

## LA RÉSISTANCE EN BRETAGNE par Daniel GRALL

L'histoire des réseaux d'évasions et les maquis bretons n'a été que très tardivement vulgarisée, cela est certainement dû à la volonté des acteurs de ces actes de bravoure et d'héroïsme de les passer sous silence, doublée d'une volonté de la population de ne pas en faire état, considérant que ces actes d'héroïsme relèvent d'une démarche normale qui ne méritait pas d'être mise en exergue.

L'Espagne, au début de la guerre, était un lieu important de la convergence des filières d'évasions, vers l'ensemble des pays en lutte

pour la reconquête de la liberté, puis progressivement à partir de 1943, la filière bretonne devint prioritaire.

Après l'Espagne, la Bretagne, pourquoi ?

A cela, il y a forcément des raisons d'évidence, mais pas que celles-là.

On doit évidemment considérer que la 1<sup>ère</sup> des raisons est d'ordre géographique, elle découle naturellement de sa situation maritime. Elle a permis et engendré l'organisation et le développement

des filières d'évasions à se concentrer sur sa côte, compte tenu de la proximité relative avec celles de la Grande Bretagne, une raison d'évidence, même si elles ne sont pas les côtes les plus proches comparées aux normandes et picardes, mais elles ont l'indéniable avantage d'être une ceinture littorale extrêmement découpée, ce qui leur procure des refuges, doublés de leurs difficultés d'accès, que connaissent les populations qui y habitent et qui sauront aussi les mettre à profit pour se soustraire plus aisément à la vigilance de l'occupant.

Une autre raison, et non la moindre, tient aussi à sa population traditionnellement maritime. Elle représente par ses marins de Commerce, de l'Etat et de la Pêche, la plus grande part des marins de l'Hexagone. Elle entretient de longue date un échange maritime important avec la Grande Bretagne, le vécu de ces deux peuples de la mer a instauré des

relations maritimes solidement nouées par une confiance réciproque, ce qui, à l'opposé de l'occupant, plutôt «terrien» et peu familiarisé au milieu maritime lui apporte un avantage de fait, conforté de plus par la solidarité des populations côtières, ainsi que par la pratique de la langue bretonne. Ici, de plus, la population est plutôt rétive au régime de Vichy; à ce titre, un rapport préfectoral transmis à Vichy fin 1940 précise :

**«La population bretonne est anglophile à 99 pour cent. Elle attend et souhaite la victoire de l'Angleterre.»**

Il y avait une volonté à continuer le combat, et les passages et les départs pour l'Angleterre ont débuté alors que l'appel du 18 juin n'avait pas encore été lancé, que les maillons de la reconquête se mettaient en œuvre et dans cet ensemble de la lutte générale à l'occupant, la Bretagne a joué pleinement son rôle.

## LA FILIÈRE MARITIME DE LA RÉSISTANCE EN BRETAGNE

### Le JOUET des FLOTS

Dans la nuit du 2 au 3 Février 1944, le *Jouet des Flots*, une pinasse à moteur de 14 mètres (chalutier en bois utilisé pour la pêche côtière) quitte les abords de la plage de l'Ile Tudy (côte sud du Finistère) avec trente deux hommes à son bord à destination du large, où une vedette de la Royal Navy devait les prendre en charge vers l'Angleterre.

Ce jour-là, le groupe était composé par des résistants, des agents secrets, des aviateurs alliés, des hommes politiques et des volontaires de forces françaises libres, etc...Ils sont placés sous la responsabilité du Lieutenant de Vaisseau Yves Le Hénaff (mission Dahlia), jeune quimpérois de 30 ans, chargé par la résistance du rapatriement d'officiers et d'agents de renseignements vers Londres, avec Emile Le Bris, pour sa part chargé de la partie maritime de l'opération.

Il y avait donc à bord de hautes personnalités, notamment Emile Bollaert, Préfet de Lyon et délégué général du comité français de libération (successeur de Jean Moulin), Pierre Brossolette, le Général Jouhaud, Emile Laffon futur gouverneur en Allemagne, M. Maillet qui devait être nommé secrétaire général du travail. Il y avait également des agents et des aviateurs anglais, deux aviateurs américains abattus, Roy Davidson et Fred Krueger, des résistants français recherchés par la Gestapo, deux polonais déserteurs, un agent de renseignements belge, ainsi que le fils d'Emile Le Bris, qui avait été fait prisonnier le mois précédent et qui venait de s'évader; tous les deux rejoignant également l'Angleterre, se sachant « grillés » par l'occupant.



