimatum qui lui avait été fait, car une escadre française arrivait de Toulon en renfort. Le message intercepté par les britannique, les bateaux furent coulés au port). Cet épisode malheureux empoisonne momentanément les relations franco-anglaises et complique

sérieusement la tâche du général De Gaulle. Ce dernier tente de calmer les esprits en tenant un discours ferme mais conciliant : cela n'enlève rien à la stupeur qui règne chez les marins français à Londres.

A ces difficultés diplomatiques s'ajoutent l'attitude de la Mission Navale Française à Londres : l'amiral Muselier cherche à établir le contact avec son chef, l'amiral Odend'hal mais ce dernier l'ignore. Il faut rappeler que Muselier est victime d'une très efficace campagne de calomnie menée par Vichy, qui selon les auteurs va même jusqu'à toucher De Gaulle. En fait il est notoire que la MNFL fait tout pour empêcher les FNFL de recruter. De même on observe une double concurrence faite aux FNFL : de la part de la Royal Navy, et au sein même de la France libre. La Royal Navy vampirise les recrutements en faisant aux marins des offres alléchantes, surtout après l'opération *Catapult*, et l'armée de terre du général de Gaulle court-circuite la marine en contrôlant ces mêmes recrutements depuis l'Etat-Major.

On peut donc ainsi comprendre que les premiers engagements FNFL sont difficiles : *Catapult*, l'attitude de la Royal Navy et de la MNFL, et enfin la rivalité au sein de la France libre sont autant d'obstacles pour les Forces Navales Françaises Libres.

III] Les conversations franco-britanniques. Accords et évolutions.

Pour couper court au climat très malsain qui suit l'opération *Catapult*, l'amiral Muselier obtient un entretien officiel avec Sir Dudley Pound, first sea lord : il réclame la mise sous ses ordres de tous les bâtiments français, de guerre comme de commerce, l'assistance des arsenaux anglais, un statut pour les FNFL, la mise à disposition des stocks de ravitaillement, la prise en compte au profit des FNFL des cargaisons interceptées et le réarmement du *Courbet* en plate-forme de DCA et en casernement ainsi que la création d'un corps de fusiliers marins. Au final, les résultats de cette entrevue sont modestes car les points capitaux sont refusés : la Royal Navy est en grand manque de navires et veut intégrer certains bâtiments français à sa flotte. Le général de Gaulle marque son mécontentement face à cette initiative et estime que c'est de gouvernement à gouvernement que ce genre d'accord doit être traité : l'amiral n'est pas dans son rôle en négociant ce genre de choses. Le général rencontre ainsi seul l'amiral Dickens qui déclare qu'il est urgent de mettre les bâtiments français à la mer pour contrer une invasion imminente. Les anglais veulent les armer avec le concours d'équipages français, hollandais, polonais présents au Royaume-Uni. Il obtient l'accord de De Gaulle.

Finalement, c'est le 7 août 1940 qu'un accord définitif intervient pour définir les cadres généraux des FNFL : le général De Gaulle en est le commandant suprême, et doit se soumettre aux instructions générales du commandement britannique. La charte précise que les volontaires s'engagent pour la durée de la guerre et qu'ils n'auront jamais à porter les armes contre la France. En ce qui concerne spécialement la marine, le texte prévoit l'armement de tous les navires possibles par les équipages français. Le reste sera armé par les britanniques ou les autres alliés. Leur affectation est l'objet d'un accord entre le général et l'amirauté. Enfin, tous les bâtiments restent la propriété de la France. Pour l'amiral Muselier, cet accord qui fait trop de concessions et qui manque parfois de clarté. Les critiques formulées sont les suivantes :

1. l'accord ne prévoit pas de créditer à la France libre la valeur des cargaisons saisies par elle, ce qui aurait permis de la rendre plus autonome.
2. les approvisionnements en Angleterre sont l'objet d'une « priorité d'attribution » et ne sont pas la propriété de la France libre
3. Il renonce à l'affrètement des navires de commerce en faveur du *Shipping*, ce qui prive la France libre de revenus potentiels.
4. des restrictions trop importantes ont été admises sur l'utilisation des navires de commerce
5. l'accord ne dit rien sur les chalutiers et les autres bâtiments divers regroupés par les FNFL

CHAPITRE III : LE PERSONNEL

I] Les engagements dans les FNFL

La première caractéristique du personnel FNFL est qu'il ne comprend que des volontaires, qui s'engagent de façon inconditionnelle jusqu'à la victoire finale, avec une période supplémentaire de trois mois. Même s'il a la possibilité d'émettre une préférence, l'engagé n'a pas le choix de son arme. L'amiral Muselier se bat pour faire reconnaître les besoins spécifiques des FNFL en réclamant dans ses rangs les anciens marins et une formule spéciale d'engagement. Il obtient satisfaction fin 1941, mais jusqu'à lors les bureaux de

recrutement n'en font qu'à leur guise et privilégie l'armée de terre. Enfin, l'acte d'engagement stipule qu'il n'aura pas à se battre contre son pays. On remarque que cette clause n'a pas été vraiment respectée, les marins FNFL étant aux premiers rangs des combats contre la marine de Vichy ; à Dakar, Libreville en Syrie ou à la Réunion, les forces loyalistes ouvrent le feu sur les FNFL, les forçant ainsi à mener un combat fratricide.

III] Le recrutement

Juste avant leur fusion avec les forces maritimes d'Afrique du Nord le 3 août 1943, les effectifs FNFL, partis de zéro, s'élèvent à 7000 hommes. La grande majorité des effectifs viennent d'Angleterre, d'Alexandrie et plus tard des territoires de l'empire ralliés à la France libre. Par exemple, ceux qui se retrouvaient en Angleterre par un concours de circonstances n'avaient qu'à rallier Londres, les marins d'Alexandrie devaient abandonner les bateaux de la « force X » immobilisés pour rallier l'Angleterre... En revanche, s'évader de la France de Vichy était beaucoup plus ardu. Le chapitre présent se propose d'étudier chacune des éventualités en détail.

En Grande-Bretagne, le recrutement a eu lieu en trois vagues :

- La première, entre le 18 juin et le 3 juillet les FNFL lèvent à l'Olympia Hall (leur premier QG à Londres) 334 personnels de la marine (14 officiers, 24 officiers mariniers et 296 quartiers maîtres et marins) ainsi que 376 civils volontaires et inscrits maritimes non encore incorporés (ce sont des personnels de la marine marchande ou des candidats aux grandes écoles navales, dont la moitié n'a pas vingt ans)
- La deuxième est le résultat de l'opération *Catapult* du 3 juillet 1940. Un millier d'hommes sur un total de 11.000 décide de continuer le combat : 700 en s'incorporant dans la Royal Navy, 450 en ralliant les FNFL.
- Enfin, la troisième provient des camps de Liverpool où sont concentrés les marins qui ont choisi le retour en France et les équipages des bateaux de commerce saisis le 17 juillet 1940. Ils forment un réservoir de 13.000 hommes, potentiellement mobilisables par les FNFL. Ils sont répartis en sept camps, dans lesquels ils bénéficient de bonnes conditions de vie : correctement nourris, logés, payés, on les autorise de surcroît à sortir et même à travailler chez l'habitant pour arrondir leur

revenus. Considérés comme une précieuse source de recrutement, l'amiral Muselier les privilégie en leur attribuant un ravitaillement en vin régulier et en accélérant le traitement de leur courrier. Il est à noter que cette générosité nuit au propre ravitaillement des FNFL. Toujours est-il qu'à partir du mois d'août, des bureaux de recrutement de la marine sont ouverts dans les camps.

Les auteurs rapportent *in extenso* une correspondance entre officiers FNFL et officiers loyalistes retenus dans les camps et décidés à rentrer en France. Chaque partie tente de justifier son point de vue mutuel pour se rallier à leur cause. On voit à quel point la propagande de Vichy (par l'intermédiaire des consuls et de la radio) a été efficace et incisive. Si on observe au début quelques changements d'avis en faveur d'une poursuite de la lutte, on remarque qu'avec le temps, les positions se durcissent. L'ordre moral et la loyauté à l'amiral Darlan ont convaincu beaucoup d'indécis à ne pas franchir le pas : entre le 13 juillet et le 23 novembre, date de départ des derniers personnels des camps de Liverpool, seulement 372 hommes dont 17 officiers rejoignent les FNFL. On peut se poser la question de savoir en quoi la propagande Vichy a été percutante : en fait elle a réussi à faire du nouvel ordre moral de Pétain leur combat. A cause d'elle, les hommes de Liverpool sous-estiment De Gaulle, qu'ils croient manipulés et boursoufflé d'ambition personnelle ; de même ils n'ont aucune foi en la capacité de résistance de l'Angleterre. Enfin, ils craignent en silence des représailles du régime, pour eux et leur famille restée en France.

On remarque que les personnels de la marchande ont beaucoup moins été influencés par la propagande. Ce sont eux qui en 1940 fournissent l'essentiel des effectifs de la marine libre, en s'engageant indifféremment dans la marine de guerre ou de commerce des FNFL. De même, on s'aperçoit que les blessés et hospitalisés de Dunkerque ou du *Meknes* (paquebot civil coulé par les allemands dans la manche) tenus à l'écart de la propagande s'engagent en nombre dans les FNFL.

A Alexandrie, entre le 10 juillet et le 4 décembre 1940, on dénombre 172 ralliements, dont 9 officiers parmi lesquels le LV d'Estienne d'Orves, l'officier d'ordonnance de l'amiral Godfroy. Certains officiers de la « force X » déclenchent une véritable chasse aux sorcières en commandant même de « casser la gueule » aux marins gaullistes (ordre du Cdt du *Suffren* Dillard). En fait, le respect et la loyauté envers le maréchal Pétain est devenu pour les marins désœuvrés une affaire sacrée : il faut attendre juin 1943 pour que la « force X » se joigne aux alliés, sept mois après le débarquement.

Après le ralliement de la Polynésie, de la Nouvelle-Calédonie et de Saint Pierre et Miquelon, on constate une hausse modeste des recrutements, principalement à cause de la taille relativement réduite des territoires ralliés et de la priorité donnée à l'armée de terre.

Si on s'intéresse à présent aux territoires acquis par la force, comme les Etats du Levant, la Réunion ou Madagascar on remarque qu'ils ne fournissent que peu d'effectifs, en raison des combats fratricides qui s'y déroulent. Les hommes y choisissent l'internement, en vertu du respect donné à la parole du maréchal. Pour ce qui est des Antilles et de l'Indochine, l'emprise de la marine de Vichy y est si ferme que chaque ralliement est exceptionnel. L'histoire du LV Jubelin du *Lamotte-Picquet* est rapportée par les auteurs : il a été forcé de s'évader à bord d'un vieil avion chargé de bidons de carburants, qu'il a dû lui-même ravitailler en plein vol avec l'aide des autres co-évadés.

C'est surtout après le débarquement en AFN qu'on observe un net infléchissement des recrutements : c'est à ce moment là que le « mythe du serment au maréchal » s'écroule. Ainsi le premier semestre 1943 est très riche en ralliements pour les FNFL.

Lors du voyage aux USA pour cause de modernisation des flottes stationnées, les marins de beaucoup d'unités désertent leurs postes pour rallier la France libre. En fait ils préfèrent servir sous les ordres de De Gaulle plutôt que de suivre leurs anciens officiers dont certains sont restés Vichystes convaincus. Ces ralliements aux Etats-Unis posent problèmes aux autorités américaines qui se retrouvent avec des bateaux aux équipages incomplets : M. Tixier, délégué diplomatique de la France combattante aux Etats-Unis, convoqué par le secrétaire d'état M. Berle explique le point de vue des marins et demande que l'administration américaine ne ralentisse ou ne bloque pas les ralliements en délivrant des visas au compte-goutte.

En outre, les auteurs reproduisent un rapport capital de M. Raoul Anglion, de la délégation aux Etats-Unis du comité national français à New York. Ce document daté du premier avril 1943 enquête sur le ralliement des marins de l'escadre française à la France combattante. M. Anglion part d'abord d'un constat : nombreuses étaient les personnes qui s'attendaient à une baisse du nombre de ralliements après la libération de l'Afrique du nord, les escadres immobilisées pouvant reprendre le combat. De plus l'accueil triomphant des new-yorkais à la flotte aurait dû conforter les marins dans le fait qu'ils s'étaient engagés sur la bonne voie. Enfin, les conditions de service dans les FNFL sont beaucoup plus dures,

contraignantes et dangereuses, tout en étant moins lucratives. Or, la réalité est inverse, les ralliements en faveur des FNFL se multiplient. Il ressort du rapport que les principales raisons de cette situation sont :

- Le fait que beaucoup de ralliés sont originaires de la région parisienne, qu'ils se sont engagés dans la marine pour fuir les allemands et rejoindre dans un port un bureau de recrutement du général de Gaulle. Retenus à bord pendant près de trois ans, ils en ont désormais l'occasion.
- Certains rallient De Gaulle pour des raisons personnelles et au nom de convictions inébranlables.
- D'autres ont été victimes de leur « désobéissance civile » pour avoir refusé de tirer sur les alliés.
- Mais la raison principale est à attribuer à leurs officiers : leur attitude infecte envers les équipages, leur sympathie pour le nazisme affichée voire appliquée sur les bâtiments, etc. Le lien de confiance entre les deux corps est brisé et il ressort du rapport que les marins sont durablement marqués, voire « horrifiés » par le comportement de leurs officiers.

Le rapport conclut sur une tentative d'explication de la baisse conjoncturelle des ralliements, qu'il impute à la crainte des marins d'une union des FNFL avec toutes les forces françaises : ils seraient par là même peut-être amenés à servir sous les ordres des mêmes officiers. C'est ainsi que M. Anglion explique l'état exécrable du moral de la flotte française mouillée aux Etats-Unis.

A travers le monde, cela mérite tout de même d'être souligné, on note quelques rares engagements dans les FNFL provenant du Royaume-Uni, des Etats-Unis et du Moyen-Orient.

Enfin, concernant les ralliements venant de France, il existe des personnes qui tentent par tous les moyens et au péril de leur vie de rejoindre les FNFL, en passant par la mer à partir de la Bretagne, ou par l'Espagne au prix d'un emprisonnement prolongé qui n'a que peu de chances d'aboutir à une libération rapide.

On peut donc conclure que le recrutement des FNFL est très hétéroclite et se compose :

- D'une importante proportion de jeunes civils provenant des départements frontaliers et des côtes. Ils sont animés par leur patriotisme ainsi que leur goût pour l'aventure : ils ont la volonté de se battre le plus tôt possible.
- D'une minorité relative de marins de la marine nationale : de manière générale, les officiers et les équipages suivent d'un bloc leur commandant. Peu ont choisi de désobéir (le *Rubis*, le *Narval*) mais on voit que dans ces cas isolés, c'est l'unité toute entière ou presque qui choisit de poursuivre la lutte. Néanmoins, on constate dans beaucoup d'équipages une crise morale. Les vichystes et les dissidents tentent de se rallier mutuellement à leur cause, d'où des déchirements fréquents.
- D'une majorité relative de marins issus de la marine marchande : de même que dans la marine de guerre, lorsque le commandant fait un choix, l'équipage s'y range généralement en bloc.

III] Les effectifs

L'ouvrage distingue dans ce domaine trois périodes, correspondant à trois rythmes de recrutement.

1. La première va de mi-juin à mi-décembre 1940 : les effectifs pendant cette période passent de néant à 3309, soit une progression moyenne de 500 recrues par mois. Il est important de remarquer que l'opération *Catapult*, le désastre de Mers el-kébir et l'épisode malheureux de Dakar n'ont manifestement eu aucune incidence sur le recrutement.
2. La deuxième s'étale de 1941 à 1942 : le taux de recrutement chute à 100 par mois du fait du tarissement de la principale source d'effectifs, les camps de Liverpool qui ont été vidés. Le chiffre total des enrôlés s'élève à 5658 hommes au 01/01/1943.
3. Enfin, la troisième et dernière période se cantonne au premier semestre 1943, au cours duquel le taux de recrutement remonte à 200 par mois

du fait des désertions consécutives au débarquement allié en AFN. Le montant total des effectifs dépasse légèrement les 7000 hommes au 03/08/1943.

Il est précisé que leurs effectifs ne prennent en compte que les marins immatriculés FNFL, et non pas les « marins auxiliaires indigènes », une catégorie fluctuante de personnels sédentaires. Il s'agit pourtant d'une masse importante, mais variable selon les mois et qui jouit d'un statut à part : les marins indigènes conservent leur nationalité et sont affectés à la défense des côtes. Les archives ne les prennent que partiellement en compte, et ce à partir de 1942 seulement.

IV] La formation

La grande difficulté initiale pour Muselier est de faire en sorte que malgré la faiblesse numérique et qualitative des équipages, les unités de la flotte soient réarmées. La tâche n'est pas simple, car officiers et spécialistes ont rejoint en nombre la Royal Navy, d'autres les fusiliers marins ou le cuirassé *Courbet*. La priorité est donc axée sur la (re)formation et l'octroi aux équipages de cadres et de spécialistes compétents et entraînés. Ainsi, la Royal Navy met à disposition des FNFL ses écoles navales et l'amiral Muselier s'occupe de gommer le handicap de la langue en instituant des écoles constituées d'instructeurs français et des corps d'interprètes dans les écoles anglaises.

Dès le 12 juillet 1940, l'amiral décide de rassembler les élèves des grandes écoles navales pour leur donner une instruction navale en astronomie, artillerie, machinerie, navigation théorique sur le *Courbet*. Les premiers examens se déroulent du 18 juillet au 25 août 1940 : sur 60 candidats, 23 sont admis, 24 ajournés et 13 éliminés. Après un stage d'instruction militaire au camp d'Aldershot, ils rejoignent immédiatement les unités prêtes - le *Savorgnan de Brazza* par exemple – ou en cours de réarmement. Il apparaît que les nouvelles recrues qui sont censées être évaluées par les officiers en poste sur leurs unités sont mal formées et qu'elles devront retourner à terre pour compléter leur formation dans une véritable école navale.

Ainsi, à la demande de l'amiral Muselier, la Royal Navy accepte d'intégrer les élèves au Royal Navy College de Dartmouth. En parallèle, une véritable école navale ouvre à bord du *Président Théodore Tissier* à Portsmouth et de ses annexes les goélettes *l'Etoile* et *La belle poule*. Après avril 1943, l'école est transférée à bord de l'*Amiens*.

Au total, entre le *Président Théodore Tissier*, le Royal Navy Collège et l'*Amiens*, ce sont 130 officiers qui sont formés. Selon les auteurs, les élèves officiers FNFL ont reçu une

formation dont la durée (huit à neuf mois) et la qualité sont au moins équivalente à celle de 1939. De plus, ils ont suivi 24 mois de formation pratique qui les ont préparés à de véritables opérations de guerre. Leur formation est donc tout à fait complète.

De même, en ce qui concerne les spécialités, des formations sont données dans des écoles anglaises mais aussi françaises : des cours sur mesure existent pour chaque spécialité. L'obstacle de la langue et du vocabulaire technique tombe peu à peu avec le temps.

Cette formation que nous venons de détailler n'est pas ponctuelle mais continue et sujette à mises à niveau : à chaque escale de quelques jours, les équipages sont tenus au courant des nouvelles tactiques, des progrès techniques, des nouveaux appareils. De même, les carénages sont l'occasion pour les personnels de suivre des stages de recyclage et de perfectionnement.

Il est à noter que les personnels FNFL formés sortent dans beaucoup de cas devant leurs camarades britanniques de promotion. Ils sont presque toujours dans les premiers. Preuve de cette valeur au niveau des compétences, lors de la fusion des FNFL avec les forces maritimes d'Afrique du nord, les officiers mariniers instructeurs/dépanneurs en ASDIC/RDF sont d'une grande aide pour leurs homologues.

VI] Avancement

La promotion interne est très lente pour les jeunes officiers FNFL, la différence est flagrante avec les engagés de la Royal Navy. En fait, le système de promotion des équipages est assez inique car il privilégie l'arbitraire (seul le commandant choisit les membres à récompenser) et désavantage les marins à haute valeur professionnelle et morale, mais au service modeste.

VI] Discipline et récompenses

En consultant les archives, les auteurs sont frappés de voir le grand nombre d'affaires relevant du code de justice maritime. Trois motifs reviennent fréquemment : les « outrages à supérieur », les « refus d'obéissance » et les « désertions à l'intérieur en temps de guerre ». Les autres punitions fréquentes qui relèvent cette fois-ci du décret d'avril 1924 sur la discipline dans l'armée de mer sont l'ivresse et les retards à rentrer de terre.

Doit-on en conclure que le personnel FNFL est particulièrement indiscipliné ? Il faut d'abord effectuer une remise en contexte pour expliquer cet état de fait. D'abord, le personnel de la marine marchande a du mal à se faire à la discipline militaire. De plus, la tâche des commandants est difficile face à des équipages manquant d'expérience et sur qui ils doivent appliquer une justice conçue pour le temps de paix... D'ailleurs, il n'y a pas, ou peu de locaux disciplinaires à bord et il est impossible de débarquer les hommes punis à terre du fait de la pénurie d'hommes... En conséquence, les commandants ferment les yeux sur les petites incartades au règlement : le système initial intransigeant était inapplicable. Le système disciplinaire s'adapte en conséquence : les punitions sont de courtes durées et une mesure extraordinaire est adoptée par le commandement français, la privation de solde. Néanmoins, il faut souligner qu'en ce qui concerne les cas relevant du code de justice, jamais rien de grave ou de réellement dangereux n'a été relevé : les « outrages à supérieur » ne sont que des paroles déplacées sans doute prononcées sous le coup du stress et de la fatigue. Les désertions, elles, étaient dues aux coups de cafard, au mal du pays, aux stress permanent imposé par les conditions de service. En effet, les marins ne bénéficient pas de détente véritable dans les ports, ces derniers étant de surcroît parfois soumis aux raids de l'aviation ennemie.

En ce qui concerne les récompenses, on remarque que d'une manière générale, elles n'ont été accordées qu'avec parcimonie aux FNFL, en comparaison avec l'armée de terre. Les auteurs dénotent une certaine réserve du général De Gaulle à décorer les marins. Il en est de même avec l'état-major français de Londres qui manifeste de vives réticences à récompenser le personnel embarqué, sauf quand les propositions viennent d'officiers d'active. A titre de comparaison, les anglais qui contrôlent les opérations FNFL sont beaucoup moins avares : cependant, on observe pas vraiment d'effets positifs sur l'accélération des citations françaises. Cette situation entraîne après la guerre des tentatives de réparation ponctuelles pour pallier une absence presque choquante de récompenses.

CHAPITRE 4 : ORGANISATION, MATERIEL, INTENDANCE, COMMISSARIAT, SANTE, LOGISTIQUE

ORGANISATION

L'état-major des FNFL, établi à Londres, connaît deux périodes d'activité : la première s'étalant du 1^{er} juillet 1940 au mois de mars 1942 et qui correspond à une phase de création et d'armement de la flotte, puis une seconde qui s'étend de mars 1942 à août 1943 qui se consacre à l'organisation et à la réorganisation du corps des FNFL. Les auteurs mettent en avant l'importance des compétences de l'amiral Muselier pour la création et l'armement rapide des FNFL, et de l'amiral Auboyneau pour l'organisation.

I] De juillet 1940 à janvier 1941

Au départ, l'état-major des FNFL est une branche de l'état-major du général De Gaulle, au 4 Carlton gardens. Il comprend alors quatre bureaux principaux :

- Le premier chargé du matériel et du personnel
- Le deuxième dédié à la sûreté et au renseignement
- Le troisième assurant la liaison avec l'amirauté britannique
- Le quatrième s'occupant de régler les très nombreux problèmes techniques.

Il faut voir qu'en 1940 l'état-major des FNFL est un organisme aux compétences limitées et aux effectifs réduits : en effet, les fonctions de préparation, d'équipement, d'approvisionnement des forces navales ainsi que la direction des opérations relèvent de l'amirauté britannique.

II] De janvier 1941 au départ de l'amiral Muselier

Avec l'accroissement des forces navales, l'état-major s'étoffe et déménage à Westminster House, 2 Dean Stanley street où il bénéficie de plus de place. A ce stade, 130 personnes participent à son fonctionnement. Les changements par rapport à son ancienne forme sont nombreux : d'abord il jouit d'une plus grande indépendance vis-à-vis de l'état-major principal des FFL, ensuite il se voit doté d'une cellule autonome consacrées à la gestion des forces aériennes rattachées aux FNFL. On assiste aussi à la création d'un comité militaire (futur Haut Comité Militaire) qui n'intervient que rarement, vu la bonne coordination des

forces qui découle de la subordination avec le commandement britannique, ainsi que d'un Comité National. Le personnel militaire quitte le 1^{er} bureau pour constituer deux cellules autonomes, l'une dédiée à la gestion des officiers l'autre des équipages. Le même 1^{er} bureau reste néanmoins compétent sur les questions d'organisation et de recrutement. De plus l'ouvrage fait ressortir l'importance du 4^{ème} bureau qui gère les services techniques dont le très sollicité Service Technique des Machines (STM). Enfin, un service de santé autonome est greffé à cet état-major dont on retiendra l'organisation souple, bien qu'inspirée des règlements français. Le CV Moret joue un rôle moteur dans la mise en route de l'organisation de cette structure.

III] Du départ de l'amiral Muselier à la fusion du 3 août 1943

La crise de mars 1942 et le départ de l'amiral Muselier entraîne de profonds changements : on constate un retrait de la cellule de la marine marchande au profit du Commissariat à l'Economie et aux Finances ainsi qu'un nouveau déménagement, cette fois-ci dans les vastes locaux de Stafford Mansions. Il permet le développement « pléthorique » du personnel selon les auteurs, justifié par la différenciation entre l'ancien état-major des FNFL et le nouveau de la Marine Française Libre. Cependant, ce dernier conserve son organisation. On note juste la création du très limité service de l'aéronavale et la suppression du cabinet administratif dont les attributions sont réparties entre les différents services. La dépendance vis-à-vis de l'amirauté britannique s'accroît et se manifeste par la perte de certaines fonctions et prérogatives.

En avril 1943, une réforme structurelle copie l'organisation d'avant guerre mais avec des services très réduits. Dans les faits, les modifications réelles sur le fonctionnement sont limitées. L'état-major est très centralisé autour de la personne de l'amiral Auboyneau (cf. annexe D.2). Les changements sont plus cosmétiques que réels et ont pour but de faciliter le rapprochement avec l'Afrique du Nord dissidente : on est donc en présence d'un souci de rassemblement et de légitimité. L'amiral comprend que le ralliement des territoires de l'AFN, de l'AOF et des flottes importantes qui y sont mouillées entraînerait obligatoirement une fusion avec les petites unités FNFL. Il est l'artisan de cette fusion sans heurts.

MATERIEL

I] Politique des FNFL en matière d'armement

Nous l'avons vu, l'urgence, la priorité exclusive pour l'amiral Muselier est d'armer le plus possible de bateaux à partir du stock de navires stationnés au Royaume-Uni : l'objectif est de faire naître une petite flotte à partir des restes de la grande. Mais les difficultés qui contrarient ce dessein sont nombreuses : d'abord, les anglais ne facilitent pas cette tâche. L'urgent pour eux est d'armer les navires français avec les équipages qui ont rallié la Royal Navy, en l'occurrence 700 hommes pour 12 bâtiments. De plus, Muselier pense armer les unités dont les équipages ont rallié en nombre les FNFL : le *Vaillant*, le *Viking*, le *Président Houduce*, le *Rubis*, le *Narval*. Mais très vite, il se rend compte de l'état matériel très moyen de ces navires ; c'est d'ailleurs cette raison précise qui les a poussé à rejoindre l'Angleterre plutôt que la lointaine AFN. Enfin, s'ajoute le problème de la formation des cadres et des équipages déjà traité précédemment.

Malgré ces difficultés, les FNFL mettent sur pied plusieurs unités combattantes en activité de juillet 1940 à avril 1941, ce qui ne se fait pas en dépit d'une certaine incohérence. Par exemple, malgré le manque cruel d'équipages qualifiés, on choisit le cuirassé *Courbet* comme casernement alors qu'il nécessite pour sa vie courante 80 mécaniciens et chauffeurs. De même, la création le 13 juillet du corps de fusiliers marins est motivée par des raisons sentimentales de respect des traditions de la marine (la brigade de l'amiral Ronarc'h) : il y a aussi la volonté d'envoyer au combat rapidement ceux qui le désirent. Ce corps à part est à l'origine d'une absorption importante de personnels qualifiés (mécaniciens, radios, fourriers). De plus, il est dans l'idée de l'état-major que le fait d'armer des unités prestigieuses amènera plus de recrutements dans les camps de Liverpool : pourtant, les arsenaux anglais sont mal adaptés à la maintenance des bâtiments français : les matériels ne sont pas standardisés, et il n'existe pas de pièces de rechange. Les contre-torpilleurs et les torpilleurs français ont été conçus pour des raids en mer méditerranée : il ne conviennent pas aux exigences de robustesse et d'endurance que requièrent les missions d'escortes en Atlantique Nord. Ainsi, les incidents mécaniques sont fréquents, et les difficultés de réparation sont légions. Un autre exemple d'inadaptation est l'armement du très prestigieux *Surcouf* (sous-marin et croiseur en même temps, un des joyaux de la marine française d'avant guerre ; cf. annexe A.1 et A.2) est très glouton en personnel compétent, pourtant, il ne correspond pas vraiment à un besoin

opérationnel spécifique. De même, la mise en service du *Triomphant* qui subit par la suite de nombreuses avaries techniques obéit encore à une exigence de prestige plus que de raison.



Le sous-marin/croiseur Surcouf.

C'est face à ces difficultés matérielles que l'amiral Muselier demande à l'amirauté britannique l'octroi aux FNFL de corvettes de fabrication anglaise. Plusieurs bâtiments neufs de conception britannique seront ainsi attribués aux marins de la France libre :

- Neuf corvettes sont armées du 5 mai 1941 au 23 mai 1942.
- En parallèle sont mises en service huit « motor launches, ML » à partir de juin 1941, qui constituent la 20^{ème} flottille de MTB (vedettes lance-torpilles) à partir de mai 1942.
- Le 15 décembre 1942 est marqué par le transfert du torpilleur *La Combattante* aux FNFL.
- On attribue aussi un sous marin à la France libre, qui est rebaptisé *Curie*.

A insérer, tableau chronologique de mise en service des unités FNFL.

INTENDANCE – COMMISSARIAT

I] Règlements en usage chez les FNFL

Ces règlements sont bien particuliers : ils sont l'œuvre du commissaire de la marine Arnoulx de Pirey, rallié en juin 1940 et nommé chef du cabinet administratif de l'amiral Muselier qui va s'appuyer sur les règlements de la marine française, tout en les adaptant aux usages et aux réalités de la Royal Navy. Dès octobre 1940, les unités, bâtiments et services sont dotés d'un statut administratif et d'instructions claires. Le travail d'organisation a donc été d'une grande efficacité.

II] L'alimentation

En ce qui concerne l'alimentation, les règlements FNFL sont calqués sur ceux de la Royal Navy, qui de toute façon sont eux-mêmes similaires à ceux de la marine française. Les unités sont ravitaillées en nourriture par les services de subsistance britanniques, les « victualling yards ». On note que le problème de l'approvisionnement en vin est assez épineux, et qu'il fait l'objet d'une attention toute particulière : le précieux liquide provient des nouveaux marchés du Canada et d'Afrique du sud. Les carénages sont l'occasion d'installer à bord des navires des cuves spéciales destinées au stockage du vin.

III L'habillement

L'habillement est aussi à certains égards problématique : les stocks de linges à bord du Courbet étant largement incapables de fournir les marins pour quatre années de guerre, les matelots français adoptent avec parfois quelques regrets et réticences les tenues réglementaires anglaises. Les pantalons à pattes d'éléphant, les casquettes spéciales des officiers se généralisent dans l'habillement des FNFL. La fantaisie toute relative de ces nouvelles tenues s'accompagne parfois d'un léger laisser-aller, largement toléré : bonnet porté en arrière, cheveux longs...

IV] Les soldes

Les soldes sont payées toutes les quinzaines, le premier et le quinze du mois. Elles sont calculées sur les barèmes britanniques. Cependant, les personnels de la France libre sont largement désavantagés par leurs homologues de la Royal Navy car les équivalences de grades se font par le bas. De plus, le système des indemnités propres aux soldes anglaises qui augmentent sensiblement la solde met plusieurs mois à être appliqué aux FNFL. Une autre

injustice flagrante les séparent de la Royal Navy : un régime d'allocation familiale est alloué aux familles de marins résidant dans la « Sterling Area », c'est-à-dire l'empire britannique. Or, la grande majorité des familles de marins français sont restées en France. Néanmoins, cette injustice est en partie réparée car les sommes en questions sont bloquées jusqu'à la fin de la guerre et sont ensuite versées aux familles.

Nous avons donc pu constater au cours de ce chapitre que ce n'est pas l'appât du gain qui motive les FNFL, comme le dénonçait la propagande de Vichy.

