

JUIN 1940 - QUITTER LE HAVRE POUR REJOINDRE L'ANGLETERRE

L'histoire des marins havrais des Forces Navales Françaises Libres commence au cœur de la débâcle : le 13 mai 1940, les divisions allemandes ont déferlé par les Ardennes dans le Nord-Est de la France... C'est la fin de la Drôle de guerre qui prévalait depuis la déclaration de guerre de la France à l'Allemagne 9 mois plus tôt.

8 - 28 JUIN 1940 : DES PILOTES DE SEINE ÉVACUENT LE HAVRE ET GAGNENT PAIMPOL

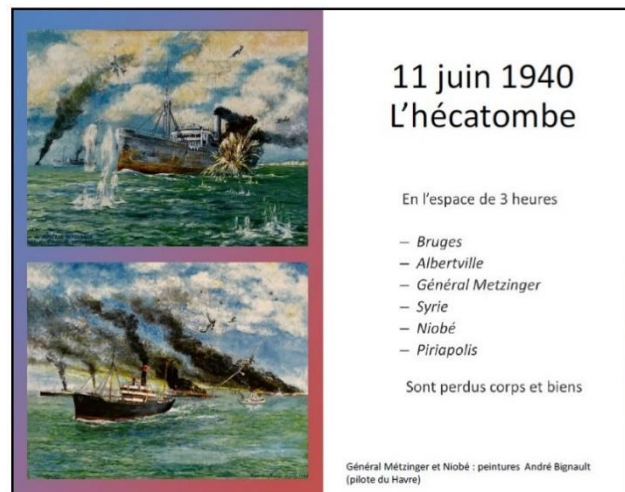
Remerciements à David Robert, Pilote de Seine, pour la communication de ses illustrations (diapositives)

Afin de soustraire la prise de leurs bâtiments aux forces de l'Axe, des navires et leurs équipages vont emprunter une grande diversité de moyens pour traverser la Manche.

LE HAVRE subit son premier bombardement la nuit du 19 mai. Une partie des troupes anglaises réembarque vers l'Angleterre et l'exode des populations vers les villages environnants commence.

8 juin... parmi les 100 navires à quai dans le port de Rouen, des bateaux-pilotes, remorqueurs, chalands, descendent la Seine vers le Havre, espérant un repli possible vers Cherbourg pour gagner l'Angleterre.

10 et 11 juin... sur ordre des Autorités, les bateaux-pilotes *Albert Faroult* et *Georges Leverdier*, participent à l'évacuation de la population civile du Havre sur Trouville en dépit des bombardements aériens et des mines sous-marines.



12 juin... affecté à la défense littorale du Havre, **François TILLY** se porte volontaire pour assurer jusqu'au dernier moment le départ des retardataires. Il réussit, en quittant le port investi par l'ennemi, à prendre à bord de sa vedette une centaine de fantassins et les amène en Angleterre.

13 juin... Leur mission terminée, alors que les explosions se succèdent sans interruption, le *Leverdier* et le *Faroult* quittent Le Havre à 21h vers la Bretagne. Ils parviennent à Paimpol le 17 juin.



Peinture exécutée d'après photo par le Pilote du Havre André de Bignaux pour les 70 ans de Jean Saliou en 1990 © Claudie Le Goff-Saliou

Georges Leverdier
Navire à vapeur
Chauffe au charbon

Le repli
vers les
ports de
l'Ouest
12 juin
1940

Albert Faroult
Navire motorisé
Carbure au mazout



Les élèves de l'Ecole d'Hydrographie une quinzaine de jours avant leur départ pour l'Angleterre (Coll. Saliou)

Paimpol, 18 juin 1940 : parmi la foule de réfugiés et de militaires qui se masse sur les quais, des élèves de l'École d'Hydrographie de Paimpol, pressés par leurs professeurs de quitter Paimpol pour rejoindre l'Angleterre, tentent d'investir le *Faroult* mais sont refoulés du bord « manu-militari ». Seuls trois élèves bénéficient d'un engagement en bonne et due forme, en remplacement de matelots restés à terre, dont deux Havrais, **Jean SALIOU** (fils d'un pilote du Havre) et **René GOURVIL** (fils du patron René Gourvil). Aidés du cuisinier du bord, ils aident une dizaine

de leurs camarades, dont **Gaston GUYOMAR**, à se cacher à bord du *Faroult*. Arrivé à Falmouth, le bateau-pilote est arraisonné par une vedette anglaise. Les 17 élèves sont conduits dans un camp de transit avant d'être dirigés sur Londres. Tous les élèves – à l'exception d'un – s'engageront dans les FNFL. Pendant toute la guerre l'*Albert Faroult* demeurera à Belfast sous l'autorité de l'amirauté britannique, chargée de préparer et recevoir les convois de l'Atlantique nord.

De son côté, le **Georges Leverdier**, parvient le 19 juin à Dartmouth. Il est incorporé à une flottille de quatre dragueurs français groupés autour du chalutier *Keryado* commandé par l'enseigne de vaisseau **Paul DESPREAUX** (entré au pilotage de la Seine en 1938).