### **Le Lieutenant de vaisseau Yves Le Hénaff, héros de la Résistance (en médaillon).**

Un Aviso escorteur de la Marine nationale porte son nom. On le voit ici, amarré sur les bords de la Tamise, à Londres. Cet aviso est le 9<sup>ème</sup> d'une série de 17 bâtiments de type A69. Il est en service actif depuis février 1980. Long de 80 m, il jauge 1 350 tonnes, il se déplace à 24 nœuds, avec ses 91 hommes d'équipage. Ses missions principales : soutien et protection des sous-marins S.N.L.E. et surveillance des intérêts français dans le monde, etc ...

**Pierre Brossolette**, journaliste, capitaine décoré de la Croix de Guerre, rédacteur en chef du journal Résistance et chef de la section presse du réseau du colonel Rémy, est, comme Jean Moulin, torturé. Lui non plus ne parlera pas. Arrêté près d'Audierne, avec Pierre Bolleart et Yves Le Hénaff, il est transféré au siège de la Gestapo à Paris. Profitant de l'absence de son gardien, il se tue le 22 mars 1944, en se jetant du 5<sup>ème</sup> étage de l'immeuble où il est interrogé, 84 avenue Foch.



### **Les préparatifs de la mission**

Les réseaux de l'intérieur devaient aussi, dans leurs missions, convoyer vers l'Angleterre des résistants, des militaires et hommes politiques venus de toute la France, et des pays occupés d'Europe. Il fallait donc rassembler toutes ces personnes venues d'horizons différents et les répartir dans les maquis de l'intérieur en attente de leur départ, vers les points d'embarquement

discrètement disséminés sur la côte bretonne (Plouha, plage Napoléon, Bec ar Fry, etc...). Ces réseaux devaient prendre en compte leurs conditions d'accueil et de vie ainsi que les nécessités de la logistique qui en découleraient jusqu'au moment du départ. Emile Le Bris était un de ceux qui avait la responsabilité de la partie maritime de l'opération

Les réseaux à terre l'informaient dès qu'il y avait un nombre suffisant de personnes en attente, il lui appartenait alors de prendre contact avec un patron pêcheur appartenant à la filière et disposant d'un bateau aux caractéristiques requises pour la mission projetée.

Après quelques jours de recherches infructueuses, c'est le Jouet de Flots qui répondait aux besoins dévolus à cette mission.

Une fois cet impératif résolu, il fixait le jour de partance, puis mettait en œuvre sans délai les préparatifs du voyage. Il fallait donc aménager des caches à l'intérieur du bateau, dans le compartiment moteur et sur le pont pour les passagers, tout en maintenant l'apparence visuelle

d'un chalutier armé pour la pêche afin de déjouer la vigilance de l'occupant, qui surveillait étroitement les manœuvres de sortie de port et la navigation tout au long du chenal d'accès en mer.

Le jour du départ avait été fixé au 2 Février 1944. Rendez-vous fut pris à 14 h 30 chez le lieutenant de vaisseau Le Hénaff, à Quimper.

### Convoyage et embarquement

Le 2 Février 1944, à 14 h 30 chez Yves Le Hénaff, il y avait déjà là les hautes personnalités convoyées jusque là par le réseau «François Shelburn».

En fin de journée, tous les passagers prévus étaient réunis; ils quittèrent le domicile du Lt de Vaisseau Le Hénaff à 21 heures et furent convoyés par camionnette bâchée pour l'embarquement prévu à 22 heures au large de la plage de l'île Tudy, située à 20 km au sud de Quimper, sur l'anse de Bénodet.

Le Jouet de Flots était mouillé au large et l'embarquement s'effectua par petits groupes à bord d'un léger canot qui, après, fut remis à sa place initiale, obligeant le matelot convoyeur, à retourner à la nage à bord du chalutier.

Sitôt l'embarquement terminé et la répartition des personnes effectuée (6 au compartiment moteur, 15 dans les cales,

et le reste sur le pont, dissimulé sous des couvertures).

