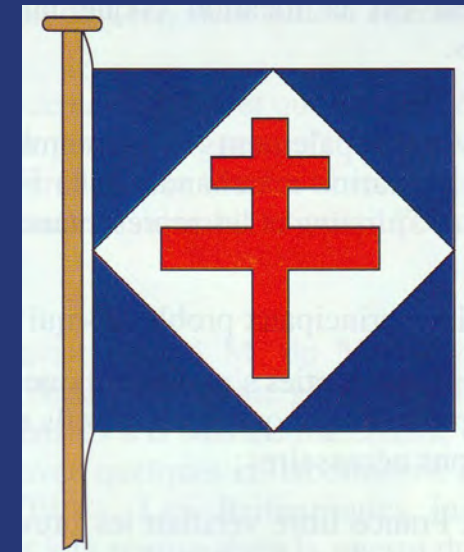
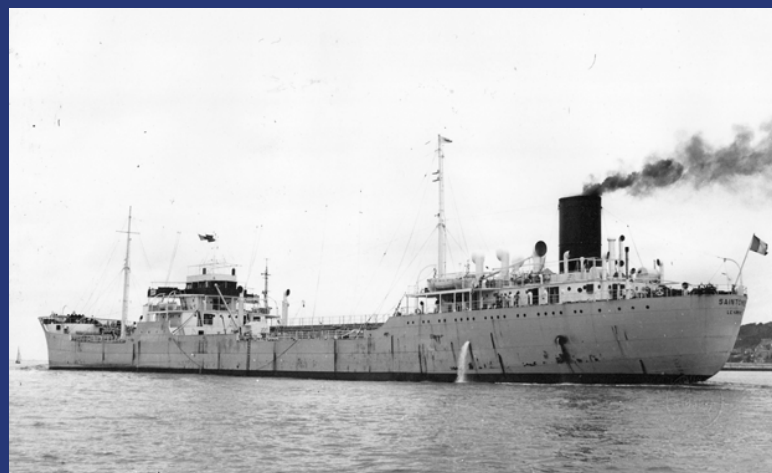




La Marine marchande de la France Libre



Cargo **Forbin**



Pétrolier **Saintonge**



Paquebot **Ile de France**

(Photos coll. FFL)

La naissance de la Marine marchande de la France Libre

La Marine marchande de la France Libre est née début juillet 1940 par l'ordre n°1 de l'amiral **Muselier**, chargeant **Pierre de Malglaive** alors directeur de l'agence londonienne de la Compagnie Générale Transatlantique, « de toutes les questions touchant la marine marchande aux Forces Françaises Libres ». Celui-ci, à la demande du général de Gaulle, œuvre à la mise sur pied d'une marine marchande de la France Libre, sachant que les navires français sont armés par des armateurs privés et qu'ils ne peuvent pas être placés sous la juridiction de la France Libre qui ne représente pas un gouvernement constitutionnellement élu.

Le *Ministry of Shipping (MOS)* propose en conséquence que les navires de commerce français soient réquisitionnés par le gouvernement britannique et que leurs équipages soient incités à poursuivre leur travail sur leur navire aux mêmes conditions de rémunération et de droits que les marins britanniques. Avant l'opération de réquisition **Set Sail** (équivalent de l'opération Catapult) prévue par les Britanniques le **17 juillet 1940**, le général de Gaulle obtiendra qu'un lien entre ces marins volontaires et la France Libre soit établi, grâce à la proposition de **Pierre de Malglaive** de créer un **comité d'allocation du tonnage français** associant la France Libre à l'exploitation des navires réquisitionnés par les Britanniques et ce en amont des décisions prises par le MOS ce comité constituera la clef de voute de la Marine marchande de la France Libre durant toutes les années de guerre.



Pierre de Malglaive

Ceci est entériné dans l'**accord Churchill-de Gaulle du 7 août 1940**, qui prévoit également de confier les navires de commerce de la flotte française en gérance à des armateurs anglais. Les bâtiments ralliés ou saisis restent propriété française, mais la valeur de leurs cargaisons ne sera pas portée au crédit de la France Libre, ce que critiquera l'amiral Muselier. (source : thèse de Joseph Zimet sur Jacques Bingen)

L'organisation des services de la Marine marchande

Le **12 août 1940**, les services de la marine marchande sous la direction de **Pierre de Malglaive** et de son adjoint **Jacques Bingen** arrivé à Londres le 17 juillet, lui aussi armateur (à la SA de Gérance et d'Armement), s'installent dans les locaux du *Ministry of Shipping*, qui après fusion avec le ministère des transports deviendra le 1^{er} mai 1941 le *Ministry of War Transport (MOWT)*. La Marine marchande de la France Libre a désormais une adresse et des prérogatives reconnues. Si les navires français passent sous pavillon britannique et échappent à la juridiction du général de Gaulle, les marins et les officiers du commerce à leur bord, n'en restent pas moins des Français Libres.

De **septembre 1940** jusqu'en **octobre 1941**, les services seront placés sous la direction de **Jacques Bingen**. La première réunion du comité d'allocation tonnage a lieu le **25 septembre** et les suivantes tous les 15 jours. Trois départements coordonnés par un secrétariat général (**Thérèse Bologna**) sont créés : comptabilité (6 agents), *marine superintendent department* (3 agents), département technique (2 agents).

Le **19 novembre 1941**, au sein du commissariat de la Marine, le CF **Roger Wietzel** est nommé directeur de la Marine Marchande jusqu'en **juillet 1943**. La direction compte : un service de l'**inspection maritime** (commissaire **Bernard Fernagut**) ; un service **personnel** (CC **Jacques Aguttes**) qui gère aussi le **service des pêches** et les services **techniques** ; un service des **affrètements et transports** (7 personnes au sein du MOWT), service **financier et commercial** (**Charles Smeyers**).



Jacques Bingen sera au BCRA délégué général de la France Libre en France pour la zone sud. Avant d'être arrêté, pour ne pas risquer de parler, il se donnera la mort, le 13 mai 1944.



Roger Wietzel procédera au sabordage du **Courbet** pour qu'il serve de brise lames devant le port artificiel d'Hermanville.