SANTÉ

I] Au Royaume-Uni

D'abord commun aux trois armées, le service de santé des FNFL est créé le 15 février 1941. Il se pose alors un vrai problème de pénurie en médecins et en infirmiers, en matériel et en locaux. Chaque malade ou blessé doit être redirigé vers un hôpital britannique. On fait donc appel aux médecins de l'armée de terre, aux étudiants en médecine et aux civils étrangers. De neuf médecins, l'effectif passera à la veille de la fusion d'août 1943 à trente-cinq, une équipe épaulée par trois pharmaciens et quatre dentistes. Plusieurs de ces médecins étaient en service sur les unités combattantes des FNFL. Quant à la pénurie de locaux, elle est comblée grâce à la générosité du peuple anglais : l'association « French in Great Britain found » permet d'ouvrir le centre de convalescence de Beaconsfield au début de l'année 1941. Cette structure met à disposition des malades soixante lits. De même, l'association des « Amis des volontaires français » permet d'ouvrir un deuxième centre à Petersfield : Steep House, une structure plus modeste de 30 lits. Enfin, le comité écossais d'aide aux français met à disposition des FNFL une maison de détente des permissionnaires près de Greenock : Quothquam Lodge.

Néanmoins, le fait d'essaimer les malades et les blessés vers les hôpitaux civils anglais pose beaucoup de problèmes, notamment aux niveaux de la langue, de la nourriture et du moral. Grâce à la duchesse d'Hamilton, un hôpital maritime ouvre à Londres, dans les locaux de trois immeubles contigus le 15 août 1941. Cette structure, bien équipée abrite un service médical de consultations, un petit service chirurgical, un service de sélection du personnel ASDIC/ radar, un service de stomatologie et enfin un service pharmaceutique. L'hôpital, en

relation avec les services de santé britanniques prend seulement en charge les pathologies et blessures qu'il est en mesure de traiter.

Il est à noter que peu à peu, chaque base se voit doter d'une infirmerie dirigée par un médecin : la caserne Surcouf, Bir Hakeim, les bases de Cowes (chasseurs), Greenock (corvettes du nord), Dundee (sous-marins).

III] Les services de santé outre-mer

Des antennes médicales sont créées à Pointe-Noire, Beyrouth, Diego Suarez, Nouméa et Tahiti, en collaboration avec les services des troupes coloniales. A Saint-Pierre-et-Miquelon, l'antenne locale dispose d'un service médical et chirurgical.

III] La santé du personnel des FNFL

Il apparaît des comptes-rendus d'activité que de toutes les unités FNFL, ce sont les corvettes qui sont les plus éprouvantes pour les équipages et leur santé. Les rapports des médecins embarqués montrent combien les conditions morales et matérielles dans lesquelles les équipages servent sont pénibles et épuisantes. Pour les corvettes du sud, la situation est encore pire : l'insalubrité se développe dans la chaleur et l'humidité. De plus, les escales ne permettent pas vraiment de récupérer sous ces latitudes, elles sont parfois plus éprouvantes que la mer. Un exemple qui illustre bien les terribles conditions de service : lors de la première campagne du *Commandant Drogou* en Afrique, 4 officiers sont rapatriés sanitaires, et 98 hommes hospitalisés : la tuberculose, le paludisme, la furonculose et le ver solitaire affectent durement l'équipage. Le témoignage du VAE Chaline sur l'inadaptation des corvettes au climat du sud permet de mieux comprendre la réalité à bord : les équipages sont entassés, la fournaise règne, du fait de l'absence d'isolation thermique. Le métal attire et retient la chaleur, il n'est pas rare de mesurer 50° Celsius dans les compartiments. Cette situation fera l'objet de la thèse de doctorat de M. Lefort qui était médecin à bord du *Commandant Dominé*.

Après les corvettes, ce sont les avisos qui sont les unités les plus durement touchées par les problèmes de santé. En revanche, chez les sous-marins, la situation est plus supportable : ces unités laissent plus de temps à leurs équipages pour récupérer, la santé s'en ressent. Après la patrouille, le bâtiment rentre à la base, où les conditions de vie sont bonnes (même schéma pour les chasseurs et les vedettes rapides).

Après cette description sanitaire plutôt sombre, il faut encore rappeler le rôle important de la générosité britannique : les œuvres de la marine ont permis l'ouverture d'hôpitaux et ont contribué à améliorer le quotidien.

LOGISTIQUE

I] Le pourquoi des bases FNFL

En Grande-Bretagne, les bâtiments FNFL ont sous le commandement opérationnel de l'amirauté britannique et sous sa dépendance logistique. Peu à peu, la nécessité d'un noyau français à proximité des bases anglaises principales se fait sentir pour des raisons administratives et de gestion du personnel. Ces noyaux se développent jusqu'à devenir de véritables bases administratives.

Aux colonies, les bases sont de véritables points d'appui pour la flotte. Elles sont créées au fur et à mesure de la guerre, des contingences politiques et tactiques et des territoires libérés.

II] Spécificité des bases en Grande-Bretagne

Un commandant de base française en Grande-Bretagne ne relève pas des autorités britanniques : en revanche, il n'a aucune initiative sur la conduite des opérations (ordres de mission, dates d'appareillage, séparations et carénages). De même, la proximité avec l'état-major des FNFL à Londres réduit encore un peu plus son initiative.

Ainsi, l'officier se cantonne à des tâches administratives, de gestion du personnel : aucun besoin de compétences maritimes, d'où la mutation d'officiers de terre sur les bases marines. Par ailleurs, au vu de la pénurie d'officiers, on nomme des officiers auxiliaires à des postes importants, sur de longues durées

L'ouvrage détaille les spécificités de chaque base :

- La base de Portsmouth : elle constitue pour ainsi dire le berceau des FNFL. C'est d'abord le *Courbet* qui sert de dépôt pour les équipages. Autour de lui se sont agglomérés d'autres bâtiments servant d'annexes

et d'écoles de navigation. Au cours du second semestre 1942, on déplace à terre le dépôt des équipages. Le *Courbet*, par manque d'électricité (ses chaudières sont utilisables) est inhabitable. Les équipages sont alors transférés à la caserne Bir Hakeim en août 1942. Les auteurs font ironiquement remarquer que « le bon sens a dû attendre deux ans ».

- La base de chasseurs à Cowes : elle est créée en juillet 1941. Auparavant, les chasseurs s'amarraient le long du *Courbet* à Portsmouth, alors que sur le plan opérationnel, ils dépendaient de Cowes. La *Diligente*, amarrée dans la rivière Médina sur l'île de Wright, sert de base flottante pour le stockage et le commandement. Cette base de Cowes, bien que relevant de Portsmouth, est en réalité très autonome.
- La base de la Clyde, à Greenock : c'est une base d'Ecosse isolée, mais qui devient au fil du temps une des plus importantes bases FNFL. Elle sert pour les unités affectées aux escortes de convois dans l'Atlantique nord, et elle grandit avec l'arrivée des corvettes. Au début de l'année 1942, avec l'entrée en service de celles-ci, on y constitue un réservoir d'hommes qualifiés dans toutes les spécialités en vue de constituer une relève. La base se voit dotée d'annexes, d'une infirmerie et d'un dépôt de vin. En l'honneur du commandant de la corvette *Mimosa*, disparu avec son équipage, elle prend le nom de « Caserne Birot ».
- La base de Dundee : c'est là que sont basés le *Surcouf* et le groupe de sous-marins *Junon*, *Minerve* et *Rubis*. Ils sont placés et incorporés dans une flottille alliée sous commandement britannique. La base abrite aussi le chantier de carénage « Caledon and Co Dundee », et d'anciens stocks de vivres français réservés aux FNFL, ainsi que des munitions et des torpilles.
- La base de Plymouth : c'est une micro base FNFL, dans laquelle mouille le *Bouclier*, un bateau école ASDIC.
- La base de Liverpool : d'abord siège de l'équipe de recrutement de Liverpool, elle devient le dépôt de la marine marchande. La base est

installée sur le *Volontaire*. Le mauvais état du bâtiment entraîne sont désarmement et le transfert du personnel à Bir Hakeim.

- La Compagnie de Passage à Londres (CPL) : cette structure constitue l'étape intermédiaire entre les services d'immigration britannique et les dépôts français de la marine de guerre ou marchande.

III] Les bases outre-mer

En ce qui concerne la zone géographique de l'AEF, dès le ralliement du Congo et du Cameroun à la France libre, l'amiral Muselier décide de créer une base navale en charge de la défense du littoral et du soutien logistique des unités en opération dans la région. La base commence véritablement à se former au début de l'année 1941. Son état-major est basé à Pointe Noire, sous le commandement du CV Charrier. Celui-ci a la charge de la défense de quatre fronts de mer : Pointe Noire, Port Gentil, Libreville et Darala. La base concentre un dépôt de ravitaillement, de munitions et de carburant, une centre radio, une infirmerie, un magasin pour le stockage du matériel ainsi qu'un atelier mécanique sommaire.

La marine d'AEF recrute et forme des radios/timoniers ainsi que des fusiliers en vue de les affecter aux postes de guet côtiers. Il faut rappeler que l'activité de la marine FNFL dans le secteur aura été plutôt limitée : la base sert d'escale. Seuls le *Président Houduce* et quelques chasseurs y sont basés en permanence. Il est aussi à noter que le 2^{ème} bataillon de fusiliers marins participe de décembre 1940 à 1941 à la défense du littoral. Malgré son activité quelque peu limitée, les services de la base et le commandement du CV Charrier sont très appréciés par la marine britannique.

Au levant, la base FNFL a une organisation similaire à celle de l'AEF. Elle a en charge quatre secteurs de défense : Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Saïda. Le 14 juillet 1941, la convention de Saint Jean d'Acre aboutit à l'auto formation de la marine du Levant, renforcée par l'arrivée du deuxième bataillon de fusiliers marins de l'AEF. De même, une masse importante de personnel autochtone est recrutée, généralement des syriens et des libanais. D'un point de vue opérationnel, les bâtiments basés au Levant (la *Moqueuse*, le *Commandant Dominé*, le *Vikings*, le *Reine des flots* et *Notre-dame d'Etel*) sont sous le commandement de la Royal Navy. Les auteurs signalent le renfort début 1943 des Motor Launches (ML) *Balbeck* et *Palmyre*. Tous ces navires assurent principalement des missions d'escortes côtières. Pour

leurs carénages, ils sont pris en charge par les chantiers de Haïfa, de Port-Saïd ou bien d'Alexandrie : Beyrouth est trop mal outillée pour ce genre de travaux.

Les FNFL disposent aussi d'une base en Egypte : ce secteur stratégique relève de la marine du Levant. Elle est officiellement constituée en septembre 1941 lors du passage du CF Kolf-Bernard, en route vers le Liban pour y prendre ses fonctions. Le secteur est placé sous le commandement du CF Lucas depuis Ismaïlia. L'évènement marquant sera sans aucun doute la militarisation des remorqueurs du canal de Suez qui mobilise 10 officiers et 120 hommes d'équipage.

Quittons le moyen orient pour nous intéresser à présent au théâtre d'opération de l'Atlantique nord et plus précisément à la base de Saint Pierre et Miquelon. Après leur libération, une marine Saint Pierre est constituée et commandée par le gouverneur des îles. La base qui l'abrite comprend aussi un petit état-major composé d'un OE adjoint, d'un ingénieur mécanicien, d'un médecin et d'un ORIC.

La surveillance des côtes est assurée par un remorqueur armé, *La béarnaise* et de trois vedettes : *La pourvoyeuse*, *L'aventure*, *La revanche*. Enfin, trois motor launches (*Galantry*, *Langlade*, *Colombier*) patrouillent dans la zone de Saint Jean de Terre Neuve.

Il est intéressant de constater que la base de Saint Pierre et Miquelon est en constante évolution : le début de l'année 1942 est marquée par la mise en place d'un petit atelier de réparations et de mise en état des « slips » de Saint Pierre. Au mois de juillet de la même année débute la construction d'une piste d'aviation achevée en 1944 mais qui ne sera utilisée pour la première fois qu'en 1948. Enfin, la base assure le fonctionnement d'un radiophare et d'un gonio d'atterrissage.

Il faut également souligner que proportionnellement et de tous les territoires ralliés, c'est Saint Pierre et Miquelon qui fournit le plus de recrues : 500 engagés, dont 50 femmes. Beaucoup trouvent la mort lors de la perte de l'*Alysse* et de l'*Aconit*. En raison de ce fort taux de recrutement, une école de mousses est créée en janvier 1942.

Dans le Pacifique, notons l'existence de deux petites bases à l'activité limitée : celle de Nouméa créée en 1941 et qui ne tire pas parti du développement rapide d'une base américaine voisine en 1942, l'autre à Tahiti.

Dans l'océan indien, sur l'île de Madagascar, deux petites bases sont créées à partir d'août 1942 : l'une à Tamatave, l'autre à Diego Suarez, rattachée à la grande base britannique. Elles sont toutes deux commandées par l'état-major de Tananarive. De même, un centre de recrutement des indigènes employés aux tâches de surveillance des côtes, de guet et de police de navigation.

Enfin, les auteurs n'oublient pas de mentionner les bureaux de liaison : dirigés par des officiers auxiliaires, ils sont créés dans certaines bases alliées d'outre-mer fréquentées par les FNFL : Freetown, Cape Town, Durban, Halifax, Gibraltar. Les bureaux de Washington et de Montréal sont créés pour répondre aux besoins générés par l'entraînement d'une flottille aéronavale aux Etats-Unis et par les liaisons de Saint Pierre et Miquelon avec le Canada.

IV] Conclusion

Les bases françaises dans les ports alliés avaient à leur création un rôle technique d'entretien (Dundee), un rôle administratif et de rotation du personnel (Greenock) et un rôle de liaison pour faciliter les mouvements des unités (Freetown, base d'opération des corvettes de l'Atlantique sud).

Pour les auteurs, les raisons qui induisent la croissance ou la stagnation de certaines bases sont parfois assez impénétrables. Par exemple, le développement des bases d'AEF et du Levant peut apparaître comme démesuré, quand la défense des côtes correspond plus au rôle traditionnel de l'armée de terre. Sans doute que la marine a localement gagné du prestige à recruter des centaines d'autochtones, toujours est-il que leur encadrement a mobilisé beaucoup d'officiers et de marins spécialisés (radios, mécaniciens, électriciens) qui auraient pu servir sur des unités combattantes.

CHAPITRE V : L'ACTIVITE DES FNFL

La construction de ce chapitre est un peu particulière : l'ouvrage s'attache à décrire au travers de trois périodes la situation générale de la guerre dans le monde, les actions dominantes des FNFL et un rapport plutôt détaillé de l'activité séparée de chaque unité de la flotte tout au long de la période. A la suite de ce rapport chronologique est joint un fichier qui

regroupe pour chaque bâtiment une fiche de caractéristiques techniques, une frise d'activité ainsi qu'un résumé de celle-ci.

Dans un souci de concision, la suite de la fiche de lecture ne synthétisera que les grandes tendances générales qui se dégagent de l'activité politico-militaire des FNFL, en éludant les rapports trop généraux (la situation de la guerre dans le monde, par exemple) ou alors trop précis (les résumés séparés d'activité et de patrouille de chaque bâtiment). Néanmoins, la progression chronologique et thématique de l'ouvrage sera respectée.

Les trois grandes périodes découpant l'activité des FNFL qu'ont choisi les auteurs sont les suivantes :

- La première s'étale du 18 juin 1940 au 5 mai 1941, date de la mise en service de la première corvette par les FNFL
- La deuxième part du 5 mai 1941 pour finir un an après, le 15 mars 1942 : cette date correspond à la passation de pouvoir entre les amiraux Muselier et Auboyneau.
- Enfin, la troisième et dernière commence le 15 mai et se termine le 3 août 1943, le jour de la fusion des FNFL avec les Forces Maritimes d'Afrique du Nord.

I] Première période : 18 juin 1940 au 5 mai 1941

Pendant cette période, l'obsession du général De Gaulle est de se fonder une légitimité territoriale : cela lui permettrait de dépasser son simple statut de chef d'une légion française combattant aux côtés des alliés pour devenir le chef d'une France libre à la base territoriale établie. Il lui faut donc rallier l'empire derrière lui, en s'appuyant sur les soutiens qui se manifestent à son égard un peu partout dans le monde. A l'intérieur de cet empire, l'Afrique reste l'objectif principal. Cependant il faut compter avec une donnée importante : Vichy tient solidement ses territoires d'Afrique du Nord et prépare activement la défense de l'Afrique noire.

Grâce à l'implication du gouverneur Félix Eboué, le Tchad est la première colonie de l'empire à rallier la France libre. Il entraîne en même temps une véritable réaction en chaîne qui provoque du 27 au 29 août les ralliements du Cameroun, du Congo et de l'Oubangui-Chari. Seul le Gabon reste pour le moment fidèle à Vichy. Les libérations successives en suscitent d'autres, cette fois-ci en dehors du continent africain : les Nouvelles-

Hébrides, la Polynésie le 2 septembre, les sept établissements français d'Inde, la Nouvelle Calédonie le 20, tous ces territoires viennent assoire le socle géographique de la France libre.

A ce moment là, le général De Gaulle entend poursuivre et entretenir cette tendance en ralliant l'AOF. Avec l'accord britannique, il monte une expédition armée à destination de Dakar. Il mise l'efficacité de son attaque sur l'effet de surprise qu'elle est censée susciter ; cependant Vichy, loin de se faire prendre au dépourvu avait préparé la défense de la ville et des combats meurtriers et fratricides éclatent du 23 au 25 septembre. Ils se soldent par un échec complet : Dakar reste aux mains des loyalistes.

Après cette défaite, De Gaulle réduit avec succès l'enclave du Gabon du 27 octobre au 12 novembre. Au prix du sang versés par de nouveaux combats fratricides, l'AEF est libérée. C'est à partir de la légitimité que lui confère cette base territoriale qu'il compte continuer le combat au nom de la France. Il veut y rassembler ses forces pour se préparer à livrer la bataille d'Afrique.

C'est dans cette optique que le général ressent la nécessité pressante d'établir une base navale française libre à Pointe-Noire. Il demande donc à l'amiral Muselier de faire rejoindre à toutes les unités FNFL capables de faire le voyage de rejoindre l'AEF, en plus du *Brazza*, *Duboc*, *Dominé* et *Président-Houduce* déjà présents sur place. A charge pour lui de désigner et d'envoyer rapidement un officier supérieur pour commander la marine AEF : le général pressent la nomination de l'amiral Auboyneau. En fait, le leader de la France libre pense réduire à ce moment là la mission prioritaire des FNFL à l'implantation et la concentration de tous les moyens dont il dispose en AEF. Un point de vue bien éloigné de celui de l'amiral Muselier.

Pour ce dernier, il est évident que la première période constitue une période « laboratoire », où la nécessité de mettre en place une flotte de combat se conjugue avec la pénurie de moyens matériels et humains. Une période de défi d'où l'amiral sort renforcé, car en moins d'un an (au 15 mai 1941) il réussit à réunir pour la marine un effectif total de 3500 hommes, dont 2500 servent directement sur les bateaux. Et il faut souligner le fait que ce sont des marins qui sont les premiers à se retrouver confrontés à l'ennemi en première ligne, à Dakar, au Gabon, dans la Manche ou bien l'Atlantique. Des restes disparates d'une flotte de guerre française immobilisée en Angleterre est née un instrument de combat, bien que modeste, efficient et qui participe à sa mesure à l'effort de guerre allié. En temps normal déjà, l'armement d'une flotte implique tant de difficultés techniques, d'entretien, de personnel et de vie courante qu'il semble presque miraculeux que la flotte FNFL se soit constituée avec

autant de rapidité. Alors certes, les auteurs rappellent que les moyens immenses de la Royal Navy étaient à disposition de la petite flotte française, mais ils n'oublient pas de préciser qu'elle ne put pas en profiter dans toute sa mesure, car les besoins de la marine britannique étaient à ce moment là gargantuesques.

C'est grâce aux efforts patients de l'amiral et des hommes qui l'entourent que s'armement à un rythme de plus en plus rapide des bateaux immobilisés, qui accomplissent leurs premières missions et remportent leurs premières victoires.

En ce qui concerne les unités combattantes, les FNFL disposent pendant la première période d'activité de plusieurs groupes d'unités.

- Les avisos sont les premiers à reprendre la mer, comme le *Savorgnan de Brazza*, le commandant *Duboc* et le *Commandant Dominé*. Ces unités, dépourvues des nouveaux moyens de détection que sont l'ASDIC et le radar ont une faible valeur militaire. D'autres navires de la même catégorie viennent les rejoindre : la toute neuve *Moqueuse*, sortie des chantiers de Grande Bretagne, le *Chevreuil*, modernisés et équipés de l'ASDIC. Ces unités assurent principalement des missions d'escortes de convois.
- Les premières petites victoires contre les allemands sont remportées par des chasseurs. Ils ne sont au départ que quatre, les *Ch. 10 (Bayonne)*, *41 (Audierne)*, *42 (Larmor)*, *43 (Lavandou)*. Ils sont rejoints de février à avril 1941 par les *Ch. 8 (Rennes)*, *11 (Boulogne)* et *15 (Paimpol)*. Ils effectuent des missions assez dangereuses de patrouille dans la manche, aux abords de l'île de Wright et du détroit de Calais. Ils franchissent ce dernier à maintes reprises dans le cadre d'escortes de convois côtiers. En avril, le *Ch. 41* abat un bombardier allemand au dessus de la manche.
- Les FNFL arment aussi deux torpilleurs (la *Melpomène* et le *Bouclier*), dont l'état matériel nécessite une maintenance complètement disproportionnée à l'égard de leur valeur militaire. L'un d'entre eux, le *Bouclier* est finalement placé en gardiennage au moi de mai 1941.
- On retrouve ces difficultés de maintenance technique sur l'un des deux contre-torpilleurs de la France libre : le *Triomphant*. Sa conception

technique, délicate et très poussée pose énormément de problèmes, comme la réparation de ses avaries. Conséquence de cet état de fait, sa disponibilité est très réduite, et son service se résume à deux mois. Le deuxième bâtiment, le *Léopard* est modernisé au niveau de sa DCA et est affecté à l'escorte de convois de l'Atlantique Nord (cf. annexe A.4). On lui attribue la perte d'un sous-marin allemand en février 1941, bien que cela n'ait pas été confirmé avec certitude.

- A côté de ces bâtiments de surface, les FNFL alignent plusieurs sous-marins qui reprennent la mer après qu'aient été résolus leurs problèmes respectifs : le *Rubis* qui effectue des missions de mouillage de mines sur les côtes de Norvège, la *Minerve* qui patrouille le long de ces mêmes côtes. La *Junon*, basée à Plymouth rencontre des problèmes d'approvisionnement qui retarde son entrée en service (cf. annexe A.5). Le *Narval*, quant à lui disparaît au cours d'une patrouille le 16 décembre 1940 : après la guerre, il a été établi qu'il a sauté sur un champ de mines. Enfin, la mise en service du *Surcouf* (le plus grand sous-marin du monde, croiseur à la fois) a été l'objet d'un acharnement pour venir à bout des innombrables problèmes techniques et de personnel. De plus, l'amirauté britannique hésite sur la nature des missions à lui confier. Il protégera finalement les convois en partance d'Halifax des corsaires allemands. Il est rappelé en avril 1941 en Angleterre.
- En ce qui concerne les patrouilleurs, on est en présence d'un groupe de navires assez hétéroclite. Il est frappé par la perte du *Poulmic*, qui comme le *Narval* saute sur une mine de faible profondeur. Par ailleurs, il compte dans ses rangs l'un des bâtiments les plus disponibles, le *Président Houduce*. Il assure principalement des missions de défense et de patrouille des côtes de l'AEF. Le *Vikings*, prévu pour assister le *Président Houduce* connaît quelques retards d'armement mais parvient à rejoindre Douala au tout début de l'année 1941. Quant au *Vaillant*, en très mauvais état, il ne pourra jamais rejoindre l'AEF : il est désarmé définitivement après un faux départ de Greenock. Enfin, l'armement de la *Reine des flots* a été aussi assez lent, mais le bateau a subi des modernisations substantielles avant de reprendre la mer.

- Enfin, il faut mentionner la présence au sein des FNFL du 1^{er} bataillon de fusiliers marins, qui formé très tôt (dès le 17 juillet 1940) participe en première ligne à l'expédition de Dakar, ainsi qu'aux combats du Gabon et enfin à la défense active des côtes de l'AEF. Le deuxième bataillon prend la relève du premier tandis que ce dernier est redéployé à Suez.

En marge de ces unités combattantes, on peut citer le cuirassé Courbet, mouillé à Portsmouth et qui est utilisé comme dépôt et plate-forme DCA. Il participe ainsi activement à la défense du port et de l'arsenal en abattant plusieurs avions de la Luftwaffe. Il est désarmé en avril 1941, ses canons DCA démontés et transférés à Pointe Noire. On doit aussi citer les bâtiments école des FNFL, avec le *Président Théodore Tissier* ainsi que ses annexes, les goélettes *Etoile* et *Belle Poule*. D'autres navires servent de bases ou de centres de formation, comme le *Bouclier*, l'*Amiens*, l'*Arras*, l'*Epinal*, l'*Ouragan* et le *Volontaire*.

Enfin, la marine marchande des FNFL joue un rôle important dans l'effort de guerre des alliés en mettant à leur disposition une flotte de 115 navires et leurs 700.000 tonnes de jauge brute.

III] Deuxième période : 5 mai 1941 – 15 mai 1942

Pendant cette période, un double défi se pose pour la France libre : poursuivre la conquête de l'empire tout en affirmant sa présence dans les territoires déjà ralliés, particulièrement en Afrique et dans le Pacifique. Ainsi, l'armée de terre participe aux côtés des alliés à la bataille de l'Afrique et du Moyen-Orient avec le soutien de la marine FNFL. Ainsi, en février 1942, le général adresse des instructions très précises à l'amiral Muselier concernant le déploiement de cette marine. Les directives s'articulent en plusieurs points :

1. Former deux petites divisions navales avec pour chacune deux contre-torpilleurs et torpilleurs, un ou deux sous-marins et quelques avisos. Elles doivent agir respectivement en méditerranée et dans le Pacifique.
2. Maintenir la participation aux escortes de convois grâce aux huit corvettes et au mouillage de mines grâce aux sous-marins adaptés.
3. Assurer la poursuite des opérations dans la manche et aux abords des côtes françaises grâce aux huit chasseurs et aux vedettes rapides.

4. Rendre opérationnels les commandements de la Marine au Levant, au Pacifique, en Afrique française libre et à Saint-Pierre-et-Miquelon.
5. Il semble important pour le général de Gaulle de former des corps de fusiliers marins en Angleterre, au Levant et dans le Pacifique, pour dans le dernier cas assurer des missions de débarquement.
6. Enfin, il tient à mettre en place une aéronautique navale composée d'un groupe d'aviation de chasse embarquée et d'une escadrille d'hydravions de bombardement et de reconnaissance destinée au Pacifique.

Ces instructions montrent à quel point les divergences entre le général De Gaulle et l'amiral Muselier sont profondes et se sont creusées. Dans ses *Mémoires*, ce dernier qualifie le programme préconisé par le général d'incohérent, arguant de l'inadaptation des ses petites divisions navales hétérogènes.

Mais ce qu'il faut retenir de la période, c'est le renouvellement et l'adaptation de la flotte aux besoins opérationnels suscités par la guerre contre la Kriegsmarine. L'amiral Muselier, très conscient des nombreuses difficultés techniques que présentent l'entretien et la maintenance des navires de conception française, sollicite la mise à la disposition des FNFL des corvettes anglaises. Ainsi, 9 de ces bâtiments sont octroyés à la marine française libre entre le 5 mai 1941 et le 23 mai 1942. De même, 8 Motor Launches sont livrés dans le même but à partir de juin 1941. C'est grâce à cette initiative que la disponibilité opérationnelle des FNFL va augmenter dans des proportions respectables. Les bâtiments britanniques cédés sont durables, leur mécanique est fiable, conçue pour les longues distances océaniques (exception faite peut-être de la *Renoncule*), et leur réparation aisée (cf. annexe A.6).

A présent, il est intéressant de noter les évolutions de l'activité opérationnelle des navires FNFL :

- On remarque que leur présence dans le pacifique s'est renforcée sensiblement : le *Chevreuil* assure des missions d'escortes entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Calédonie après être passé par Tahiti et Nouméa. Le *Triomphant* opère ses missions d'escortes dans les mêmes zones. Ces deux bâtiments sont rejoints par le *Cap des Palmes*, un ancien cargo bananier, désormais armé et effectuant nombres de missions de transports de troupes.

- Au moyen orient, le *Brazza* est relevé par le *Dominé* : ce dernier quitte l'Atlantique nord pour rallier la mer rouge en décembre 1941, puis la méditerranée orientale en mars 1942. Il est rejoint le même mois par la *Reine des Flots* et la *Moqueuse*, qui était jusque là très active en mer d'Irlande.
- En Afrique, seul le *Président Houduce* continue ses missions de surveillance des côtes, le *Vikings* ayant rejoint les autres navires FNFL à Beyrouth. Il coule peu après, entraînant la mort de 41 hommes d'équipage.
- Le long des côtes d'Angleterre, les unités légères que sont les chasseurs démontrent toute leur efficacité : les *Ch. 10 (Bayonne)*, *11 (Boulogne)* et *42 (Larmor)* participent au raid sur Bruneval tandis que les *Ch. 8 (Rennes)*, *15 (Paimpol)*, *41 (Audierne)*, *43 (Lavandou)* font face à de nombreux engagements avec l'ennemi. De même, les quatre Motor Launches *ML 123, 245, 246, 247* remplissent des missions d'escortes et de patrouilles côtières, effectuant aussi de nombreux sauvetages d'aviateurs abattus en mer.
- Les corvettes livrées au cours du premier semestre 1941 ont accompli un service très dense : elles accomplissent principalement des missions d'escortes de convois dans le secteur de la Clyde avant d'opérer dans l'Atlantique Nord, entre Terre-neuve, Halifax et la Grande Bretagne. Les corvettes *Mimosa*, *Alysse*, *Aconit* participent avec succès à l'opération de ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon (cf. annexe A.3). La *Lobélia*, quant à elle effectue des escortes de convois entre le Royaume-Uni et la base avancée d'Islande. Ces corvettes de l'Atlantique Nord sont rejointes par le *Commandant Détrouyat* et le *Commandant Drogou*, puis par le *Commandant d'Estienne d'Orves*. Cette dernière est mise en service pour remplacer la perte de l'*Alysse*.

La première moitié de l'année 1942 est marquée par plusieurs tragédies qui viennent éprouver durement les FNFL : le huit février 1942, l'*Alysse* est torpillée par l'*U 654*, alors que le 9 juin, c'est au tour du *Mimosa* de sombrer, victime d'une attaque fatale de l'*U 124*. A ces pertes s'ajoute celle, assez mystérieuse du *Surcouf*, le 18 février 1942. Il était en opération

dans les Antilles en chasse d'éventuels raiders et de ravitailleurs ennemis, puis avait pris part à l'opération de Saint-Pierre-et-Miquelon. Aujourd'hui, avec l'ouverture de nouvelles archives, certains historiens émettent l'hypothèse selon laquelle le *Surcouf* aurait été victime d'un tir ami : un avion américain l'aurait pris pour un U-Boat isolé.

Ceci nous amène à nous intéresser à l'activité sous-marine des FNFL :

- Le *Rubis* poursuit son activité de mouillage de mines le long des côtes de Norvège, en l'étendant au golfe de Gascogne. La *Minerve* quant à elle continue ses patrouilles le long du littoral norvégien. La *Junon* a elle été postée en barrage devant le port de Brest dans l'espoir d'intercepter des navires allemands qui y sont basés, puis c'est devant Trondheim qu'elle est affectée, à la recherche du *Tirpitz*.



Le sous-marin Junon

- Enfin, concernant l'infanterie de marine, le 1^{er} bataillon de fusiliers marins est acheminé en Palestine : regroupé avec les unités victorieuses de la campagne d'Erythrée, elle participe à la formation de la première division légère d'infanterie de la France libre. Lors de la campagne de Syrie, ses pertes seront lourdes. Le 2^{ème} bataillon de fusilier continue pour sa part à assurer la défense des côtes de l'AEF. En novembre 1941, il est transféré à Beyrouth pour assurer la défense des côtes de la Syrie. Enfin, un 3^{ème} bataillon voit le jour le 17 mai 1941 grâce à un accord passé entre la France libre et le représentant du Conseil national Basque : le corps est composé uniquement de volontaires basques

espagnols qui sont pour la plupart recrutés en Amérique latine. Malheureusement, les britanniques considèrent que ce bataillon est contraire aux principes énoncés dans l'accord du 7 août 1940 : il est donc dissous le 23 mai 1942.

III] Troisième période : 15 mai 1942 – 3 août 1943

Si dans le monde, les alliés reprennent partout l'avantage sur les forces de l'axe, la situation pour le général de Gaulle devient plutôt difficile à gérer sur le plan politique. C'est une véritable lutte d'influence qui s'engage dans les territoires nouvellement libérés. Par exemple, au Liban et en Syrie, les britanniques tentent de ruiner la position prépondérante de la France. A Madagascar, ils mènent seuls les opérations et ce n'est que huit mois après leur établissement sur l'île que l'idée de mettre en place un gouverneur français est adoptée.