Yves Le Hénaff donne l'ordre de lever l'ancre et le chalutier prend rapidement la direction du large; à la pointe de Penmarch, vire au nord-ouest, cap sur le Raz de Sein. Une fois hors de vue des côtes, les passagers libres de toute contrainte se détendent et devisent à leur gré. A cette occasion, Emile Le Bris apprend par l'équipage de convoyage que le chalutier a éperonné un rocher en venant de Douarnenez, (lieu initialement prévu lors d'un premier plan d'embarquement) mais, selon leur dire, ce n'est qu'un simple coup de quille ! Ceci le préoccupa; la nuit était déjà bien avancée lorsqu'il consentit à aller dormir un peu dans la cale. Quelques instants après, un choc le réveilla, le mécanicien s'est précipité pour lui signaler la présence d'une voie d'eau, et que le moteur est en panne.

### Le naufrage du JOUET des FLOTS

Précipitamment, Emile Le Bris monte sur le pont pour faire le point de la situation. Le Jouet des Flots est sur la roche, et le patron du bateau (un capitaine de marine marchande a remplacé au pied levé le patron initialement prévu et empêché ce jour-là) a déjà mouillé l'ancre.

Ils étaient dans le Raz de Sein. C'est une zone réputée hautement périlleuse et redoutée par tous les marins. De surcroît, au lieu de passer à l'intérieur du chenal, le capitaine a, on ne sait trop pourquoi, contourné le feu signalant le passage et il avait encore talonné. Tout le monde est sur le pont, c'est alors qu'Emile Le Bris décide de prendre en charge la situation. Personne ne fait d'objection.

Le moteur noyé est hors d'usage, il fait hisser les voiles et accastiller toute la voilure, pendant que d'autres se relaient pour pomper l'eau. La voie d'eau est si importante qu'elle dépasse le débit de la pompe et qu'il faut écoper en même temps.

L'exercice est épuisant, on doit établir un tour : chacun cinq minutes, y compris les personnalités, le général et le préfet.

Pour M. Le Bri, l'état du bateau est tel qu'il considère qu'il n'a plus que pour une heure ou deux à tenir la mer, étant dans les récifs de la chaussée de Sein; le retour à la côte devient inévitable et met le cap en direction de Plogoff, un endroit difficilement accessible de la pointe du Raz, mais considéré semblait-il sans surveillance.

Après leur échouage sur la grève de **Feunteun-Aod** (la fontaine de la grève) en Plogoff, et suivant les conseils d'Yves le Hénaff et d'Emile Le Bris, le groupe rejoint au plus vite les hauteurs de la falaise et prend la décision de s'éparpiller rapidement par petits groupes.

Le sous lieutenant Roy G. Davidson ainsi que Fred Krueger, les deux aviateurs américains, partent ensemble, ils seront rapidement pris par une patrouille allemande.

Le général Jouhaud, avec l'aide d'un compagnon, un lieutenant d'infanterie, s'est tiré d'affaire; non sans mal, ils ont réussi à rejoindre Londres.

Emile Laffon arrivera à se soustraire à l'occupant en restant caché jusqu'à la libération. Il sera nommé ministre de l'intérieur en 1945, puis deviendra administrateur général de la zone française d'occupation en Allemagne.

Le préfet Emile Bollaert, arrêté sur la route d'Audierne, sera déporté à Buchenwald, Dora et Bergen-Belsen. Rapatrié en 1945, il est désigné comme commissaire de la République à Strasbourg, puis en 1947, haut-commissaire de la République en Indochine.

Emile Le Bris et son fils, après avoir cheminé à travers la lande, et trouvé refuge chez M Lebrun qui, grâce aux conseils d'Yves Le Hénaff, les a hébergés une journée, mais leur a déconseillé de rester, se sachant surveillé par les Allemands qui se doutaient que la famille Lebrun hébergeait des résistants.

Elle avait d'ailleurs eu plusieurs contrôles dans la semaine, ce qu'ignoraient les naufragés. Ils quittèrent la maison Lebrun au plus vite ce qui les sauva.

Yves Le Hénaff, ainsi que Pierre Brossolette, sont arrivés quelques heures plus tard chez Lebrun, après être retournés au bateau récupérer des documents. Les Allemands les attendaient.