La base de Liverpool

Initialement la **base de Liverpool** était le siège de l'équipe de recrutement de marins français stationnés dans les camps de la région, avant de devenir le dépôt de la Marine marchande, chargée d'accueillir le personnel disponible à l'embarquement et les militaires de l'**Armement militaire des bâtiments de commerce (AMBC)** qui suivent les cours enseignés à bord du **HMS Eaglet**.

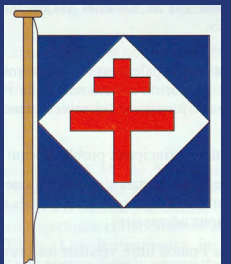
La base est installée sur un ancien transbordeur du port de Cherbourg **Ingénieur Cachin**, transformé en mouilleur de mines en 1939 et rebaptisé **Volontaire** au sein des FNFL en août 1940, avec pour commandant l'EV **Faleur**, puis le CC **Gernez** et le lieutenant au cabotage **Toquet**. Pouvant accueillir de 50 à 90 marins, le **Volontaire** sera désarmé le 15 septembre 1942 et le personnel dirigé vers la caserne Bir-Hakeim.



Le **Volontaire**, ex-transbordeur du port de Cherbourg **Ingénieur Cachin** avait été transformé en mouilleur de mines en 1939.

Par rapport à leurs collègues de la marine de guerre, les marins marchands connaissent des mutations deux fois plus fréquentes, en moyenne quatre dont certaines sur des navires qui ne sont pas de la France Libre. La caractéristique des équipages de la marine marchande à l'image de la marine de guerre, est qu'ils sont tous volontaires et forment des entités très unies, en dépit de différences de nationalité, de classe, de race et de religion. La solidarité devant le danger en est le ciment. Ainsi, à bord du **Président Paul Doumer**, on compte sur 178 hommes : 103 Français, 20 Annamites ou Tonkinois, 20 Grecs dont le médecin, 13 Chinois, 10 Egyptiens, 5 Britanniques, 3 Chypriotes, 1 apatride, 1 Soudanais, 1 Maltais et 1 Palestinien.

Les navires arborent à la poupe un pavillon britannique et en tête de mât un pavillon français. Un pavillon de beaupré spécial à la Marine marchande aux quatre coins bleus avait été prévu, mais c'est en fait celui de la marine de guerre qui fut le plus souvent arboré.



La réquisition des navires français (opération Set Sail)

Début juillet 1940, **82 bâtiments de commerce** (205 000 tonneaux) battant pavillon français sont réfugiés dans une quinzaine de ports britanniques.

Le **17 juillet 1940**, les britanniques lancent l'opération **Set Sail** : 42 navires sont réquisitionnés et 7 autres le 19 juillet. Au total, dans 17 ports, sont saisis une cinquantaine de navires représentant 110 000 tonnes de jauge brut.

Les équipages sont rassemblés au Chrystal Palace et à l'Olympia Hall à Londres et aux capitaines des navires, sont remis la notification de la réquisition et une brochure signée du général de Gaulle, les appelant à poursuivre la lutte contre l'Allemagne à bord de leurs navires, en rejoignant la marine marchande britannique.

Les équipages d'environ seulement un tiers des bâtiments ont penché majoritairement dans le sens d'un ralliement à la Grande-Bretagne et au général de Gaulle, sans doute en raison de l'action des consuls de Vichy incitant les marins à rentrer en France.

On estime que 370 marins et officiers de la Marine marchande ont accepté de poursuivre le combat sur leur navire au lendemain de l'opération Set Sail du 17 juillet. Ils constituent les premières recrues de la Marine marchande française libre.

Les réquisitions hors Grande-Bretagne

Le même scénario se déroule dans les ports de l'Empire britannique à Suez, à Port-Saïd, dans les lacs Amers. Ainsi, le paquebot **Félix Roussel** est saisi le **18 juillet 1940** (un seul des 21 officiers, 38 membres de l'équipage européen et 99 Chinois et Annamites poursuivront le combat sur un total de 243), tout comme le paquebot **Président Paul Doumer** et les pétroliers **Roxane** et **Melpomène**. Le **Cap Saint Jacques** sera saisi par la ruse le 4 octobre 1940.

D'autres navires sont réquisitionnés au Canada (Halifax et Vancouver), aux Bermudes, à Trinidad et à Singapour, en tout **20 navires** (200 000 t).

De **1940 à 1942, 42 navires** (230 600 t) de commerce français sont arraisonnés en mer par les Britanniques et **14 bâtiments** (43 000 t) sont saisis par la France Libre dans les colonies ralliées à Nouméa, Libreville, Pointe-Noire, Douala et Papeete.

Mais, faute d'effectifs suffisants, tous les bâtiments ne pourront être dotés d'équipages français.



Félix Roussel, paquebot de 17 000 t.



Cap Saint-Jacques, paquebot de 8 000 t.



Président Paul Doumer, 12 000 t.

La contribution de la Flotte française de la Liberté

La contribution de la Marine marchande à la France Libre est souvent ignorée, pourtant elle est importante :

- **162 navires français** jaugeant 700 000 tonneaux (le **quart de la Flotte** de commerce) vont poursuivre le combat aux côtés des Britanniques. Le CV Pierre Santarelli dans le tome 4 de l'Histoire des FNFL (Ed. SHD) relate l'histoire de la « **Flotte française de la Liberté** », constituée de navires marchands français ralliés ou le plus souvent saisis par les Britanniques.
- **263 navires auxiliaires et de pêche** s'ajoutent à cette flotte de commerce.
- Les navires marchands de la Flotte française de la Liberté se sont illustrés dans la bataille de l'Atlantique et ont apporté une très importante contribution à la victoire. Mais les pertes dues aux sous-marins, aux bombes d'avions, aux mines, aux raiders et aux fortunes de mer sont très lourdes : 71 navires et plus de 300 000 tonnes.



Formation d'un convoi à Halifax (Canada).