Cependant, les opérations de ralliements se poursuivent et la Réunion ainsi que la Somalie se rangent du côté de la France libre, respectivement en novembre et en décembre. Fort de ces succès, le Général conforte sa position de chef de la résistance : ainsi, le 14 juillet 1942, la France libre prend le nom de la France combattante, scellant par là même l'adhésion de la résistance intérieure au Comité national.

La situation évolue rapidement à la fin de l'année 1942 : la disparition prématurée de l'amiral Darlan, considéré comme un expédient provisoire par les américains et autant détesté des gaullistes que des vichystes, ouvre la voie vers un accord entre les autorités d'AFN et la France combattante. Le 15 mai 1943, le Conseil national de la résistance présidé par Jean Moulin demande la constitution d'un gouvernement provisoire confié à l'autorité du général de Gaulle. Quinze jours plus tard, celui-ci débarque en Algérie où il prend la présidence unique du Comité français de la libération nationale.

Si on s'intéresse aux forces maritimes en particulier, on remarque qu'au départ de l'amiral Muselier, les effectifs des unités combattantes représentent environ 3000 hommes sur un total approximatif de 6000. Avec la réunion des forces maritimes d'Afrique du nord, ces effectifs embarqués n'augmentent que de 300 hommes, alors que nombre total d'hommes, lui double pour avoisiner les 12.000.

L'autre tendance générale est l'infléchissement donné à l'armement d'unités nobles qui s'accompagne symétriquement d'un développement des services à terre. Le général lance

aussi un mouvement global de redéploiements des forces navales françaises libres : l'objectif à terme est de les utiliser au maximum à partir des quatre bases entièrement françaises (base marine d'AEF, base Pacifique, base du Levant et base de Saint-Pierre-et-Miquelon). Ce redéploiement est évidemment beaucoup plus politique que stratégique, l'intérêt opérationnel des ces bases étant parfois assez limité.

Pourtant, cette période correspond pour les FNFL à celle des succès : ce n'est que sur eux que repose le mérite de faire flotter les couleurs de la France aux côtés des alliés. En effet, malgré l'entrée en guerre de l'AFN et de l'AOF, la grande majorité des bateaux de guerre qui ont alors repris la mer sont en pleine modernisation dans les chantiers américains. Ils ne reprendront le combat qu'après la fusion.

Les inflexions données à l'activité opérationnelle se ressentent :

- Dans le Pacifique, l'activité FNFL s'intensifie encore avec le *Triomphant* et le *Chevreuil* qui opèrent entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Calédonie. Le *Cap des palmes* poursuit pour sa part avec une grande régularité ses missions de transport militaire avant d'entrer en carénage à San Francisco, où il est transformé en croiseur auxiliaire. A son retour dans le Pacifique ouest, il remplit donc des missions d'escortes.
- En méditerranée sont déployés le *Léopard* et le *Triomphant* en vue de former la 1^{ère} DTC. Malheureusement, le *Léopard* s'échoue aux environs de Bengazi, après avoir participé quelque mois plus tôt à la destruction de l'*U-136*. Après leur carénages respectifs à Haïfa, le *Dominé* et la *Moqueuse* poursuivent leurs missions d'escortes de convois, assistés par la *Reine des flots*. Ces navires sont rejoints tardivement par le *Duboc*, en juillet 1943.
- En AEF, le *Président Houduce* revient fidèle à son poste en continuant son rôle de patrouilleur côtier, après avoir subi un carénage à Liverpool.
- C'est dans le secteur maritime de l'Angleterre que les changements sont les plus significatifs : des remplacements interviennent pour maintenir à un bon niveau d'efficacité des navires vieillissants. Ainsi, le *Melpomène*, dont l'état s'est trop dégradé est désarmée le 15 octobre 1942. Quatre nouveaux chasseurs viennent épauler ceux déjà existants : les *Ch. 15, 12, 13* et *43*. L'efficacité générale de ce groupe de navires se

maintient au cours de cette période malgré la perte du *Ch. 8 (Rennes)*. Ils participent au raid de Dieppe (*Ch. 10 –Bayonne-*, *Ch. 41 –Audierne-*), abattent plusieurs avions (idem) et engagent parfois des vedettes ennemies au cours de leurs patrouilles (*Ch. 11 –Boulogne-*, *Ch. 15 -Paimpol-*). Enfin, les *Ch. 42 (Larmor)* et *43 (Lavandou)* sont remorqués jusqu'à Pointe-Noire, où ils assurent des missions de patrouilles.

- La flottille de ML (*182, 205, 269, 305*) sont désarmées peu de temps après être rentrées en service : d'octobre 1942 à janvier 1943 elle est remplacée par une classe de navires légèrement différente, les MTB (Motor Torpedo Boat). Au nombre de huit, les MTB *90, 91, 92, 94, 96, 227* et *239* assurent des missions de patrouilles le long des côtes françaises et dans le secteur des îles anglo-normandes. Ils portent des coups durs à l'ennemi en coulant un cargo et en engageant fréquemment le combat avec ses unités.
- Dans l'océan indien, c'est le *Brazza* qui, après son carénage terminé à la fin de l'année 1942 se voit affecté à la base de Madagascar. Entre temps, il patrouille entre la Clyde et Gibraltar, où il abat deux Focke-Wulf de la « Légion Condor » en mars 1943. Il atteint sa destination en juillet 1943.
- Les corvettes du sud assurent quant à elles un service discret, mais efficace le long des côtes d'Afrique. Basées à Freetown, les missions d'escortes qu'elles remplissent n'ont rien de spectaculaire, mais leur activité est grande : elles sont au nombre de trois (le *Détroyat*, le *Drogou* et le *d'Estienne d'Orves*). Celles du nord ne sont plus que quatre après les disparitions tragiques de l'*Alysse* et du *Mimosa*. Leurs états de services sont édifiants et font état de combats incessants, de menaces permanentes à repousser et de sauvetages répétés. La *Lobélia* recueille 63 naufragés et coule l'*U 609*, l'*Aconit* réussit l'exploit rarement égalé de couler à douze heures d'intervalles deux sous-marins allemands : l'*U 444* et l'*U 432*. Cette unité est récompensée par la croix de la Libération, une décoration qui n'a été attribuée que deux fois à des unités navales.



L' U-432 désemparé. Photographie prise depuis l'Aconit

- Quant aux sous-marins, leur état matériel devient préoccupant au cours de cette période. Leur période d'activité en souffre largement. Leur zone d'activité n'évolue pas : le *Rubis*, la *Junon* et la *Minerve* opèrent toujours le long des côtes de Norvège.

Aux côtés de toutes ces bâtiments passés en revue, de nouvelles unités entrent en service sous le pavillon FNFL : la *Combattante*, un torpilleur de conception britannique entre en service réel à partir d'avril 1943 et qui recueille plusieurs équipages d'avions britanniques (de type Whitley et Sunderland) qui se sont abîmés en mer. Il remorque même un hydravion que les conditions météorologiques empêchent de décoller. De même, un sous-marin de type 15 britannique, le *Curie*, est confié aux FNFL le 1^{er} mars 1943 : il rejoint les submersibles existants sur les côtes de la Norvège. Enfin, trois nouveaux ML, le *Colombier*, le *Galantry* et le *Langlade* sont affectés à l'escorte des convois entre Terre-neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon. Deux vedettes de port, le *Balbeck* et le *Palmyre* assurent la sécurité des unités mouillées dans la rade de Tripoli.

- En ce qui concerne les troupes de marine, le 1^{er} bataillon de fusilier marin, dont l'activité est d'abord couplée à celle de la 1^{re} DFL est entré en Tunisie avec la 8^{ème} armée britannique. Elle abandonne ses pièces de DCA pour se transformer en brigade de reconnaissance blindée. Le 2^{ème} bataillon a quant à lui été dissous en mars 1943. Enfin, le 1^{er} bataillon commandos est engagé dans le raid de Dieppe le 19 août 1942, renforcé d'une partie des éléments de l'ancien 2^{ème} bataillon.
- De son côté, l'aéronavale se construit peu à peu : le squadron 340 contribue à assurer la couverture aérienne lors du raid de Dieppe, et une partie des pilotes rejoignent soit le porte-avions britannique

Indomitable, une autre gagne les Etats-Unis dans l'objectif de constituer une flottille d'exploration.

CHAPITRE VI : LES RELATIONS DES FNFL AVEC VICHY

I] Attitude de Vichy vis-à-vis de la France libre

Depuis le départ, le gouvernement de Vichy considère le personnel de la France libre comme traître à la nation. Il est systématiquement accusé d'atteinte à la sûreté de l'Etat, de trahison et de passage au service d'une puissance étrangère, ou bien alors de désertion à bord de bâtiments français sous contrôle d'une puissance étrangère. Ces chefs d'accusation entraînent deux types de sanctions : sur le plan disciplinaire, le personnel d'active est réformé, tandis que les réservistes sont révoqués et privés de grade. Sur le plan judiciaire, les sanctions vont de la peine capitale (prononcée contre le VA Muselier ainsi que plusieurs autres officiers supérieurs), de la déchéance nationale aux travaux forcés, à la séquestration ou la confiscation des biens. Il faut souligner que les peines les plus légères prononcées par contumace ne descendent pas en dessous de 20 ans.

II] Situation des familles FNFL

Evidemment, un des seuls moyens de pression du régime de Vichy sur le personnel FNFL est de s'en prendre à leurs familles restées en France. Une liste mise régulièrement à jour dresse l'état des ralliements à la France libre : les épouses des dissidents se voient privées de pensions et sont laissées sans ressources. Des lettres de la Croix-Rouge montrent à quel point les familles des FNFL sont abandonnées à leur propre sort, condamnées à la misère. Ce n'est que vers la fin de 1941 qu'une circulaire de l'amiral Darlan accorde une aide aux familles à la seule condition (sans doute bien floue et variable) « qu'elles soient réellement dans le besoin ». Des revenus minimums sont alors consentis, à raison de 12 francs majorés de 8 francs par enfant de moins de 16 ans. Dans les faits, la rareté des traces de paiements semble indiquer que ces aides n'ont été attribuées qu'avec la plus grande parcimonie.

Cette oppression financière sur les familles des FNFL s'accompagne d'une véritable mise au ban de la société. Elles ne peuvent plus prétendre à plusieurs aides indispensables en ces temps de guerre : les soins aux familles, les fournitures de médicaments, du ravitaillement des SRAF en nourriture et biens de consommation courants (pommes de terre, lait, savon) leur sont soigneusement épargnés. Les enfants ne sont évidemment plus concernés par les colonies de vacances.

Il fut aussi souligner que la précarité matérielle de ces familles est accompagnée d'une mise en condition psychologique orchestrée par le régime, qui cherche à ruiner leur équilibre moral. En effet, les lettres que s'efforcent de faire parvenir les FNFL à leurs foyers sont interceptées par la censure : la perversité du système de censure réside dans le fait que lorsque les nouvelles sont bonnes et le moral au beau fixe, la lettre est retenue, alors qu'à l'inverse, elle est acheminée.

De plus, on remarque qu'en plus d'être pervers, le système de représailles de Vichy est profondément discriminatoire : en effet, l'ensemble des forces maritimes d'Afrique qui ont rejoint le camp des alliés après le débarquement ne sont pas considérés comme dissidents, mais comme « absents ». Leurs familles continuent à percevoir des soldes spéciales alors que celles des FNFL doivent attendre le mois de mars 1944 pour recouvrer le droit au paiement des délégations.

III] Comportement des navires de Vichy et de la France libre avant novembre 1942

Les premières rencontres entre des bâtiments de la marine de Vichy et ceux des FNFL surviennent aux abords de Dakar, dans la situation exceptionnelle que constitue l'expédition de ralliement. On ne peut donc pas en tirer une quelconque règle de comportement général. Lorsque la situation se représente lors de l'attaque sur le Gabon, l'amiral Landriau, commandant de la marine en AOF demande à l'amirauté française la marche à suivre : ainsi, la réponse indique que les « bâtiments gaullistes rencontrés devront d'abord être invités à faire leur soumission et à rallier un port français non dissident. En cas de refus, ouvrir le feu ». Avec la montée des tensions provoquée par les combats de Libreville, l'amirauté autorise l'utilisation des sous-marins pour la défense des côtes de l'AOF, avec ordre de tirer sans préavis sur les bâtiments de guerre britanniques qui s'approchent à moins de vingt milles des côtes, sans sommation sur les navires gaullistes et ce où qu'ils se trouvent.

Ce n'est qu'à partir du mois de février 1941 que l'amirauté donne ses instructions générales définitives concernant les bateaux FNFL : il doit être invité à se rendre par un

bâtiment de surface et en cas de refus engagé (sauf, précise la consigne, si le rapport de force est trop défavorable), il doit être attaqué sans préavis par un sous-marin.

De son côté, l'amiral Muselier tient à éviter autant que faire se peut les confrontations avec la marine de Vichy. Pour lui, la France est sous le joug d'un gouvernement de fait avec lequel il faut compter. C'est dans un esprit de responsabilité envers l'avenir qu'il ne donne aucune directive agressive aux FNFL et demande en juin 1941 qu'ils soient déployés sur des théâtres d'opération dans lesquels ils n'aient pas à mener des combats fratricides. Si toutefois une rencontre intervenait, les instructions donnent une marche à suivre : si le bâtiment français navigue en présence de navires allemands, il sera attaqué car considéré comme ennemi et hostile. Si un navire escorte FNFL voyait son convoi attaqué par un bateau français, il répondrait immédiatement par la force.

En réalité, les rencontres entre bâtiments FNFL et vichystes ont été très rares, si l'on excepte les combats qui se sont déroulés entre Dakar et Libreville. Un incident se produit au large de Djibouti, lorsque le *Savorgnan de Brazza* participe au blocus de la base. Il se fait attaquer à la torpille –et manqué– par le *Vengeur* : le bâtiment FNFL qui aurait pu riposter se contente de s'éloigner et de rapporter l'épisode. Ainsi, ce sont les britanniques qui se chargent de traquer le sous-marin. Par la suite, ce climat s'améliore progressivement : les FNFL lancent et réussissent l'opération de Saint-Pierre-et-Miquelon sans rencontrer d'opposition de la part de loyalistes qui sont absent du secteur, et n'attaquent plus de territoires directement défendus par la marine de Vichy. Des rencontre brèves surviennent au large, sans vraiment de conséquences.

Néanmoins, un incident provoqua un certain trouble dans l'état-major des FNFL à Londres : le *Commandant Duboc* avait croisé un convoi de cargos français escorté par un bâtiment de la marine de Vichy. L'amirauté britannique, aussitôt consultée considère qu'il est préférable d'éviter autant que possible la confrontation avec les convois de Vichy escortés : c'est d'ailleurs la tendance générale qui prévaut dans la Royal Navy.

Par la suite, des accords officieux se nouent entre les FNFL et les forces maritimes de Vichy, par l'intermédiaire du LV Pépin-Lehalleur, commandant du *Duboc* et le CV Maerten, ancien commandant de la marine de Madagascar. Ils se mettent d'accord sur le fait qu'en cas de rencontre, les bateaux s'ignoreront et effaceront tout trace contact dans le journal de bord. Il semble que le rapport de cet accord ne soit jamais parvenu à Vichy, mais qu'il soit

approuvé officieusement par la hiérarchie des FNFL et en particulier l'amiral Auboyneau par l'intermédiaire d'une circulaire secrète.

III] Comportement des équipages de Vichy et de la France libre entre novembre 1942 et août 1943

Quelques jours après que cette circulaire soit signée, l'amiral Darlan ramène les forces maritimes et aéronavales françaises dans la guerre aux côtés des alliés. Evidemment, cet acte est de nature à écarter de manière définitive des risques de rencontre et de confrontation entre les bateaux français. Néanmoins, ces risques perdurent dans les ports où la tension de l'opposition accumulée depuis 28 mois entre les deux parties peut provoquer des heurts : de fait, des incidents éclatent et bien que sans grande gravité dans la forme, ils témoignent de la violence du ressentiment qui habite les marins.

Les FNFL sont plus généralement ignorés, méprisés par les officiers de la FMA (Forces Maritimes d'Afrique), qui les accusent d'ivresse, de comportements subversif et séditions. L'ambiance est moins tendue chez les simples marins : le prestige accumulé lors des combats de l'Atlantique fait le plus souvent l'objet de l'admiration des jeunes marins de Vichy.

Pendant la période qui s'étale du 13 novembre 1942 au 3 août 1943, les deux forces navales ont mené distinctement leurs missions, comme deux flottes différentes mais associées. C'est une période difficile sur le plan politique, mais qui aboutit à la formation du CFLN (Comité Français de Libération Nationale) le 3 juin à Alger. Ce comité est d'abord placé sous la double présidence des généraux De Gaulle et Giraud.

Enfin, il est à noter que de nombreuses désertions ont frappé les rangs des équipages FMA (Forces Maritimes d'Afrique) lors des carénages sur la côte est des Etats-Unis : de vives protestations sont adressées au général De Gaulle qui les ignore. Comme il a été expliqué précédemment, ce phénomène n'est pas dû à une manœuvre de recrutement lancée par les FNFL, mais bien d'initiatives spontanées et motivées par des raisons profondes.

CHAPITRE VII : LES RELATIONS MUSELIER – DE GAULLE

I] Les premières difficultés

Les auteurs rappellent en introduction que les relations entre ces deux hommes à la tête de la France libre, aux personnalités très fortes et parfois diamétralement opposées ne avaient de grande chances d'être chaotiques. On remarque tout de même que dans cet arbitrage historique que les auteurs s'efforcent de mener à charge et à décharge, la balance de sympathie penche quand même en faveur de l'amiral Muselier ; il apparaît souvent comme une victime de l'autoritarisme du général De Gaulle, de sa méfiance instinctive envers lui et plus généralement de la prépondérance de l'armée de terre sur la marine.

Les premières frictions ont lieu après la réunion du 5 juillet 1940 entre Muselier et l'amirauté britannique : le général estime que l'amiral outrepassa ses fonctions en menant des négociations qui ne devaient se tenir que de gouvernement à gouvernement. La tension entre les deux hommes monte un peu plus lors de la création du service de renseignement : l'amiral, en faisant remarquer que les hommes qui la compose sont assez peu expérimentés propose les services d'officiers spécialisés de son état-major. On lui aurait répondu « que la marine devait s'occuper des bateaux et [qu'] il lui était interdit de se mêler en quoi que ce fût de ces questions du service secret ». De même, il se plaint que le général De Gaulle ait prélevé le maximum de personnels qualifiés aux FNFL, en particuliers des radios pour organiser les transmissions de la brigade Monclar et surtout fait passer progressivement le bataillon de fusiliers marins sous son autorité absolue.

Mais le facteur principal de la détérioration des rapports entre les deux hommes tient principalement au fait que le général cherche à écarter l'amiral des plus hautes fonctions du commandement de la France libre. En effet, ce dernier se sent mis à l'écart des discussions qui aboutissent à l'accord crucial du 7 août 1940, où même son point de vue concernant les questions maritimes n'a pas été pris en compte. Cette situation se retrouve lorsque le commandement des navires FNFL servant à mener l'expédition de Dakar lui est refusé par le général ; les prétextes invoqués sont que ce n'est pas un commandement de vice-amiral (l'argument n'est pas réutilisé pour l'opération de Saint-Pierre-et-Miquelon) et que sa place est à Londres pour assumer la vacance du pouvoir. Cependant, le général a pris soin de mettre en place un intérim de commandement composé de membres de son propre état-major, évinçant de fait l'amiral du pouvoir réel malgré ses protestations.

L'amiral Muselier entretient pourtant avec les britanniques des relations tout à fait cordiales et basées sur la confiance, et il en profite pour faire part aux autorités du royaume de

ses réserves sur la façon dont les affaires de la France libre sont menées. Ces divergences internes sont alors évidemment parfois exploitées par les britanniques.

Sur le terrain, l'amiral ne s'empresse pas d'exécuter certains ordres émanant du général lorsqu'il considère par exemple qu'ils constituent une ingérence dans ses attributions : par exemple, des consignes relatives à l'organisation d'une base navale en AEF.

Tous ces points d'achoppement conduisent le chef de la France libre à écrire une lettre à l'amiral Muselier où il fait clairement part de son mécontentement vis à vis de son attitude : il lui est rappelé de ne s'occuper que des questions strictement militaires, de cesser d'émettre des critiques à Londres sous peine de menacer la crédibilité de l'ensemble du corps de la France libre. Enfin, le général redonne fermement des consignes concernant l'affectation du personnel et « de ses » navires.

II] L'arrestation de l'amiral

En rentrant à son domicile le 2 janvier 1941 dans la matinée, l'amiral a la surprise de trouver un officier de l'amirauté britannique ainsi que deux inspecteurs de Scotland Yard chez lui. Sans explications, il est conduit peu après à la prison de Pentonville, puis à celle de Brixton avant d'être finalement retenu à l'école de Greenwich où il est à la disposition de la Royal Navy. Il reçoit le jour d'après une lettre d'excuses du gouvernement britannique au sujet de la méprise, accompagnée d'une invitation à déjeuner du premier ministre et une audience du roi.

En fait, l'amiral a été soudainement accusé d'intelligence avec une puissance étrangère (en l'occurrence, la France de Vichy) : des documents l'accusent d'avoir voulu livrer le *Surcouf* à la marine de Darlan et d'avoir prévenu le régime de l'attaque de Dakar. Enfin, il aurait touché des pots de vin pour limiter le recrutement des FNFL... L'énormité de ces chefs d'accusation n'abusent heureusement pas longtemps les autorités britanniques : il est vite convenu que les pièces accusatrices sont des faux et que l'amiral est la victime d'une machination. L'enquête remonte vers un groupe d'individus appartenant au service de sécurité du général De Gaulle, dont le chef est le commandant Meffre.

Par mémoires interposées, l'amiral et le général apportent leur vision des faits : pour le premier, le général aurait délibérément feint de croire à sa culpabilité avant de revenir sur sa position la nuit du deux au trois juillet. De Gaulle, dans ses *Mémoires de guerre* insiste sur ses protestations auprès de autorités et son intime conviction de l'innocence de l'amiral. Il

rappelle que dès le 8 juillet, il exige la libération de ce dernier sous peine d'interrompre les relations de la France libre avec le Royaume Uni.

III] La crise de septembre 1941

Les rapports entre les deux hommes ne font ensuite que s'envenimer un peu plus. Sur le plan militaire, l'amiral reproche à De Gaulle de s'immiscer dans ses prérogatives en désignant par exemple le commandant d'Argenlieu au haut commissariat pour le Pacifique (cf. annexe D.3), en donnant directement l'ordre à Martial Valin (chef d'état-major des Forces Aériennes Françaises Libres) de venir le rejoindre en Syrie alors que ce dernier est placé sous le commandement effectif de l'amiral.

Sur le plan politique, l'amiral n'hésite pas à continuer de critiquer l'action du général en Syrie : selon lui, elle est entachée de lourdes fautes militaires, diplomatiques et d'organisation. Mais c'est en septembre 1941 qu'éclate la crise qui menaçait de puis longtemps le haut commandement : elle est suscitée par un projet du général De Gaulle qui propose que la France libre soit dirigée de façon collégiale. Il savait sans doute la réaction qu cela ne manquerait pas de provoquer chez l'amiral, que dans ses *Mémoires de guerre* il se targue d'instrumentaliser. Le chef des FNFL aurait ni plus ni moins proposé un titre honorifique au général qui de son côté aurait laissé le pouvoir réel entre les mains de l'amiral, afin d'éviter qu'il menace un peu plus l'entente avec les alliés et le retour à la démocratie par ses maladroites de commandement. Cette proposition est accompagnée d'une menace de scission de la marine, qui poursuivrait la guerre de son propre côté.

Le casus belli est trouvé et la réponse du général ne se fait pas attendre : il réduit ses prétentions à néant et assimile son chantage à « un abus intolérable du commandement militaire que je vous ai confié sur une force française libre dont les officiers et les hommes sont engagés comme français libres et liés à mon autorité par contrat d'engagement ». L'amiral évoque un malentendu et se soumet à l'autorité du général De Gaulle. Mais la crise, bien que momentanément et superficiellement résolue (les pressions de M. Eden et de M. Alexander, premier lord de l'amirauté y sont pour beaucoup) ne tarde pas à refaire surface quelques mois plus tard.

IV] La rupture

Elle est en quelque sorte amorcée à travers l'opération de Saint-Pierre-et-Miquelon de décembre 1941. A ce moment là, le Canada et le Royaume Uni ne sont pas opposés à une opération de ralliement des îles et permettent à l'amiral de constituer une petite escadre à cette fin. Le général de son côté lui laisse toute latitude d'action mais lui rappelle que toutes les conséquences de l'opération seront endossées sur sa propre responsabilité.

Ainsi, l'amiral veut agir en totale concertation avec ses alliés et dans un télégramme, il demande au général de lui confirmer l'accord britannique pendant qu'il ira chercher à Ottawa le soutien du Canada et des Etats-Unis. A posteriori (dans ses mémoires), le général estime qu'il était superflu de mêler les alliés à cette opération qui ne regarde que la France libre. Il a sans doute peur de les voir s'immiscer dans les affaires de son mouvement alors que pour lui, une opération de rétablissement de la souveraineté ne regarde que le pays concerné. Contrarié de constater que la confidentialité de l'expédition soit rompue, il se voit contraint de mettre au courant les britanniques : cependant dans sa réponse à l'amiral, il n'en laisse rien paraître et renouvelle son soutien à l'amiral.

Les auteurs soulignent pourtant toute la maladresse de l'initiative de l'amiral : compte tenu du contexte politico-militaire, il était prévisible qu'il se heurte à une certaine réserve de la part des alliés. Roosevelt essaie en effet au même moment de ménager le maréchal Pétain pour établir entre autres un *modus vivendi* qui aurait pour effet de neutraliser tous les territoires français d'Amérique. Pour Washington, l'heure n'est pas à l'exacerbation des tensions et sur son impulsion, les alliés répondent à l'amiral Muselier qu'il vaut mieux reporter à plus tard l'opération. Le général lui ordonne de passer outre ces considérations : sans rien annoncer aux alliés, l'amiral doit avec ses propres moyens « procéder au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon ».

Alors qu'il s'acquitte de sa tâche, il doit faire face d'une part aux reproches du général sur sa trop grande sollicitude envers les alliés anglo-saxons et d'autre part à son ingérence encore répétée (la nomination du commandant d'Argenlieu, un proche du général, au rang de contre-amiral sans avoir été consulté). De l'autre côté, il pense désormais être considéré comme un pirate et avoir perdu beaucoup d'estime auprès des alliés. Sans doute pense t-il avoir été quelque peu utilisé par le général, comme un pion à sacrifier à la colère des Etats-Unis. Car effectivement, la réaction diplomatique du département d'état américain est plutôt violente : la remise en cause de la légitimité politique des français libres s'accompagne de la volonté de rétablir la neutralité des îles ralliées. Malgré les pressions exercées sur lui, le général reste inflexible : avec le temps, l'importance de l'affaire retombe d'elle-même étant donné la bonne marche de l'île.

Malgré l'accueil chaleureux qui lui est réservé pour son retour, l'amiral ouvre une nouvelle et dernière crise : le trois mars 1942, lors d'une réunion du comité national, il renouvelle ses attaques sur la politique et l'attitude du général, critiquant la « faiblesse de l'organisation actuelle de la France libre » et offrant la démission de ses fonctions de commissaire national. Il confirme celle-ci dans une courte lettre, auquel le général répond en acceptant cette démission et en prenant note du fait que l'amiral reste à la complète disposition du général pour exercer un commandement militaire. Cette réponse courtoise est marquée par un soulagement certain. Pourtant, les choses n'en restent pas là, car le dix mars, lorsque le général De Gaulle réunit les officiers FNFL en poste à Londres, l'amiral Muselier s'oppose à cette réunion en dehors de sa présence. Le général n'insiste pas mais adresse au gouvernement britannique le lendemain un rapport de punition infligé à l'amiral (trente jours d'arrêts de forteresse) en lui demandant de bien vouloir la faire appliquer. Sous la pression de l'amirauté, l'amiral Muselier est prié de se retirer hors de Londres, à Ealing, comme son chef d'état-major, le CV Moret à Kingston. Le 23 mars, l'amirauté britannique fait savoir au général qu'il n'insistera pas pour que l'amiral reste aux commandes de la flotte FNFL et qu'il fera en sorte qu'il reste à l'écart.

Du côté des FNFL, cet épisode ne provoque que peu de turbulences : une grève générale est projetée mais elle reste à l'état embryonnaire car depuis la base, ces événements sont perçus comme de lointains combats de chefs desquels il vaut mieux rester à l'écart. Le capital de sympathie de l'amiral ne fait de toute façon pas le poids face à celui du général. A la fin du mois de mars 1942, la situation revient à la normale.

En avril et en mai, le général propose à l'amiral de participer à nouveau à la cause de la France libre en lui confiant une mission d'inspection, mais sans succès : il prend le soin de préciser qu'en ce qui le concerne, sa collaboration avec le général est bel et bien terminée. C'est ainsi que le 30 juin, il est mis à la retraite d'office par décret, mettant fin à sa carrière de près de deux ans au sein des FNFL.

V] Le départ

Les auteurs concluent sur cet épisode de la rupture en rappelant la grande valeur militaire d'un homme qui a réussi à faire naître de quasiment rien une flotte aux dimensions certes très modeste, mais à l'efficacité réelle. Ils reviennent aussi sur le passé politique de

l'amiral, homme de cabinet sous les gouvernements de Painlevé et de Clemenceau qui le pousse peut-être à outrepasser ses fonctions de militaires.

LES CORVETTES FNFL (de leur armement au 3 août 1943)

Edité en 1966, cet ouvrage a été rédigé par le capitaine de frégate Luc-Marie Bayle du service historique des armées. Aussi, il adopte un angle d'étude très militaire et factuel en reprenant les journaux de bords des neuf corvettes FNFL pour en détailler les moindres aspects : tout est rigoureusement chronologique (parfois minute par minute) et sont listés chaque mouvement des navires, chaque message radio, chaque fait jugé marquant dans un quotidien d'escorteur plutôt routinier. Il en résulte un contenu assez dense mais à l'intérêt historique parfois inégal. La plus grande partie de l'ouvrage est consacrée à cet inventaire purement opérationnel auquel ne se greffe aucune analyse historique. Tout est reporté, rien n'est commenté.

En fait, l'intérêt majeur des *Corvettes FNFL* de Luc-Marie Bayle est à rechercher dans sa mise en contexte de l'action des forces maritimes de la France libre dans la guerre globale qui se joue sur les mers. Il donne une idée assez précise des enjeux techniques, stratégiques et économiques qui entrent en ligne de compte dans la bataille de l'Atlantique : de plus, ces questions sont abordées pour chacun des deux camps. Cette mise en abîme est nécessaire car elle permet de replacer et de mieux appréhender l'action des corvettes de la France libre, qui participent directement et à leur échelle à cette lutte. Ainsi, ce livre combine une partie macro historique et une autre micro historique : elles sont articulées par un chapitre plutôt intéressant qui là encore de manière très factuelle (presque clinique) retrace l'histoire de l'armement de ces neuf corvettes. Bien que dépourvu de toute analyse, il détaille avec plus de précision les conditions de leur mise en service, au travers des affectations et de leur activité générale jusqu'au 2 août 1942.

Ainsi, *Les Corvettes FNFL* est un ouvrage très bien documenté, mais dont l'approche historique se limite trop à un inventaire froid et purement chronologique de faits techniques à l'intérêt parfois contestable. C'est pourquoi la dernière partie qui dresse le détail opérationnel de chaque corvette n'est exploitable que d'un pont de vue militaire et non historique. Il a cependant le mérite de contextualiser la lutte des FNFL en la replaçant dans la globalité du conflit.

CHAPITRE 1 : LES CORVETTES DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE DE 1941 AU 2 AOUT 1943

II La bataille de l'atlantique jusqu'en mars 1941

A. La flotte sous-marine allemande

Au début de la guerre, il existe un grand décalage entre l'idée que se fait l'amirauté britannique de la flotte sous-marine allemande et la réalité : ses effectifs sont bien moindres que ceux estimés par les amiraux. De toutes les nations qui participent à la guerre, l'Allemagne possède la flotte la moins nombreuse et contrairement à ce qui est craint outre manche, elle n'est absolument pas prête à mener une guerre sous marine d'envergure. En effet, depuis que la production a commencé en 1935, elle n'aligne que 57 sous-marins. En revanche, ils sont donc très récents et technologiquement supérieurs à ceux que compte les marines ennemies, en particulier en ce qui concerne leurs moteurs (diesel et électriques), leurs périscopes et leurs torpilles qui sont munies de gyroscopes efficaces. Ces sous marins sont de trois types : II, VII et IX.