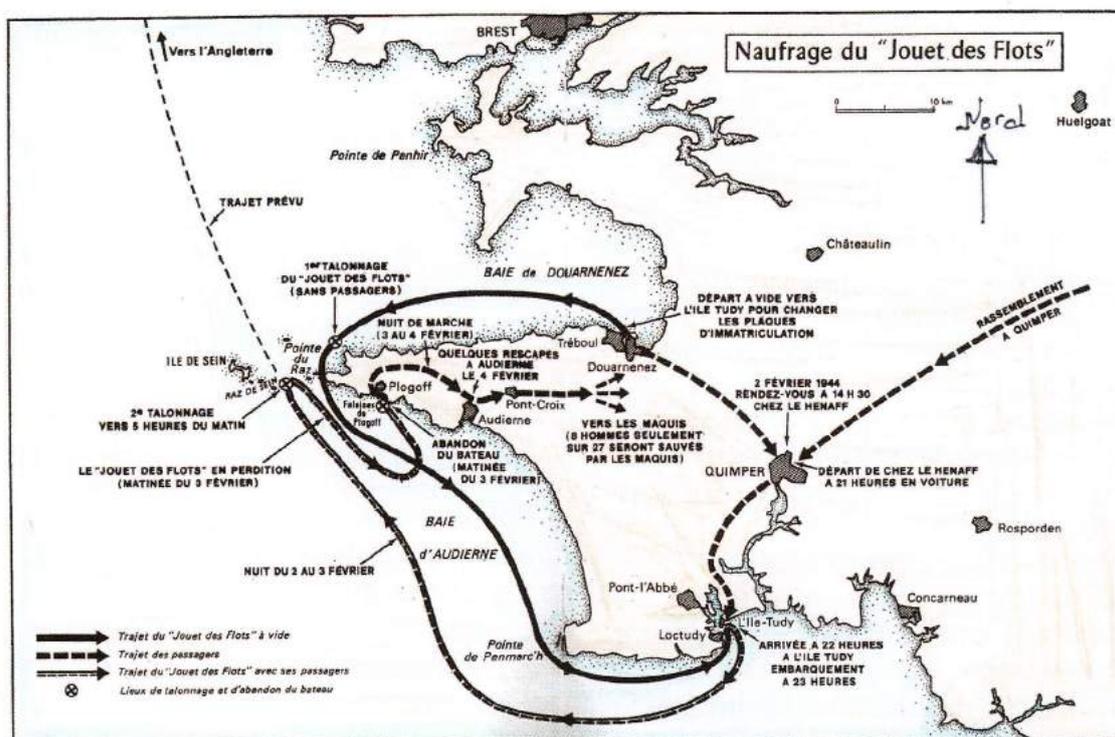
Pierre Bollaert et Yves Le Hénaff ont été emmenés en déportation dans le même wagon; Yves Le Hénaff est mort pendant le voyage, asphyxié par les vapeurs de chlore, Pierre Bollaert a pu profiter du filet d'air d'un vasistas entrouvert, ce qui lui a sauvé la vie.

M. Lebrun et sa fille ont fait trois mois de prison.

Pierre Brossolette, interrogé par la Gestapo à Paris, profitant d'un moment d'absence du gardien, se tue en se jetant du 5<sup>ème</sup> étage de l'immeuble.

Les autres naufragés seront fusillés, ou bien mourront en déportation.

Pour commémorer le 60<sup>ème</sup> anniversaire du tragique naufrage du Jouet des Flots, une plaque de granit gravé a été dévoilée le 22 mars 2004, au port de **Feunteun-Aod** pour rappeler les tragiques conséquences de ce naufrage et honorer leur mémoire





Une stèle, commémorant le naufrage du « Jouet des Flots » a été inaugurée à Feunteun-Aod.

## Le TÉMOIGNAGE de Roy DAVIDSON



Le sous-lieutenant Roy G. Davidson Jr, originaire de l'Alabama, pilote de B17, abattu près d'Épernay, au retour d'une mission de bombardement en Bavière.

Avec Fred Grueger, ils sont cachés chez les habitants. Puis pris en charge par la Résistance. Par le train, ils gagnent Paris. Puis enfin Quimper.

Aujourd'hui, il est établi en Alabama comme dentiste. Interrogé par Claude Héllias et François Cadic du conservatoire aéronautique de Cornouaille, après dix années de recherche sur les aviateurs alliés, ils ont réussi à obtenir son témoignage que voici :

**« Environ 35 personnes étaient réunies dans une maison, raconte Roy Davidson. On nous a servi un délicieux repas avec de l'agneau et on nous a dit que nous embarquerions sur un bateau de pêche, vers 21 h, pour rejoindre une vedette vers 6 h du matin. Peu après la tombée de la nuit, un message de la BBC indique que la mission était en cours. Un sentiment d'exaltation était palpable, car dans quelques heures nous serions en Angleterre. »**

La nuit venue, c'est le départ pour l'Île Tudy, en camionnette bâchée.