La Marine marchande : 4 000 marins sur 66 navires

Chaque fois que la France Libre pouvait fournir un état-major et un équipage pour un navire saisi, il lui était remis, sinon il était armé par un équipage mixte soit entièrement par la Grande-Bretagne. A côté d'un noyau français, les équipages pourront être complétés par des marins britanniques ou étrangers jusqu'à 12 nationalités.

Faute de personnel rallié en nombre suffisant, la France Libre n'a pas été en mesure d'armer tous les 162 navires de la Flotte française de la Liberté. Au final, ce seront **66 navires marchands qui constitueront la flotte de commerce de la France Libre**. Les effectifs dépassent les **4 000 marins** dont plus de **500 officiers** et une soixantaine de capitaines.

Lourd tribut : sur les 162 navires de la « Flotte française de la Liberté », **72 ont disparu dont 30 FNFL** détruits par les sous-marins, les bombardiers, les vedettes ou les mines... Pour la seule année 1942, **160 marins** de commerce disparurent.



(Photos coll. FFL)



PLM 27, cargo minéralier de 5 400 t.



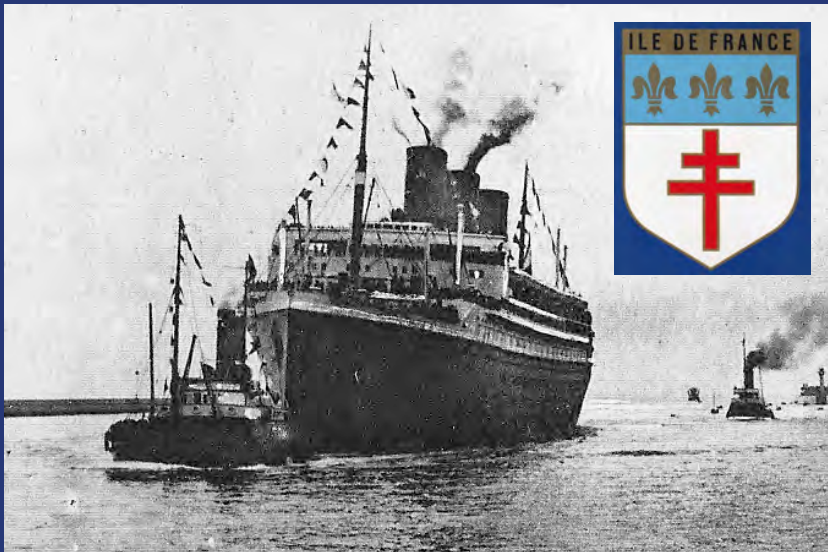
Fort Binger, cargo de 5 300 t.



Ville d'Amiens, cargo mixte de 7 150 t.

Les 66 navires de la Marine marchande de la France Libre

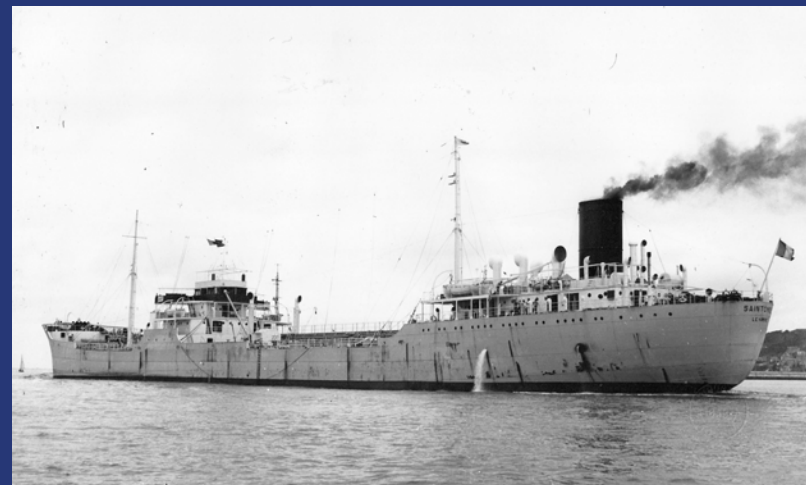
- **9 PAQUEBOTS** : *Cap Saint Jacques*, *Commissaire Ramel* (paquebot mixte, coulé le 20 septembre 1940), *Cuba* (torpillé le 6 avril 1945), *Désirade*, *Félix Roussel*, *Ile de France*, *Jamaïque*, *Président Paul Doumer* (torpillé le 30 octobre 1942), *Touareg*.
- **39 CARGOS** : *Anadyr* (torpillé le 6 mai 1944), *Cagou* (torpillé le 28 juillet 1942), *Cap El Hank*, *Cap Tarifa*, *Capitaine Iliquier*, *Capo Olmo*, *Casamance* (naufage le 17 février 1941), *Charles L.D.* (torpillé le 9 décembre 1942), *Châteauroux*, *Daphné* (torpillé le 18 mars 1941), *d'Entrecasteaux* (torpillé le 8 novembre 1942), *Djurdjura* (torpillé le 13 juin 1941), *Dorine*, *Egée*, *Forbin* (échoué le 6 juin 1944 comme brise-lame pour le débarquement), *Fort-Binger*, *Fort de Troyon*, *Fort Lamy* (torpillé le 8 mars 1943), *Fort Médine* (saute sur une mine le 20 février 1941), *Gravelines* (torpillé le 31 mai 1941), *Henry Mory* (torpillé le 27 avril 1941), *Ile de Batz* (torpillé le 17 mars 1942), *Indochinois*, *Jean L.D.*, *Lisieux* (naufage le 27 novembre 1940), *Maurienne*, *Morlaix* (perdu par abordage le 6 mai 1942), *Myson* (coulé le 15 mars 1941), *Nevada II* (naufage le 19 juillet 1942), *Notou* (coulé le 18 août 1940), *Ostrevent*, *PLM 17*, *PLM 22* (torpillé le 27 juin 1941), *PLM 27* (torpillé le 2 novembre 1942), *Saint Bertrand*, *Saint Malo* (torpillé le 12 octobre 1940), *SNA 8*, *SNA 10*, *Tombouctou*.
- **6 CARGOS MIXTES** : *Espérance*, *Lieutenant Saint Loubert Bié*, *Ville d'Amiens*, *Ville de Majunga*, *Ville de Strasbourg*, *Ville de Tamatave* (naufage le 24 janvier 1943).
- **4 PETROLIERS** : *Franche Comté* (avarié le 16 mars 1941), *Pétrophalt*, *Roxane*, *Saintonge*.
- **2 CHALUTIERS** : *Celte* (bombardé le 27 avril 1941), *Joseph Duhamel*.
- **AUTRES** : *Frontier* (caboteur), *La Brise* (pêche), *Oiseau des Iles* (goélette), *Tereora* (goélette, naufage le 16 janvier 1941), *Victor Guilloux* (drague), *Volontaire* (transbordeur, base à Liverpool).