Conscient de cette insuffisance numérique, la marine réclame la construction de vingt à trente sous-marins par mois. Plus prosaïquement, l'amiral Raeder milite pour l'établissement d'un programme moins exigeant mais réparti sur une longue période. Ce programme est constamment retardé par l'indécision stratégique du haut commandement, qui hésite sur l'objectif à court terme autour duquel mobiliser la marine : un débarquement en Islande, en Angleterre, ou bien une opération de conquête de Gibraltar sont à l'étude. Finalement, ce n'est que 54 sous-marins qui sont achevés dans l'année 1940, sur un total programmé de 91. Dans le même temps, le nombre d'unités coulées par les alliés au début de l'année 1941 dépasse les 30.

Cependant, les efforts de construction finissent par se faire sentir et si 2 à 3 U-boats sont construits par mois en 1939, le rythme mensuel accélère fortement pour atteindre 16 U-boats en début de l'année 1941.

Au début de la guerre, l'impréparation des alliés laisse une latitude d'action très confortable aux U-boats, qui attaquent isolément leurs proies, de jour et en plongée. Bientôt, avec l'arrivée de l'ASDIC et de manière générale le perfectionnement accru des moyens de détection, les sous-marins sont contraints à une plus grande prudence et agissent de préférence la nuit, toujours de façon isolée. Une doctrine navale est élaborée au début de l'année 1940 par l'amiral Dönitz et se révèle très efficace contre les convois alliés : l'attaque en meute. Elle se déroule en trois phases :

1. Le commandement à terre des sous-marins (*Befehlung der Unterseeboote*, BDU) forme par radio un groupe de cinq à vingt bâtiments qui patrouille de façon disparate dans une zone de passage supposé des convois. Il est important de souligner que le groupe n'a aucun commandant local, tout est centralisé par la BDU.
2. Lorsqu'un sous-marin détecte un contact, il prévient le BDU tout en restant à distance sans attaquer. Cette dernière transmet les coordonnées aux autres unités se trouvant dans la zone : en arrivant sur place, ils signalent leur position.
3. Lorsque le commandement central estime que la meute rassemblée est suffisante, elle donne l'ordre d'attaquer simultanément. Chaque unité agit à sa guise, sans concertation ni coordination. Les attaques se succèdent après le rechargement des torpilles et ainsi, les convois pouvaient être soumis à des attaques successives pendant plusieurs nuits.

En ce qui concerne la coopération avec les forces aériennes, il convient de préciser que l'aéronautique navale allemande est très faible. D'abord, la Luftwaffe est presque exclusivement mobilisée pour le soutien de la Wehrmacht : les moyens de l'aéronautique navale en pâtissent durement. Elle comprend au début de la guerre deux à trois cent appareils (HEINKEL, DORNIER, puis par la suite JUNKER 88) de faibles valeurs militaires. Or, c'est à ce moment que l'aéronautique navale allemande est la plus forte : les choses ne vont qu'en empirant pendant le reste de la guerre. Le rôle qui lui est principalement alloué est la

reconnaissance et l'aiguillage des sous-marins vers les zones de passage des convois. Le rendement est très faible, les unités navales étant souvent rassemblées dans des secteurs vides de tout passage.

B. La réaction des alliés

Les britanniques ne partent pas de zéro en matière de guerre d'étouffement économique. Toute l'expérience accumulée pendant la première guerre mondiale est réutilisée au profit de la situation de 1940 : le système de gestion des convois de 1918 est réactualisé, puis remis en place. Ainsi, trois grandes routes de convoyage sont activées : de Halifax aux Western Approaches pour le trafic en provenance d'Amérique du Nord, de Kingston aux Western Approaches pour le trafic d'Amérique centrale et enfin du Sierra Leone aux Western Approaches pour celui d'Asie et d'Afrique (avec l'entrée en guerre probable de l'Italie, aucun convoi n'est censé passer par la méditerranée) (cf. annexe C.3). On remarque que le secteur maritime des Western Approaches reste le nœud principal et vital par lequel transite le ravitaillement des îles britanniques.

Il paraît évident qu'il est impossible d'assurer la protection par escorte de tous les bâtiments de commerce britanniques disséminés sur les mers du monde. C'est alors que dans un premier temps ils ont pour ordre de rejoindre l'Angleterre séparément, afin d'y être groupés et protégés. Ce processus voit son aboutissement à partir du mois de novembre 1939, période à partir de laquelle le système de convois se généralise. Selon leur provenance et la route qu'ils empruntent, les convois sont désignés par un code de deux lettres : ceux à destination d'Angleterre et formés de Kingston puis de Halifax ont pour désignation HX, ceux de Gibraltar HG et ceux de Freetown SL. Les convois qui repartent le plus souvent à vide des îles britanniques, sont regroupés sous la dénomination OA et OB pour ceux qui naviguent vers l'Amérique et l'Atlantique sud, OG pour ceux qui vont vers Gibraltar. Ils bénéficient en général de moins d'attention, tous les efforts étant concentrés sur les convois HX, HG et SL. Ce système permet une répartition plus efficace de la tâche de l'escorte entre les marines alliées, une séparation entre convois rapides et convois lents et un regroupement plus efficace qui minimise les pertes.

En juillet 1940, les routes de convoyages sont modifiées pour faire face à la nouvelle donne politico-militaire. La France est occupée, le concours de la marine française est perdu et la pénurie d'escorteur se fait durement ressentir. La principale modification concerne la route de convoyage HX : ils sont pris en charge par les escorteurs beaucoup plus au nord, au

large de l'Irlande, à peu près au niveau du 17° de longitude ouest. En octobre, cette limite se décale encore jusqu'au 19° où les convois sont séparés en deux tronçons vers le 8° de longitude ouest. De plus, dans un souci d'optimisation du trafic, il est décidé de former les convois rapides HX uniquement depuis Halifax et les convois lents SC depuis Sydney (cf. annexe B.2). Ces modifications surprennent les allemands qui mettent deux mois à se rendre compte de l'évolution de la situation et à s'y adapter. En revanche, les pertes de l'automne et de l'hiver sont lourdes et montrent combien cette adaptation est réussie.

Si on s'intéresse à ces pertes subies par les alliés durant la première bataille autour de l'Angleterre, c'est-à-dire de septembre 1939 à avril 1940, on s'aperçoit qu'elles s'élèvent à 1.400.000 tonnes de navires marchands. Pendant la bataille des Western Approaches, elles se chiffrent à 2.000.000 de tonnes. On en déduit que compte tenu du nombre assez réduit de sous-marins allemands en activité, le rendement est excellent. Dans la Kriegsmarine, une certaine émulation fonctionne autour de quelques as qui coulent à eux seuls et respectivement près de 200.000 tonnes de navires marchands.

La réponse des alliés à cette inquiétante efficacité se situe évidemment autour du renforcement des escortes de surfaces. Le 2 septembre 1939, les alliés ne possèdent que 200 bâtiments réellement adaptés à la lutte anti sous-marine, c'est-à-dire des bâtiments équipés de moyens de détections fiables et modernes (en l'occurrence, l'ASDIC) : 150 destroyers, 40 escorteurs et 20 patrouilleurs côtiers, des chalutiers de 400 à 600 tonnes pour la plupart. Adapter sur ces bâtiments civils l'ASDIC est une solution provisoire qui permet de venir pallier tant bien que mal à la pénurie d'escorteurs. Tous les efforts de production et d'équipement portent rapidement leurs fruits et le nombre d'escorteurs passe de 200 en septembre 1939 à 600 en juin 1940. L'augmentation se poursuit régulièrement jusqu'en début 1941 avec 900 unités et atteint le chiffre de 1700 bâtiments à la fin de l'année. Parmi eux, on trouve principalement :

- Des corvettes : elles ont fait l'objet d'un programme de construction spécial en juillet 1939. D'un type nouveau, ces navires endurants sont conçus pour les escortes sur de longues distances et peuvent accompagner les convois d'un bout à l'autre de l'Atlantique.
- Des frégates : elles constituent un adversaire redoutable pour les sous-marins allemands, car elles sont plus rapides que les corvettes. Cependant, leur armement ne débute qu'à la fin de l'année 1941.

- Les destroyers de classe « Hunt » : ils sont les bâtiments de surface les plus adaptés à la lutte contre les U-boats. Ils jouissent d'une vitesse impressionnante de 27 nœuds et d'une grande manoeuvrabilité. Leur armement est puissant et combine des capacités de lutte de surface et anti sous-marine.
- A côté de ses bâtiments de conception très récente, les anglais mettent en service des vieux destroyers américains « flush-deck » qui datent de la première guerre mondiale, à la suite d'un accord destroyers-bases signé le 2 septembre 1940.

Cette flotte spécialisée dans la protection des convois et la chasse de sous-marins dispose de plusieurs moyens de détection qui sont pour la plupart en cours d'expérimentation :

- L'ASDIC : la technologie est encore mal exploitée et les appareils restent limités par leur puissance, l'étroitesse de leur faisceau de détection et par l'impossibilité de le diriger (il est fixe, cf. annexe B.3).
- Le radar en est lui aussi à ses balbutiements : il équipe rapidement tous les destroyers des Western Approaches, mais les premiers résultats sont décevants. Seuls quelques rares contacts radars émaillent l'année 1941 et seulement douze d'entre eux amènent un contact visuel ou ASDIC avec un sous-marin allemand.
- Le radiogionomètre, qui existe en version ondes moyennes et courtes. C'est seulement avec ces dernières qu'il est compatible avec un radar, et c'est cette version qui équipe un grand nombre de destroyers et de corvettes. Il permet de détecter les sous-marins ennemis en phase d'approche et d'attaque d'un convoi.
- Les fusées éclairantes, appelées « snowflakes » qui sont mises en service dans les Western Approaches en avril 1941. Elles éclairent la mer dans un diamètre de 1000 mètres environ et permettent de repérer onze sous-marins allemands au cours de l'année de mise en service.

En ce qui concerne l'armement spécialisé de ces bateaux il est divisé en deux systèmes qui se basent sur le même principe :

- Les grenadeurs et mortiers : ils sont situés à l'arrière du navire et constituent souvent le seul moyen rudimentaires de venir à bout d'un sous-marins. Ils larguent au maximum un chapelet « pattern » de cinq à six grenades Mark VII pour un passage (cf. annexe B.1). Ces grenades sont en fait des cylindres de tôles de 186 kg dont 179 de TNT. Leur emploi est délicat car il peut nuire à la propre sécurité du navire (l'explosion peut le secouer violemment, même après un passage rapide) et surtout parce qu'elles coulent assez lentement, occasionnant ainsi un temps mort favorable à l'esquive de la cible. Leur rayon d'action efficace est de six à huit mètres, leur rayon dangereux d'une dizaine de mètres. Ces grenades à la valeur militaire quelques peu médiocres reçoivent une amélioration en automne 1940 : elles sont alourdies tout en conservant leurs caractéristiques et le temps mort de leur descente est ainsi diminué.
- Le Hedgehog : cette arme entre en service à la fin de l'année 1941 et marque une avancée importante dans la capacité offensive des navires. Situé à l'avant, stabilisé au roulis, il lance un chapelet de 24 projectiles à une distance de 180 mètre et dans un rayon de 40 mètres. Chaque projectile contient 15 kg d'explosifs et se déclenche au contact. Son avantage majeur est le très faible temps mort qu'il génère entre le tir et l'impact.

La flotte est par ailleurs assistée par une aviation anti sous-marine qui a été organisée avant guerre. Elle dispose de moyens assez réduits (200 appareils) dont l'efficacité militaire est assez aléatoire. Ce n'est qu'avec l'arrivée des premiers radars ASV (Air to Surface Vessel) en janvier 1940 et l'adaptation pour l'aviation de la grenade Mark VII à mise à feu automatique que la combativité de cette aviation augmente. Elle est encore renforcée par une modernisation de la flotte aérienne la même année.

Enfin, la lutte anti sous-marine fait l'objet d'un remaniement du commandement britannique. L'importance de l'enjeu amène une division plus efficace de ce commandement et c'est ainsi que la « Trade Division » chargée de la navigation commerciale est confié à un chef d'Etat-major spécial : l'Assistant Chief of Naval Staff (Trade), l'ACNS (T). Cette charge devient ACNS (UT), U-boat and Trade en novembre 1942. De plus, dès octobre 1939, une division spéciale chargée de la guerre sous-marine est formée, « l'Anti-Submarine Warfare

Division », dépendante de l'ACNS (W). S'ajoute à ceci un effort de coordination au niveau du haut commandement qui amène une optimisation de la répartition des escortes, des liaisons avec la R.A.F et de la protection des transports de troupes et des bâtiments de guerre : elle est assurée par deux adjoints spéciaux, l'Assistant Chief of Staff Naval (Home) pour les eaux métropolitaines et (Foreign) pour les zones extra métropolitaines. Enfin, le renseignement concernant les sous-marins est centralisé dans une même cellule, la « Submarine Tracking Room ».

ACNS (F)	ACNS (H)	ACNS (T)	ACNS (W)
- Répartition des escortes - Protection des bâtiments militaires - Liaisons avec la R.A.F		- Protection de la navigation commerciale	- Lutte anti sous-marine

III] La bataille de l'Atlantique de l'Islande au Brésil (mars à décembre 1941)

A. Le début de la bataille de l'Atlantique.

La tendance marquante de cette période est l'accroissement rapide et soutenu de la flotte sous-marine allemande. Le programme ambitieux de 1940 commence à porter ses fruits en 1941. Au mois d'avril de cette année, seuls 30 sous-marins sont en opérations de façon permanente (111 sont en service), en décembre ils sont 84 sur un total de 220 en service.

Ce développement marque logiquement le début d'une phase d'offensive lancée par Hitler qui promet « des résultats incomparablement supérieurs ». Et en effet, le contexte est favorable à une intensification aiguë de la guerre d'étouffement : aucune opération d'envergure (projets de débarquements en Islande et à Gibraltar ou en Grande Bretagne) ne vient en détourner la priorité. Le nombre de sous-marins en activité permet désormais d'appliquer la doctrine des meutes quasi systématiquement.

Ainsi, le tonnage coulé au printemps 1941 accuse une forte augmentation avec un pic de 645.000 tonnes envoyées par le fond en mai. Le terrain de chasse des meutes s'élargit et s'éloigne des Western Approaches pour gagner progressivement le sud-est du Groenland et le sud de Terre-Neuve ou une douzaine de sous-marins reste constamment en activité. De même, dans l'Atlantique sud, ils poussent jusqu'aux abords de Freetown, où leur présence se renforce d'autant plus qu'il est devenu très compliqué de forcer l'entrée de la mer Méditerranée.

Pour le Royaume-Uni, l'intensification de la bataille de l'Atlantique ne doit en aucun cas couper les liens commerciaux qui le relie avec les Etats-Unis. La réponse aux meutes passe par une généralisation et une amélioration des dispositifs de détection, qui s'accompagne par un renforcement des capacités offensives (possibilité de larguer des chapelets de 14 grenades, équipements des bateaux avec le hedgehog). De même, la défense des convois est revue pour devenir moins rigide et plus réactive. Enfin, d'une manière préventive, l'exploration aérienne des routes de convois permet de repérer d'éventuels bâtiments ennemis à l'affût.

En parallèle, les efforts se concentrent sur l'accélération des programmes de construction : au cours de l'année 1941, le nombre de corvettes passe de 120 à 220, celui de chalutiers de 300 à 600 et ce lui de vedettes de 100 à 500. Il est à noter l'importance de l'aide américaine qui permet de soutenir en partie cet effort.

D'un point de vue logistique, l'Islande désormais occupée par les Anglais constitue une base importante qui permet le ravitaillement, la réparation des bâtiments alliés. L'île sert aussi de base aérienne pour la R.A.F.

B. L'entrée en guerre des Etats-Unis

C'est du côté des Etats-Unis que le Royaume-Uni attend un déblocage. Car depuis septembre 1939, ils se murent dans une neutralité isolationniste en refusant de se mêler des crises européennes. Des patrouilles de neutralité veillent à ce qu'aucun belligérant ne pénètrent dans la zone qui s'étend de Halifax jusqu'aux Guyanes. Cette zone permet aux bateaux de commerce des convois anglais de naviguer en toute sécurité dans la partie ouest de l'Atlantique, ainsi que dans les mers d'Amérique centrale et du sud. Mais en 1940, une entorse est faite sur cette neutralité : l'embargo sur les armes est annulé et les alliés peuvent se procurer du matériel de guerre en échange d'or. Les Etats-Unis savent qu'ils ne pourront rester indéfiniment en dehors de la guerre et préparent activement la défense du territoire en renforçant leurs forces maritimes et aéronavales. De plus, un accord précédemment évoqué consacre un échange de 50 destroyers américains contre la cession de plusieurs bases britanniques des Caraïbes pour une durée de 99 ans.

Mais c'est le premier semestre 1941 qui voit l'abandon de la neutralité américaine : une aide économique (Lend-Lease Act) est accordée à la Grande-Bretagne dont les réserves en or s'épuisent et fait que des navires de transport américains peuvent charger le matériel de

guerre. Les Etats-Unis assurent un protectorat sur le Groenland, capturent les stations météo clandestines allemandes. Le 27 avril 1941, le destroyer américain *Niblack* grenade un sous-marin allemand, un moi plus tard, le président Roosevelt proclame l'état d'alerte nationale sans restrictions (*Unlimited National Emergency*). Les troupes anglaises d'Islande sont relevées par les américains le 7 juillet et l'île sert de base à la Task Force 1. Elle veille à protéger les convois américains entre les Etats-Unis et l'Islande, mais tous les bâtiments peuvent se joindrent à ces convois.

Malgré les consignes répétées des autorités allemandes qui donnent l'ordre de ménager les américains pour repousser la rupture le plus loin possible, les incidents se multiplient déjà. Pendant ce temps, la coopération anglo-américaine est renforcée lorsque le 10 août 1941, Roosevelt et Churchill réunis sur le *Prince of Wales* définissent les modalités de l'imminente intervention américaine. Le 17 novembre, l'acte de neutralité est modifié et permet l'armement des navires marchands qui pénètrent dans les zones de guerre. Le 11 décembre et suite au bombardement de la base américaine de Pearl Harbour, l'Allemagne et l'Italie déclarent la guerre aux Etats-Unis.

En conclusion de cette partie, on peut dire la guerre sous-marine que mène les allemands souffre de plusieurs problèmes qui nuisent à son efficacité : les zones de neutralité américaines, le frein provoqué par les exigences d'autres missions en Baltique, Arctique, mer du Nord, Méditerranée (ou Hitler exige l'envoi d'unités pour couper les lignes de ravitaillement britanniques) sont autant d'exemples. De plus, la guerre sur le front est contre l'URSS mobilise toute l'énergie de la Luthwaffe qui diminue ainsi drastiquement son concours à la Kriegsmarine. Enfin, la disparition des « as » fait chuter de façon importante le tonnage mensuel coulé.

III] La lutte dans les eaux américaines, de Terre-neuve au Brésil (décembre 1941 à juillet 1942

A. La guerre sous-marine allemande

Malgré les énormes besoins de la Wehrmacht sur le front de l'est, le programme de construction de U-boats reste ambitieux puisque 244 unités sont construites au cours de l'année 1942. Ainsi, le nombre de sous-marins en service passe de 245 pour 90 opérationnels

en décembre 1941 à 355 dont 160 opérationnels en juillet 1942. La grande majorité d'entre eux sont des types VII C ou IX C, mais de nouveaux modèles font leur apparition comme par exemple le type IX D2 (sous-marin croiseur à long rayon d'action), le type XIV (un ravitailleur en pétrole, vivres, médicaments et fournitures), le type VII F (ravitailleur de torpilles). Ces nouveautés adaptent la flotte de sous-marins à la nouvelle donne stratégique. Sur le plan technique, des contre-mesures équipent maintenant les sous-marins : elles permettent de tromper les ASDIC et de permettre la fuite des bâtiments repérés.

D'un point de vue opérationnel, de nouvelles bases accueillent désormais les sous-marins : en Norvège, en Méditerranée, ainsi qu'en France (Brest, Lorient, Saint-Nazaire) Bordeaux). Enfin, le commandement n'est plus exclusivement centralisé depuis le BDU : certaines flottilles (en Méditerranée et en Arctique) dépendent de commandements séparés.

Depuis la rupture avec les Etats-Unis, les efforts de la Kriegsmarine se concentrent principalement sur les côtes américaines : les sous-marins opèrent seuls sur des cibles généralement peu ou pas escortées. Les rendements sont excellents car ils chassent dans les points de passage obligatoires du trafic maritime. Ces succès allemands se prolongent pendant tout le premier semestre 1942 jusqu'à l'apparition d'un système de convoyage efficace de Trinidad à Halifax. En revanche, la guerre sous-marine se ralentit considérablement dans l'Atlantique Nord où les meutes se contentent juste de tenir les escorteurs en alerte permanente alors qu'elle se développe en mer Méditerranée : en effet, selon les directives d'Hitler, des sous-marins continuent à forcer le détroit de Gibraltar. On observe en outre une certaine dispersion des forces de la Kriegsmarine à cause de la peur du führer d'un débarquement allié en Europe : ainsi des forces importantes sont maintenues le long des côtes de Norvège. Le raid de Saint-Nazaire confirme les soupçons de Hitler qui rapatrient une partie des forces qui opèrent le long du continent américain, malgré leurs excellents résultats.

Enfin, il faut rappeler que pendant cette année, le degré de collaboration avec la Luftwaffe devient quasiment nul. En effet, l'aéronavale a été presque intégralement absorbée pour les besoins du front russe.

B. La défense anglo-américaine

Au début de l'année, les alliés n'ont pas les moyens de parer l'offensive sous-marine le long des côtes américaines : ils se contentent de répondre aux besoins les plus pressants en dégarnissant les escorteurs de certaines zones pour les redéployer dans des secteurs réputés dangereux. Néanmoins, des enseignements ont été tirés par l'amirauté britannique depuis le

début de la guerre : d'abord, l'échec relatif de la flotte anti sous-marine à cause de la bonne mobilité des submersibles, ensuite la valeur considérable de l'avion dans sa capacité à surprendre les unités ennemies et enfin l'importance fondamentale de l'entraînement et des moyens de détection tels que le radar.

Ainsi, malgré les pertes désastreuses qui marquent le début de l'année, les alliés restent confiants car une défense organisée et efficace des convois est en passe d'être instaurée et l'avancement des programmes de constructions permet de prévoir un passage à l'offensive sur les points de passage des U-boats (entre l'Islande et l'Ecosse et dans le golfe de Gascogne). Malgré l'impréparation des Etats-Unis à la guerre anti sous-marine, la mise en service accélérée de bâtiments spécialisés du côté britannique, le perfectionnement constant des moyens de détection (l'ASDIC et le radar) et des armes offensives (grenades plus puissantes et hedgehog, cf. annexes B.4 et B.5) permet au commandement allié envisage la suite de la guerre plus sereinement. De même, d'un point de vue défensif, des progrès sont réalisés dans le domaine de la protection des convois : des ASDIC anti-torpilles sont installés sur les bâtiments de commerces rapides et naviguant isolément et on voit apparaître l'usage des filets AND (Admiralty Net Defense). Leur efficacité est assez aléatoire et ils réduisent de près de 20% de la vitesse des bâtiments, mais ils peuvent arrêter une torpille dont la vitesse ne dépasse pas 40 nœuds.

IV] Extension de la guerre sous-marine : deuxième bataille des convois d'Amérique (juillet 1942 – mai 1943)

A. La reprise de l'offensive allemande

Cette offensive est le résultat d'une conjonction favorable entre plusieurs domaines. En ce qui concerne l'effectif de la flotte de U-boote, son augmentation est constante car la production reste régulière (environ 22 unités par mois) et les pertes sont limitées jusqu'en février 1943. Ainsi, de 330 unités pour 150 opérationnels en juillet 1942, la flotte passe à 430 unités pour 210 opérationnels en avril 1943. Pourtant, à cause des besoins de la Wehrmacht sur le front de l'est, la Kriegsmarine est progressivement confrontée à une pénurie d'effectifs humains, tant au niveau des équipages que des ouvriers de chantiers.

A cette progression numérique s'ajoute une progression technique générale, réponse forcée aux progrès des escortes alliées : les efforts sont concentrés sur l'accroissement de la vitesse en plongée, de la profondeur de l'immersion, de l'armement (torpilles à têtes

chercheuses acoustiques, à trajectoires sinueuses, installation de canons DCA et amélioration timide de l'équipement de détection).

D'un point de vue tactique, la Kriegsmarine abandonne les côtes américaines trop bien protégées au début de l'été 1942 et rassemble ses meutes dans l'Atlantique où il subsiste encore des « gaps », autrement dit des zones hors de portée des avions et des escorteurs. Elle essaie en fait de disperser la défense alliée en harcelant les convois sur des théâtres d'opérations très divers (océan indien, arctique, zone maritime du Cap). Pourtant, à la fin du mois de mai, les U.Boote abandonnent l'Atlantique nord : trop confiants dans en leur nouveaux canons DCA, ils essuient de nombreuses pertes en essayant de résister directement à l'aviation alliée.

Ainsi, les résultats obtenus par la Kriegsmarine jusqu'à la fin de l'année 1942 sont très brillants : cette période est la plus coûteuse en navires pour les alliés.

B. La réaction alliée

Les beaux succès remportés par la marine allemande ressemblent plus à un dernier baroud d'honneur qu'à une pérennisation de sa suprématie. Les meutes tentent un dernier effort en mars 1943 dans la brèche (« gap ») du sud-est du Groenland, mais cèdent rapidement du terrain face à l'aviation alliée. Les pertes de sous-marins progressent brusquement au printemps 1943 : le renforcement des escortes, en particulier aériennes, l'introduction du radar de la bande « S », très efficace face aux U.Boote car indétectable y contribuent largement.

Cette nouvelle situation stratégique amène les alliés à reprendre l'avantage et à mener une offensive anti sous-marine à partir de mai 1943, en particulier dans les zones de passage obligatoire des U.Boote, c'est-à-dire entre les Shetlands et les îles Féroé et surtout dans le golfe de Gascogne. L'activité de la Kriegsmarine se réduit considérablement, d'une part dans l'attente de nouveau moyens de détections à opposer aux radars de bandes « S » et d'autre part parce que le nombre de sous-marins décroît pour la première fois. En outre, les U.Boote accèdent de plus en plus difficilement à leurs terrains de chasse : le tonnage marchand coulé devient inférieur à celui produit chaque mois par les alliés.

CHAPITRE 2 : LES CORVETTES FNFL

I] L'armement des neuf corvettes FNFL

C'est le 8 avril 1941 que l'amiral Muselier écrit à Sir Dudley Pound (1st sea lord) pour lui suggérer de céder aux FNFL une des nouvelles corvettes en cours d'achèvement dans les chantiers britanniques, théoriquement disponibles au mois de mai. Il ajoute que la marine française libre aurait les capacités d'en armer une seconde à très court terme, l'équipage nécessaire à cette opération serait prélevé sur le *Bouclier*. La réponse de l'amirauté arrive six jours plus tard, le 14 avril : elle est positive et attribue aux FNFL les corvettes *Mimosa* et *Pentstemon*. Ces derniers font tout en sorte pour que l'armement de la première soit aussi rapide que possible : les équipages sont prélevés, le commandant Birot du *Bouclier* affecté à la corvette. Dès le 21 avril, il se rend à Bristol pour examiner le bâtiment et prendre les initiatives nécessaires à sa mise en service : officiellement, son armement par les FNFL intervient le 5 mai. Un mois seulement s'est écoulé depuis la demande de l'amiral Muselier.

Au même moment, le *Léopard* doit subir des opérations de maintenance assez lourdes qui l'immobilisent pendant plusieurs mois. Conséquence directe, du personnel qualifié et entraîné est ainsi « libéré ». Ainsi, le chef des FNFL adresse le 12 mai une nouvelle lettre à l'amirauté britannique dans laquelle il demande quatre corvettes supplémentaires, dont trois seraient armées par l'équipage du *Léopard* et une avec celui de l'obsolète *Léopolville*. Le 23 mai, il précise par une note adressée à l'officier de liaison britannique que parmi les six corvettes demandées au total, 3 devraient être de préférence coloniales ; mais compte tenu des priorités du moment, il ajoute que ces questions de caractéristiques sont secondaires. Le 30 mai, l'amirauté annonce officiellement que les corvettes *Mimosa*, *Chrysanthemum* (remplacée temporairement par la corvette *Sundew*), *Alyssum*, *Aconite*, *Renunculus* et *Lobelia* sont attribuées aux FNFL. Le 13 juin, leur nom est francisé en *Mimosa*, *Roselys*, *Alysse*, *Aconit*, *Renoncule* et *Lobélia*. Ci-dessous, un tableau relatif à leur armement :

	Alysse	Lobélia	Aconit	Renoncule	Roselys
Commandant	Pépin-Lehalleur	De Morsier	Levasseur	De Fonbrune	Bergeret
Date d'armement	05/06/1941	16/07/1941	19/07/1941	30/07/1941	19/09/1941
Lieu d'armement	Greenock	Aberdeen	Troon	Glasgow	Aberdeen

Le 9 juin 1941, un accord signé entre le général De Gaulle et le Foreign office règle les modalités de prêt des corvettes : elles sont confiées temporairement aux FNFL, en bon état

de marche, équipées en vivres, carburant, munitions et matériel. Elles doivent être rétrocédées dans les mêmes conditions au gouvernement britannique à la fin de la guerre.



La corvette Roselys dans l'Atlantique.

Un peu plus tard, le 11 septembre 1941, deux nouvelles corvettes sont rebaptisées : *Commandant Détrouyat* pour l'ex *Coriander*, *Commandant Drogou* pour l'ex *Chrysanthemum*. Enfin, le 13 février 1942, l'amiral Muselier demande à l'amirauté le prêt d'une autre corvette pour remplacer la perte de l'*Alysse* : l'effort des FNFL doit selon lui être poursuivi avec la même intensité. Il ajoute qu'il compte armer de nouvelles unités grâce aux marins originaires de Saint-Pierre-et-Miquelon, un territoire rallié par la France libre. Ainsi, la corvette *Phox*, remplacée par la corvette *Lotus* le 9 avril 1942 est cédée aux FNFL : rebaptisée *Commandant d'Estienne d'Orves*, elle est le dernier bâtiment de ce type armé par la France libre.

	Cdt Détrouyat	Cdt Drogou	Cdt d'Estienne d'Orves
Commandant	Maurice	Guérin-Lèze	Fontagnères
Date d'armement	16/09/1941	15/01/1942	23/05/1942
Lieu d'armement	Aberdeen	Belfast	Bristol

II] L'affectation des corvettes FNFL

Les premières affectations des escorteurs de la France libre font l'objet d'un tâtonnement qui s'étale pendant tout l'été 1941. Les corvettes *Mimosa* et *Alysse* sont dès leur armement rattachées aux forces d'escortes des Western Approaches. Administrativement, elles sont basées sur Liverpool. Avec la *Lobélia*, elles sont prêtes à entrer en service le 17 juin 1941 et sont ainsi affectées aux forces d'escortes de Terre-Neuve. L'*Aconit* vient bientôt remplacer la *Lobélia* dans ce secteur et cette dernière rejoint avec la *Renoncule* et la *Roselys* les escorteurs de la Clyde dans le courant des mois de septembre et d'octobre.

Cette période d'hésitations se conclut le 23 septembre 1941, au cours d'une conférence entre l'amiral Phillips et l'amiral Muselier : elle a pour objectif de préciser de manière durable l'emploi des corvettes FNFL. Dans l'Atlantique nord, elles sont scindées en deux divisions : la première, constituée du *Mimosa*, de l'*Alysse* et de la *Roselys* reste attachée aux forces d'escortes de Terre-Neuve, la deuxième composée de la *Lobélia*, de la *Renoncule* et de la *Roselys* intègre la force d'escorte des convois entre le Royaume-Uni et l'Islande. Les deux dernières corvettes, sont affectées à la zone maritime de l'Afrique équatoriale et restent basées à Pointe-Noire. A la demande des FNFL, ces navires sont complétés de manières à évoluer dans les mers du sud.

Pourtant, des modifications interviennent encore : à la fin du mois d'octobre 1941, l'amiral Dickens demande au chef des FNFL que le *Commandant Détrouy* soit affecté à l'escorte des convois d'Arkhangelsk en attendant que le *Commandant Drogou* soit prêt.

Pour les besoins de l'opération de ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon, les corvettes *Mimosa*, *Alysse* et *Aconit* sont mises à disposition de l'amiral Muselier au début du mois de décembre 1941. L'*Alysse* et l'*Aconit* sont replacées sous le commandement opérationnel britannique le 26 décembre : ainsi, elles rejoignent les forces d'escortes de Terre-Neuve. En revanche, l'amiral garde sous ses ordres directs le *Mimosa*. Quelques jours plus tard, le 5 janvier 1942, il fait savoir à l'amirauté qu'il compte faire transférer le réservoir de marins libres de St John à Saint-Pierre-et-Miquelon pour les y former. Ainsi, il formule le vœu que la durée d'escale des corvettes à St John se fasse à Saint Pierre, tout en prévoyant un passage d'un jour dans le port canadien pour y régler les questions de ravitaillement et d'administration. De fait, ces escales à Saint-Pierre-et-Miquelon sont peu compatibles avec les missions d'escortes de convois, d'autant qu'au cours de l'année 1942, les trois corvettes FNFL de Terre-Neuve sont retirées à la demande du commandement français libre pour être affectées aux forces d'escortes de la Clyde.