L'annonce de la signature de l'Armistice le 22 juin 1940, suivie de la réquisition dès le 4 juillet des navires Français en Angleterre (**opération Catapult**), mettent les marins français devant une décision difficile : rentrer en France ou se rallier au général de Gaulle. La plupart décide de regagner la France mais quelques hommes prennent individuellement la décision de continuer le combat en s'engageant volontairement : L'Étretatais **Léon COQUEREL** (sous-patron du *Georges Leverdier*) reçoit à Dartmouth le commandement du remorqueur *Aube*.

Léon Coquerel
rejoint les FNFL le
30 décembre 1940



Médailles de Léon Coquerel léguées au Musée Free French de Kingswear

L'*Aube* restera très actif dans des fonctions portuaires, travaillant avec la *Dart Harbour Navigation*, la *Royal Navy*, l'*US Navy* et les Forces Navales Françaises Libres.



Jean Prigent © Béatrice Prigent

Jean PRIGENT (patron du *Georges Leverdier*) choisit de lier son destin à celui de son « Verdier » :

« 15 juillet. Nous sommes sur le pied de guerre depuis ce matin 8h, nous devons être rapatriés. Entretemps, j'ai réfléchi à l'appel du Général de Gaulle et je dis « moi aussi, je continue la lutte ». Honneur. Patrie. Pour moi, l'Angleterre sera Verdun (on les aura).

5 août. À partir d'aujourd'hui, le Verdier bat pavillon anglais ».

Extraits de l'allocution prononcée par Monsieur Despréaux en 1950, Président du Syndicat des pilotes de la Seine, à l'occasion de la remise de la Croix de Guerre à Monsieur Jean PRIGENT, patron du GEORGES LEVERDIER :

... « Le 17 Juillet enfin, tout est consommé. Il n'est pas possible aux anglais de conserver immobiles dans leurs ports de nombreux navires dont ils ont le plus grand besoin, alors qu'ils mettent tout en œuvre pour repousser un éventuel débarquement allemand.

Les marins français de commerce sont invités à se mettre avec leurs navires à la disposition du Ministry of War Transport. Certains, et ce sont malheureusement les plus nombreux (mais comment ne les excuserait-on pas), découragés, démoralisés, inquiets des leurs (le bruit a été répandu que des représailles seraient exercées contre la famille de ceux qui rejoindraient les forces alliées), certains n'auront plus assez de courage moral pour faire d'un bloc le sacrifice de tout ce qui leur est cher et pour assumer d'un coup la responsabilité d'un devoir qu'il est impossible de définir avec certitude.

Parmi ceux qui consentent à ce sacrifice, Prigent, entré au Pilotage de la Seine en février 1926, sous-patron du Georges Leverdier depuis 1933, a entendu la voix de son courage et n'a pas hésité à prendre ses responsabilités comme il en a l'habitude. N'a-t-il pas en février 1927 donné déjà un magnifique exemple de courage poussé jusqu'à la témérité en armant avec un camarade un canot de mise à bord, en pleine tempête de Noroit, par une mer démontée, pour sauver un autre camarade dont le canot retourné par une lame avait projeté son occupant dans les éléments déchaînés ? Et la médaille de sauvetage qui vint récompenser une telle action n'est-elle pas un témoignage de votre courage et de sang-froid ainsi que de vos brillantes qualités de marin ?

Ainsi donc, Prigent a décidé de continuer la lutte et demeure à bord de son navire dont il sera désormais patron. Le 5 août 1940, je quitte Dartmouth avec mes dragueurs pour rallier Londres. Et en quittant le port, je me retourne une dernière fois pour apercevoir au loin le Georges Leverdier qui demeurera là encore pour quelque temps,

En avril 1941, après une longue période d'inactivité forcée puis de remise en état, le Georges Leverdier appareille pour rallier en Islande la station qui lui a été assignée. Et pendant trois longues années, vous assurerez, jour après jour, devant Reykjavik, dans les conditions les plus dures et les plus terribles dues au mauvais temps, au froid, aux tempêtes de neige et aux interminables nuits d'hiver, le service d'arraisonnement. Il n'est guère possible de se faire une idée exacte de ce que cela représente de fatigues, de coups durs, d'émotions, de risques, mais aussi de satisfactions d'avoir bien fait son devoir et bien rempli sa mission.



© Béatrice Prigent

Décoré de la British Empire Medal pour services rendus à la cause alliée, Monsieur Prigent reçoit aujourd'hui la Croix de guerre avec étoile de vermeil que lui confère la citation suivante :

"Comme patron du bateau pilote Georges Leverdier, a participé en Juin 1940 à l'évacuation de la population du Havre dans des conditions qui lui ont valu les félicitations de l'autorité maritime ;

Réquisitionné avec son bâtiment par l'Amirauté Britannique, a effectué de 1941 à 1944, avec une conscience professionnelle et un courage remarquables, le service de l'arraisonnement dans des parages où la navigation était particulièrement rude et dangereuse.

Rentré en France en octobre 1944, a repris immédiatement son service de pilotage au port du Havre, faisant preuve une fois encore, de son zèle infatigable à servir" ».