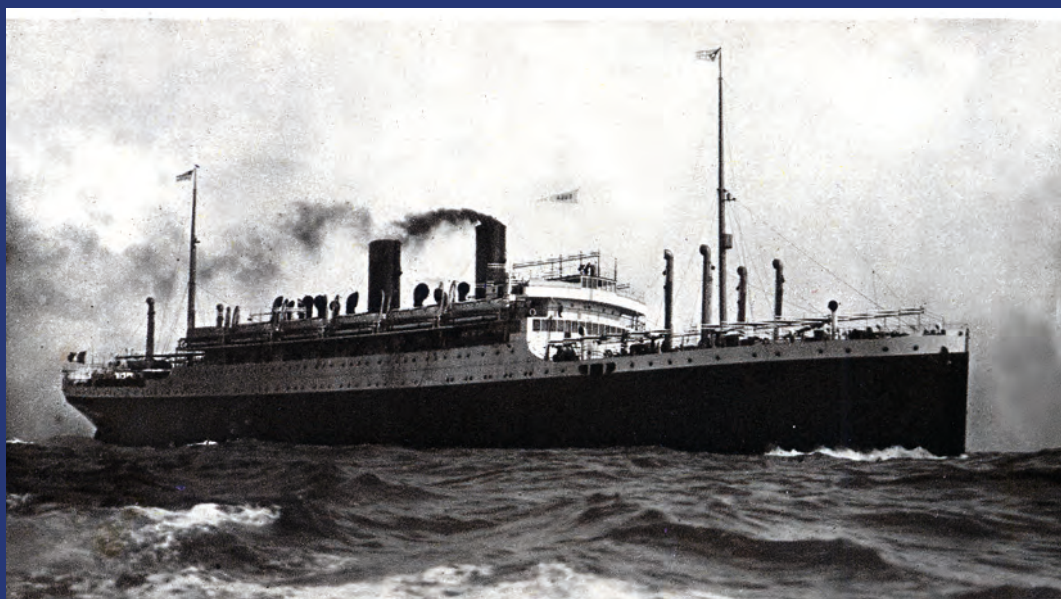
Paquebot **Ile de France**, 241 m, 43 500 t.



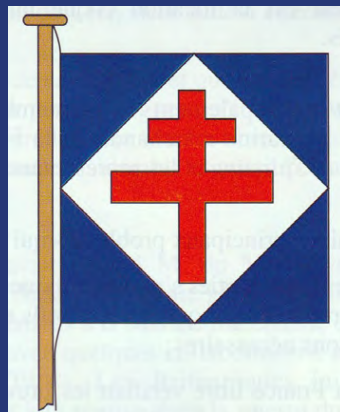
Myson, cargo de 4 600 t.



Saintonge, pétrolier de 9 400 t.



Paquebot **Cuba**, 151 m de long, 12 000 t.



L'Egée, cargo de 2 700 t pour le charbon.

La bataille de l'Atlantique

C'est la campagne la **plus longue de toute la seconde guerre mondiale** puisqu'elle a duré du premier au dernier jour, de septembre 1939 à mai 1945. Elle s'est déroulée essentiellement dans **l'Atlantique nord**, entre la banquise et l'équateur. De son issue dépendaient la survie de la Grande-Bretagne et le transfert en Afrique du Nord puis en Europe de la puissance américaine.

Churchill disait : « *c'est la bataille qu'il fallait à tout prix gagner, car sans cette victoire, il n'y aurait pas eu d'autres batailles ni d'autres victoires* ».



Convoi en 1942.
La bataille de l'atlantique est le plus long engagement de la seconde guerre mondiale.



Pétrolier allié torpillé (Photos US Navy).



Les bâtiments les plus précieux (troupes, pétroliers, matériels de guerre) sont disposés au centre (© MRC).