**« On s'est arrêté dans une maison de pêcheur. Nous avons marché jusqu'à la plage qui était minée, et suivions minutieusement les pas de notre guide. Avec des barques, nous atteignons le Jouet des Flots. Fred Krueger était le seul passager que je connaissais. Je ne savais pas qu'il y avait des gens importants à bord. »**

Vers 3 h du matin, aux approches de Sein, une voie d'eau. Voyant que le moteur est noyé, Emile Le Bris ordonne de mettre la voile et de gagner la côte.

**« On a eu beaucoup de chance de ne pas se disloquer sur les récifs. A 8 h du matin, la terre était en vue. La bateau était à 15 cm au-dessus de l'eau et chaque vague balayait le pont. »**

**« Après l'échouage, nous avons grimpé la falaise et commencé à marcher, mais peu après nous avons été ramassés par une patrouille allemande qui nous recherchait, ça nous était vraiment égal car on s'estimait heureux d'être simplement encore en vie. »**

Dans un bureau, un officier allemand les interroge :

«J'en ai déduit qu'il voulait les gens qui nous avaient aidés et j'ai commencé à bien réfléchir pour ne pas les impliquer...»

Davidson et Krueger sont transférés à Rennes, Davidson est interrogé par la Gestapo, mais n'est pas brutalisé. Il s'en tient à son récit :

«Toutes mes réponses étaient vagues»

Deux jours plus tard, les Allemands lui font signer sa déposition. Il est transféré à la prison de Fresnes. Au bout de trois mois, il est envoyé à Wiesbaden, en Allemagne, puis au Stalag Luft 3, en Silésie. Il y reste détenu jusqu'au 23 janvier 1945, date à laquelle le camp est évacué devant l'avance de l'Armée rouge. L'aviateur et ses compagnons sont enfin libérés par les Américains le 29 avril 1945. Il est retourné après guerre en Alabama où il s'est établi comme dentiste.

## **Les péripéties du général Jouhaud (Air) et de son compagnon, lieutenant d'Infanterie**

Après une nuit de marche exténuante, le général et son compagnon arrivent au petit matin dans un village près d'Audierne. Utilisant un schéma de progression sûr, aux avantages éprouvés depuis bien longtemps, qui consiste donc à marcher de nuit et à dormir le jour, ils cherchent un endroit où se reposer jusqu'au prochain soir. Ils jettent leur dévolu sur le clocher du village, pensant qu'il ferait l'affaire, ils se glissent silencieusement dans l'église déserte et par l'escalier du campanile trouvent refuge dans un espace le long des cloches et s'allongent pour dormir. Pas pour longtemps, puisqu'à 7 h 30, le sacristain appelle les fidèles à l'office en sonnant les matines.

Là-haut, le tintamarre est tel, que même en se bouchant les oreilles, il génère un vacarme étourdissant intenable et le mouvement des cloches, dont l'amplitude va croissant, finira pas les atteindre sans tarder, s'ils ne se résolvent pas sans délai à quitter les lieux, sous peine de se faire écraser par les masses de bronze.

En bas, les premiers fidèles sont déjà là. Ils ont pris place pour la 1<sup>ère</sup> messe. Le général, sans éveiller l'attention, arrive à se cacher sous l'autel d'une petite chapelle latérale, le lieutenant, qui, pris au dépourvu, ne peut s'y réfugier se trouve face à plusieurs femmes venant d'arriver. Elles sont surprises et stupéfaites par son accoutrement. Il porte les stigmates d'une nuit harassante parcourue en se frayant d'instinct un passage pour progresser à travers bois, champs, landes et ronces etc...Ceci n'étant que la conséquence d'inconnues dont elles ignorent les causes, laissent apparaître un homme, sale, barbu, les habits décousus par tant d'inconfort depuis le naufrage, ne peut que leur produire émoi et panique. Cette réaction spontanée de frayeur n'arrange vraiment pas les choses et leur affolement va finir par ameuter le village. Il sait qu'il doit impérativement se soustraire aux regards des fidèles sans quitter l'église. C'est alors qu'il remarque une niche vide portant l'inscription de St Pierre, placée à côté de la statue de St François, qui elle même est parée d'un manteau et d'une toge blanche. Sans hésiter un instant, il prend le manteau de St François, le passe sur les épaules et grimpe dans la niche vide de St Pierre. Tout en se tenant le plus discrètement possible, il ne peut surprendre ni faire illusion aux regards exercés des paroissiens qui connaissent parfaitement leur église, s'émeuvent de la situation qui dépasse leur entendement, en désignant vertement en breton l'intrus.