Cette citation, à l'Ordre du Corps d'Armée, comporte l'attribution de la Croix de guerre avec Étoile de vermeil.

D'AUTRES ÉVASIONS DEPUIS LA BRETAGNE ET LA MANCHE

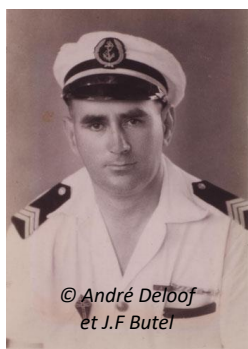


Yacht La Manou © DR

Jean COURTEVILLE avait été étudiant de l'École d'hydrographie du Havre, fermée et évacuée vers celle de Paimpol fin 1939. Il appareille sur le yacht **Manou** avec son commandant Jean Le Deut et 7 hommes. Ils gagnent Plymouth le 20 juin. À la fin du mois d'août 1940, il fut appelé à Bristol par la Marine FNFL pour participer à l'armement du cargo *Gravelines* comme 2^e lieutenant.



Jean Courteville
© marins Fnfl.fr



© André Deloof
et J.F Butel

Le Blévilais **Raymond DELOOF** servait depuis 1939 sur la gabare *la Girafe*. Affectée au port de Cherbourg, elle s'occupait du mouillage des filets anti-sous-marins entre Ouistreham et Le Havre.

Au Havre, Raymond voit des bateaux sauter sur les mines et d'autres pris dans les filets, qu'il faut dégager. Mais le 15 Juin, devant l'avancée allemande, la *Girafe* quitte Le Havre. Le matin du 18, dans le port de Cherbourg, le second-

maître et Raymond Deloof, avec l'accord de tous ceux du bord, appareillent pour Southampton contre la décision du commandant.



La Girafe © DR



L'Abeille 6

Né le 24 mars 1912 au Havre, **Gustave LIARD** est issu d'une famille de pêcheurs, résidant dans le quartier Saint-Vincent. Après son service militaire en 1934, Il entame une carrière dans la marine marchande. Il obtient son diplôme de "patron au bornage", intègre la compagnie des Abeilles et devient Patron du remorqueur *Abeille N°6* au port du Havre. Depuis septembre 1939, il est mobilisé par la Marine Nationale.

Le 8 juin 1940, il appareille en direction de Brest avec un dock flottant de 22 000 tonnes en remorque.

À l'issue de cette mission, Gustave Liard met le cap sur la Normandie pour un transit retour. Mais sur ordre du Commandant de la Défense Littorale

du Havre replié à Cherbourg, il est contraint d'accoster à Cherbourg car Le Havre vient de tomber aux mains des Allemands.

Le 15 juin 1940, il décide de traverser la Manche avec l'*Abeille N°6* et son équipage, pour poursuivre le combat en Angleterre. Avant de s'engager officiellement le 28 août 1940 dans les Forces Navales Françaises Libres, le second maitre Liard et ses camarades sillonnent les camps de transit où les combattants Français évacués de Belgique et de France attendent leur rapatriement. L'officier marinier espère recruter des soldats, des aviateurs, des marins... mais l'accueil est loin d'être cordial et chaleureux... « *On ne va pas continuer à se faire casser la gueule pour les Rosbeef* ».

Immense déception. Les ralliements sont peu nombreux ; pour la plupart des militaires, des fonctionnaires et des diplomates présents en Angleterre, l'aventure gaulliste reste une aventure de têtes brûlées : ils tiennent la guerre pour terminée... Alors que pour Gustave Liard, elle ne fait que commencer... (d'après Cédric Thomas)



Gustave Liard en 1951
© Cédric Thomas

Évasions depuis Plougasnou (Finistère)



Plougasnou se place parmi les premières communes bretonnes ayant répondu à l'Appel du général de Gaulle. La Ville est médaillée de la Résistance.

Le 18 juin à 16 heures, *L'Oiseau de la tempête* est le premier bateau de pêche à partir pour l'Angleterre. Piloté par ses patrons Yves Corre et Jean-Marie Hervé, il quitte le port de Primel-Plougasnou pour l'Angleterre avec huit passagers à bord.

Les frères **Yves et Etienne LOUSSOT, Aurélien LEMAÎTRE**, et **Roger FÉAT** qui avaient pris place à bord,

débarquèrent à Fowey en Angleterre.

Le lendemain, le *Primel*, transportait à son tour 34 passagers vers Guernesey puis Weymouth. À son bord, **Pierre CAZOULAT**, qui servira la Marine de guerre FNFL.

Le 19 juin 1940 à 9h45, les troupes allemandes entraient à Morlaix et des patrouilles blindées sillonnent la région.

Ce sont plus de 350 patriotes qui quitteront Plougasnou pour rejoindre le général de Gaulle à Londres.