En ce qui concerne les corvettes FNFL destinées à opérer le long des côtes africaines, on constate des retards au niveau des travaux de tropicalisation car leur affectation en Afrique équatoriale est reportée : le 27 janvier 1942, l'amiral Muselier en accord avec l'amirauté britannique décide de leur faire grossir les rangs des escortes des Western Approaches. Là encore, des tâtonnements ralentissent l'arrivée des deux corvettes sur leur théâtre d'opération. En effet, le commandant en chef des forces d'escortes de l'Atlantique fait savoir les 6 et 8 février que le *Commandant Détroyat* et le *Commandant Drogou* allaient être mutés dans la zone d'escorte de l'Atlantique nord. Le chef des FNFL estime que cette affectation, bien que provisoire est illogique, car cinq corvettes anglaises viennent parallèlement d'être nommées pour le théâtre de l'Atlantique sud. En outre, les corvettes françaises sont en partie armées avec du personnel indigène, inadaptés au climat rigoureux du nord. L'amiral Percy Noble accède aux attentes du chef des FNFL, en assurant que les deux unités françaises seraient dépêchées sur place en remplacement des bâtiments britannique. Il fait part de ses regrets de perdre le commandement de ces deux unités « valables ». Ainsi, le 16 février 1942, le *Commandant Détroyat* et *Drogou* sont affectés au groupe d'escorte de l'atlantique sud, basé à Freetown.

En 1942, suite au torpillage de l'*Alysse*, la répartition des corvettes dans l'Atlantique nord est modifiée comme suit :

Forces d'escortes de Terre-Neuve		Forces d'escorte de la Clyde	Forces d'escorte de l'Atlantique sud
St-john's	Argentia	Greenock	Freetown
MIMOSA, ACONIT	RENONCULE, ROSELYS	LOBELIA (groupe B3)	Cdt DETROYAT, Cdt DROGOU (18 ^{ème} flottille)

Des aménagements sont demandés face à ces changements : par exemple, le rattachement de la *Renoncule* et de la *Roselys* à St-John's. Cette demande particulière est motivée pour deux raisons : les deux corvettes dépendraient ainsi d'un commandement britannique et non pas américain et leur regroupement avec le *Mimosa* et l'*Aconit* leur permettraient de travailler en étroite collaboration. Finalement, les mois suivant voient les corvettes françaises basées exclusivement à Greenock pour l'Atlantique nord et à Freetown pour l'Atlantique sud : la *Renoncule* quitte les forces d'escortes de Terre-Neuve le 4 avril, la

Roselys le 12 avec un convoi en route vers Mourmansk pour rejoindre le groupe B3 de la *Lobélia* (groupe d'escorte de la Clyde).

Enfin, le 3 juillet, l'amirauté décide de transférer le *Commandant d'Estienne d'Orves* à Freetown en remplacement d'une corvette britannique et l'*Aconit* au groupe B3 de la *Lobélia*. Ces transferts sont effectifs respectivement en août et septembre 1942. Cette répartition reste inchangée jusqu'à la fusion du 3 août 1943.

III] Répartition et activité des corvettes FNFL

En théorie, les corvettes ont été réunies dès leur armement en deux divisions, la première comprenant le *Mimosa*, l'*Alysse* et l'*Aconit* et la seconde la *Roselys*, la *Renoncule* et la *Lobélia*. Mais comme nous avons pu le constater au cours des chapitres précédent, cette répartition n'a que peu de réalité sur le terrain, les corvettes ayant très peu d'occasions de travailler en divisions. Cette organisation s'évanouit lors de la perte du *Mimosa* et de l'*Alysse* : les corvettes restantes sont regroupées dans les deux bases de Greenock et de Freetown en attendant de subir une réorganisation. Cette tâche est prise en charge par l'amiral Auboyneau et aboutit le 1^{er} novembre 1942. Le système de divisions est reconduit, mais l'amiral introduit une nouveauté, le commandant de division :

- 1^{ère} division : *Roselys*, Commandant de la division ; *Lobélia* ; *Renoncule* ; *Aconit*.
- 2^{nde} division : *Cdt Détrouyat*, commandant de la division ; *Cdt Drogou* ; *Cdt d'Estienne d'Orves*.

Conclusion

Ainsi, on peut clore cette partie en rappelant que l'activité des corvettes reste à quelques exceptions près liée exclusivement à l'escorte des convois de l'Atlantique. Seul l'épisode du ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon, la participation de la *Roselys* à l'escorte du convoi vers Mourmansk et les incursions du *Commandant Détrouyat* et du *Commandant d'Estienne d'Orves* dans l'océan Indien dérogent à cette règle. Les corvettes FNFL participent donc pleinement à l'effort principal de la Royal Navy : le maintien des liens maritimes commerciaux avec les Etats-Unis, dans l'attente de leur entrée en guerre.

HISTORIQUE DE LA *COMBATTANTE*, TORPILLEUR DES FNFL

Nous sommes là aussi en présence d'un ouvrage commandé et édité par le service historique de la marine. Paru en 1971, il a été conçu et rédigé par le capitaine de frégate Muracciole. Cet ouvrage n'est pas d'une importance capitale pour le sujet car il détaille l'activité d'un bâtiment mis en service très tard par les FNFL (le 15 décembre 1942) et qui n'a donc que quelques mois de service avant la fusion d'août 1943. Ses faits d'armes les plus marquant se situent au-delà de cette date, mais l'ouvrage du SHM recèle néanmoins plusieurs informations intéressantes pour la période que couvre le sujet de ce mémoire, que nous allons organiser en trois parties.

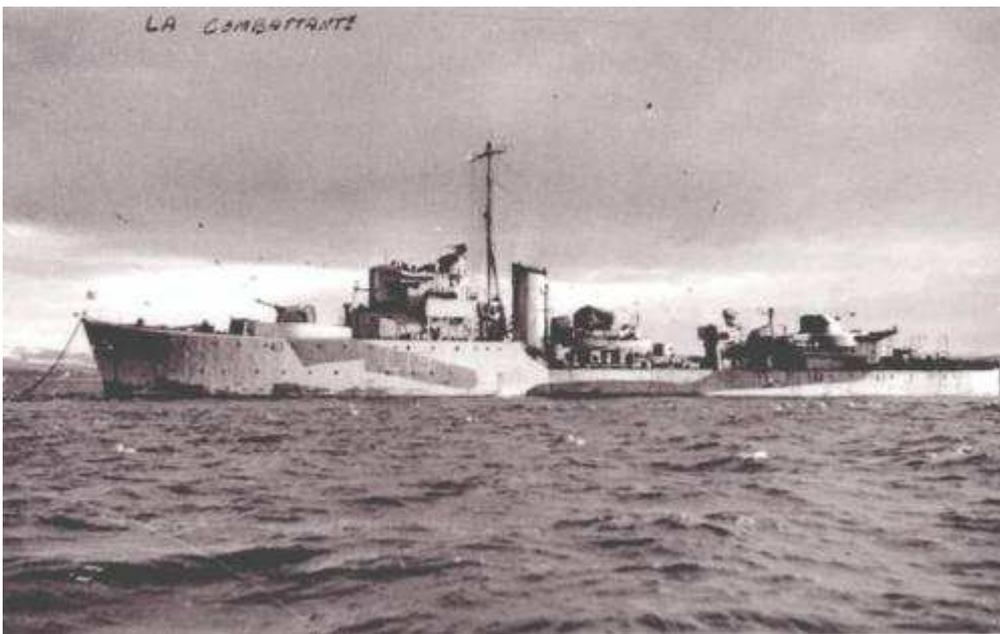
Introduction

On peut d'abord se demander pourquoi un bâtiment en particulier fait l'objet d'une étude spéciale au travers d'une publication du Service Historique de la Marine. Plusieurs raisons peuvent être avancées.

D'abord, la *Combattante* est un destroyer (navire de lutte anti sous-marine) dont la carrière au sein de la marine de la France libre est fulgurante : son activité au cours de la guerre est dense et de haut niveau, son passage dans les FNFL assez marquant. En effet, après les corvettes de fabrication anglaise, la *Combattante* est le premier destroyer confié aux FNFL : c'est un bateau moderne et d'une valeur militaire bien plus importante. L'attribution d'un tel bâtiment est sans aucun doute la marque de l'appréciation positive de l'activité des FNFL, d'une confiance plus grande de la part de l'amirauté britannique. En outre, la *Combattante* ayant sombré avec toutes ses archives et ses journaux d'opération en février 1945, sa brève histoire restait entourée de zones d'ombres à priori indissipables. Pourtant, l'ouvrage s'est constitué à partir d'une source inattendue car censée ne pas exister : les journaux personnels des membres d'équipages rescapés. En effet, pour des raisons de conservation du secret des opérations en temps de guerre, la rédaction de tels documents étaient prohibée. Tenus avec une rigueur et une précision extraordinaires, ces journaux ont été

recoupés avec des extraits de presse, des éléments d'archives de la Royal Navy pour finalement parvenir à une reconstitution fiable et inespérée de l'activité de ce destroyer.

Nous nous attacherons à comprendre en quoi la *Combattante* est un navire singulier dans la flotte des FNFL, puis nous retracerons son entraînement et son départ en guerre avant de détailler sa brève activité jusqu'à la fusion des forces maritimes le 03 août 1943.



Destroyer de type « Hunt III » La Combattante

I] Un navire singulier dans la flotte des escorteurs FNFL

La *Combattante* est donc un destroyer de la classe « Hunt » type III et qui portait précédemment le nom de H.M.S *Haldon*. Comme la *Renoncule*, elle est achevée à Glasgow le 27 avril 1942 et transférée aux FNFL le 15 décembre 1942. D'abord confiée au capitaine Bourguine, elle est prise en charge par le CC (capitaine de corvette) Patou le 2 février 1943. C'est un navire de conception moderne, léger et maniable ; de gabarit plus important qu'une corvette, elle pèse pourtant sensiblement le même poids, ce qui lui permet de bénéficier d'une grande autonomie (3700 milles à 14 nœuds). En revanche, là où une simple corvette est animée par des diesels de 2.800 ch., la *Combattante* est propulsée par des moteurs d'une puissance de 19.000 ch. Cette puissance lui confère une grande agilité et lui permet d'atteindre des vitesses de 28 nœuds, contre 16 pour les corvettes de la classe « flower ».

De même, l'armement des destroyers de type « Hunt » III est puissant et polyvalent : en effet tous ses canons sont en mesure d'engager des avions et ses torpilles lui confèrent des capacités anti-bâtiments de surface. Elle est composée de :

- quatre canons principaux de 102 mm regroupés en deux tourelles légères : la première sur le bloc passerelle à l'avant, la seconde au dessus de la plage arrière. Chacune d'entre elles tire 20 coups par minute.
- Un affût quadruple de type « Pom Pom » (canon automatique de 40 mm) qui tire 400 coups par minute est installé juste derrière l'unique cheminée du bateau, alors que trois affûts doubles « Oerlikon » de 20 mm à la cadence de tir très rapide complètent ce dispositif antiaérien.
- La *Combattante* n'est équipée que de deux tubes lance torpilles de 533 en comparaison avec les huit tubes ses homologues allemands de classe « Elbing » ou « Narvik ». Cependant, le capitaine Patou les considérait surtout comme une opportunité de tenir les gros bâtiments de surface en respect, ou d'engager des bâtiments de commerce.
- Enfin, le bâtiment FNFL dispose contre la menace sous-marine de deux grenadeurs, quatre mortiers et d'un stock de grenades approchant la centaine.

Le potentiel militaire de tout cet armement est concrétisé par des capacités de détections fiables et diversifiées :

- Le radar 271 Mark IV, pour la détection des bâtiments de surface.
- Le radar 291, pour la détection d'avions.
- Le radar 285 qui de par sa précision permet le tir de nuit sans visibilité.
- L'ASDIC 144 pour la détection des sous-marins.

L'efficacité de ce dispositif est décuplé dans la mesure où tous les relevés détectés sont envoyés au central opérations situé à terre et centralisés, ce qui permet d'avoir une idée très précise du champ de bataille à un moment donné.

Cependant, les auteurs font état d'un point faible concernant le navire et sa manoeuvrabilité : bien que pourvue d'excellentes dispositions marines et bénéficiant d'une bonne stabilité, ses qualités évolutives très correctes par temps calme, se dégradent par houle agitée, ce qui oblige la *Combattante* à marcher à plus de huit nœuds pour conserver de la

manœuvrabilité, mais à ne pas dépasser les 10 lorsque la mer vient de l'avant. Ainsi, lors d'un exercice avec la « Home Fleet » par très gros temps, la *Combattante* a éprouvé quelques difficultés à tenir la vitesse de 12 nœuds des cuirassés : ces derniers ont dû ralentir l'allure pour maintenir la formation.

Cependant, la *Combattante* reste un navire d'une valeur militaire incontestablement très élevée, adapté aux confrontations avec les sous-marins mais aussi et surtout avec les vedettes rapides ennemies. Ces qualités l'ont désigné pour mener des missions de patrouilles offensives le long des côtes ennemies.

III] L'entraînement et le départ en guerre

La *Combattante* est représentative de l'importance qu'accordent les britanniques aux préparatifs de l'entraînement avant de rendre une unité opérationnelle. En effet la durée de cette étape a été pour elle a été relativement longue : sans doute peut-on en partie imputer cet état de fait à la nécessaire adaptation de marins français à un torpilleur de conception britannique.

En effet, le livre omet de rapporter un incident qui entache les premiers jours d'essais (du 15 au 25 décembre 1942) de la *Combattante* dans la Clyde : le 20 décembre, elle s'y échoue (source : E. Chaline, P. Santarelli *Historique des forces navales françaises libres*, tome 1, p 219). Apparemment, la gravité de cet épisode est très limitée, car quelques jours plus tard, elle part pour une première période d'entraînement à Tobermory (dans l'île de Mull) : cette dernière s'étale du 13 janvier au 12 février 1943. C'est dans cette localité que sont entraînés tous les bâtiments destinés à assurer des missions d'escorte de convois ; pour la *Combattante*, cette préparation se poursuit et s'achève à Scapa Flow (base navale du nord de l'Ecosse) du 13 février au 23 mars 1943. Au cours de ces trois mois, le navire FNFL a été confronté à des exercices d'artillerie, de détection et de transmissions à terre, mais aussi en mer, dans des conditions réelles :

- Des tirs sur des cibles de surface, aériennes ou sur des mines dérivantes
- Des lancements réels de torpilles
- Des ravitaillements de mazout en mer
- Des séances nombreuses d'utilisation de l'ASDIC
- Des lancements de grenades anti sous-marines

Cet entraînement est concrétisé par de petites escortes réelles, comme par exemple celle du cuirassé *Malaya* de Scapa Flow à l'entrée de la Clyde, entre les 22 et 23 février 1943. Cet épisode marque pour la *Combattante* l'imminence de son départ en guerre. En effet, le 27 mars 1943, elle est rattachée à son unité à Portsmouth, la « First Destroyer Flottilla » sous le commandement opérationnel du capitaine Guy Hamilton. Au moment même de cette affectation, l'amiral King, l'officier de liaison britannique auprès des FNFL écrit à l'amiral Auboyneau que la *Combattante* pourra être amenée à être engagée le long des côtes françaises. Ce dernier accepte en rappelant que cette situation fait partie du quotidien d'autres navires FNFL opérant dans la manche, tels les chasseurs où les vedettes rapides MTB. On remarque là que la réalité de la guerre a bel et bien effacé les principes de l'accord du 7 août 1940, qui prévoyait de limiter au maximum d'engager les FNFL dans des zones où ils seraient susceptibles de mener des combats fratricides.

III] L'activité de la *Combattante* jusqu'à la fusion

Ainsi, du 24 mars au 30 avril, la *Combattante* effectue ses premières missions d'escortes, principalement côtières : entre Portsmouth et Milford Haven, Dartmouth ou Plymouth. Ses missions ne tardent pas à se diversifier : elle est bientôt ponctuellement affectée à la défense de la rade de Portsmouth ou à des missions de raids : entre le 11 et le 12 mai 1943, la *Combattante* s'avance très près du Havre, à tel point que le phare éteint de son port a pu être aperçu grâce au clair de lune. Elle participe au sein d'un groupe de torpilleur de son unité à des patrouilles de nuit risquées entre le Havre et le Cap d'Antifer, où recherche des vedettes allemandes signalées par la R.A.F.

Mais c'est le 28 mai que se déroule un des premiers faits d'armes du destroyer. Il appareille en soirée pour aller secourir un hydravion de type « Sunderland » en difficulté dans la Manche. L'appareil a été repéré, mais il se trouve que trois équipages sont en fait en perdition : à l'origine, un hydravion « Whitley » amerrit en catastrophe à la suite d'une avarie et coule. Peu après, un premier « Sunderland » s'abîme à son tour en voulant amerrir pour secourir l'équipage. Enfin, un deuxième « Sunderland » intervient le lendemain, réussit à se poser, mais reste bloqué à cause de l'état trop agité de la mer. La *Combattante*, guidée par les relevés goniométrique effectués par l'aviation réussit à recueillir les deux équipages et leur blessés, ainsi que le deuxième « Sunderland » bloqué par la mer en le remorquant. Les recherches de l'embarcation du troisième équipage se font alors à très basse vitesse et restent finalement sans résultat (les avions présents dans la zone ne détectent rien). Le 29 mai vers

18h10, le câble qui remorque l'hydravion lâche, mais compte tenu de l'accalmie des conditions météo, le pilote parvient à faire décoller son appareil. Le retour à Plymouth s'effectue alors à pleine vitesse pour conduire au plus vite les blessés à l'hôpital. Ces derniers sont débarqués le lendemain à 4h00. Cet épisode de sauvetage assez délicat montre la capacité de l'équipage FNFL à faire face à une situation imprévue et donc, en fin de compte sa maturité.

Par la suite, la *Combattante* entre dans une brève phase de réparations qui ne dure pas plus d'une semaine, du 30 mai au 6 juin 1943, avant de reprendre des missions de patrouille dans la Manche et d'escortes côtières au cours du mois de juin. Une seule sort du lot, elle a consisté pour la *Combattante* à protéger avec deux autres « Hunt » des mouilleurs de mines en opérations devant les îles anglo-normandes le 7 juin. Le mois de juillet s'écoule avec la même régularité, alternant les nombreuses patrouilles et escortes avec quelques rares missions d'interceptions le long des côtes françaises et de traque de torpilleurs allemands. La grande majorité de ces sorties en mer se fait de nuit, pour tirer au mieux profit des capacités de détections plus élaborées que celle des allemands.

En deux mois, la *Combattante* est restée 53 jours à la mer faisant montre d'une grande disponibilité opérationnelle. Durant le mois d'août, son activité se maintient au même niveau et la fusion avec des FNFL avec les Forces Maritimes d'Afrique du nord n'en modifie pas fondamentalement la nature. Sur le plan opérationnel, la *Combattante* demeure rattachée à la flottille de destroyers de Portsmouth et sur le plan administratif, elle dépend désormais du commandement des FNGB (Forces Navales en Grande-Bretagne).

LA 23^{ème} FLOTILLE DE MTB DES FORCES NAVALES FRANCAISES

LIBRES (TEMOIGNAGE DES OFFICIERS)

Cet ouvrage édité par le Service Historique de la Marine en 1967 revendique sa différence en se démarquant assez fortement des autres livres écrits sur les FNFL, en tout cas sur la forme comme sur le fond. Il ne propose pas de résumé laconique des opérations d'une formation où bien d'un bâtiment en particulier : comme il l'indique lui-même en avertissement, il ne cherche pas à dresser un « historique de la 23^{ème} Flottille de MTB », mais bien « des histoires de la Flottille ». De fait nous sommes en présence d'une série de petits récits rédigés par les officiers de l'unité, sur un thème, un évènement en particulier. C'est une différence fondamentale, car à l'inverse des deux précédentes publications du SHM que nous venons d'aborder, *La 23^{ème} Flottille de MTB* privilégie l'aspect littéraire et donne un relief bien plus humain à l'histoire de l'unité. On passe au-delà de la surface « opérationnelle » des choses pour rentrer dans le sensible, le vécu, le ressenti : le principal intérêt de l'ouvrage est d'apporter de l'humain à l'histoire militaire des FNFL. Cette forme d'écriture de l'Histoire pose évidemment plusieurs problèmes : pour la première fois, le contenu d'un ouvrage du SHM consacré aux FNFL est basé sur des souvenirs plutôt que sur des archives. Cette source comporte bien des avantages, mais présente aussi le danger structurel que génère l'écriture romancée du fait historique : la déformation des faits, des perspectives, parfois infime, souvent involontaire mais qui oblige parfois le lecteur à prendre un certain recul. Le souvenir remodèle parfois le fait historique et le syndrome de Stendhal (pour le témoin, participer à une bataille, mais dans la confusion, ne rien en retirer) pousse parfois à combler les trous pour rendre une histoire plus attrayante. Néanmoins, dans le cas de *La 23^{ème} Flottille de MTB*, on peut imaginer qu'une partie au moins de ces écueils sont évités car toutes les histoires ont été rédigées dans le courant de l'année 1945, alors que les souvenirs étaient encore frais et vivaces. Enfin, il faut souligner que le livre est entièrement constitué de témoignages d'officiers, ce qui ne donne au lecteur qu'une vision tronquée de la « vérité » de la 23^{ème} flottille : le vécu des matelots n'est entrevu qu'à travers un prisme bien spécifique, celui du corps des officiers, dont l'existence et l'expérience de la guerre doit être sans doute différente.

Au-delà de ces considérations, l'ouvrage apporte de nombreux éclairages sur le fonctionnement des FNFL, sur leur quotidien et permet de compléter efficacement les autres ouvrages du SHM qui se concentrent uniquement sur leur suivi opérationnel. Nous allons donc tenter d'en rassembler les enseignements en trois parties.

I] La réalité concrète de la 23^{ème} flottille de MTB, à travers le poste d'un officier en 2nd

A. Sur terre

L'ouvrage a le mérite de dévoiler l'envers du décor de faits et d'évènements que l'on a l'habitude de considérer comme acquis, ou allant de soi : en ce qui concerne l'armement des vedettes par les FNFL, par exemple on se rend mieux compte de ce qu'implique cette prise de possession. Assumer d'un seul coup la charge de vedettes de 21 mètres de long lorsque l'on a peine plus de 20 ans revient à surmonter de nombreuses difficultés. Selon l'ouvrage, elles ont tendance à se concentrer sur les épaules de l'officier en second, dont les responsabilités deviennent écrasantes. Il lui faut dresser un inventaire précis du matériel à bord, et venir pour cela à bout des innombrables termes techniques anglais qui ne figurent pas dans son dictionnaire ; il lui faut approvisionner le bâtiment en bien consommables (munitions, huiles, matériel de cuisine et de propreté, médicaments) et signer autant de documents administratifs, mais aussi l'équipage en denrées alimentaires tout en tenant à jour les cartes de la Manche et de la mer du Nord. Pendant ce temps, les mécaniciens font la connaissance de leurs machines, le canonier compte et recompte ses munitions. Il règne donc dans la petite ville qui abrite le chantier naval une immense fébrilité, qui se poursuit jusqu'à l'appareillage.

B. Sur mer

Le décalage entre les représentations et la réalité existe aussi une fois les équipages en mission sur une des huit vedettes de la 23^{ème} flottille. Là encore, l'ouvrage permet de se rapprocher des conditions d'exercice réelles au travers de l'expérience d'un officier en second. Il est donc seul parqué dans son minuscule abri de navigation avec comme seul éclairage une petite ampoule qui émet une lumière rouge et blafarde (les missions s'effectuant de nuit). C'est dans cet habitacle qu'il doit mettre à jour les nombreuses cartes de navigation en réactualisant les échos, les contacts transmis par la radio. En même temps, il doit tenter de répondre aux questions pressantes et inopinées : « On voit un feu à trois éclat à 210°, qu'est ce que c'est ? »

L'officier en second doit donc faire montre de beaucoup de méthode et d'organisation pour venir à bout de toutes ses tâches. Pressé, débordé parfois par les multiples demandes qui

émanent tantôt du commandant, tantôt de la radio, tantôt de la passerelle, son rôle est de centraliser l'information, de calculer les itinéraires, d'en prévoir le temps. En outre, il faut souligner que ses conditions de travail sont souvent difficiles : l'éclairage insuffisant, le roulis, l'eau et les embruns qui viennent parfois par paquets se déposer sur les cartes quand la météo est mauvaise sont autant de facteurs qui perturbent la mission de ce membre clé de l'équipage.

Mais l'ouvrage permet aussi de se rapprocher des réalités de l'entraînement de toute une flottille, ainsi que de celle de ses premières opérations.

III] L'entraînement de la 23^{ème} flottille MTB des FNFL et ses premières opérations

A. L'efficacité de la formation

L'entraînement se déroule à Weymouth, une station balnéaire que les marins FNFL connaissent bien car elle sert un temps de base à la 20^{ème} flottille de ML, récemment désarmée pour constituer la 23^{ème} flottille de MTB. La ville sert donc aussi de base d'entraînement pour les vedettes. Après le contact passé avec le « Training Office » de Weymouth, le programme de formation commence de façon très rapide pour les équipages, d'abord sur terre, ensuite sur mer.

A terre, il consiste en fait en un peu de théorie et beaucoup de pratique : la base est très bien équipée pour l'entraînement spécifique de corps d'équipages. Par exemple, le canonier se retrouve dans une véritable tourelle soumise à un roulis artificiel, à viser des cibles mouvantes virtuelles, le torpilleur apprend à régler ses torpilles de nuit dans une soute reconstituée. Chaque homme est replacé à son poste, dans les mêmes conditions que celles qu'il est censé rencontrer sur une vedette rapide. Cet entraînement de pointe lui permet de se familiariser avec son matériel, de mieux en appréhender les caractéristiques, de faire face à ses avaries les plus fréquentes. En outre, il est à noter que le programme de formation mis en place à Weymouth fait en sorte que chacun connaisse la fonction d'autres membres d'équipage pour pallier à d'éventuelles pertes humaines en mission.

En mer, l'entraînement consiste d'abord en l'application de la théorie acquise à terre : les premières sorties sont très simples et se résument seulement à un appareillage et quelques évolutions ; mais elles se complexifient progressivement jusqu'à devenir de véritables exercices combinés qui donnent l'illusion du combat. Les entraînements se font parfois de nuit, en formation serrée à des vitesses de 30 nœuds et avec un officier instructeur embarqué

qui complique volontairement la situation en faisant intervenir des avaries inopinées, ou des pertes dans l'équipage.

Si les officiers se plaisent à insister sur l'aspect parfois cauchemardesque de cet entraînement, ils en reconnaissent aussi toute la valeur, toute la pertinence. Il est sans doute l'explication au succès des premières opérations de la flottille.

B. Les premières réussites

L'entraînement terminé, les vedettes amarrées au *Belfort* -un vieil aviso français- sont maintenues quotidiennement en parfait état de marche, prêtes à tout moment à partir au combat. Les marins FNFL, après la longue période de formation sont impatients d'en découdre, leur moral est au plus haut. En conséquence, le premier ordre d'appareillage qui survient le 6 mars 1942 est vécu comme une sorte d'aboutissement, une consécration. Le passage de l'exercice à la confrontation avec un ennemi bien réel rend les FNFL un peu fébrile, mais ne fait que renforcer leur détermination.

Les premiers ordres de patrouille indiquent que la première mission consiste à quadriller la zone des « roches-douvres » située à l'ouest de la Manche sans trop s'approcher des côtes françaises. Pendant la patrouille, les premiers imprévus ne manquent pas de mettre à l'épreuve la 23^{ème} flottille : à 9h30, non loin des côtes normandes, le moteur d'une vedette prend feu offrant une cible idéale aux bateaux allemands ainsi qu'aux batteries côtières. L'incendie maîtrisé, la vedette regagne un peu frustrée Dartmouth tandis que les autres poursuivent la mission. De temps à autre, le commandant stoppe les machines au bruit assourdissant pour mieux écouter et détecter une éventuelle activité ennemie dans les alentours. Mais finalement, la première des 128 missions réalisées par la flottille est bien représentative de leur ensemble : elle se solde par un retour à la base bredouille. Cependant, cette confrontation aux réalités de la guerre ne semble pas entamer la détermination et le moral des marins FNFL.



Une vedette MTB

En effet, c'est seulement quatre jours plus tard, dans la nuit du 10 au 11 mars que la 23^{ème} flottille de MTB rencontre sa première victoire concrète : pourtant, le début de la patrouille, d'apparence aussi calme que la première sortie fait demander aux hommes ce que les allemands font de leurs bateaux. Ce n'est que peu avant l'heure du retour à la base qu'ils détectent à une courte distance un cargo de 2000 tonnes et un escorteur. Comme appris à l'entraînement, le commandant met en œuvre une tactique de diversion qui consiste à dépêcher sur un côté une vedette (en l'occurrence, le MTB 96) qui ouvre le feu sur le convoi pendant qu'une autre s'approche du cargo silencieusement, au ras de l'eau avant de lancer ses deux torpilles. Par chance, malgré le fait que les deux vedettes ont été violemment prises à partie, aucune d'entre elle ne relève d'impact sur la coque. Quant au cargo, doublement touché, il ne tarde pas à sombrer dans les eaux de la Manche.

Ce coup d'éclat reste exceptionnel et ne doit pas masquer les réalités moins éclatantes d'un quotidien opérationnel qui oscille parfois trop brusquement entre ennui et excitation.

C. Les marins FNFL et leur expérience de la guerre au travers des opérations de la 23^{ème} flottille

La plupart des marins et des officiers qui composent l'unité FNFL sont très jeunes et sont encore des adolescents : leur perception de la guerre et du danger est différente de celle de leur aînés. Pour un jeune officier de 20 ans, être aux commandes d'une vedette lance

torpille rapide comme flèche, techniquement très aboutie donne sans doute une impression grisante de puissance et d'invulnérabilité. C'est une donnée qu'il faut prendre en compte pour comprendre certains aspects de la 23^{ème} flottille de MTB. Le facteur humain est bien rendu dans l'ouvrage ; l'évocation des marins concentrés à leur postes vers la zone de patrouille l'illustre : ce sont des adolescents qui luttent contre la brume nocturne et le sommeil, ce sont des français qui ressentent un trouble profond en pénétrant dans les eaux territoriales la France, les eaux ennemies. Certains membres bretons de l'équipage sont submergés par l'émotion en voyant clignoter un phare qu'ils connaissaient bien avant la guerre. Mais ce sont avant tout des marins en temps de guerre et dont le professionnalisme prend le pas sur le reste : il s'agit pour les vedettes en patrouille de se placer à l'affût, en travers du passage des convois ennemis le long des côtes. Les Motor Torpedo Boats profitent ainsi de l'un de leur atout tactique majeur pour surprendre les bâtiments ennemis le plus près possible : la nuit, les moteurs éteints, leur fine silhouette au ras de l'eau est quasiment indétectable. L'attaque doit être fulgurante et coordonnée : le commandant crie pour désigner la cible prioritaire de chacun, les torpilles sont lancées et l'ennemi, pris au dépourvu riposte en tentant d'ajuster son tir sur les petites vedettes. Pendant quinze secondes (le temps pour les mécaniciens de relancer les machines), les balles tracent et le temps semblent s'étirer pour les jeunes marins FNFL. Certains restent pourtant sur la passerelle pour guetter avec anxiété l'impact des torpilles. Cette dernière se manifeste par une immense gerbe d'eau qui surgit sur le flanc du cargo. A ce stade, il est pourtant encore trop tôt pour crier victoire : le commandant doit avec un sang froid contenu relever progressivement et graduellement les leviers du régime des moteurs pour ne pas les violenter. En revanche, les vedettes, une fois lancées n'ont en général pas trop de difficulté à semer leurs poursuivants, leur vitesse de pointe étant largement supérieure à la grande majorité des bâtiments ennemis, même équivalents.

Pourtant, ce genre de patrouille est rare : elles sont presque toujours très calmes et les vedettes ne rentrent souvent au port en ayant tout au plus rencontré les lueurs évanescentes d'un phare de Bretagne.

III] La 23^{ème} flottille de MTB : une unité FNFL privilégiée

A. La base de Dartmouth

Dartmouth est une station balnéaire située dans le Devon, sur une côte surnommée « la côte d'Azur anglaise » pour la douceur de son climat et la beauté de son littoral. Un petit coin du royaume britannique que la guerre a à peine bouleversé. Les marins FNFL de la 23^{ème} flottille viennent relever une unité mixte anglo-hollandaise dont les compétences et l'aura font forte impression sur les jeunes officiers français, encore novices. Dartmouth est la base de trois autres formations, deux britanniques et une canadienne : entre les quatre flottilles règne une saine ambiance d'émulation et de fraternité, le combat et la similitude de leurs navires jouant par là un rôle important.