Le curé se précipite. Le général sort de sous l'autel de la petite chapelle. Le lieutenant rend son manteau à St François. Ils ne leur restent plus qu'à espérer que le curé n'a rien contre la Résistance.

Les esprits quelque peu calmés, ils peuvent s'expliquer dans le calme de la sacristie. Ils décident de raconter toute la vérité. C'est leur chance, car le curé fait partie d'un groupe actif de Résistance.

Ils peuvent se restaurer et se reposer pendant toute la journée au presbytère. Au soir, le curé a trouvé des vêtements portables et leur donne une adresse à Audierne où ils doivent aller de sa part. Là, ils seront pris en charge par le maquis local.

Mais l'écho de ce qui s'était passé dans l'église s'est propagé bien au-delà et a fini par arriver aux oreilles des Felggendarmes qui se mettent à leur recherche.

Ils arrivent pourtant sans encombre chez les camarades à Audierne. Mais un quart d'heure après, la Gestapo est là.

«Cachez-vous dans la cave à charbon, ils n'auront peut-être pas l'idée d'y aller», conseille le camarade.

Mais c'est bien entendu par là que les Allemands commencent leurs recherches.

Le général Jouhaud entend leurs pas dans l'escalier. Une idée lui traverse l'esprit :

«Nous sommes des charbonniers», souffle-t-il au lieutenant.

Ils ramassent à pleines mains la poussière de charbon qu'ils s'étalent copieusement sur le visage et sur les beaux vêtements donnés par le curé.

Avant que les Allemands n'aient le temps d'enfoncer la porte fermée à clef de l'intérieur, ils filent par le vasistas et grimpent sur le trottoir. Deux soldats en faction les regardent sortir. Ils sentent qu'il vont leur demander leurs papiers et les coincer. Alors le général, le plus naturellement du monde, se débraguette et commence à satisfaire un besoin naturel le long de la voiture des Allemands.

Fou de rage, le chauffeur descend et le général reçoit un magistral coup de pied aux fesses.

«Raus ! Raus ! Cochon de Français ! Fichez-moi le camp!» hurlent les deux soldats

Le général et le lieutenant ne se le font pas répéter.

Ils prennent leurs jambes à leur cou et détalent sous les injures.

Ils ont déjà le point de chute du maquis. Ils le rejoindront enfin et seront sauvés.

Le général Jouhaud confiera plus tard à ses amis :

«Je n'aurais jamais cru qu'un général puisse un jour recevoir avec tant de plaisir un coup de pied au c... d'un 2<sup>ème</sup> classe ! »

## LES MOYENS

### Lieutenant commandeur David Birkin

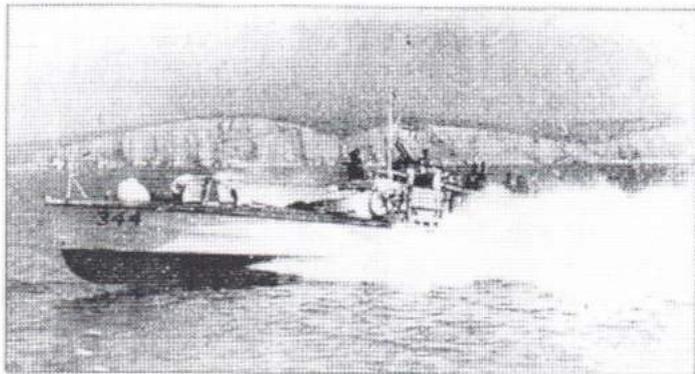


Le lieutenant commandeur David Birkin, officier navigateur de la 15<sup>e</sup> flottille de corvettes décoré de la légion d'honneur, est le papa de Jane Birkin, il était passeur. Il commandait une vedette rapide entre l'Angleterre et la France. Il avait pour mission d'évacuer des aviateurs alliés cachés par les habitants de Lannilis et des environs de Brest. Un message codé du type «les faux cols de Georges Henri sont prêts chez la blanchisseuse», transmis depuis le grenier du café sur la place de Lannilis, (commune du Nord Finistère) l'avertissait du jour de départ. Ensuite il devait être précis pour rejoindre le point de rendez-vous, entre les rochers, les nuits sans lune. Les hommes l'attendaient sur la grève, dissimulés sous les algues par Edouard Tanguy, un