LA FORMATION DES FNFL EN ANGLETERRE

Le Britannia Royal Naval College (BRNC) de Dartmouth



Première promotion des FNFL à Dartmouth
© Claudie Saliou-Le Goff



Le 12 juillet 1940, pour remédier à la pénurie d'officiers de la Marine française libre, est créé un cours d'élèves officiers à bord du **Courbet** rassemblant les élèves de grandes écoles. La majorité des admissibles complètera sa formation au **Britannia Royal Naval College (BRNC)** de Dartmouth.

Tel fut le cas des aspirants **Jean SALIOU** - qui participera à la bataille de l'Atlantique sur des corvettes FNFL - et **René GOURVIL**, appelé à commander l'école des apprentis marins de Saint-Pierre-et-Miquelon en 1942.



Le destin des volontaires « clandestins »

1ère session du Royal Naval College de Dartmouth

Debout de gauche à droite :
Raymond Demay alias Farmer, Louis Passemard alias
Thompson, Roland Théry alias O'Kelly
Assis de gauche à droite :
Le Ny alias Milner, Jean Petit alias Carter, Robert
Léandri alias Fitzgerald, Jean Saliou alias Dickenson,

Jean Saliou premier rang assis 4^e à droite
© Claudie Saliou-Le Goff



Jean Saliou en formation au BRNC (3^e à gauche)
© Claudie Saliou-Le Goff



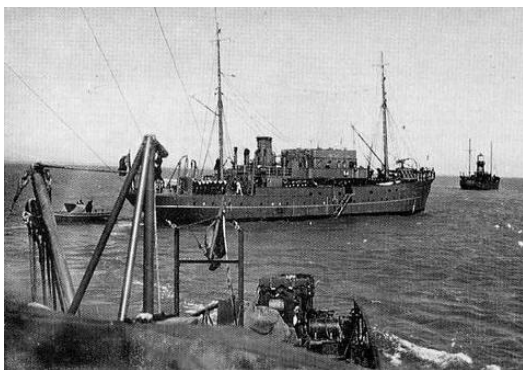
Les élèves étrangers de la promotion SE 54
7 Français, 8 Norvégiens, auxquels se sont joints 2 Britanniques
Elèves français : de g. à dr. : debout : Faucher et Morin, de g. à dr. assis : Le Gall, Chalme, Gautier, Gourvil, de Pouliquet
Le Gall et de Pouliquet seront tués au combat peu après leur sortie de Dartmouth (PHOTO COLL. PART.)



La Délégation de la Fondation de la France Libre accueillie en
2017 au Royal Naval College

L'ÉCOLE NAVALE DES FNFL À PORTSMOUTH

En octobre 1940, une École navale FNFL est créée à Portsmouth, à bord du *Courbet*, puis sur le *Président Théodore Tissier* et ses deux annexes, *l'Étoile* et *la Belle Poule*.



Le *Président-Théodore-Tissier*, navire-école navale des F.N.F.L. à Portsmouth.



Le général de Gaulle et l'amiral Muselier sur le pont du *Président Théodore Tissier*.
© ECPAD

Roger Féat, évadé sur l'*Oiseau des Tempêtes*, officier Interprète et du Chiffre



Roger Féat, né au Havre le 22 novembre 1922, s'évade avec trois autres Havrais depuis Plougasnou le 18 juin 1940 à bord de l'*Oiseau de Tempête*. Dès le 1er juillet, il s'engage dans les FNFL et il est affecté sur le bâtiment-base *Courbet*, jusqu'en février 1941. Après passage à Skegness en stage de préparation militaire à Plymouth au service de surveillance des travaux et à l'Etat-Major FNFL (4^e Bureau), il est désigné pour le Service du Chiffre de septembre 1941 où il restera jusqu'en juillet 1944.

Le 1er janvier 1942, il est nommé dans le corps officiers assimilés spéciaux secrétaires d'état-majors (OASSEM) de 3^e classe.

En mars 1942, il aurait eu connaissance de télégrammes chiffrés entre l'amiral Muselier (qui venait de démissionner du commandement des FNFL) et le capitaine de vaisseau Moullec, son chef-d'état-major à propos

de l'éventualité de la création d'une marine dissidente et indépendante. Poussé par sa loyauté envers le créateur de la France Libre, Roger Féat en avait fait informer le général de Gaulle, et le 22 mai 1942, il faisait l'objet de 15 jours d'arrêt et était désigné pour la marine Pacifique. Le contre-amiral Auboyneau, qui venait de remplacer Muselier à la tête des FNFL lui demanda de reprendre son service au Chiffre et le 1^{er} juin 1943, il était versé dans le corps des Officiers Interprètes et du Chiffre (ORIC) de 3^e classe.

Mais le 27 juillet 1943, une note l'informait que, pour « faute grave » et manquement au « devoir hiérarchique », sa nomination était annulée, et qu'il était rétrogradé comme simple matelot. Recevant cette décision comme une injustice et une humiliation, il demanda à être relevé de ses fonctions et que sa situation militaire soit examinée par l'autorité supérieure. Il obtint gain de cause et reçut une note du capitaine de vaisseau Robert, chef d'Etat-Major des FNGB avec cette appréciation : « Aptitude exceptionnelle, autorité, sens de l'organisation, connaissances techniques tout à fait remarquables, bien au-dessus de son âge et de son grade. Officier hors pair qu'il est indispensable (et strictement juste) de replacer dans le corps des Officiers Interprètes du Chiffre (...) et de le faire avancer au grade de 2^e classe ».