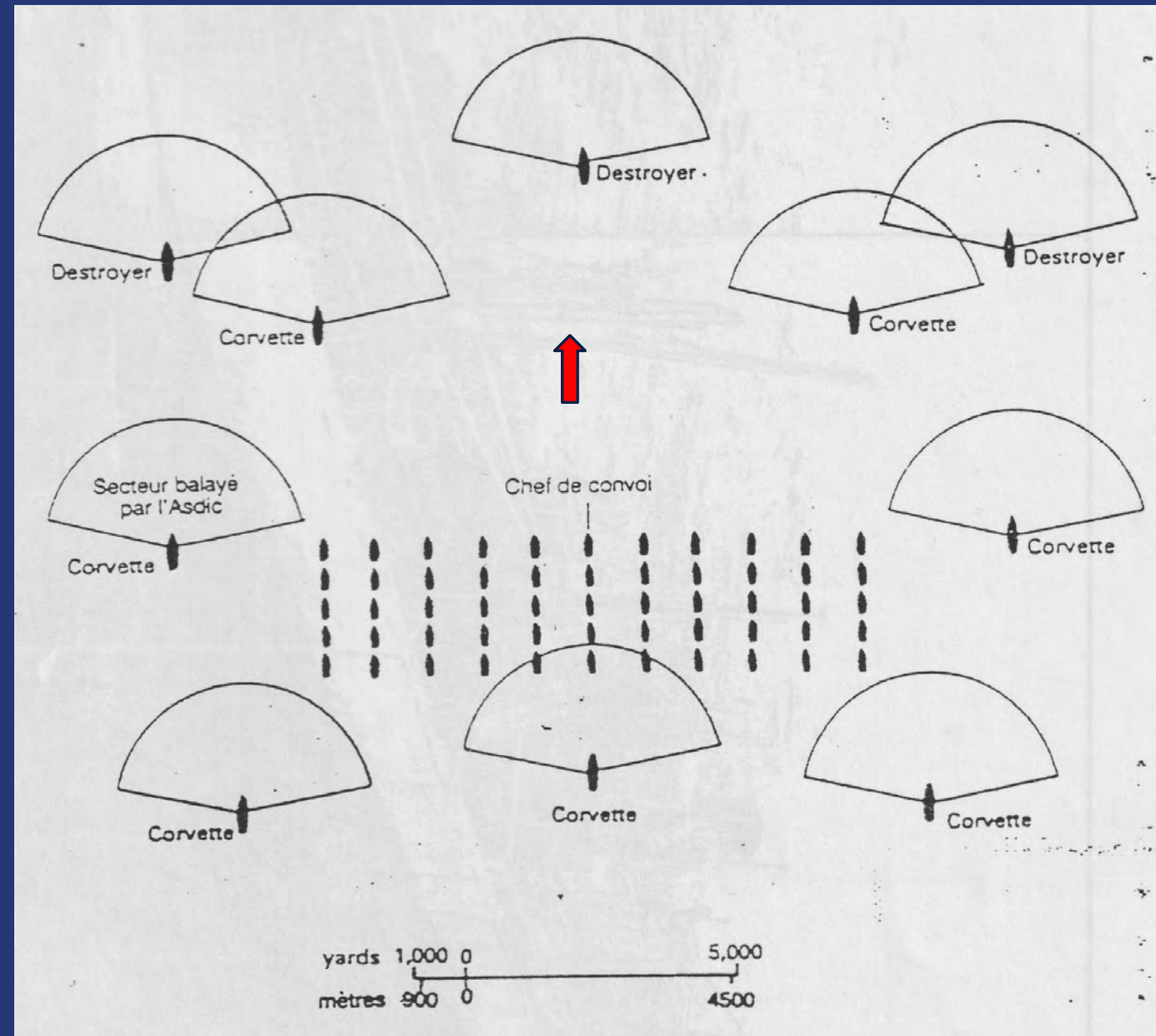
L'organisation d'un convoi

Un convoi comporte une cinquantaine de navires alignés à 500 m les uns des autres en 10 colonnes distantes chacune de 1 000 m. Les bâtiments les plus précieux (troupes, pétroliers, matériels de guerre) sont disposés au centre.

Le rôle des corvettes est d'empêcher les meutes de sous-marins ennemis U-Boote de pénétrer à l'intérieur d'un convoi.

Le convoi est placé sous l'autorité d'un commodore. Des **destroyers** opèrent sur l'avant et les **corvettes** (60% des navires de protection) sur les flancs et l'arrière.

NB. Un navire isolé courait un risque deux fois plus élevé d'être coulé.



Les différents convois

OB : Liverpool vers l'outre-mer (40 à oct. 41)

HX : Halifax vers le Royaume-Uni

SC : Sydney (Canada) vers le Royaume-Uni

ON : Royaume-Uni vers Halifax

ONS : Royaume-Uni vers Halifax (convoi lent)

HG : Gibraltar vers le Royaume-Uni

MK : Gibraltar vers le Royaume-Uni (nov. 42)

OG : Royaume-Uni vers Gibraltar

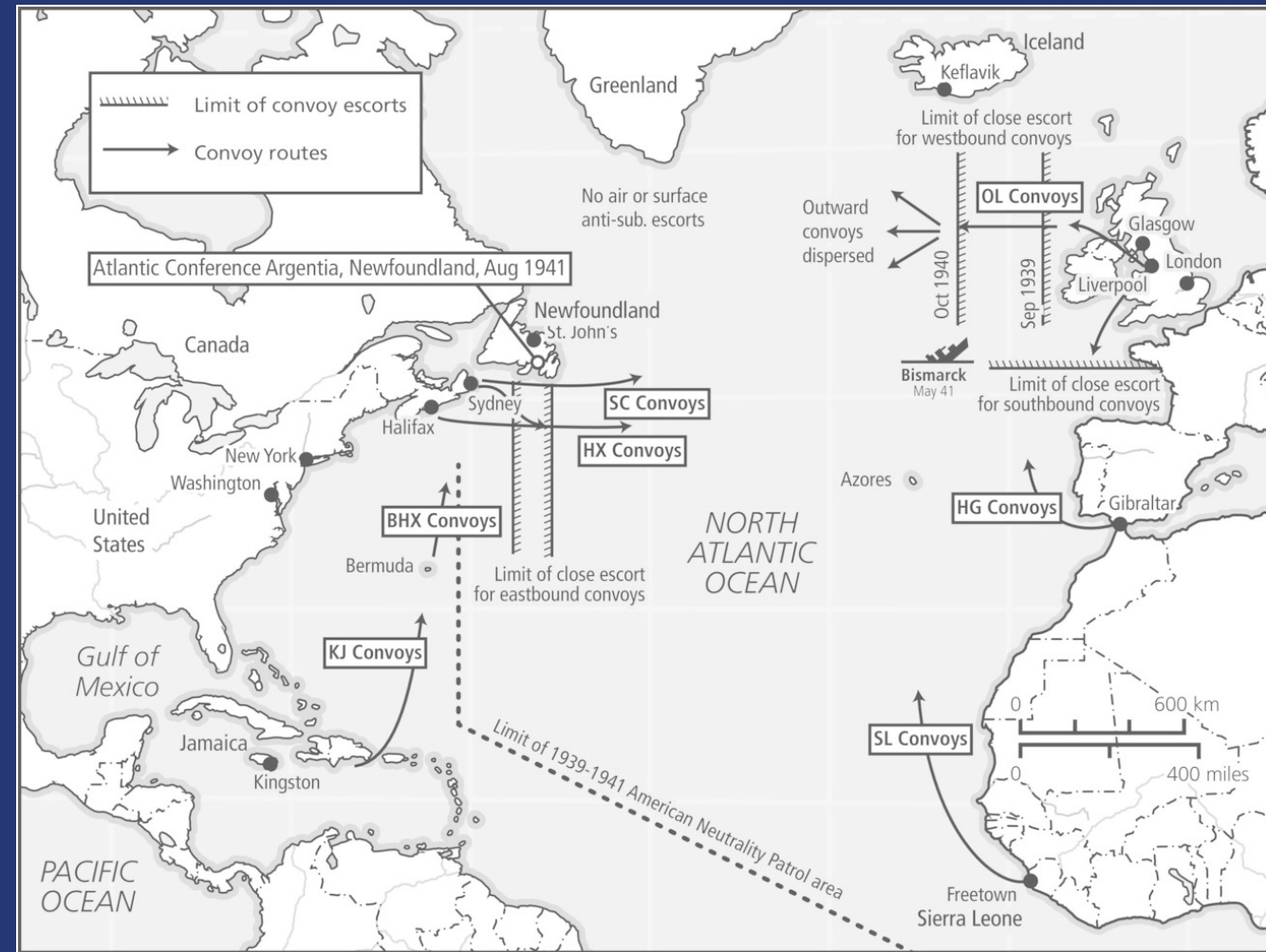
KM : Royaume-Uni vers Gibraltar (oct. 42)