Les vedettes françaises sont amarrées autour d'un vieil aviso, le *Belfort* et la cohabitation des équipages anglais et français se passent très bien. Il faut souligner que ces derniers sont très bien accueillis à Dartmouth : ils logent dans une grande villa nommée « Brookhill », entourée par un parc aux dimensions non moins respectables. Les officiers, quant à eux, sont logés à « Longford », un « *charmant petit hôtel* » dont ils évoquent le souvenir avec nostalgie : ils se réunissent les soirs d'hiver autour d'un feu de cheminée pour jouer aux cartes, écouter la radio ou des disques, l'été sur la terrasse pour parler autour d'une bouteille de scotch.

En outre, les distractions à Dartmouth sont nombreuses (le tennis et l'équitation en font partie), mais la proximité avec la grande ville des environs, Torquay, offre aux marins une vie plus animée encore.

Bref, la vie des marins est agréable à Dartmouth, si on la compare aux dures conditions des marins embarqués sur les corvettes de l'Atlantique ou du sud.

B. Les W.R.N.S

L'ordinaire du quotidien des officiers FNFL basés à Dartmouth est largement amélioré par une présence féminine au sein de l'armée : les W.R.N.S, acronyme de « *Women Royal Naval Service* ». Ce corps féminin au sein de la marine britannique a pour vocation de libérer les hommes du service à terre pour pouvoir les faire servir directement sur la flotte. A Dartmouth, la plupart sont filles d'officiers voire d'amiraux et jouent un rôle administratif, assument une grande partie de l'intendance chez les officiers : tâches ménagères, transmissions des messages et même parfois entretien et réparation de certaines parties des vedettes.

Les officiers FNFL se réjouissent de cette présence charmante et s'enorgueillissent de constater que sur l'échelle des petites attentions témoignées (bouquets de fleurs dans les

chambres, par exemple), les français sont « *bien plus gâtés* » que leurs camarades britanniques.

Bref, les marins sont choyés à Dartmouth et jouissent d'un confort de vie qu'envieraient nombre de leurs homologues des bases de Greenock ou de Dundee pour ne citer qu'elles.

Après la victoire du 11 mars (cf. II B.), les patrouilles se multiplient mais sans succès. Le 16 avril, les vedettes sont envoyées au large d'Ouessant à la recherche d'un aviateur anglais abattu en mer : par une chance extraordinaire, les MTB tombent sur le petit radeau en caoutchouc du pilote, en pleine nuit noire. Le 5 mai, à la suite d'une violente confrontation avec une trop grosse force ennemie, les vedettes subissent leurs premiers revers : les torpilles manquent leurs cibles, plusieurs marins sont blessés dont un gravement. Une des vedettes, percée de soixante-treize impacts parvient à rentrer au port avec l'avant enfoncé d'un mètre dans l'eau.

Enfin, l'été 1943 est marqué par la multiplication de petites avaries : les vedettes approchent de leur carénage et partent en maintenance chacune dans l'un des nombreux petits chantiers nautiques civils qui prolifèrent sur les côtes du Devon et de Cornouailles. Il est intéressant de constater que ce fut l'occasion pour nombre de marins FNFL de s'immerger un peu plus dans la population locale et de tisser des liens d'amitiés avec elle des liens d'amitié : plusieurs foyers franco-anglais sont fondés dans la foulée et il n'est pas rare de voir les marins rentrer de la période de révision avec leurs vedettes et une autorisation de mariage.

Deuxième partie : présentation et référencement des sources archivistiques ; Exemple traité du ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon

Archives nationales

Archives militaires du château de Vincennes. Fonds du Service Historique de la Marine (SHM)

La sous-série TT C rassemble les archives des Forces Navales Françaises Libres (FNFL), mises en place à Londres en juillet 1940 et fusionnées au début du mois d'août 1943 avec les forces maritimes d'Afrique, cessant dès lors d'exister en tant que force indépendante. Cette série est composée de documents originaux en bon état (peu de microfilms) de nature très variée : correspondance courante en grande majorité, rapports militaires, études à caractère technique, listes de personnel, de matériel, fiches de renseignements... Elle recèle une valeur capitale pour tout ce qui concerne l'organisation interne aux niveaux militaire, administratif, financier et décisionnel de la marine française libre. Il faut relever tout particulièrement l'intérêt historique de la correspondance relative au conflit entre le général de Gaulle et l'amiral Muselier (TT C 1), comme la pauvreté décevante des dossiers sur l'attitude des Etats-Unis et de la Grande Bretagne à l'égard des FNFL (TT C 37). La sous-série, de par l'importance du nombre de documents ayant trait au personnel FNFL (et notamment aux ralliements) peut permettre d'envisager des études à caractère prosopographique.

Enfin, il existe des sous-séries qui peuvent compléter certains aspects particuliers de l'histoire des FNFL, comme les fonds personnels de l'amiral Muselier (145 GG²) dont l'accès est pour l'instant suspendu (la communication entre le SHM et les personnes en charge de ce fond est interrompue) ou encore la sous série TT V sur l'aéronautique navale, dont certains articles peuvent apporter des compléments sur l'aéronautique restreinte des FNFL.

- TTC 1. Amiral Muselier, chef des Forces Navales Françaises libres à Londres.
Correspondance échangée avec les autorités britanniques ;
correspondances concernant le Gabon, Dakar, le Cameroun, Saint-
Pierre-et-Miquelon ; conférences ; notes diverses 1940 – 1942
Correspondance « arrivée-départ » de particuliers 1940-1942.
Correspondance du Cdt Ortoli, du CV Maerten, du CV Thierry
d'Argenlieu, 1941.
Crise De Gaulle – Muselier : pièces relatives à la mise à la retraite de
l'amiral Muselier, février-juin 1942.
- TTC 2. FNFL. Cabinet Militaire.
Correspondance départ, 1940-août 1943.
- TTC 3. FNFL. Cabinet administratif
Correspondance arrivée-départ, octobre 1940 – décembre 1941.
Correspondance départ :
- De l'état major FNFL 1941, 1943 ;
 - Du quartier général, service intérieur, 1940-1942 ;
 - Du secrétariat, 1940-1941.
- TTC 4-9. FNFL. Londres 1^{er} bureau 1940-1943.
4. Ordres généraux de l'amiral Muselier ;
Notes diverses « départ-arrivée » des services et des particuliers
(essentiellement demandes d'engagement) ; correspondance départ,
personnel marine marchande ; Personnel : notes, situations d'effectifs et
listes d'équipages juillet – décembre 1940.
 5. Ordres de désignations, missions, promotions, sanctions et radiations,
juillet-décembre 1940.
 6. Correspondance départ : engagements, transferts, récompenses,
sanctions, ralliements, désertions 1941.
 7. Prévisions d'armement, situations numériques et répartitions des
effectifs, messages départ, 1941.
Correspondance départ, janvier-septembre 1942.

A signaler : arrêté du 15 janvier 1942 relatif à l'organisation du Commissariat à la Marine et à la Marine marchande ; organisation et fonctionnement de la base de la Clyde.

Renseignements du fichier central « Personnels », avril-septembre 1942.

8. Correspondance départ octobre 1942-juillet 1943.
 9. Justice : départ 1941 – 1942.
Etat civil : transcription messages, décès et disparitions 1941.
- TTC 10-11. FNFL. Londres 2^{ème} bureau 1940-1943
10. Correspondance arrivée-départ concernant la sûreté et les renseignements ;
Bulletins, fiches, rapports ;
Extraits de presse du *Times* et broadcasts ;
Propagande, censure, courrier 1940-1941.
 11. Correspondance départ, 1942-juillet 1943.
A noter : pertes de la Marine française dans les opérations de Madagascar (1942) ; section chiffre, sûreté navale FNFL 1942-1943 ; correspondance arrivée-départ « très secret » ; photographies aériennes des ports français, 1942.
- TTC 12. FNFL. Londres 3^{ème} bureau 1940-1943.
Correspondance départ ; situation hebdomadaire des bâtiments ;
Service hydrographique ;
Messages « arrivée » ;
Section historique ;
Opération de Dieppe.
- TTC 13. FNFL Londres 4^{ème} bureau
Correspondance départ juillet 1940 – août 1943.
- TTC 14-15. FNFL Londres

- Direction du personnel militaire officier 1941-1943.
14. Ordres au départ, 1941.
15. Idem. 1942-1943.
Renseignement sur divers officiers, 1940-1943.
- TTC 16-20 FNFL. Londres
Direction du personnel militaire équipage 1941-1943
Personnel militaire – Justice 1943.
16. Correspondance départ concernant les officiers-mariniers et les quartiers-mâtres et les matelots ; messages, 1941.
17. Correspondance départ, janvier-octobre 1942
Messages postaux ; mouvements de personnels, janvier-mai 1942.
Situations numériques du personnel.
Notes départ (avancements) 1942.
18. Correspondances départs par sections :
 Officiers-mariniers 1942
 Quartiers-mâtres et matelots 1942
 Promotions, notes
 Commission provisoire
 Changement de spécialités
 Attributions de brevets, de certificats
 Ralliements, affectations
 Renseignements octobre-décembre 1942
19. Idem. janvier-août 1943
20. Fichier central départ avril-août 1943
Désertions au profit des FFL (mission en AFN du CF Querville) avril-mai 1943.
Justice : départ janvier-juillet 1943.
- TTC 21-25. FNFL. Equipage. Fiches de renseignements nominatives classées par ordre alphabétique.
21. Abelin / Chuignard
22. Cimber / Guyonvarch
23. Habart / Lyonnet

24. Macaya / Ryckwaert
25. Saada / Zossekindt.
Note : cette série peut permettre de mener une étude prosopographique sur les membres des équipages FNFL
- TTC 26. FNFL. Londres, recrutement, réserve.
Correspondance départ, février-août 1943.
Correspondance départ : changement de corps, ralliements 1943.
27. Correspondance départ 1940 ;
Notes circulaires et notes de service 1941 ;
Bureau solde (devient intendance 1 en août 1942), 1942.
28. Bureau solde, janvier-août 1943 ;
Correspondance départ du cabinet administratif (janvier-juin 1942) puis de l'intendance (elle reprend les attributions du cabinet administratif qui est supprimé en juin 1942) juin-décembre 1942 ;
Service vivres et matériel 1942 (devient Intendance 4 en août 1942), 1942 ;
29. Service état-civil 1940 ;
Service des pensions, octobre-décembre 1941 ;
Service « état-civil et pensions » janvier 1942 – août 1943.
30. Bureau centralisation financière et comptabilité générale 1942-1943 ;
Int. 0 (directeur) ;
Bureau « Personnel » (Int. 5) ;
Bureau subsistances, 1943 ;
31. Services habillement, couchage, hébergement et approvisionnement de la flotte, 1943 ;
- TTC 32. FNFL. Londres, service de santé.
Correspondance arrivée-départ, 1940-1943 ;
Etats des mouvements des convalescents de la maison de Beaconsfield, 1941-1942 ;
Rapports administratifs (entrées et sorties) du centre médical 1942 ;
Etats mensuels des malades en traitement dans les hôpitaux britanniques, mars 1942 – juillet 1943 ;

- TTC 33-37. FNFL. Directions et services. Départ.
33. Artillerie navale, août 1941 – octobre 1942.
Services techniques, service technique des machines, 1941-1943.
Travaux maritimes septembre 1942 – août 1943.
34. Constructions navales septembre 1941 – décembre 1942.
Constructions et armes navales 1943.
35. Service des pêches 1940-1941.
Marine marchande, départ et arrivée, 1941-1942 ; feuilles de renseignements concernant les personnes désireuses de rallier la Marine marchande 1942 ;
Bâtiments de commerce, 1941-1942.
36. Aéronavale (plusieurs notes sur l'historique de l'aéronautique FNFL.) ;
1^{ère} escadrille de chasse 1941-1943.
Propagande ; poste navale ; correspondance générale 1941-1942.
37. Transmissions 1940-1941, 1943.
Service Z, 1941-1943.
Œuvres 1941.
Dossiers FNFL : affaires politiques 1941 ; réactions des Etats-Unis concernant les ralliements 1943 ; recrutements, rapatriements 1941-1942 ; transports ; mission Spears (Mission de liaison entre la France libre et les ministères britanniques) 1941. (Le contenu de cette sous-série est malheureusement très pauvre et ne consigne que quelques documents de liaison sans grand intérêt historique.)
- TTC 38. FNFL. Décorations, récompenses.
Règlements généraux et projets de décrets ; témoignages officiels de satisfaction ; félicitations ; citations ; citations refusées.
Médaille des évadés ; médaille coloniale (agrafes Erythrée ; Koufia ; Libye ; AFL) médaille commémorative du Levant ; décorations norvégiennes.
Décorations, récompenses accordées :
 Au personnel britannique ;

Aux bâtiments : *Bouclier, Triomphant, Combattant, Melpomène, Léopard, Viking, Reine des Flots, Savorgnan de Brazza* ;

A l'aéronavale ;

A la 1^{ère} compagnie de fusiliers marins commandos.

TTC 39-41. Cette sous-série ne concerne que les Forces Françaises Libres du générale de Gaulle en particulier.

TTC 42. FNFL. Londres. Correspondance « arrivée » :
Forces aériennes françaises libres (FAFL) 1940, 1941.
Secrétariat permanent au Conseil de défense de l'empire 1941.
Commissariat national à l'Economie, aux Finances et aux Colonies, novembre 1941-janvier 1942 ;
Commissariat national à l'Intérieur, au Travail et à l'Information 1941-1942 ;
Secrétariat général à la coordination, octobre 1941-décembre 1942 ;
Commissariat national à la Guerre, 1942 ;
Renseignements verbaux à l'amirauté concernant les bâtiments, 1940-1941 ;
Conseil supérieur de la marine 1941, décrets 1942 ;
Renseignements divers des délégations à l'étranger, 1941 ; arrivées diverses 1941, 1943 ;

TTC 43. FNFL. Londres 1941-1943. Renseignements :
- renseignements spéciaux concernant les pays par la section « Etudes », 1941-1942.
- Bulletins de renseignements mai 1941-décembre 1942 (la publication est interrompue de février à octobre 1943), mai 1943 ; guide de l'informateur.
- Bulletins de renseignements de l'état-major particulier du général de Gaulle (2^e bureau) mai 1943-mars 1943.

TTC 44-46. FNFL. Renseignements sur divers pays (toute origine, toute nature) 1941-1943.

44. Afrique équatoriale française (AEF) ;
Afrique occidentale française (AOF) ;
Afrique du sud ; Algérie ; Amérique du sud (Argentine, Mexique, Pérou).
45. Antilles ; Canada ; Chine ; Corse ; Egypte ; Espagne ; Etats-Unis.
46. Guinée espagnole ; Guyane ; Iles du Cap-Vert ; Ile Maurice ; Indes (françaises et néerlandaises) ; Indochine ; Islande ; Libye ; Madagascar ; Malte ; Maroc ; Pacifique ; Palestine ; Réunion ; Réunion ; Suède ; Turquie.
- TTC 71-72. Dossier « écoles » 1940-1943
71. Ecole navale, à bord du *Président Théodore Tissier* : correspondance départ, matériel, mouvements, rapports mensuels.
72. Annexes de l'écoles navale l'*Etoile* et la *Belle Poule* : historique sommaire, correspondance, rapports d'activité.
Ecole ASDIC, à bord du torpilleur *Bouclier*, 1941-1942.
Ecoles diverses (radios, timoniers, etc.)
A bord du HMS *Royal Arthur* à Skegness (1941-1943)
Ecole des mécaniciens, chauffeurs et électriciens à bord de l'avisos *Amiens*, 1941-1942.
Ecoles de la base de Portsmouth ; Correspondance départ, 1943-1944.
- TTC 73-77. Commandant supérieur à Portsmouth.
73. Départ tous bureaux, septembre 1940-1942.
74. Idem. 1943
Les sous séries TTC 75 et 76 concernent les FNGB.
77. Rapports mensuels du groupe des goélettes *Belle Poule*, *Etoile*, avril 1943 – avril 1944. Torpilleur *Ouragan*, avisos *Arras* ; Correspondance départ 1941, situation d'équipages, embarquements, débarquements, munitions, 1941-1942 ; Service de surveillance des travaux (rattaché administrativement à la base de Portsmouth à partir du 1^{er} septembre 1941). Départ, mars-décembre 1941, août 1942.
- TTC 78. Commandant supérieur à Plymouth, 1940-1941.

- Correspondance et télégrammes départ ;
- Consignes britanniques (en anglais).

Commandant supérieur des FNFL de la Clyde à bord du contre-torpilleur *Triomphant* (le CV Auboyneau)

Correspondance avec les états-majors ; Santé ; Transmission, Intendance.

TTC 79.

Base de Liverpool (base supprimée le 1^{er} octobre 1942)

Correspondance départ, 1940-1942 ; Navire-dépôt *Volontaire* ; Correspondance départ 1941-1942 ; Situations journalières nominales des rationnaires 1941.

Base de Dundee 1941-1944 ; Correspondance départ 1941-1944 ; Rapports mensuels 1941-1942 ; Ordres concernant le personnel 1943 ; Notes du commandant 1943 ; Service de santé, février-septembre 1943.

TTC 80-89

Base de la Clyde, à Greenock.

80. Correspondance départ ; 1^{er} bureau 1941-1946.

81. Etat-major, justice 1941-1944

Rapports mensuels et rapports sur le moral, 1941-1944.

82. Etat-major, départ 1941-1945.

Correspondance arrivée Glasgow juillet-décembre 1941.

Correspondance arrivée divers 1942.

Service de surveillance des travaux (SST) puis service des Constructions et armes navales (CAN) septembre 1942-1945.

Service technique des machines (STM), décembre 1942-1945.

Intendance, 1941-1945.

Marine marchande, 1941-1943.

Œuvres, foyer, hôpital de Knockderry, 1941-1943.

Divers bureaux (généralités) 1941-1943.

83. Correspondance départ :

- artillerie navale 1942
- état civil 1942-1943
- service Z 1942-1944

- service de santé 1942-1944
- aumônerie.

Correspondance arrivée :

- des bâtiments 1941-1945
- des autorités britanniques à Greenock : captain « D » ; Flag officer in charge (FOIC) ; Naval stores officer ; autres 1942-1945.

Messages arrivée-départ 1941.

- 84. Personnel. Correspondances diverses groupées et classées par ordre alphabétique nominatif, 1942-1946.
- 85. Correspondance générale départ, 1942- 1945 ;
- 86. Correspondance alphabétique {A-G} 1943-1945
- 87. {H-Y} 1943-1945
- 88. Correspondance concernant les incidents, 1943-1944 ; ordres de mouvements, embarquements, débarquements, subsistances, 1943-1945.
- 89. Ecoles, correspondance épart des écoles ASDIC, radar et cours divers concernant les FNFB, 1944-1945.

- TTC 90-91. FNFL. Compagnie de passage « marine » à Londres (CPL) 1941-1942.
- 90. Correspondance départ, 1941-1942. Notes de renseignements d'incorporation classées par ordre alphabétique, 1942.
- 91. Etats journaliers des incorporations, août 1942 – juillet 1943.
(compagnie de passage puis caserne Surcouf)

- TTC 92-93. Caserne Surcouf à Londres
- 92. Ordres départ du commandant, septembre 1942-1943.
- 93. La sous série concerne uniquement la période après fusion (1944-1945)

- TTC 94- 101 Caserne Bir-Hakeim à Emsworth.
- 94. Ordres et correspondance départ du commandant 1943-janvier 1946.

Ordres, notes de service et correspondance départ de l'officier en second. (La sous série comprend un historique de l'organisation de la caserne), 1943-1945.

Correspondance « arrivée » de divers, 1943, 1945.

95. Correspondance départ :
- du bureau militaire 1943-1945
 - du service de santé 1943
 - du bureau matériel 1943
 - du service intendance 1943
 - de l'aéronavale 1943
 - du bureau administratif 1943-1945.

Procès-verbaux de réunions de commissions d'enquêtes à compétence extraordinaire, 1943.

Comptes rendus d'activités de la caserne, 1943-1944, et de la compagnie aéronavale, 1943-1945.

96. Ordres départ du bureau Mouvements, août 1942 – décembre 1945.
97. Situations d'équipages, 1943-1945
98. Demandes diverses du personnel d'équipage ; mutations, congés, affectations, démobilisation, rengagement, etc. 1943-1945.
99. Subsistances (sous série de 1945)
100. Télégrammes « arrivée » à la caserne Bir-Hakeim : 18 décembre 1942 – 19 janvier 1943.
101. Registres d'enregistrement nominatifs des mouvements pour la caserne et l'aéronavale.

Les deux cartons suivants sont difficilement exploitables car ils regroupent en vrac des télégrammes aux objets et correspondants divers sans autre forme d'organisation qu'un classement chronologique. Les numéros manquants concernent les FNGB.

- TTC 102-110. FNFL, FNGB. Télégrammes départ.
102. juillet 1940 - décembre 1941
103. janvier 1942 – 28 novembre 1942

104. novembre 1942 – juin 1943
105. juillet 1943 – décembre 1943
110. « secret » 1941 – 1944.
- TTC 111-124. Télégrammes « arrivée ».
111. Mars 1942 – 4 septembre 1942
112. 4 septembre 1942 – 3 janvier 1943
113. 3 janvier 1943 – avril 1943
114. Mai – juin 1943
115. Juillet – août 1943
122. FNFL. « chiffre » juin 1942 – août 1943
- TTC 125. FNFL. Télégrammes « arrivée – départ » :
- mission navale Aden, 1941
 - divers bâtiments (*Surcouf*, *Rubis*, *Melpomène*, *Roselys*, *Minerve*) 1941-1943.
- TTC 126. Registres des télégrammes (arrivée et départ) du bureau des transmissions, 1941-1942.
- TTC 127. Idem, 1943-1944.
- TTC 128. Enregistrement des télégrammes Secret (arrivée et départ), août-décembre 1943.
- TTC 129-134. Cahiers d'enregistrement de la correspondance départ et arrivée.
129. Départ, 7 août 1940 – 25 janvier 1943.
130. Idem, 1943.
131. FNFL. Cahiers d'enregistrement de la correspondance « arrivée », janvier 1941 – août 1942.
132. Idem, août 1942 – décembre 1942, 1943.
133. FNFL. Cahiers d'enregistrement de la correspondance arrivée à :
- EMGO mars 1942 – février 1944
 - EM2 1940-1943

- EM3 octobre 1940 – mars 1942
- EM4 juin 1942 – mai 1944

- TTC 135. FNFL. FNGB.
Cahiers d'incorporation provenant de la DPM, 1941-1945.
- TTC 136. 4 cahiers de mouvements ;
2 registres de positions ;
Cahier de contrôle par grade ;
Matricules 1940-1944 ;
- TTC 137. Registres nominatifs concernant le personnel ;
- changements d'arme ;
 - identités anglaises ;
 - situations d'équipage ;
 - certificats de libération ;
 - démobilisés ;
 - hommes sans fiches ni actes d'engagements.

Archives du Ministère des Affaires Etrangères

Les archives du ministère des affaires étrangères présentent un double intérêt. D'abord, elles permettent de dépasser le cadre d'analyse strictement militaire pour s'intéresser aux répercussions diplomatiques des actions des FNFL : dans certains cas (en particulier celui du ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon) la lecture militaire du fait historique n'apporte que peu d'éléments, alors celle qui en privilégie les aspects politiques et relationnels avec les alliés est riche en enseignements. Le deuxième intérêt se situe dans le fait que les fonds du Quai d'Orsay permettent dans le cadre d'une analyse plus poussée le croisement des points de vue : celui du Comité National Français et du régime de Vichy, ou alors des alliés.

En outre l'état de conservation des fonds est très satisfaisant : les microfilms pour les séries présentées sont fréquents et il est à noter que le service des archives est en train de mettre en œuvre des travaux ambitieux de numérisation des inventaires et de nombreux documents physiques et analogiques.

- Série « Correspondance politique et commerciale. Guerre 1939-1945 » Tome 1 (Londres – Alger).

Sous série « Comité National Français (CNF) juin 1940 – juillet 1943. »

Rubrique Politique extérieure du CNF.

Saint-Pierre-et-Miquelon

116. Politique du CNF à Saint-Pierre-et-Miquelon : renseignement politiques sur les îles ; administration après la prise de possession ; problèmes politiques, administratifs, financiers : opposition de Mgr Poisson, rapatriement des vichystes, ravitaillement ; réquisition des navires. Septembre 1940 – juillet 1943.
117. Négociation avec les alliés : avant et après la prise de possession de l'île par l'amiral Muselier ; projet d'une installation de radiodiffusion française par le gouvernement canadien. Octobre 1941 – juin 1943.
118. Presse, communiqués. Décembre 1941 – octobre 1942.
119. Représentation consulaire. Janvier 1942 – juin 1943.

Afrique occidentale française

126. Dossier général : incident de Dakar ; situation politique en A.O.F ; conférence des gouverneurs, propagande et action gaulliste, occupation par les britanniques de l'île de Los ; relations avec la Guinée espagnole). 3 août 1940 – 27 juillet 1942.

Questions maritimes et aériennes

456. Dossier général : marine marchande ; pêcheurs français en Cornouailles ; navires réquisitionnés ; Forces Françaises Navales Libres. 2 août 1940 – décembre 1941.
457. Idem. janvier 1942 – juillet 1943.
458. Ralliement des marins en provenance d'Afrique du Nord à la France combattante. 30 janvier – 10 juin 1943.

459. FAFL, organisation des Forces aériennes de la France libre. 15 novembre 1940 – 2 juillet 1942.

Questions militaires

460. Dossier général : Dieppe ; Sicile ; Libye ; Fezzan ; jonction des troupes de Leclerc avec la 8^{ème} armée britannique de Montgomery ; second front. 20 décembre 1940 – 8 août 1943.

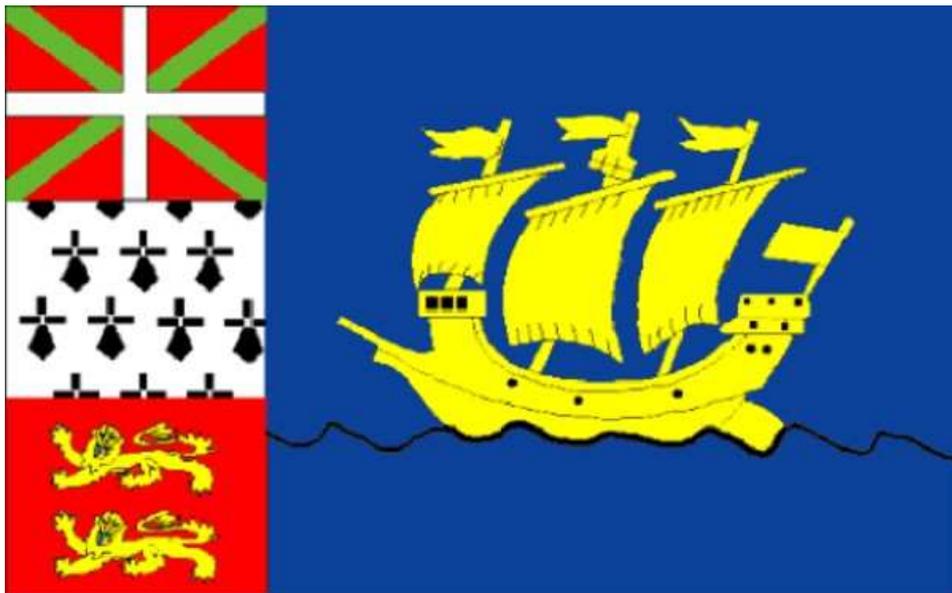
461. Bir Hakeim. Juin – décembre 1942

464. Dépenses militaires : budget de FFL ; terre ; mer ; air. 1942

- Série Guerre 1939-1945 – Vichy
Sous série « Amérique »

160. Saint-Pierre-et-Miquelon ; Attaque par l'amiral Muselier. 20 juillet 1940 – 25 juillet

Exemple traité du ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon par les FNFL



On connaît la valeur des symboles dans la lutte que mène les Forces Françaises Libres contre l'ennemi fasciste. Leur contribution concrète est une goutte d'eau noyée dans l'océan d'une guerre mondiale aux proportions démesurées, pourtant la valeur morale de leur combat est essentielle -voire salutaire- pour la renaissance de la République, de la démocratie et des valeurs universelles de la France d'après guerre. Dès lors, l'épisode du ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon ne doit pas être envisagé comme le rattachement insignifiant d'un minuscule bout de France à l'autorité du général de Gaulle mais comme « *une victoire de la force de volonté et de l'esprit d'indépendance* » pour reprendre une expression de l'historien anglais Philip Bell.

Ce petit bout de terre, perdu aux confins du vaste empire français (cf. annexes C1 et C2) a son histoire liée à la couronne de France depuis 1536, date à laquelle Jacques Cartier y débarque ; il s'étonne d'ailleurs d'y trouver « tant de navires de France et de Bretagne ». Depuis la fin du XV^{ème} siècle, les basques et les bretons fréquentent en effet les îles en secret, pour ne pas révéler l'existence de la zone de pêche locale et en garder l'exclusivité. Les racines de ces deux peuples dans les îles sont fortes, tout comme leur attachement à la lointaine métropole. Aussi, elles constituent un modèle de patriotisme et malgré l'exemption de mobilisation dont elles bénéficient, leurs maigres ressources démographiques sont lourdement mises à contribution pendant la première guerre mondiale. L'entre deux guerre voit l'avènement d'une période de prospérité qui vient chasser le chômage et la morosité : Saint-Pierre-et-Miquelon profite énormément de la prohibition américaine pour devenir une plate forme florissante du commerce d'alcool. Ce commerce, légal dans les eaux françaises, alimente la contrebande à destination des Etats-Unis. Mais en 1933, la fin de la prohibition plonge les îles dans une grande détresse économique et sociale : faute de matière imposable, l'Etat se désengage en remplaçant le gouverneur par un administrateur et réduit l'état-major local à sa plus simple expression. La misère s'installe, l'émigration vers le Canada s'intensifie. C'est dans cette situation que Saint-Pierre-et-Miquelon entre dans la seconde guerre mondiale, pourtant peut-être avec plus d'acuité qu'ailleurs, c'est une profonde consternation, mêlée d'humiliation qui traverse la population lorsque arrivent les nouvelles de l'armistice. Dès la première heure, la centaine de membres des anciens combattants, fort d'un soutien populaire répond à l'appel du 18 juin.

Pourtant, du côté de la France libre, les priorités sont d'abord bien éloignées de Saint-Pierre-et-Miquelon : il faut s'organiser, former une structure administrative, diplomatique et surtout militaire cohérente avant de songer à mener la campagne du ralliement de l'empire.

On songe plus à l'Afrique, aux possessions d'Asie qu'à ces îles minuscules. Chez les FNFL pourtant, le projet aux contours encore flou d'un ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon se dessine très rapidement. Dès lors, l'amiral Muselier n'a de cesse d'y penser, et multiplie les préparatifs et les discussions avec l'amirauté britannique en vue d'une telle expédition : longtemps reportée pour des raisons tantôt militaires, tantôt politiques, elle paraît devenir en 1941 plus judicieuse avec l'apparition du corps de corvettes FNFL qui escorte les convois dans l'Atlantique nord. En décembre 1941, c'est dans un contexte international agité (attaque de Pearl Harbour, entrée en guerre des Etats-Unis) que le Comité National Français reprend l'affaire en main et décide d'agir de façon autonome et unilatérale : le ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon par les forces navales de l'amiral Muselier le 24 décembre devient le déclencheur d'une crise diplomatique aux proportions démesurées.

Ainsi, on peut se demander comment le CNF, pris au milieu d'une tempête diplomatique aux enjeux d'envergure internationale qui le dépassent, parvient néanmoins à en sortir renforcé dans son pouvoir et sa souveraineté.

Pour répondre à cette question, nous étudierons donc dans une première partie la genèse de l'opération chez les Forces Française libres, puis les détails de la crise diplomatique qu'elle provoque, pour enfin nous intéresser à la réhabilitation de l'île et sa participation à la guerre.

I] Le ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon : un objectif essentiel de la France libre

A. Une action prévue de longue date

La perspective d'un ralliement des îles par la France libre remonte à ses tout débuts : elle est évoquée pour la première fois officiellement lors de la réunion entre l'amiral Muselier et le *First Sea Lord*, Sir Dudley Pound le 19 septembre 1940. Elle naît d'une part de la réponse empressée du comité des anciens combattants de Saint-Pierre-et-Miquelon à l'appel du 18 juin, ainsi que du contexte d'euphorie qui voit des pans entiers de l'empire français défaire leurs dernières attaches avec le régime de Vichy pour rejoindre spontanément le général de Gaulle : en Afrique, d'abord le Tchad de Félix Eboué, puis du 27 au 29 août les ralliements du Cameroun, du Congo et de l'Oubangui-Chari ; mais aussi les Nouvelles-Hébrides, la Polynésie le 2 septembre, les sept établissements français d'Inde, la Nouvelle

Calédonie le 20, tous ces territoires viennent asseoir le socle géographique de la France libre. L'échec de Dakar, bien qu'imminent n'a pas encore entaché cette heureuse et pacifique série de ralliements et c'est donc tout naturellement que le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon est évoqué ouvertement à l'amirauté britannique.