De juillet 1944 à juillet 1945, l'ORIC de 2^e classe Roger Féat est détaché au BCRA-DGER (Sécurité Navale), avant d'être démobilisé le 17 juillet 1945.

(Source Claude Zylbersztejn).

Roger FÉAT rallie la France Libre le 1^{er} juillet 1940 à 18 ans moins trois mois, et est admis à suivre les cours de l'École navale sur le cuirassé *Courbet* jusqu'en février 1941.

Grâce à sa connaissance de la langue anglaise et un stage à Harrow, il est dès le début utilisé comme interprète et obtient, sur les conseils de ses chefs, de quitter l'École navale pour intégrer l'école des ORIC (Officier de réserve interprète et du chiffre) à Skegness (Lincolnshire, à l'est de l'Angleterre).



À gauche, Raymond Letourneur à bord de la *Belle-Poule* © Cédric Thomas

L'officier des équipages Raymond LE TOURNEUR est affecté à la Marine de Guerre et nommé instructeur à l'École navale sur le *Président Théodore Tissier* dont il prendra le commandement en 1942.

Raymond DELOOF embarquera brièvement sur le sous-marin *Surcouf*, puis sera instructeur à l'école de canonage pour instruire 20 matelots sur armes anglaises, DCA et canon, et se trouvera alors en subsistance sur *La Belle Poule*.



Gustave Liard © Cédric Thomas



Suite à son engagement dans les FNFL, **Gustave LIARD**, sert à bord du **navire-école La Belle Poule** comme officier en second. Le 10 janvier 1941, il doit remplacer le commandant Blonsard, grièvement blessé par une explosion, avant d'être officiellement désigné **commandant du groupe des goëlettes Belle Poule et Étoile**.



La Belle Poule et l'Etoile accostés à couple de l'avisos Epinal à Gosport
© Cédric Thomas

L'équipage accueille à bord les *Midships* de Navale mais aussi les matelots gabiers, les apprentis canonniers, les élèves timoniers.



Gustave Liard en 1942
© Cédric Thomas



Philippe de Gaulle, en tête du défilé des Midships de l'École Navale
© Cédric Thomas



1942 Visite du contre-amiral Auboyneau (de profil)
Gustave Liard est à gauche
© Cédric Thomas

PARCOURS

Quartier-maître mécanicien Pierre CAZOULAT [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
Lieutenant au cabotage Léon COQUEREL [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
Officier de marine marchande Jean COURTEVILLE [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#) -
Maître canonier Raymond DELOOF [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
Capitaine de corvette Paul DESPREAUX [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
ORIC (officier de réserve interprète et du chiffre) Roger FEAT [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
[Anciens élèves du Lycée François 1er](#)
Enseigne de vaisseau René GOURVIL [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
Enseigne de vaisseau Gaston GUYOMAR [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#) - [Anciens élèves du Lycée François 1er](#)
Officier des équipages Gustave LIARD [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
Officier des équipages René LE TOURNEUR [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
Quartier-maître mécanicien LOUSSOT Etienne [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
Patron Jean PRIGENT [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
Enseigne de vaisseau Jean SALIOU [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#) - [Anciens élèves du Lycée François 1er](#)
Ingénieur mécanicien François TILLY [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#) - [Ordre de la Libération](#)

SOURCES

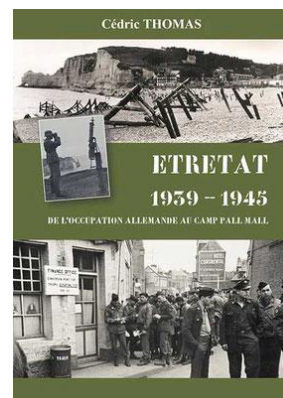
[Hommage aux marins de la France Libre partis de Paimpol pour l'Angleterre les 18 et 19 juin 1940. Paimpol – 21 avril 2018.](#)

[Article Ouest-France sur les départs de Plougasnou](#)

[Témoignage du fils de Jean-Marie Hervé sur sa vie et le départ de l'Oiseau de la tempête](#)

[Album photographique](#) des bateaux Pilotes de Seine *Albert Faroult* et *Georges Leverdier* (Havrais en Résistance)

Étretat 1939-1945, de l'occupation allemande au camp Pall Mall. Cédric Thomas, ed. Heimdal, 2015



Les Grandes Voiles du Havre (2017)