SL : Sierra Leone vers le Royaume-Uni

OS : Royaume-Uni vers Sierra Leone

Dans le sens est-ouest les navires sont légers et au retour chargés à ras bord. Les pertes subies sont dues aux sous-marins, aux bombes d'avions, aux mines, aux raiders et aux fortunes de mer.

Plus de **100 000 navires** marchands ont traversé l'Atlantique pour livrer vivres, habillement, matières premières, armes, munitions, produits pétroliers...



Les convois en Atlantique Nord

HX : Halifax vers le Royaume-Uni : convoi par l'escorte de St John's de Halifax au point MOMP (35°W), puis par celle basée en Islande jusqu'au EOMP (18°W) et escorte des WA.

ONS et ONF : Royaume-Uni vers Halifax (Slow: lents à 7,5 nœuds et rapides 10 nœuds)

SC : Sydney (Canada) vers le Royaume-Uni

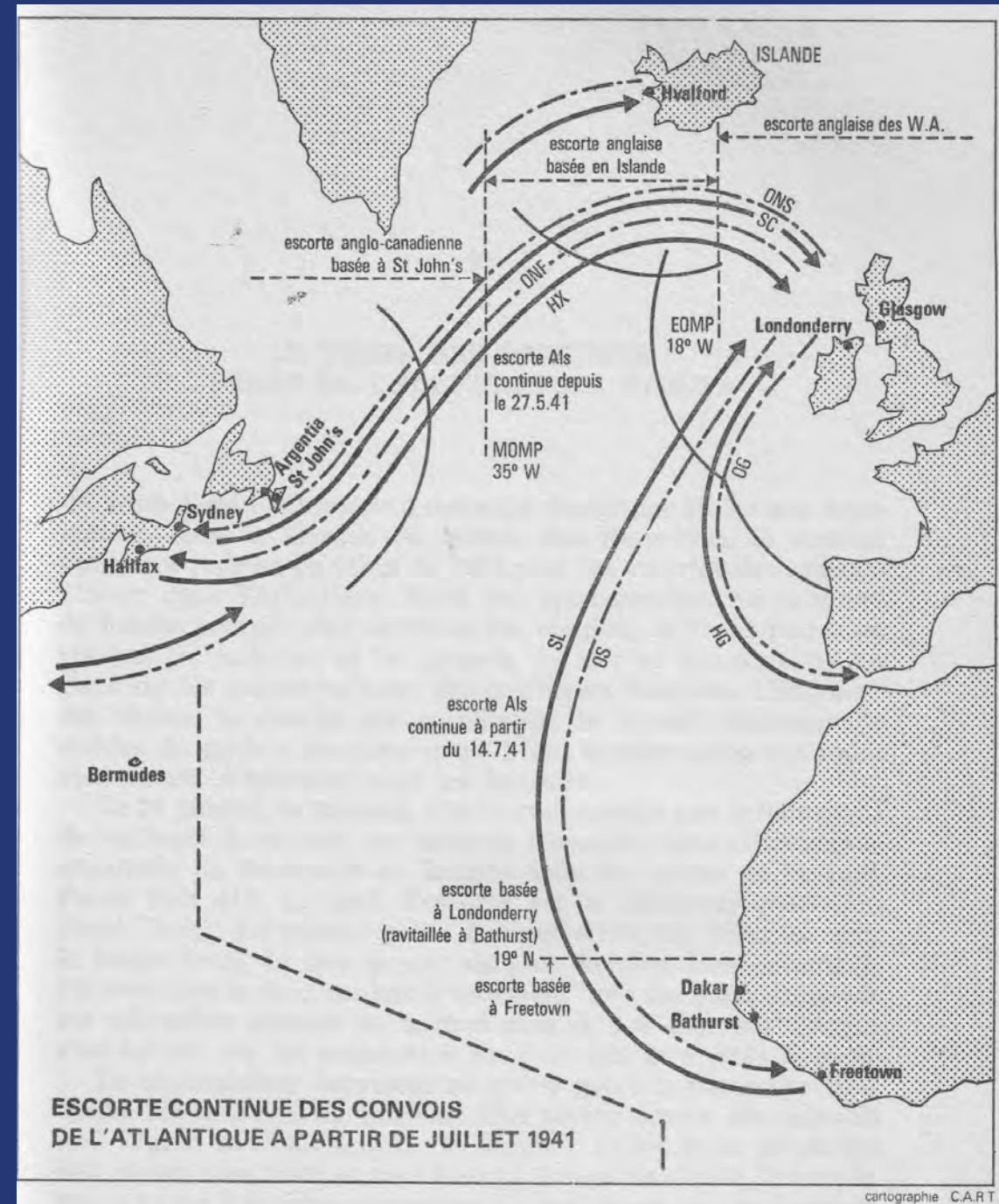
HG : Gibraltar vers le Royaume-Uni

SL : Sierra Leone vers le Royaume-Uni

Arcs de cercle : limites d'opération des avions limitées par leur rayon d'action (400 à 600 milles) depuis les bases d'Irlande du Nord, d'Islande ou de Terre-Neuve.