Un premier projet d'opération est ainsi élaboré par les FNFL le 11 octobre 1940 : fondé sur la surprise et la rapidité, il dresse un rapport assez complet de la situation politique des îles, de l'état d'esprit de la population et des moyens militaires à mettre en œuvre. Ce rapport, qui donne une marche à suivre assez précise concernant les étapes de la prise de possession amène deux enseignements principaux. D'abord, il trahit un état d'esprit empreint de prudence, voire de méfiance et de doute. Bien que la population soit qualifiée de « mûre » pour l'opération, des interrogations subsistent quant au vrai visage politique de l'administrateur de Saint-Pierre et de son gouvernement, apparemment pétainistes. L'épisode malheureux de Dakar a durablement marqué les esprits et le rapport préconise en premier lieu l'emploi de méthodes de pression économique (l'île étant sous perfusion financière) et de coercition pour rallier la population : selon l'amiral Muselier, l'occupation du gouvernement devrait amener l'ensemble des habitants à se ranger derrière la France Libre en évitant toute effusion de sang. Nous sommes ni plus ni moins dans l'état d'esprit d'un siège à tenir, seule alternative envisageable aux risques de combats fratricides. Ensuite, le deuxième enseignement que l'on pourrait tirer de ce rapport initial, c'est son approximation. Il montre à quel point les FNFL ne connaissent pas encore réellement à cette date la situation politique de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Pourtant, très rapidement, des signes très encourageants se multiplient : une déclaration publique et télégraphiée des anciens combattants de l'île qui garantit le soutien de l'ensemble de l'île au mouvement du général de Gaulle, mais aussi et surtout les rapports des agents consulaires britanniques, en particuliers de dominions tels que Terre-Neuve. Vite repris par les services français dans le courant du mois d'octobre 1940, ils font état d'une réalité sociopolitique Saint-Pierraise bien tranchée. En effet, l'administrateur, et la frange aisée de la population (à part les banquiers) sont clairement en faveur de Vichy. En revanche, l'écrasante majorité de la population aux revenus modestes, les équipages de chalutiers soutiennent fermement le général de Gaulle et les valeurs qu'il représente. Ce clivage peut s'expliquer principalement par des raisons économiques : la partie aisée de la population possède des fonds français et craint de voir le franc s'effondrer dans le cas où l'île rejoindraient la France libre. De plus, elle a peur de voir les chalutiers immobilisés dans le port être réquisitionnés et voir l'une de ses principales sources de revenus se tarir. Pourtant, nous l'avons vu, la base

populaire penche très nettement en faveur de la France libre : les émissions de radio (seul vecteur d'information sur le monde extérieur) de la BBC où elle peut en suivre les succès sont écoutées avec beaucoup d'intérêt, alors que Radio-Paris est largement boudée. La fracture entre la classe dirigeante locale et l'opinion publique ne tarde donc pas à se manifester de façon ponctuelle mais marquante : une manifestation éclate le 8 septembre 1940, au cours de laquelle les prisonniers gaullistes ont été libérés de prison au chant de la *Marseillaise* et sous les « *Vive De Gaulle !* ». D'autres incidents surviennent, entre le comité des anciens combattant et l'administrateur et lors d'une campagne d'affichage de propagande vichyste (les affiches sont arrachées ou couvertes de croix gammées). Tout au long de l'année 1941, des signaux positifs se manifestent et viennent consolider la défiance de la population envers Vichy : tout le courrier en provenance de Saint-Pierre tend à prouver que la situation économique dans les îles est lamentable, que le chômage devient insupportable, tout comme l'oisiveté malsaine qui est réservée à la jeunesse. En clair, la situation à Saint-Pierre-et-Miquelon devient idéale en vue d'une intervention facile : le mouvement du général de Gaulle y a pour ainsi dire tout à gagner et rien à perdre.

En effet, les îles présentent un intérêt multiple pour les forces françaises libres. Depuis l'armistice, 12 gros chalutiers avec mille marins y sont venus trouver refuge et y attendent dans l'indécision une solution à leur sort : il y aurait donc intérêt pour les FNFL de réquisitionner le matériel et de rallier le personnel, d'autant que la pénurie de marins qualifiés pénalise fortement les forces de l'amiral Muselier. La réquisition aurait de plus un double avantage : celui bien sûr de voir le nombre de patrouilleurs armés augmenter, mais aussi l'occasion de voir la nouvelle fonction de ces bâtiments libérer une bonne partie des équipages. De plus, disposer d'une base FNFL avancée au large de Terre-Neuve conférerait un avantage tactique non négligeable : les convois et les escorteurs passent assez près de Saint-Pierre-et-Miquelon et pourraient s'y ravitailler, voire s'y faire réparer. Dans un contexte où la bataille de l'Atlantique s'intensifie et gagne les abords du continent américain, l'intérêt stratégique des îles est bien perçu par l'amirauté britannique et le Comité National Français. Mais il ne faut pas s'y tromper : les répercussions principales que l'on attend d'un éventuel ralliement sont avant tout symboliques et morales. Il s'agit de laver l'échec de l'expédition de Dakar, et d'intégrer au mouvement gaulliste ce petit bout du territoire qui est resté si attaché aux valeurs universelles de l'ancienne République. L'enjeu sur le moral des français libre est capital, il est amplifié par l'occasion qui se présente pour le général De Gaulle de légitimer un peu plus sa position aux yeux de ses alliés.

Cependant, malgré un contexte général très favorable, la réalisation du projet implique la résolution de certaines questions corollaires.

B. Néanmoins, des obstacles au projet demeurent

Les difficultés en question sont de trois ordres : économiques d'abord, militaires ensuite et diplomatiques enfin.

Saint-Pierre-et-Miquelon ne survit en temps de guerre que grâce aux fonds que lui pourvoit le régime de Vichy en la personne de l'administrateur. Or ces fonds proviennent principalement des Etats-Unis et du Canada : en fait, grâce à l'ambassade de Vichy à Washington, le gouvernement de Saint-Pierre-et-Miquelon dispose de crédits illimités pour couvrir ses besoins financiers. Cet argent transite jusqu'aux îles par l'intermédiaire de la « Banque de Montréal », située dans la même ville (Bank of Montreal). Cette aide économique n'est pas sans conséquence politique : elle permet à l'administrateur de mener une politique assez habile d'indépendance qui pourrait être assimilée à de la duplicité. En effet, il est partagé entre son devoir de protéger les intérêts de Vichy (le besoin d'argent pour la survie de Saint-Pierre-et-Miquelon et la nécessité de faire bonne figure devant les Etats-Unis et le Canada) et son aversion anglo-saxonne affichée auprès de ses administrés. Pourtant, le système fonctionne et lui confère une certaine latitude de mouvement : il obtient à Washington une aide financière conséquente en juillet 1941 qui lui est renouvelée le 9 octobre de la même année lors d'une autre visite. Ainsi, il profite de sa position de vecteur indispensable de fonds pour Saint-Pierre-et-Miquelon afin de mener une campagne anti-gaulliste insidieuse. Il tente de décourager ses nombreux partisans sur l'île en leur faisant croire que lors de ses voyages à Washington, le milieu politico-diplomatique lui aurait assuré que les Etats-Unis étaient incapables d'apporter une aide utile à une Grande-Bretagne isolée : en clair, la lutte du mouvement gaulliste qui s'appuie exclusivement sur celle-ci est vain, insignifiant et de toute façon voué à l'échec. De même, l'administrateur profite de son crédit relatif pour pousser le conditionnement de l'opinion publique - qui lui est très majoritairement hostile - en faisant valoir que le pays ne peut se suffire à lui-même et ne peut subsister sans subvention : une façon de demander à la population comment elle compte vivre sans le soutien de Vichy. De même, il explique que le ralliement d'un territoire si minuscule et si pauvre ne peut être d'aucune utilité pour le général de Gaulle et l'Angleterre : au contraire, ça ne peut être qu'une charge et une gêne inutile. « De mes voyages au Canada et aux Etats-Unis dit l'administrateur, j'ai rapporté la conviction de mes conversations avec des personnes

autorisées, que le ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon n'est désiré ni par les canadiens, ni par les anglais et qu'il les gênerait beaucoup ». Malgré la très forte aversion pour le régime de Vichy, ces arguments jettent le trouble dans les esprits et atténuent beaucoup la propension de la population à franchir le pas et à renverser le gouvernement local.

Ainsi, cet aspect économique à l'intérieur de la situation politique à Saint-Pierre-et-Miquelon amène le Comité National Français à envisager certaines précautions. D'abord, le ralliement des îles par les FNFL implique obligatoirement un maintien des aides et subventions apportées par les Etats-Unis. Le raisonnement inverse qui consisterait à faire en sorte que Washington tarisse ses versements pour ôter le dernier atout de Vichy dans l'île et précipiter la population vers la France libre n'est pas retenu ; ce serait évidemment cette même population qui pâtirait en premier de cet étouffement financier. En outre, sur cette question, le CNF comprend qu'il serait prudent d'agir en coopération totale avec le gouvernement américain, ce qui limite la liberté d'action si chère au général de Gaulle, lorsqu'il est question de souveraineté nationale.

Mais les difficultés potentielles ne sont pas qu'économiques et financières : elles sont aussi militaires. Certes, la défense de l'île tenue par Vichy reste plus que symbolique : elle est entièrement dépourvue d'artillerie et ne compte presque pas de mitrailleuses (selon un rapport remis au CNF, pas plus de trois unités). Elle compte un vieux stock de fusils Lebel détenu par la gendarmerie, qui ne présente pas un réel danger d'opposition au débarquement FNFL. Le seul danger véritablement militaire ne pourrait venir que de la *Ville d'Ys*, un vieil aviso à très faible valeur militaire. Mais selon les renseignements qu'on collecté les indicateurs locaux, le bâtiment, au mois de décembre 1941 est mouillé à Fort-de-France. En fait, la menace réelle ne vient pas de Saint-Pierre-et-Miquelon même, mais d'une possible riposte de Vichy au ralliement : l'Etat français dispose d'un détachement de sa flotte en Martinique et les FNFL craignent que l'amiral Robert, en charge du secteur maritime n'envoie la *Jeanne d'Arc* ou l'*Emile Bertin* pour reprendre les îles. Aucune unité de surface FNFL ne pourrait opposer une résistance sérieuse à de tels bâtiments. Là encore, malgré la volonté du général de Gaulle d'agir de façon autonome, se dessine l'impérieuse nécessité d'une coopération approfondie avec les alliés, pour déterminer quel serait l'attitude de la Royal Navy en cas d'attaque de la flotte des Antilles.

En décembre 1941 et au niveau militaire, la royal navy -dont les préoccupations liées à la bataille de l'Atlantique sont énormes- ne voit pas d'inconvénient au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon mais au niveau diplomatique, le foreign office et la chancellerie canadienne sont froids, voire opposés pour des raisons politiques à cette entreprise.

C. Pourtant, le Comité National Français décide de passer outre

Malgré les réserves de principe, le général de Gaulle décide de leur forcer la main. L'amiral Muselier réunit une petite force navale (corvettes *Aconit*, *Mimosa* et *Alysse*) et appareille le 9 décembre 1941 de Terre-Neuve pour Halifax où se trouve le sous-marin *Surcouf*. Avant son départ, le général lui a laissé une entière liberté d'initiative, en précisant néanmoins « qu'il prenait la responsabilité entière des conséquences de l'opération » (De Gaulle contre le Gaullisme, p 252.). Mais au même moment, les Etats-Unis sont forcés de sortir de leur neutralité par l'attaque de Pearl Harbour et la déclaration de guerre de l'Allemagne et de l'Italie le 11 décembre. Devant le bouleversement de la donne internationale, l'amiral Muselier télégraphie au général en lui signalant qu'il est en route vers Ottawa pour prendre si ce n'est la bénédiction, au moins l'accord des gouvernements concernant l'opération en cours. Il demande aussi au chef de la France libre de consulter de son côté le Foreign Office à Londres. Ce qui peut paraître comme un manque de préparation n'est qu'en fait un malentendu : l'amiral avait depuis le début l'intention d'agir en totale concertation, tandis que le général considérait l'opération comme une affirmation de son autonomie et donc comme confidentielle. Dans ses mémoires, il écrit : « Le secret était rompu. Je me vis obligé d'avertir les britanniques pour éviter les apparences de la dissimulation » (Mémoires de Guerre, Tome 1, p 206). Il écrit donc à Winston Churchill pour lui faire part de l'opération en cours et il n'hésite pas à s'abriter derrière Muselier en lui en attribuant l'initiative ; il ne fait « qu'approuver entièrement ce projet » (tel du 10/12/41, MAE) et demande l'opinion du gouvernement britannique sur ce qu'il ne qualifie que de « petit coup de main » (idem). La réponse datée du 17 décembre est assez tranchée : le Foreign Office, qui a voulu consulté le State Department américaine avant de se prononcer fait savoir que ce dernier est farouchement opposé à toute opération des FNFL en connexion avec Saint-Pierre-et-Miquelon. Le Foreign Office en conclut qu'il n'a pas d'autre alternative que de demander au général De Gaulle de mettre un terme à l'opération.

Mais le déclencheur qui conduit le général de Gaulle à agir unilatéralement est une précision que le Foreign Office ajoute à sa lettre du 17 décembre : selon ses informations, les gouvernements américains et canadiens se sont entendus pour débarquer sur les îles du personnel pour s'assurer le contrôle de la station radio, de gré ou de force. Ainsi, lorsque l'amiral télégraphie au CNF qu'il considère l'opération comme ajournée, le général lui intime l'ordre de passer outre. En effet, il considère cet arrangement comme une atteinte à la

souveraineté de la France sur son empire, en un mot inacceptable : s'ajoute à cela le fait qu'il n'ait même pas été consulté par les deux chancelleries américaines et canadienne. On comprend ainsi pourquoi il décide de passer en force.

L'amiral Muselier, bien que personnellement opposé à cette décision se résoud à l'appliquer par devoir de discipline et appareille le 23 décembre, avec les trois corvettes et le *Surcouf*, officiellement pour des effectuer des exercices combinés entre le Canada et Terre-Neuve. Il débarque par surprise à Saint-Pierre-et-Miquelon dans la nuit du 23 au 24 décembre, où les Saint-Pierrais lui accordent un accueil presque triomphal. Des scènes de liesses semblables à celles de la libération finale de la France en 1944 se déroulent sur les îles : le buste de Marianne est réintrônisé dans la salle des fêtes, des discours enflammés sur les FNFL, la France et la liberté sont prononcés... Le 26, les résultats du plébiscite organisé sont connus des deux côtés de l'Atlantique : 783 votes pour le ralliement à la France libre, 14 pour la collaboration avec l'Axe et 215 bulletins nuls (ces derniers venant pour la plupart de l'île de Miquelon).

Malgré le caractère implacable de ce plébiscite, le ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon engendre une crise diplomatique qui peut au premier abord paraître disproportionnée, mais qui trouve néanmoins ses fondements dans des enjeux qui dépassent largement la question du statut de l'île.

III] Les remous diplomatiques suscités par l'affaire de Saint-Pierre-et-Miquelon

A. La confiance fissurée et le CNF isolé

Ce n'est que le 25 décembre 1941 au matin que le gouvernement américain apprend de l'amiral Muselier que les îles ont été soustraites du giron de Vichy, et le 26 les résultats du plébiscite organisé. Le résultat est sans appel, la confiance au général de Gaulle et à la France libre semble animer une très large majorité de la population autochtone. Mais, le State Department de Cordell Hull publie dès le 25 décembre un communiqué d'une extrême sévérité à l'encontre des « so called free french » (soi-disant français libres) qui se sont arrogé le droit d'entreprendre une « action arbitraire menée contrairement aux accords de toutes les parties intéressées et sans que le gouvernement américain n'en ai été averti et n'y ait en aucune façon consenti. ».

De part et d'autre, la confiance est très atteinte : du côté des Etats-Unis, on considère le ralliement d'abord comme un manquement à la parole donnée, ensuite quasiment comme un acte de piraterie. Au CNF, on se méfie de plus en plus de ce nouvel allié américain qui négocie des accords secrets sur une partie de l'empire français. De même, au sein des Forces Françaises Libres, l'épisode porte la méfiance entre le général de Gaulle et l'amiral Muselier à son comble : ce dernier est persuadé d'avoir été utilisé par lui comme un bouclier face aux alliés et en est très éprouvé. D'ailleurs, il n'hésite pas à rejeter la responsabilité de l'opération sur le général dans le *Christian Science Monitor* daté du 09 janvier, un quotidien de Boston réputé pour sa couverture fiable et sérieuse des affaires internationales. Il y déclare que ses forces navales ont pris le contrôle de Saint-Pierre-et-Miquelon sur des ordres secrets impératifs du général après avoir discuté de l'occupation des îles avec des fonctionnaires canadiens et des émissaires américains. Il ajoute qu'il y était personnellement opposé parce qu'il ne voulait pas donner l'impression qu'il agissait sans le consentement des pays alliés concernés.

La situation diplomatique du Comité National Français devient intenable et il lui devient urgent de justifier sa position : ainsi, plusieurs textes officiels sont transmis au département d'état aux affaires étrangères des Etats-Unis indirectement, par le vecteur de la délégation française libre à Washington. Ainsi, le 8 janvier 1942, un texte définitif est envoyé. Son objectif est double : il récapitule point par point la genèse diplomatique de la décision et oppose au point de vue du département d'état la position légitime du Comité National Français. Ainsi, la déclaration rappelle le caractère inacceptable de l'arrangement conclu entre les gouvernements des Etats-Unis et du Canada en dehors de sa connaissance et qui tend à neutraliser tout ou partie des possessions françaises de l'hémisphère occidental, alors qu'il s'efforce au contraire de les ramener dans la lutte contre les forces de l'axe. Le communiqué souligne qu'il est impossible au comité de donner « son adhésion à des arrangements qui tendent à introduire [dans l'empire français] des germes de division et à priver la nation française des moyens qui lui restent de prendre une part active à la lutte et à la victoire communes » (tel. du 08/01/1942 MAE / 117). Enfin, il déplore l'absence de liaisons diplomatiques directes qui sont selon lui pour une bonne part dans l'apparition de malentendus entre les deux parties.

Le général de Gaulle craint avant tout que l'attitude du State Department à l'égard des français libres mais aussi de Vichy ne nuise définitivement à l'esprit de lutte en France métropolitaine et dans l'empire. Effectivement, l'opinion publique, les forces armées ne

peuvent être que désorientées par la préférence publique et affichée accordée par Washington au régime de Vichy, responsable d'une collaboration avec l'axe qu'elle est censée combattre.

Malgré sa bonne foi affichée, le CNF reste profondément isolé : le silence embarrassé des chancelleries canadienne et britannique est éloquent. Il apparaît en fait que l'affaire de Saint-Pierre-et-Miquelon s'imbrique dans un contexte géopolitique global en en contrariant bien malgré elle momentanément le fonctionnement.

B. La crise révélatrice d'enjeux sous-jacents

La violence de la réaction américaine face à l'apparente insignifiance de l'affaire n'est pas tant injustifiée si l'on considère les conséquences qu'elle entraîne sur sa propre diplomatie.

D'abord, le ralliement viole l'engagement des Etats-Unis envers les vingt autres républiques américaines suivant lequel, dans le cas d'un changement d'allégeance de l'une des quelconques possessions européennes dans l'hémisphère occidental, les républiques prendraient conjointement sous leur giron et jusqu'après la guerre la zone intéressée. L'épisode de Saint-Pierre-et-Miquelon est considéré comme une violation du dogme de l'hémisphère occidental tel qu'il a été proclamé à la Havane le 28 juillet 1940. On peut considérer ce dogme comme un prolongement de la doctrine Monroe, du nom du président qui la proclama au congrès le 2 décembre 1823. Elle a pour principale objectif de sanctuariser le continent américain et d'y considérer toute intervention européenne comme une tentative d'ingérence inamicale. Certes la doctrine date un peu et on pourrait la qualifier de désuète et d'inadaptée au XXème siècle, mais elle reste une variable capitale de la diplomatie américaine. Or, au même moment, la conférence panaméricaine de Rio doit s'ouvrir le 15 janvier : l'un des objectifs majeurs des Etats-Unis y sera de rassembler l'ensemble des nations du continent dans le camp allié. Or l'atteinte au status-quo dont Washington est garant constitue un handicap vis-à-vis des autres états américains qu'il faudra compenser d'une manière ou d'une autre lorsque que les diplomates du State Department plaideront la cause alliée à la conférence. La perspective de devoir y rendre des comptes n'enthousiasme guère Cordell Hull.

En outre, le ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon est en passe de ruiner durablement les efforts diplomatiques que Washington entreprend depuis plusieurs mois avec Vichy. L'enjeu est clair : la garantie de la neutralité de la flotte des Antilles de l'amiral Robert et des territoires américains de Vichy avant l'entrée en guerre des Etats-Unis. C'est cette donnée

diplomatique qui explique en partie les facilités financières accordées à Saint-Pierre-et-Miquelon par l'intermédiaire de l'ambassade de l'Etat français à Washington.

Du côté du Royaume-Uni, on adopte une attitude assez ambiguë : officiellement, les diplomates réprouvent le ralliement et son côté unilatéral, mais officieusement ils s'en réjouissent pour des raisons de sécurité maritime, certes, mais aussi et surtout parce qu'il barre la route aux dangers d'empiétement américains sur les propres possessions du royaume en Amérique et en particulier le dominion de Terre-Neuve. Il existe donc une sorte d'accord tacite entre le CNF et le Foreign Office, que les Anglais tiennent à dissimuler : comme un échange de bons procédés, le CNF appuie la thèse officielle du Foreign Office selon laquelle ce dernier aurait tout ignoré du projet de ralliement. De son côté, le vicomte Halifax apporte la garantie supplémentaire que la délégation britannique à Washington s'abstiendra d'engager toute négociation au sujet de Saint-Pierre-et-Miquelon et du règlement diplomatique de son ralliement sans d'abord en référer au comité national.

Enfin, si l'on adopte pour terminer le point de vue du Comité National Français on remarque que la tempête diplomatique suscitée par la prise de contrôle du petit territoire le place dans une situation très inconfortable vis-à-vis de ses partisans : l'affaire donne effectivement du grain à moudre aux anti-gaullistes qui se hâtent d'en récupérer les répercussions à leur compte. La préoccupation majeure du général de Gaulle est d'éviter à tout prix de donner l'impression aux français que les Etats-Unis, le Canada et la Grande Bretagne se partagent leur empire alors que Darlan se pose en défenseur de ce même empire. C'est la légitimité même du CNF dans sa lutte contre Vichy et ses valeurs qui est en jeu.

La recherche d'un compromis pour dépasser la crise et les crispations qu'elle génère devient urgente pour l'avenir des relations interalliées. Elle est grandement accélérée par l'irruption d'une quatrième partie qui depuis le début de l'affaire en suit avec beaucoup d'intérêt les développements : la presse américaine.

C. L'attitude de la presse américaine et la sortie de crise

On peut sans conteste affirmer que dans le rapport de force qui oppose le State Department au CNF pendant le mois de janvier 1942, le poids de la presse américaine est essentiel. En effet, celle-ci s'implique dès les premiers dénouements du contentieux : un journaliste du grand quotidien américain *New York Times* qui s'est habilement embarqué avec l'amiral Muselier rend compte de tous les aspects de l'opération de ralliement, et surtout des scènes de liesses républicaines auxquelles elle donne lieu (Crémieux-Brilhac, *La France*

Libre, p 282). Ainsi, l'opinion publique américaine, plutôt bienveillante est presque choquée de la déclaration virulente de Cordell Hull. Pareillement, la très grande majorité de la presse adopte d'abord une attitude peu compromettante et insiste sur le fait que les français libres sont des alliés et représentent les forces démocratiques. Mais en avant-garde de cette presse, on observe une minorité de journaux et de revues libérales tels que le *New York Post*, *The Nation*, *The New Republic* qui se livrent à des attaques violentes contre le Département d'Etat et qui vont jusqu'à demander son remaniement et le limogeage de ses fonctionnaires les plus importants. Ils fondent ces attaques sur la politique apparemment absurde d'apaisement qu'il mène vis-à-vis de Vichy en dépit de la guerre.

Ainsi, dès le début du mois de janvier, l'opinion publique américaine dans son ensemble se passionne pour ce micro événement du ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui bénéficie d'une surmédiatisation : le *Times*, la *Paramount* ont déjà envoyé des équipes sur les îles. Le CNF a bien conscience de cet état de fait, et s'appuie sur l'image très positive de la France aux Etats-Unis dans ces années là, une image héritée de l'entre deux guerres, et dont les groupes d'influence tels que *France Forever* se font le relais : il en use dans sa stratégie diplomatique car le temps joue pour lui. En effet, la bulle médiatique ne cesse de gonfler et le Département d'Etat voit se profiler dans un futur très proche l'échéance de la conférence de Rio qui doit se tenir le 15 janvier. Il est donc urgent pour ce dernier de trouver un compromis acceptable pour le CNF tout en ménageant Vichy et l'opinion publique. La pression est telle que le Département d'Etat publie un communiqué qui tend à revenir sur la violence de ses propos du 25 décembre et à expliquer l'expression blessante et fâcheuse du « *so called Free French* ». La justification un peu bancale du ministère consiste à expliquer que l'expression ne désignaient pas l'ensemble du mouvement du général de Gaulle, mais seulement la portion qui a procédé à la prise de contrôle de l'île. Il ajoute que le département pensait que cette action avait été prise sans le consentement du général et ainsi assimilée à un acte de piraterie. Cependant, malgré cette pirouette sémantique, la campagne de presse ne faiblit pas et se fait même parfois hargneuse : des articles sérieux demandent la démission de Cordell Hull, ce qui ne manque pas d'affecter personnellement le secrétaire d'Etat et renforcer sa détermination à sortir de l'impasse. L'affaire remonte jusqu'au président Roosevelt sur lequel l'attitude de la presse a une certaine influence.

Cette dernière se fait en quelque sorte l'avocate des intérêts de la France libre : l'occasion pour elle de se justifier directement devant l'opinion publique américaine se présente à partir du 12 janvier 1942. Le *New York Post* se propose de faire venir à ses frais trois habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon pour les interviewer. Des habitants que le CNF trie

sur le volet pour qu'ils donnent la meilleure impression de la sincérité des intentions de la France libre. Ils n'hésitent pas à donner au journal un compte-rendu très détaillé des persécutions que l'administrateur infligeait à la population, rappelle la volonté de l'immense majorité de la population de rallier la France libre et invoquent la liberté des peuples à disposer d'eux-mêmes. Mais ils ne manquent pas non plus de dissiper les craintes sur un éventuel manque de maturité des l'action des FNFL : des mesures ont été prises pour assurer la défense de Saint-Pierre-et-Miquelon et préviendront tout risques de menaces sur la sanctuarisation des Etats-Unis sur leur continent. C'est une façon indirecte de répondre aux craintes bien américaines de voir un conflit européen s'importer dans l'hémisphère occidental. Enfin, assez habilement, ils rendent hommage à la détermination du président Roosevelt à lutter pour la liberté tout en ne cachant pas la déception qu'a provoqué chez eux la réaction du State Department. L'impact de cette interview chez l'opinion publique américaine est assez important car il confirme définitivement la légitimité de l'intervention française libre, et isole un peu plus Cordell Hull dans ses préoccupations diplomatiques obscures. Le public américain n'accepte pas la compromission du gouvernement avec un régime (Vichy) qui collabore entièrement avec l'Axe.

Ainsi, dès la seconde moitié du mois de janvier 1942, toutes les conditions sont réunies pour que la diplomatie jusque là paralysée fasse son œuvre pour dénouer la crise. Le 14 janvier, le CNF est saisi par le Foreign Office d'un premier projet de communiqué rédigé par le Département d'Etat au sujet de l'affaire de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il prévoit entre autre la neutralisation des îles dans lesquelles serait instituée pour la durée de la guerre une administration autonome : c'est une application des accord de la Havane de juillet 1940. Il paraît évident que ce texte est inacceptable pour le CNF qui négocie en position de force, fort du soutien populaire des îles, de l'opinion publique et de la presse américaines et dans une moindre mesure de celui du Foreign Office à Londres. Il est donc refusé et le Département d'Etat fait connaître en suivant son intention de renoncer provisoirement à publier un communiqué : on peut penser que cette décision est motivée par un certain attentisme. Les développements futurs de la conférence de Rio de Janeiro sont attendus pour fixer la teneur des prochaines négociations. Ce n'est que le 22 janvier qu'elles ne reprennent, mais cette fois ci par l'entremise du premier ministre Winston Churchill. Il convoque le général de Gaulle et le presse d'accepter la nouvelle version remaniée du communiqué commun. Il garantit que les îles sont bien françaises et qu'elles sont destinées à le rester mais appelle deux concessions : une fois l'administrateur vichyste retiré, l'administration sera exercée par un Conseil Consultatif autonome qui autorisera la désignation de fonctionnaires canadiens et américains

pour l'assister dans l'exploitation de la station de télégraphie. En contrepartie, les aides américaines et canadiennes aux îles continueraient d'être versées. L'amiral Muselier, qui s'émeut de l'atteinte portée à la souveraineté du CNF à travers ces deux concessions est vite rassuré par Charles de Gaulle : l'esprit du communiqué est de donner une satisfaction de forme aux alliés, tout en gardant en main les réalités du pouvoir. En effet, il a reçu l'assurance expresse de Winston Churchill qu'une fois le communiqué émis, ni les Etats-Unis, ni le Canada, ni le Royaume-Uni ne se mêleront des affaires relatives à l'administration de l'île. La réalité du pouvoir revient au CNF. Comme le résume le général de Gaulle, il s'agit ni plus ni moins de « sauver la face de Cordell Hull et du Département d'Etat » (Tel. Du 24/01/42, MAE-117). L'enjeu est de taille pour la sortie de la crise, car Washington tenterait de faire admettre le communiqué à Vichy ; en cas de refus probable, toute l'affaire retomberait d'elle-même, car le Département d'Etat se considérerait libre vis-à-vis de Vichy et ne s'occuperait plus de rien. Le communiqué est admis et émis à la fin du mois de janvier 1942, ce qui a pour effet immédiat de plonger l'affaire dans une pénombre favorable au CNF.

La tempête diplomatique apaisée, la véritable prise en main des îles peut commencer et sa participation à la lutte alliée s'exercer.

III] Saint-Pierre-et-Miquelon, un nouveau relais de la souveraineté du Comité National Français

A. Le remodelage politico-administratif de l'île

Pour le CNF, il est vital de tenir intégralement les rennes du pouvoir à Saint-Pierre-et-Miquelon pour ne laisser aucune possibilité d'action anti-gaulliste. Cet objectif est une constante de l'action de la France libre sur l'île et qui passe principalement par deux étapes.

La première, consiste en la neutralisation des éléments vichystes de l'île : dès le 27 décembre 1941, l'amiral Muselier procède à l'arrestation de l'administrateur Bournat et de plusieurs autres fonctionnaires dont l'activisme politique est cité dans les rapports consulaires. Par exemple, le chef du service radiographique de Saint-Pierre est un sympathisant nazi notoire et déclaré, tout comme le chef de cabinet de l'administrateur (quoique dans une moindre mesure). Ceux-là sont capturés, mais l'effervescence diplomatique du mois de janvier 1942 oblige les FNFL à les laisser sur l'île, alors que l'amiral Muselier pointe dans un télégramme du 4 février l'urgence de les embarquer pour en débarrasser définitivement les

îles. Cette épuration administrative et politique se heurte pourtant à un écueil : l'évêque de Saint-Pierre-et-Miquelon, Mgr Poisson qui reste un pro-vichyste affiché bien entendu inamovible. L'amiral Muselier essaie donc de le convertir, en préconisant l'envoi d'une lettre de félicitation de Mgr Tardy de l'A.E.F. Pourtant, malgré les nombreux gestes de déférence et les témoignages de respect accordés à l'évêque (avec entre autres la fourniture d'une garde d'honneur à son égard pour la messe de Noël), il ne se départ pas d'une certaine hostilité à l'égard des FNFL et du mouvement gaulliste en général. Sa défiance est d'autant plus dommageable car il n'hésite pas à l'exprimer publiquement au sein de l'église. Mais cependant, les fidèles de Saint-Pierre-et-Miquelon ne laissent pas entraîner dans cette hostilité.

En marge de ces préoccupations politiques intérieures, le deuxième axe de la politique des Français libre est de prémunir les îles des arrières pensées américaines : les vues de Washington sur certains territoires de l'empire français sont une source d'inquiétude pour le CNF. Ainsi, il veut à tout prix éviter que sous des prétextes d'ordre stratégiques les Etats-Unis ou le Canada s'installent à Saint-Pierre-et-Miquelon : cela passe par un verrouillage du conseil consultatif institué conjointement avec les alliés. En théorie, il est censé jouir d'une certaine autonomie vis-à-vis du CNF, mais dans la réalité, il en est tout autrement. Le général de Gaulle, dans un télégramme du 24 janvier 1942 charge immédiatement l'amiral Muselier d'organiser ce conseil de telle manière que le CNF l'ait « bien en main ». Les deux hommes décident d'y installer à sa tête Alain Savary, un proche de l'amiral et son aide de camp (cf. annexe D.4). Ce dernier occupe en fait la charge entière de l'administration de Saint-Pierre-et-Miquelon jusqu'en janvier 1943 : le conseil consultatif n'est qu'un écran, car l'étendue des pouvoirs dont il y bénéficie lui laisse une entière liberté de décision. Ainsi, même en ce qui concerne l'installation du poste de radiodiffusion canadien, Alain Savary ne joue pas seulement un rôle consultatif, il reste le maître et le détenteur du pouvoir local réel. Il est le moyen pour le CNF de marquer sa souveraineté et surtout de l'exercer intégralement sur ce territoire français fraîchement rallié.