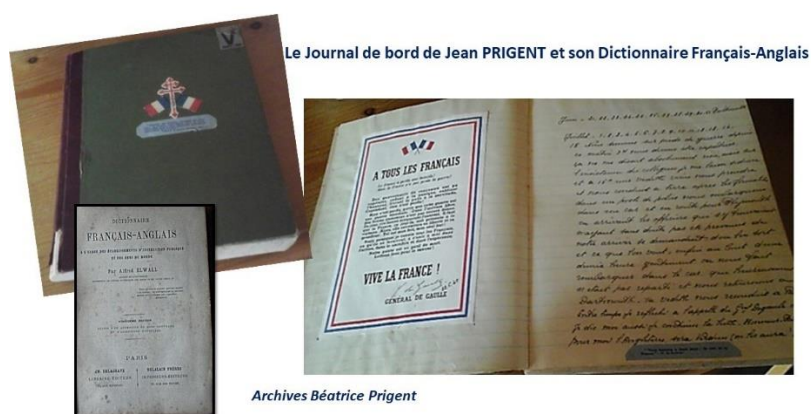


Remise de « L'Odyssée France Libre du Havre » au Commandant de l'Étoile

ANNEXES

JOURNAL DE BORD DE JEAN PRIGENT PILOTE DU HAVRE

Extraits (archives Béatrice Prigent)



Les bateaux pilotes de Rouen

« **Saint-Malo, 11 juin.** Nous ne partons plus, nous sommes aux ordres de l'Amirauté.... À midi je quitte le Faroult pour aller sur le Leverdier. À 14h étant mouillés au Sémaphore, on nous fait aller mouiller derrière la digue (heureusement quelqu'un avait dû sentir la poudre car peu de temps après notre départ, il y a trois bombes qui sont tombées juste où nous étions mouillés). À côté de nous sont également mouillés les Pilotes du Havre et le Dormoy. Vers 22h on reçoit l'ordre de nous sauver où l'on voudra, nous et les bateaux du Havre. Eux en rade de Morlaix, nous à Saint-Malo.

13 juin. Dans le bassin de Saint-Malo, le Verdier et le Faroult sont en couple et l'on se demande ce que l'on va faire. Enfin on se croit davantage en sécurité et je ne me tracasse pas encore de trop car je me disais qu'Henriette et René étaient en ce moment bien arrivés et tranquilles à Morlaix. J'ai malheureusement appris par la suite que j'étais loin de la vérité. 14 juin. Ça ne va pas surement pas durer longtemps à Saint-Malo. Nous voyons les troupes réembarquer. Pour aller où ? 15 juin. Ce que nous avons pensé la veille arrive à 4h30. Branlebas et en route pour Paimpol où nous arrivons à 13h. 16 juin. On murmure que les Allemands avancent toujours et on se demande ce que l'on va faire, Monsieur Crespin parlant de désarmer les bateaux ici ; mais il ne peut nous nous payer l'argent du pilotage, étant à Cherbourg. 17 juin. Toujours dans la même position, on va désarmer ; il ne me restera qu'une chose à faire c'est de rejoindre le dépôt à Brest, et ma fois, à ce moment, ça ne me déplairait pas... 18 juin. Toujours dans la même position. 19 juin. Vers 15h voilà Bertrand en tenue de lieutenant de vaisseau et le fils Fauchon, enseigne, qui prennent possession du Faroult après une belle pagaille pour l'embarquement de quelques jeunes gens de l'école de navigation (tous voulaient partir) ; ils appareillent, il est environ 16h. Nous, nous appareillons dans la soirée, avec restant à bord comme pilotes, Lewintre et Ménage, quelques marins de l'État, la femme de Malaise et son fils. 20 juin. Nous avons marché tout doucement toute la nuit, enfin, le voyage s'est passé sans incidents et nous arrivons à Dartmouth vers 11h, nous mouillons en rivière. On croyait rencontrer le Faroult mais il a dû aller dans un autre port ».

L'engagement de Jean Prigent

« **15 juillet 1940.** Nous sommes sur le pied de guerre depuis ce matin 8h, nous devons être rapatriés. Ça ne me disait absolument rien, mais sur l'insistance des collègues, je me laisse séduire et à 15h, une vedette vient nous prendre et nous conduit à terre. Après les formalités dans un poste de police, nous embarquons dans un car et en route pour Plymouth. En arrivant, les officiers qui s'y trouvaient n'ayant sans doute pas été prévenus de notre arrivée se demandent d'où l'on sort et ce que l'on veut. Enfin, au bout d'une demi-heure, gentiment, on nous fait rembarquer dans le car qui, heureusement, n'était pas reparti, et nous retournons à Dartmouth. La vedette nous reconduit à bord.

Entretemps, j'ai réfléchi à l'appel du Général de Gaulle et je dis « moi aussi, je continue la lutte ». Honneur. Patrie. Pour moi, l'Angleterre sera Verdun (on les aura) ».

« **19 juillet**. Deuf, T.S.F., Nigaise, Malaise père, fils et femme, Monnier, Guezou, Branly, repartent pour Plymouth pour se faire rapatrier en France. Mais moi, **COQUEREL**, Lewintre, Ménage, restons à bord. Ça a été tout de même un peu dur de les voir partir et j'ai eu un coup de cafard (ce ne sera surement pas le dernier). Enfin, on s'est vite remis et nous sommes arrangés. Moi, je fais la cuisine, **COQUEREL** s'occupe du pont, Lewintre et Ménage font les courses. Et lorsqu'ils viennent de terre avec le canot, notre seul espoir est d'avoir une lettre - hélas nous attendrons demain -, qui ne vient jamais ».