Il part un convoi par semaine environ dans chaque sens. Pour les corvettes, il s'écoule six semaines entre deux appareillages de Greenock.

Il y a donc 6 à 8 convois escortés en permanence.



Le bilan de la bataille de l'Atlantique

En **mai 1943** la **bataille de l'Atlantique est gagnée**, grâce à l'arrivée du Radar, de la couverture aérienne dans les Western Approchs.

En 30 jours la Kriegsmarine perd **41 U-Boote**, le quart de sa force opérationnelle, elle abandonne l'Atlantique Nord.

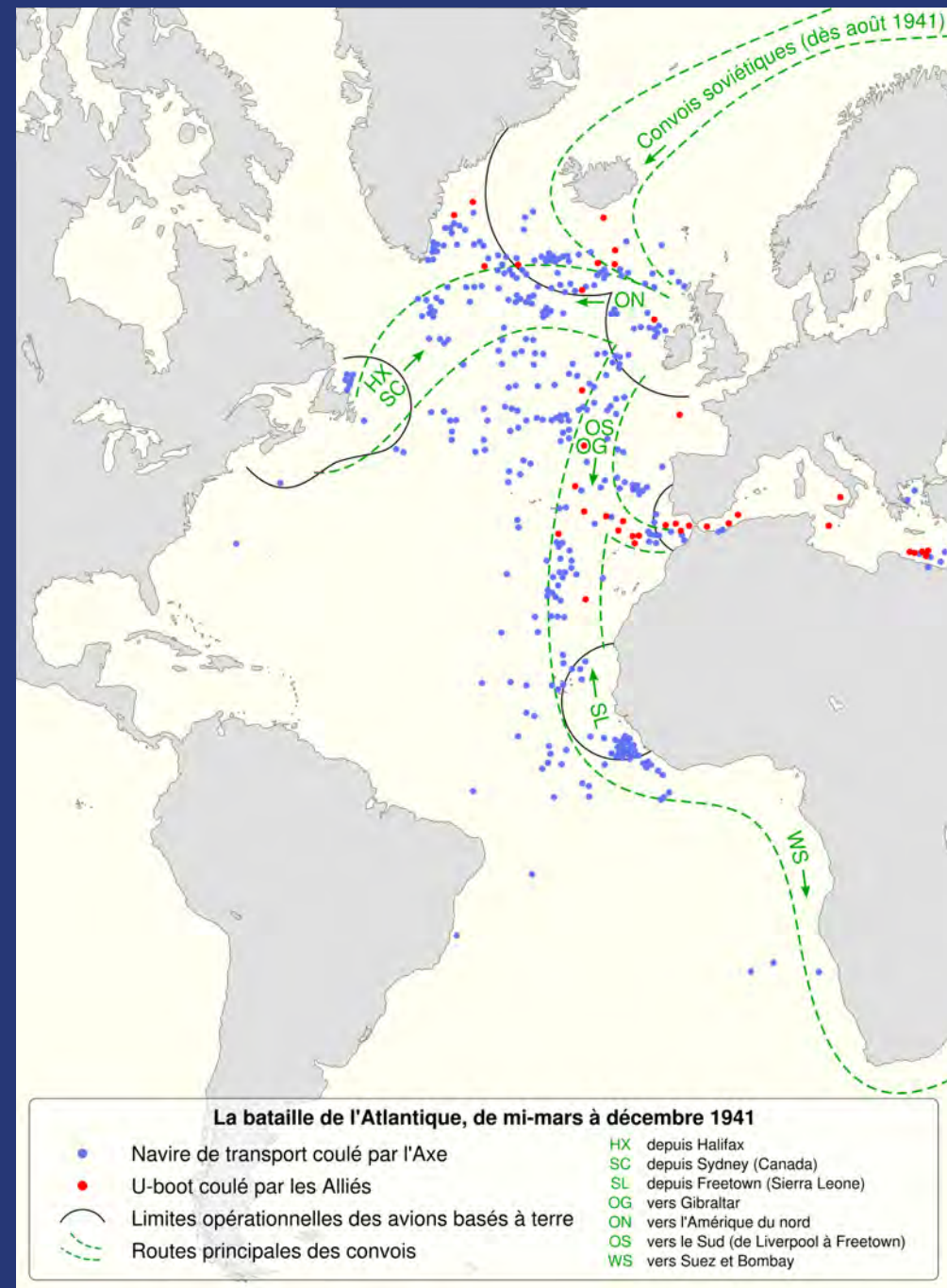
On dénombra **780 U-Boote coulés**. Sur les 40 000 hommes de l'U-Bootwaffe **30 000** sont morts et 5 000 faits prisonniers.