résistant habitant la côte. L'opération était dangereuse. Le coin a, d'ailleurs, été surnommé le «cercueil de l'Aber-Wrac'h».

Propos de Jane Birkin, recueilli par Julie Corre. (O.F. du 24/09/2003

## Vedettes surpuissantes pour raids éclairs



La vedette motor torpedo Boat 344 était un bateau expérimental, construit par la société Thornycroft à Hampton. Le lieutenant Bourne commanda la MTB 344 à partir du 27 Juillet 1942 jusqu'au mois de mai 1943. Il participa ainsi à 17 opérations. Après mai 1943, la MTB rejoignit la première flottille à Newhaven. Son utilisation prit fin le 12 Juillet 1944. La vedette mesurait 18 mètres pour une largeur de 3,60m. Son autonomie était de 420 milles (environ 780 km). Ses deux moteurs permettaient d'atteindre la

vitesse de 42 nœuds par mer calme. Vitesse utile pour échapper aux patrouilles allemandes. Les commandos se souviennent du bruit infernal de ces moteurs qui risquaient de les faire repérer. Cependant, à l'approche des objectifs, un dispositif de silencieux était activé.

La MTB transportait également un doris de 18 pieds. D'abord peintes en vert océan, les vedettes avaient été peintes par la suite en rose, le «rose Mountbatten», plus efficace la nuit rendant sa découverte par les guetteurs ennemis plus aléatoire. La réalisation de raids par les nuits sans lune était de rigueur. Sa construction de bois, et sa faible hauteur sur l'eau, rendaient sa détection plus difficile par les radars côtiers.

L'armement du bateau était sommaire, et n'avait qu'un rôle défensif. La vedette devait à tout prix éviter l'affrontement. Elle était équipée d'un dispositif permettant de créer un écran de fumée pour s'échapper rapidement et discrètement lors d'un éventuel accrochage avec la marine allemande.

L'équipage comprenait habituellement neuf hommes, parmi eux, le navigateur avait un rôle important, il avait la responsabilité d'amener la force sur l'objectif. Il devait pouvoir reconnaître la côte par tous les temps. Les moyens de navigation à sa disposition n'étaient pas aussi sophistiqués qu'aujourd'hui. Les phénomènes de marée et le relief côtier, très accidenté dans notre région, rendaient la navigation encore plus délicate.



Ronald Roberts est le dernier survivant du commando qui attaqua le sémaphore de Plouézec dans la nuit du 11 au 12 novembre 1943. La vedette MTB 344 était alors commandée par le lieutenant Bourne.

### Mission type

Une mission type se déroulait de la façon suivante : par nuit sans lune, en tenant compte des conditions de marée, la vedette partait en général vers 16 h de Dartmouth pour arriver tard dans la soirée sur les côtes de Bretagne. Elle mouillait au large à environ un mille, en se dissimulant si possible derrière les roches. Le canot appelé «Surf boat» était mis à l'eau. Il était armé par deux rameurs et un officier de la vedette (en général le second) et de l'officier représentant le service qui avait demandé la mission. Le canot, en contact radio avec la vedette, approchait silencieusement de la côte. L'identification se faisait par signaux lumineux ou radio, depuis la terre. Le canot ne restait pas accosté plus de 15 minutes, et ne devait pas quitter la vedette plus de 1h30. De très bonne heure, celle-ci regagnait l'Angleterre, pour arriver vers 8 h au port où l'équipage la nettoyait et faisait le rapport de mer, avant de prendre du repos. Bien souvent, une autre mission les attendait, la nuit suivante, sur un autre point de la côte bretonne : Plouha, Beg An Fry, etc...