« **5 août**. À partir d'aujourd'hui, le Verdier bat pavillon anglais »

Automne 1940 : de Plymouth à Londres sous le Blitz

« **27 octobre** - Comme nous sommes toujours décidés à rester à bord, un officier vient nous faire savoir qu'il faudra aller à Devon, port de Plymouth, signer et régler notre situation de famille. Nous prenons le train à 15 heures mais en arrivant, tout est fermé. Nous allons au dépôt où nous mangeons et couchons.

Entre parenthèses, la nuit a plutôt été passée dans les abris. Ça me rappelait les nuits du 9, 10 et 11 juin au Havre, que l'on avait déjà oubliées, car à Dartmouth, nous étions bien tranquilles, on les entendait juste passer au-dessus de nous.

28 octobre - Nous commençons les formalités à 9h, paperasses, visites, habillement. Nous reprenons le train pour rejoindre le Verdier où nous arrivons à 18h. Nous soupçons à bord de l'Isère où ils nous apprennent que Lewintre et Ménage sont partis depuis midi le 28 pour Londres. Ils avaient bien promis de nous écrire, mais ?

29 octobre - Nous sommes allumés mais n'avons pas encore de pression pour manœuvrer. L'Isère nous prend pour aller compléter notre charbon et une fois fini nous reconduit à quai.

1^{er} novembre - Nous appareillons à 8 h. Depuis le temps que le « petit Georges » n'avait pas roulé sa bosse, il va s'en payer car il y a une bonne brise et pas mal de mer. Enfin, le voyage n'est pas bien long, nous arrivons devant Plymouth. Un pilote vient à bord et nous conduit dans l'arsenal. 19h30 : à ce moment-là, oh, juste le temps de nous amarrer, alerte. Il paraît que c'est tous les soirs comme ça. Les Allemands viennent mouiller leurs mines magnétiques et bombardent. Mais alors, qu'est-ce que ça crache, la DCA ! C'est un enfer et il y en a un qui me paraît voler si bas que j'ai cru qu'il demandait le Verdier ! Ça a duré jusqu'à 11h et le restant de la nuit pour nous a été calme, je dis pour nous, car on entend toujours la DCA, mais de plus loin.

5 novembre - Un remorqueur vient nous prendre pour nous conduire dans un bassin démagnétisé.

6 novembre - Nous sommes rallumés. Le 7, nous appareillons pour Plymouth où nous embarquons un opticien, pour réglage du compas en rade... Après le réglage, nous restons mouillés en rade, prêts à partir mais comme tous les soirs, ce sont encore des mouillages de mines ; on finit de dégager la passe que les dragueurs ont libérée trop tardivement. Il est trop tard, nous restons au mouillage. Enfin, le 13, par gros temps pour ne pas changer, en route.

Le 15, nous arrivons en rade de Pembroke où nous mouillons. Un pilote vient à bord et nous conduit à Milford Haven où nous arrivons à 19h.

16 novembre - L'équipage anglais débarque. Ils étaient là juste pour conduire le bateau ici où on doit l'installer et l'armer. Moi et **COQUEREL**, nous allons au naval control qui nous envoie manger au sailor's rest, mais nous couchons à bord. Dans cette maison, ça va pour la nourriture et puis la directrice parle le français.

Le 19, une tuile : personne ne devant rester à bord pendant les transformations on nous prévient de préparer nos bagages pour rejoindre le central dépôt de Lowestoft.

Le 20, nous prenons le train pour arriver à Londres... Depuis Plymouth nous n'avions pas entendu de canonnade, mais ici, pardon, qu'est-ce que ça donne ! Mais tout trafic continue comme si de rien n'était »

Février 1941 : seul Français à bord du *Leverdier*

« **Le 17 février** à 16h, l'officier me demande si je suis toujours décidé à rejoindre le Verdier, il me dit que je serai tout seul Français à bord, que je ferais peut-être bien mieux d'aller sur un autre bateau ou par exemple il y aurait des Belges. Mais je lui réponds qu'à bord du Verdier je serai sur ce qui me reste de la France ; il me répond « Eh bien, vous partirez demain ». Tout seul...et bien me voilà joli, si seulement je parlais un peu l'Anglais...Enfin, pour employer une phrase que Malaise employait souvent « puisqu'il faut y aller, allons-y ».



Jean Prigent à gauche avec son équipage anglais
© Béatrice Prigent

« **Le 19** – Je vais à bord à 8h. Ah ! si j'étais content de retrouver mon Georges, c'était pour moi un peu la maison où chaque coin était un petit souvenir, et j'ai pleuré, ça me soulageait. Il y avait déjà des hommes à bord et forcément, de me voir fouiner partout, ils se demandaient d'où je sortais... Le 29, le commandant est à bord. C'est un deux galons de réserve, c'est-à-dire qu'il naviguait au commerce avant la guerre, sur les (...) bleus qui faisaient Le Havre et se mettaient au quai d'escale. Il est de mon âge ; il me dit qu'il a souvent été au Havre et qu'il connaît principalement la rue des Gallions. Il sait que j'étais patron à bord et me dit qu'il me laisse liberté de manœuvre, que je dois connaître mieux que lui les qualités et les défauts du Georges, n'ayant lui, fait que de grands bateaux. Enfin, comme premier contact, ça va. Mais bonsoir, personne ne parle Français !