Il n'importe finalement que de préserver les apparences : le conseil consultatif doit garder son appellation pour des raisons formelles et les chefs de la défense locale et de la police doivent être réputés vis-à-vis des alliés comme employés par le conseil. En somme, les pouvoirs régaliens restent bien indirectement entre les mains du CNF, par l'intermédiaire du nouvel administrateur Savary. Les préoccupations politiques fixées, la réhabilitation de Saint-Pierre-et-Miquelon peut débiter.

B. La réhabilitation économique des îles...

Sous l'administration vichyste de Saint-Pierre-et-Miquelon, il règne de fait une atmosphère malsaine due à l'inactivité. Près d'un millier de pêcheurs et leurs chalutiers sont bloqués dans la rade, sans perspectives d'avenir. L'impossibilité pour eux d'aller pêcher en mer, l'absence de débouchés économiques étouffent peu à peu l'activité des îles. C'est sans doute aussi l'une des raisons de la défiance de la population envers l'administration.

L'un des mérites du nouveau conseil consultatif est d'avoir renversé la tendance et apporté un renouveau de l'activité économique. Pourtant, la situation de départ n'est pas des plus favorables : au début du mois de février 1942, les délais apportés par le gouvernement à faire connaître sa position vis-à-vis du communiqué commun place la population de Saint-Pierre-et-Miquelon dans une situation inconfortable. En effet, le retour de l'approvisionnement en consommables divers (vivres et combustible) se fait cruellement attendre. Le CNF, grâce à la médiation du Foreign Office qui intervient auprès du gouvernement américain en sa faveur rétablit ce ravitaillement en faisant appliquer les termes de l'accord diplomatique commun. Les subventions en numéraire transitent par un compte spécial de la « French American Banking Corporation » à New York et la « Bank of Nova Scotia » d'Halifax.

Cet apport d'argent frais permet de donner une nouvelle impulsion économique et sociale à l'île : des ateliers de tissage, de charpentage et de couture sont ouverts, ainsi qu'une école des mousses qui forment d'apprentis marins pour les FNFL. De plus, des débouchés sont offerts aux pêcheurs de l'île à qui le marché canadien est ouvert, en plus de celui de Terre-Neuve. Deux mois après la libération de Saint-Pierre-et-Miquelon, le chômage est presque baissé de moitié, ce qui est d'ailleurs repris largement par la propagande gaulliste et diffusé à la radio.

Ainsi, le redressement économique des îles entamé, le CNF tient à en déployer tout le potentiel militaire.

C. ...et sa participation à l'effort de guerre allié dans l'Atlantique.

Dans les mois qui suivent la prise de contrôle du territoire, l'obsession de la France libre et des FNFL en particulier est de le faire participer activement au combat en le rendant coûte que coûte utile aussi bien aux forces françaises libres mais aussi aux alliés. Ainsi, les modalités de la coopération militaire avec ces derniers sont discutées dès la fin du mois

d'avril 1942. Alain Savary reçoit de la part du consul américain une demande de renseignements sur les moyens de défense des îles. Le Comité National se dit alors prêt à collaborer avec les gouvernements des Etats-Unis et du Canada en vue d'établir une défense efficace de Saint-Pierre-et-Miquelon. Toutefois, une certaine méfiance règne encore : l'épisode diplomatique houleux du mois de janvier n'a pas été oublié et le CNF tient à recevoir au moins confidentiellement une reconnaissance de sa souveraineté avant que des troupes et du matériel soient débarqués sur les îles.

Ces formalités diplomatiques réglées, la véritable coopération militaire débute à l'occasion du voyage qu'effectue l'amiral Auboyneau en juin au Canada. Il est chargé par le comité d'entrer en contact avec les autorités navales du pays pour étudier au point de vue technique les mesures et les travaux à mettre en œuvre pour que Saint-Pierre-et-Miquelon puisse être utilisée comme base auxiliaire de patrouilleurs et escales de convois. En outre, l'intérêt stratégique du port de Saint-Pierre dans la lutte anti sous-marine est tout à fait remarquable. En effet, la route des convois passe à une distance maximum de 180 milles (un peu plus de 300 Kms, cf. annexe C3) de cette île et des sous-marins allemands sont fréquemment signalés dans un rayon de 240 milles autour d'elle. Les pêcheurs Saint-Pierrais en aperçoivent souvent et l'intérêt que représentent les chalutiers maniables et à faible tirant d'eau dans la lutte contre ces sous-marins est grand. Ainsi, en octobre 1942, le CNF demande au Canada de bien vouloir lui fournir en application du « Lease and Lend Bill » les moyens techniques et humains d'installer une cuve à mazout de 2500 m³ (correspondant au plein de 10 corvettes), une autre à essence de capacité atteignant les 500 m³, avec les stations de pompage et de réchauffage (nécessaire sous ces latitudes). En outre, il est demandé au Canada des fournitures (machines–outils, groupes électrogènes, etc.) pour compléter l'installation déjà existante d'un atelier de réparation. Enfin, en ce qui concerne la défense côtière de Saint-Pierre-et-Miquelon, l'amiral Auboyneau, informé par l'amirauté britannique de la sortie de chantier de 110 vedettes de type « ML » (Motor Launches) sollicite avec succès l'octroi de trois d'entre elles.

De son côté, le CNF engage au cours de l'année 1942 tous les travaux d'infrastructures réalisables par ses seuls moyens : on doit souligner entre autre l'installation d'un système de défense des côtes rapidement mis en œuvre, la réorganisation des transmissions radiotélégraphiques en liaison avec le réseau allié et l'engagement des travaux nécessaires à la création d'un terrain d'atterrissage.

Il est intéressant de constater que la coopération rapprochée entre le Canada et le CNF fonctionne dans les deux sens : en mars 1943, le consul canadien de Saint-Pierre-et-Miquelon

fait une demande à l'administrateur des îles au nom du ministère de la défense aérienne de son pays. Il s'agit pour le gouvernement de louer un terrain de 30 hectares sur l'île de Miquelon afin d'y installer une station de Radio Detecting Finding (R.D.F) manipulée par un personnel militaire canadien. Les deux parties, au terme de négociations très constructives se mettent d'accord pour installer une telle station en veillant à ce qu'elle ne gêne pas la piste d'atterrissage française en cours de réalisation et à ce qu'elle soit cédée au gouvernement français à la fin de la guerre, à titre gracieux ou onéreux. Le commissaire d'Argenlieu tente d'abord de faire exploiter le poste de RDF par du personnel français, mais le gouvernement canadien, tout en entendant la revendication, estime que pour des raisons de continuité et d'uniformité du service, il est préférable que la station soit exploitée par la Royal Canadian Air Force. Le commissaire d'Argenlieu suggère alors que les FNFL puissent profiter des installations en plaçant du personnel des forces navales en stage de formation dans ce nouveau service : indépendamment de l'avantage que son corps d'armée pourrait tirer de l'augmentation du nombre de spécialistes R.D.F (une spécialité d'ailleurs déficitaire chez les FNFL) dans ses rangs, il est envisagé de remplacer progressivement avec les hommes formés le personnel canadien. Cette suggestion du haut commissaire à la marine est retenue et scelle une nouvelle étape de coopération fructueuse entre le Canada et les Forces Françaises Libres. Grâce à celle-ci, les corvettes FNFL ne sont plus tributaires pour leur ravitaillement et leurs réparations des bases de St Jean et d'Argentia à Terre-Neuve, ou même d'Halifax au Canada. En outre, l'accueil chaleureux dont elles bénéficient à Saint-Pierre-et-Miquelon est un bon remontant pour les marins : « Ce contact avec une terre française, préfiguration de ce que sera un jour la Libération est excellent pour tous et l'amiral Muselier avait demandé à ce qu'il soit rendu fréquemment possible » (Pierre de Morsier, commandant de la *Lobelia*, in *Les corvettes de la France libre*, p 167). Enfin, la défense côtière est complète et assumée de manière autonome grâce aux Motor Launches canadiens et aux travaux effectués sur l'île, qui participe à la sécurité maritime des alliés en leur fournissant un refuge aux convois et aux escorteurs, mais aussi en mettant ses capacités de radiodétection et d'analyse météorologique à leur service. Ainsi, on peut dire que l'exercice de la souveraineté à Saint-Pierre-et-Miquelon s'est fait dans un esprit de responsabilité et de complémentarité. Il a aussi grandement contribué à restaurer un esprit de confiance entre le CNF et ses alliés nord - américains.

Il est vrai que le Comité National Français joue gros lorsqu'il prend la décision d'ignorer les injonctions de ses alliés. Mais il a aussi beaucoup à perdre de laisser un territoire de l'empire français qui le plébiscite tomber sous l'influence anglo-saxonne. Les répercussions dans l'opinion publique française seraient incalculables, le travail patient de réanimation de l'esprit de combativité anéanti. Le projet secret de débarquement canadien, communiqué par le Foreign Office joue un grand rôle dans cette prise de décision unilatérale qui est donc en fait d'une décision irréfléchie comme le pense et le revendique l'amiral Muselier, une décision réfléchie et courageuse : c'est une prise de risque calculée de la part du général de Gaulle et du CNF, non une provocation gratuite, un défi aux géant américain. Evidemment, on ne peut ignorer l'attitude ambiguë du gouvernement britannique qui se désolidarise officieusement de Washington : un double jeu qui est sans doute assez difficile à vivre du côté français, mais qui a permis d'éviter le pire. De Gaulle a conscience de n'être qu'un pion manipulé par les grandes puissances alliées, mais connaît le jeu de chacune d'entre elles, car il sait leurs intérêts. Il sait aussi que son action menace le sacro-saint status-quo américain et par là même le bon déroulement de la conférence de Rio de Janeiro. En outre, il a consciences de la peur des dominions britanniques tels que Terre-Neuve d'être avalés par l'influence américaine. C'est en partie grâce à cette lucidité que la crise ne s'éternise pas : les concessions qu'il accepte rapidement, même si elles ne portent que sur la forme sont la preuve que le général sait qu'il évolue en terrain miné et qu'il a tout à perdre d'une rupture avec Washington.

Le grand atout, le grand impondérable qui affranchit le pion « CNF » du jeu des grandes puissances est l'entrée en jeu, l'implication passionnée de l'ensemble de l'opinion publique américaine, informée au jour le jour des développements de l'affaire Saint-Pierre-et-Miquelon par une presse acerbe. Une presse qui joue son véritable rôle de quatrième pouvoir : avec une efficacité implacable, elle accule Cordell Hull et son State Department dans ses contradictions. Surtout, elle pare de légitimité l'action du CNF, censé représente les forces démocratiques françaises. La diplomatie américaine recule et la France libre s'en tire avec l'assurance de sa souveraineté dans les îles aux termes d'un accord qui n'a pour objectif, comme l'a écrit lui-même le général (cf. II] C.) « de sauver la face de Cordell Hull ».

C'est une occasion pour la France Libre et son nouvel intermédiaire local, Alain Savary de prouver sa maturité en exploitant le potentiel des îles. La réhabilitation économique, militaire (en terme de capacité d'accueil des corvettes, de relais de la lutte anti sous-marine) est engagé avec une grande énergie : la coopération avec le Canada est constructive et fructueuse. Elle témoigne surtout d'un apaisement des crispations et d'une

confiance retrouvée : dès le premier voyage officiel de l'administrateur de Saint-Pierre-et-Miquelon à Ottawa, il est constaté un très net réchauffement des relations bilatérales. Les diplomates canadiens expriment même officieusement à Alain Savary l'irritation générale qu'a provoqué l'attitude générale des Etats-Unis depuis leur entrée en guerre.

Ainsi, le CNF sort renforcé, légitimé d'une crise dans laquelle il s'était précipité bien malgré lui, en faisant preuve de beaucoup d'habileté manœuvrière, mais aussi de retenue. En laissant le temps agir pour lui, il laisse la crise se désamorcer d'elle-même en adoptant les termes d'un communiqué commun qui ne concède finalement que des mots : la réalité du pouvoir reste entre ses mains. Saint-Pierre-et-Miquelon sera l'occasion pour la France Libre de participer plus activement à la guerre en y engageant des infrastructures et beaucoup de ses hommes : 550 en tout, dont 27 n'en reviendront pas.

Troisième partie : Bibliographie, annexes

Ouvrages généraux :

- CREMIEUX –BRILHAC Jean-Louis, *La France Libre*, Paris, Gallimard, 1997.
- MARTEL André, CORVISIER André, *Histoire de la France militaire*, Tome 4, Paris, Presses Universitaires de France.

- BERTRAND Michel, *La Marine française au combat : 1939-1945*, Paris-Limoges, Charles-Lavauzelle, 1982.

Ouvrages spécialisés :

- CHALINE Emile (vice-amiral d'escadre), SANTARELLI Pierre (capitaine de vaisseau), *Historique des forces navales françaises libres TOME 1*, Paris, Service Historique de la Marine, 1994 (Troisième édition).
- BAYLE Luc-Marie (capitaine de frégate), *Les corvettes FNFL, de leur armement au 2 août 1943*, Paris, Service Historique de la Marine, 1966.
- MURACCIOLE (capitaine de frégate), *historique de la combattante, torpilleur des FNFL*, Paris, Service Historique de la Marine, 1971.
- *La 23ème flottille de MTB FNFL 1942-1945*, Témoignages des officiers, Paris, Service Historique de la Marine, 1967.
- De MORSIER Pierre, *Les corvettes de la France libre*, Paris, Service Historique de la Marine, 2002.
- *Les opérations des sous-marins FNFL*, Paris, Service Historique de la Marine, 1967.

Articles :

- Général G. Spillmann, Cent cinquante ans de relations franco – libanaises, in *Revue historique des armées*, N° 3, 1976, p 48 à 56. Cet article apporte un éclairage succinct sur les raisons qui ont poussé les FNFL à établir des bases navales au Levant.
- Philippe Masson, docteur es lettres, La marine française 1939-1940, in *Revue historique des armées*, N° 3, 1979, p 23 à 37. Cet article, présente un état général de la flotte, ses opérations avant l'armistice : il permet de remettre en perspective les événements qui la suivent et les modalités de la scission d'une partie de la marine
- Vice amiral d'escadre (VAE) Chaline et capitaine de vaisseau (CV) Santarelli, L'activité des FNFL du 18 juin 1940 au 03 août 1943, in *Revue historique des armées*, N° 3, 1989, p 67 à 80. Article signé par les auteurs de l'ouvrage de référence sur le sujet : *Historique des Forces Navales Françaises Libres*.

- Médecin général E. Moreigne, La reconstruction du service de santé de la marine, in *Revue historique des armées*, N° 3, 1992, p 100 à 107. L'impulsion de cette reconstruction est donnée par les FNFL de 1940 à 1943.

Liens internet :

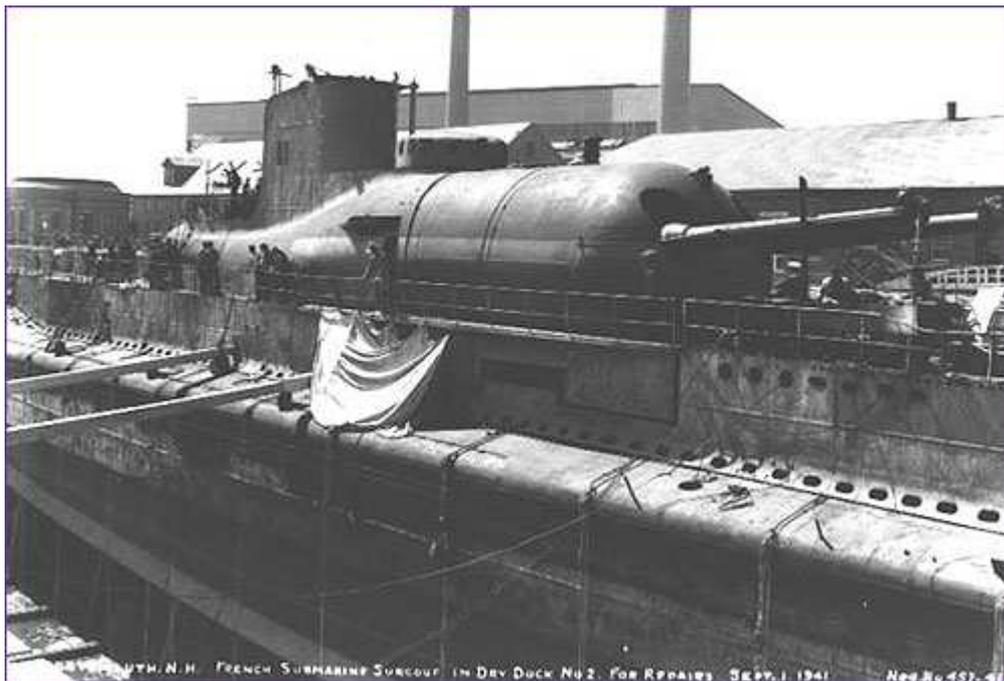
- <http://perso.wanadoo.fr/bertrand.daubigny/FNFL.htm> : bibliographie, liens.
- <http://www.netmarine.net/> : photographies de la corvette *Aconit*.
- http://www.ordredelaliberation.fr/fr_doc/liste_biographie.htm : site qui propose une multitude de biographies concernant les membres de la résistance extérieure et intérieure.
- <http://www.france-libre.net/> : propose un petit dossier multimédia sur les FNFL et quelques biographies.
- <http://www.grandcolombier.com/> : l'encyclopédie des îles de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui contient une rubrique historique assez fournie.
- <http://www.st-pierre-et-miquelon.com/> : cartes des îles de Saint-Pierre-et-Miquelon

Annexes : documents iconographiques, cartes.

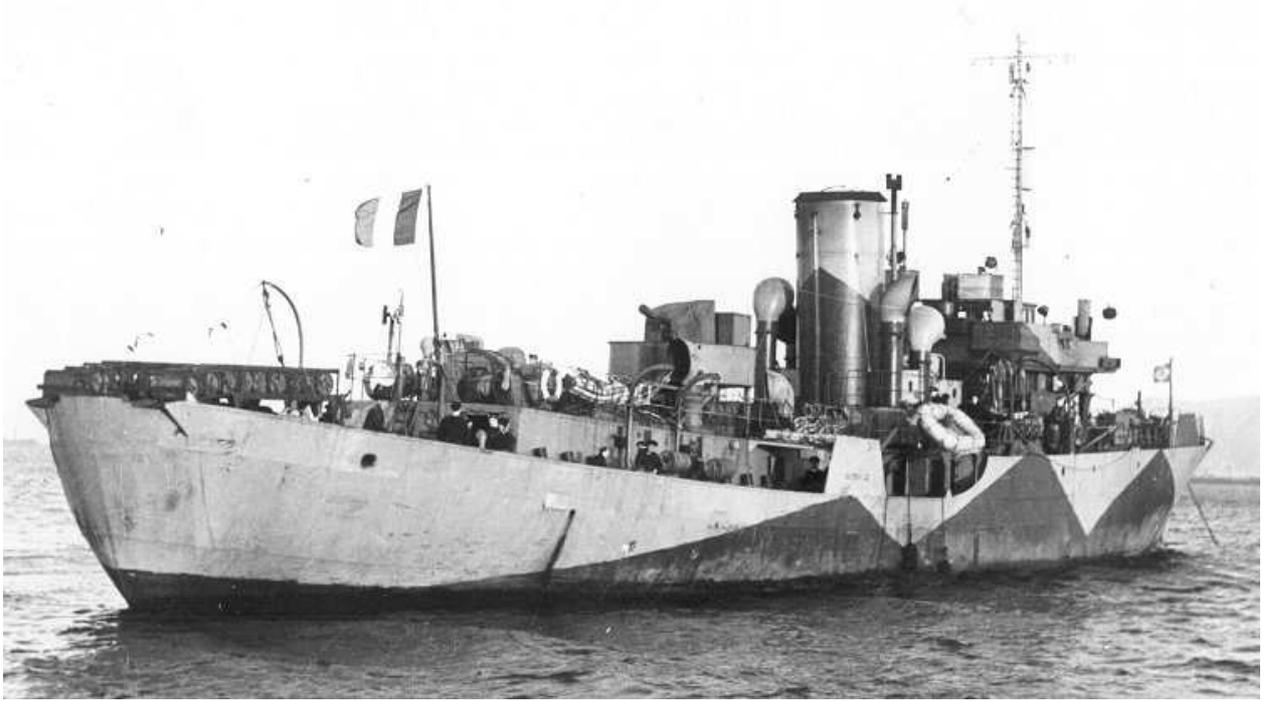
A. Photographies de bâtiments FNFL.



1. Carte postale commémorative du ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon



2. Une photo du Surcouf en carénage qui rend compte des proportions du bâtiment



3. Corvette Aconit



4. Le contre-torpilleur Léopard



4. *Le sous-marin Junon*



6. *Les corvettes sont parfaitement adaptées aux conditions météo de l'Atlantique*

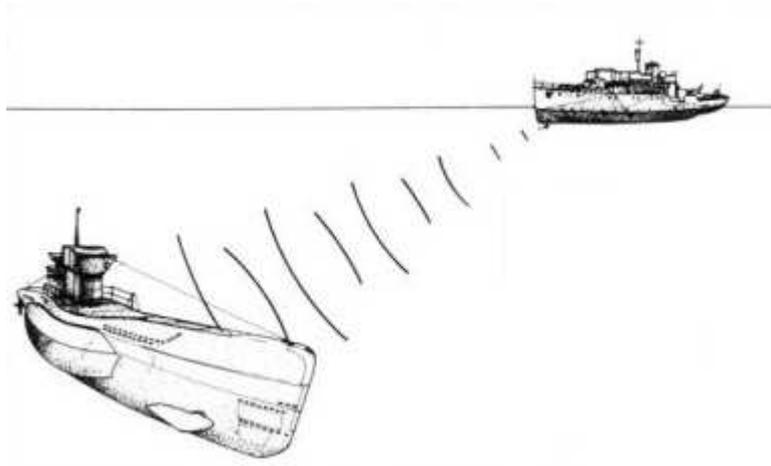
B. Guerre anti sous-marine : tactiques et armement



1. Le grenadage d'un U-boat par une corvette FNFL



2. Convoi en cours d'assemblage dans le port d'Halifax



3. Fonctionnement de l'ASDIC

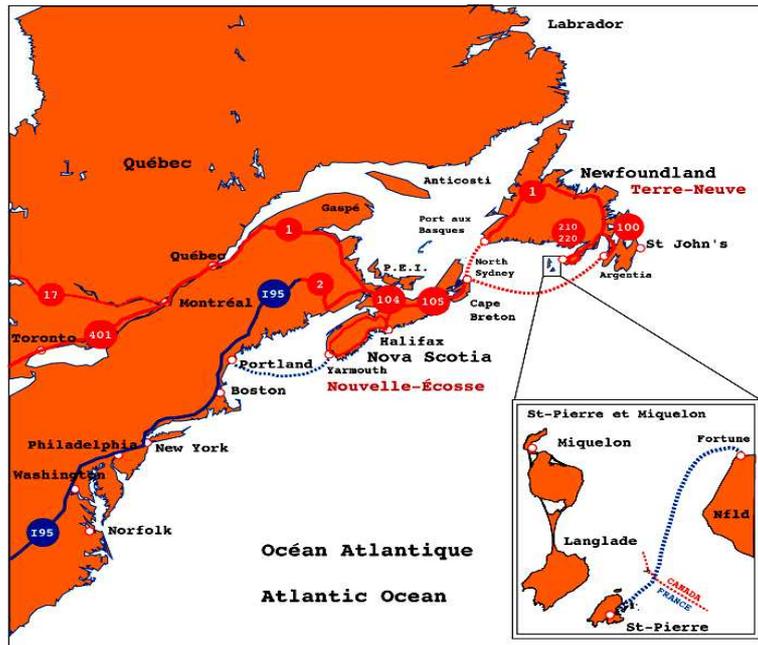


4. Les grenades anti sous-marines de l'Aconit.



5. Le Hedgehog

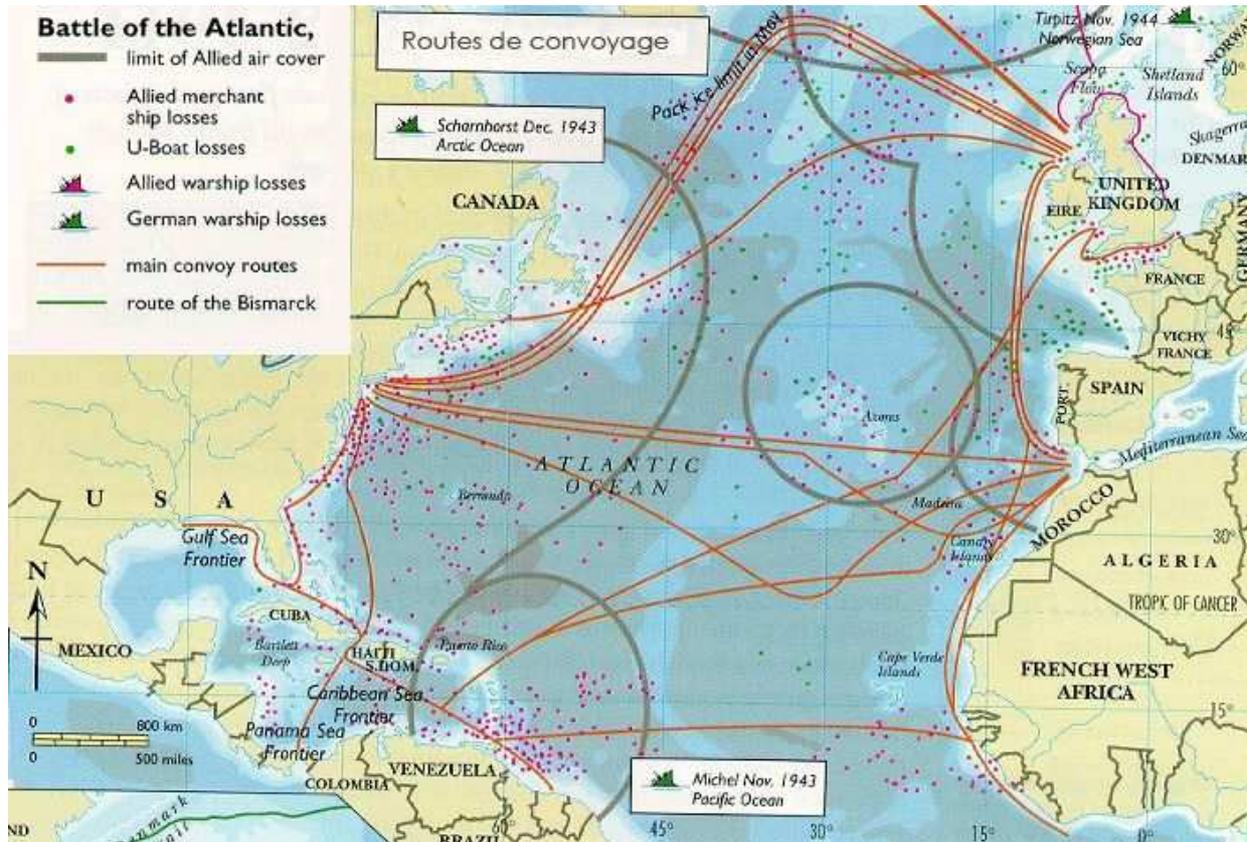
C. Documents cartographiques



1. Situation des îles



2. Saint-Pierre-et-Miquelon



3. Les principales routes de convoi dans l'Atlantique.

D. Galerie de portraits



Emile Muselier, fondateur et chef des FNFL



Philippe Aubyneau, son successeur en avril 42



L'amiral Thierry d'Argenlieu



Alain Savary

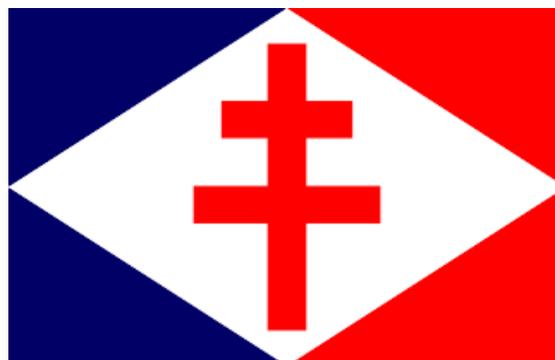


Le général de Gaulle accueille les marins de l'île de Sein

E. Iconographie



1. Première version du fanion FNFL



2. Version définitive



3. Insigne général des FNFL dit "le perchoir"



4. Insigne de bras tissé des FNFL



5. L'affiche principale de recrutement des FNFL

F. Composition des Forces navales françaises libres

Cuirassé

- Classe Courbet :
- *Le Courbet*

Contre-torpilleurs

- Classe Jaguar :
- *Le Léopard*
- Classe Fantasque :
- *Le Triomphant*

Destroyers d'escorte

- Classe « Hunt » (Type 3) de fabrication britannique :
 - *La Combattante*
- Classe « Cannon » (DET) de fabrication américaine :
 - *Tunisien*

Torpilleurs

- Classe Melpomène :
 - *La Melpomène*
 - *Le Bouclier*

Aviso colonial

- Classe Bougainville :
 - *Le Savorgnan de Brazza*

Aviso Dragueurs de mines

- Classe Élan et Chamois :
 - *Le Chevreuil*
 - *La Moqueuse*
 - *Commandant Dominé*
 - *Commandant Duboc*

Frégates

- Classe « River » de fabrication britannique :
 - *L'Aventure*
 - *Croix de Lorraine*
 - *La Découverte*
 - *La Surprise*
 - *Tonkinois*

Corvettes

- Classe « Flower » de fabrication britannique :

- *Aconit*
- *Alysse*
- *Commandant Detroyat*
- *Commandant Drogou*
- *Commandant d'Estienne d'Orves*
- *Lobelia*
- *Mimosa*
- *Renoncule*
- *Roselys*

Croiseur Sous-marin

- Classe Surcouf :
 - *Surcouf*

Sous-marin de Haute-mer de 1re Classe

- Classe Requin :
 - *Narval*

Sous-marins de Haute-mer de 2nd Classe

- Classe Argonaute :
 - *Junon*
 - *Minerve*
- Classe « U » de fabrication britannique :
 - *Curie*
- Classe « V » de fabrication britannique :
 - *Doris*

Sous-marins mouilleurs de mines

- Classe Saphir :
 - *Rubis*

Patrouilleurs

- *Léoville*

- *Oiseau-des-Iles*
- *Poulmic*
- *Président-Houduce*
- *Reine-des-Flots*
- *Vaillant*
- *Viking*

Croiseur auxiliaire

- Cap-des-Palmes

Chasseurs de sous-marins

- Ch. 5 *Carentan*
- Ch. 8 *Rennes*
- Ch. 10 *Bayonne*
- Ch. 11 *Boulogne*
- Ch. 12 *Bénodet*
- Ch. 13 *Calais*
- Ch. 14 *Diélette*
- Ch. 15 *Paimpol*
- Ch. 41 *Audierne*
- Ch. 42 *Larmor*
- Ch. 43 *Lavandou*

Chalutiers-Dragueurs de mines

- AD. 92 *Congre*
- AD. 112 *Kériado*
- AD. 38 *Lucienne-Jeanne*

Vedettes rapides

- Classe MTB (Type Vosper 73ft) de fabrication britannique:
 - MTB 90
 - MTB 91
 - MTB 92
 - MTB 94

- MTB 96
- MTB 98
- MTB 227
- MTB 239
- Classe ML « Fairmile » (Type B) de fabrication britannique:
 - ML123 *Saint-Renan*
 - ML182 *Ile-de-Sein*
 - ML205 *Ouessant*
 - ML245 *Saint-Guérolé*
 - ML246 *Saint-Yves*
 - ML247 *Saint-Alain*
 - ML269 *Béniguet*
 - ML303 *Molène*
- Classe ML « Fairmile » (Type A) de fabrication canadienne:
 - ML052 *Galantry*
 - ML062 *Langlade*
 - ML063 *Colombier*

Vedettes de port

- Classe HDML « Admiralty » de fabrication britannique:
 - HDML 1143 *Palmyre*
 - HDML 1164 *Baalbeck*

Bâtiment école

- *Président Théodore-Tissier*

Goëlettes

- *Belle Poule*
- *Étoile*

Bâtiments-bases

- *Amiens*
- *Arras*
- *Diligente*

- *Épinal*
- *Ouragan*
- *Suipe*

CHAPITRE I : Naissance des FNLF

CHAPITRE II : Premiers pas, conversations franco-britanniques – Accords et évolution

CHAPITRE III : Le personnel

CHAPITRE IV : Organisation, matériel, intendance, commissariat, santé, logistique.

CHAPITRE V : L'activité des FNFL

CHAPITRE VI : Les relations des FNFL avec Vichy

CHAPITRE VII : Les relations entre Muselier et De Gaulle