## Le réseau « François Shelburn »

Fonctionnement du réseau jusqu'en Bretagne :

Lorsque les équipes de dépistage signalaient l'existence des membres de Forces aériennes dans une localité de France, de Belgique ou de Luxembourg, le Service de sécurité allait procéder à leur interrogatoire et ramenait les photos nécessaires à l'établissement de pièces d'identité. Des équipes de convoyeurs allaient ensuite les chercher pour les ramener dans la région parisienne où ils étaient confiés au Service de l'hébergement. Le chef de ce service, qui disposait d'une centaine de logeurs, d'importants stocks de vivres et de vêtements, était seul responsable des aviateurs pendant tout leur séjour.

Quand une opération maritime était décidée, le chef des convois désignait les équipes qui, chaque jour, devaient emmener jusqu'à une localité de Bretagne, les hommes à embarquer (deux par convoyeur) de manière à ce que le contingent à embarquer soit complet la veille de la date fixée pour l'opération.

Les convoyeurs choisis pour ces missions ne pouvaient en aucun cas être ceux qui étaient chargés d'aller récupérer les aviateurs à proximité de leur point de chute. D'autre part, ils ne pouvaient aller au-delà de la ville étape bretonne, où les aviateurs étaient pris en charge par les convoyeurs du chef de la Bretagne Nord. Ces précautions servaient à ne pas brûler tout le réseau quand un groupe était pris.

Les aviateurs étaient enfin confiés à l'équipe locale qui, à l'heure dite, entreprenait l'opération «Bonaparte», c'est-à-dire l'embarquement de nuit sur une corvette anglaise ou un bateau de pêche.

A partir du moment où le dernier convoi était arrivé, les relations radios directes cessaient, et le réseau était suspendu aux messages personnels de la B.B.C.

Une phrase convenue indiquait que l'opération projetée aurait bien lieu la nuit même. Une autre qu'elle était remise de vingt-quatre heures, une troisième que l'opération était remise sine die. Dans ce cas, les liaisons radios reprenaient pour organiser un nouveau départ.

### La traversée de la Monique. Une barque de pêche de 5,90 m qui parvint à traverser la Manche le 20 Juillet 1942.



«La Monique» est l'un des quinze cotres des chantiers Sibiril qui ont permis le passage de résistants vers l'Angleterre. En Bretagne, le bateau a toujours été le moyen le plus sûr pour gagner la liberté.

Tout le monde a en mémoire l'évasion la plus connue des premiers jours après l'appel du général de Gaulle, le 18 Juin 1940. Les 24 et 26 Juin cent trente trois hommes de Sein, soit la totalité des valides, âgés de 14 à 51 ans, quittaient leur île pour rejoindre les Forces Françaises Libres. Leurs bateaux s'appelaient Velleda, Rouanez Ar Mor, Rouanez Ar Peoch, Marie Stella, ou Corbeau des Mers. **«ils firent le voyage, tassés à trente ou quarante au fond des cales de leurs petits bateaux, pour ne pas attirer l'attention des avions de la Luftwaffe, qui patrouillaient le long de la côte»** raconte l'historien Roger Huguen dans un livre, «Par les nuits les plus longues». Autre fait marquant, l'épopée des chantiers Sibiril à Carantec, qui réussirent quinze passages tout au long de la guerre. La Monique était l'un de ces petits bateaux. Cinq passagers, tous volontaires F.F.L. avaient pris place à bord. Il y en eut beaucoup d'autres. On sait moins qu'au lendemain de la défaite de très nombreux départs eurent lieu. **«A Camaret, 250 à 300 personnes s'enfuirent à bord de navires de pêche, le 19 Juin 1940 dont le Louis Jules»**, rappelle Roger Huguen.

**«En fait, au cours de l'occupation, la Wermarcht ne parvint jamais à empêcher totalement les départs volontaires par mer».** Mais ce qui était relativement facile au début devint très difficile à partir de 1942. Certaines aventures s'achevèrent même tragiquement. Ce fut le cas du «Buharra», un bateau à bord duquel avaient pris place une quinzaine de pilotes et élèves de l'école de l'armée de l'air de Saint-Brieuc. En mauvais état, il fut récupéré par la Kriegsmarine à proximité de Guernesey. Jugés à Saint-Lô, deux des passagers furent condamnés à mort, et les autres aux travaux forcés à perpétuité.

Bibliographie générale, source : Les Maquis bretons (Edition France -Empire, 1974  
Ouest France

Daniel GRALL