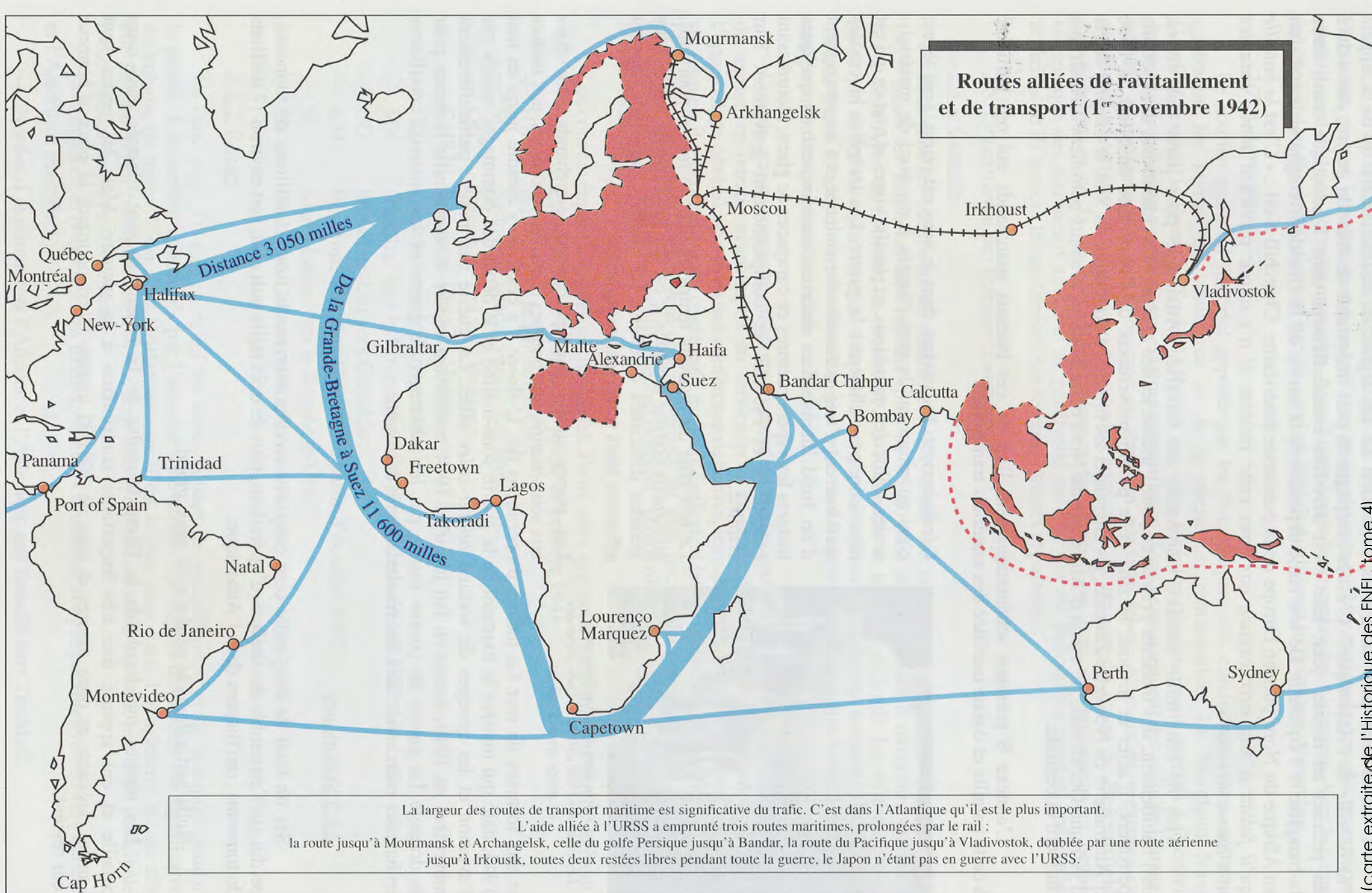
Sur un total de **5 150 navires marchands** (21 millions de tonnes) perdus sur l'ensemble des théâtres d'opérations, plus de **3 800** (17 millions de tonnes) ont disparu dans l'Atlantique.

La seule flotte de commerce de l'Empire britannique a perdu **30 000 marins** et **2 714** navires représentant un tonnage de 12,5 millions de t.

Les Alliés ont remporté la bataille Atlantique, mais à un prix terrible.

Churchill écrivit dans ses mémoires « La bataille de l'Atlantique a été le facteur dominant de toute la guerre. À aucun moment nous ne pouvions oublier que, partout, les choses dépendaient de son issue ».





Pertes durant la guerre (millions tonneaux)

5 150 navires marchands alliés ou neutres (21,5 Mt) ont été perdus, dont 3 800 en Atlantique.

GB : 12,5 Mt

USA : 4,1 Mt

Norvège : 2,3 Mt

France : 1,7 Mt

Pays-Bas : 1,5 Mt

Grèce : 1 Mt

Danemark : 0,5 Mt

URSS : 0,36 Mt

Belgique : 0,3 Mt

Japon : 7,6 Mt

Allemagne : 3,5 Mt

Italie : 2,8 Mt

Suède : 0,6 Mt

Yougoslavie : 0,4 Mt

Brésil : 0,15 Mt

(d'après J. Trogoff)

La flottille de pêche



Chalutier **Urania**



Caporal Peugeot



**Rouanez
ar Peoc'h**



Mutin

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

A la fin 1940, **188 bateaux** sont réquisitionnés : 50 chalutiers à vapeur, 72 chalutiers à moteur, 66 navires de pêche de tous types (bateaux pilotes, vedettes, yachts, transbordeurs, citernes...) auxquels il faut ajouter une centaine d'autres petits bâtiments confiés au **Service des Pêches** dépendant des FNFL sous le commandement d'août 1941 à août 1942 du CC Jacques Aguttes avec des bases à Newlyn (Cornouailles) et Brixham (Devonshire).

Ces bateaux sont utilisés à des tâches logistiques comme le transport de matériels légers le long des côtes sud de l'Angleterre, sous pavillon britannique.

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

En 1945, 12 chalutiers à vapeur, 13 chalutiers à moteur et 47 navires divers avaient été soit coulés ou, étant devenus inutilisables, ne rejoignirent pas leur port d'attache.



Insigne des petits
bateaux de pêche

A la gloire de la Marine Marchande de la France Libre

Le **Félix Roussel** est le seul bâtiment à avoir reçu une citation pendant la guerre, alors que l'on aurait pu reconnaître que chaque cargo qui arrivait au port avec sa cargaison intacte avait gagné une bataille.

Ce préjudice a été partiellement réparé en 1947, avec l'attribution à quatre rares officiers de la Marine marchande qui seront nommés **Compagnons de la Libération** : l'officier radio **Edmond Popieul** et les capitaines au long cours **Roger Brias**, **Jean Mantelet** et **Louis Rebour**, tous trois à titre posthume.

« La Marine marchande est habituée à servir sans éclats ni fanfares, les services vitaux qu'elle rend ne se prêtent pas à l'admiration des foules, ni aux honneurs des communiqués. Les marins de la France Libre ont été les dignes continuateurs de nos plus belles traditions maritimes. »

Pierre de Malglaive



A Paimpol se trouve le monument national à la gloire de la **Marine Marchande de la France Libre** (coll. FFL)