12 mars – Nous arrivons à Belfast à 11h (on) me dit qu'il y a un autre pilote de Rouen avec des matelots français à bord : l'Albert Faroult. Autre surprise, en arrivant à quai, nous nous amarrons le long d'un bateau qui n'est autre que le Pouyer-Quertier. Voilà la flottille au complet... Naturellement, il n'y a plus personne à bord, il est ici en transformation, et si en France, ils n'avaient jamais pu lui faire une chambre de veille sur la passerelle, qui lui manquait tant, et bien à son retour - s'il retourne un jour –, il en aura une jolie ».

Avril 1941 : patrouille et arraisonnement en Islande

« **Jeudi 3 avril** – Arrivés à Reykjavik à 10h. Point terminus. Ce sera ici notre port d'attache pour la patrouille et l'arraisonnement. Il y a du courrier pour nous. J'ai une lettre d'Henriette. Ce sont de bonnes nouvelles puisque je les sais maintenant entre de bonnes mains, mais de les savoir au Maroc, moi qui les croyais bien tranquillement à Morlaix... j'ai eu du mal à l'encaisser, et puis la lettre date du 24 décembre 1940.

8 avril – Relève à 9h. C'est exactement le même service que faisaient les patrouilleurs au Havre. En principe nous devons faire 48h de service et 48h au port. La relève s'opère exactement comme nous le faisons en temps de paix. Lorsque le bateau de relève sort du port, il nous escorte, et s'il n'y a rien en vue, nous allons au-devant de lui.

9 avril – Appareillage pour une tournée d'inspection avec l'Admiral et des officiers de la RAF pour une tournée d'inspection. Rentré à 19h30 ».

Janvier 1942 : ouragan en Islande

« **11 janvier** - Toujours autant de vent mais pas de neige.

15 janvier - Depuis plusieurs jours, c'est coup de vent sur coup de vent mais le Verdier se comporte bien. Vers midi ce n'est plus une tempête mais un ouragan. Malgré les paquets de mer qui embarquaient, ça allait toujours... Mais vers 16h... Triste fin de croisière. Vers 16h, la chaufferie est inondée. Ils ne peuvent chauffer, le charbon se balade dans les cales et la crépine est bouchée. En plus de ça le mécanicien a dû faire une bêtise quelconque... On envoie tout le monde donner la main pour vider l'eau à coups de seaux. Ce que j'avais prévu est arrivé, l'eau est au foyer, bas les feux, on est jolis... Plus de lumière et comme toujours, dans ces coups de temps, les fanaux à pétrole ne marchaient plus. On envoie le 1^{er} SOS à 17h30 et on mouille la seule ancre et chaîne qui nous restaient.



Enfin, on l'étale : si elle casse, il n'y a plus de rémission, c'est la côte ; et le temps nous semble bien long. Il n'y a pas que nous à sauver, des grands bateaux lancent des SOS et il n'y a que deux remorqueurs de mer ici. Nous ne sommes tout de même pas perdus car il y a deux patrouilleurs autour de nous qui nous envoient des coups de projecteur de temps en temps pour voir si nous sommes toujours à flot. Cela nous fait rire malgré nos misères. Enfin, un grand remorqueur vient le long du bord et avant que la remorque soit à bord, il y a eu du « bois cassé ». Tout le côté bâbord est démoli. Mais la remorque est passée, adieu ancre et chaîne... Et le « convoi funèbre », comme on appelait les bateaux remorqués au Havre, s'ébranle. Nous arrivons au port vers 2h du matin. Lorsque j'ai vu de jour toute cette pagaille, et en plus, il avait neigé pendant la nuit, c'était bien triste... ».

Du 16 au 27 janvier eurent lieu quelques réparations et le 27, le *Verdier* sortit pour essai de machine : « ça gaze... », écrit Jean Prigent.

Octobre 1944, le *Georges Leverdier* revient au Havre

Jean-Louis Colin : « L'événement le plus marquant pour nous, fut le retour de notre ancien bateau-pilote le *Georges Leverdier*, parti pour l'Angleterre en juin 40 et qui revenait d'Islande, où il avait fait la patrouille pendant 4 années. À son bord, se trouvait toujours notre sous-patron, le fidèle Jean PRIGENT. Il en était devenu le Capitaine, décoré du Distinguish Service Order, parlant l'anglais avec son accent du Finistère... ».

En effet, Jean Prigent et le *Leverdier* avaient quitté l'Islande pour l'Angleterre 5 mois plus tôt, en avril 1944.

Au mouillage en rivière de Dartmouth le 12 juin, il retrouve par une étrange coïncidence le même emplacement que celui du 19 juin 1940 ! En appareillant de Dartmouth, il ne fait qu'apercevoir son ami **Léon COQUEREL** : « Nous n'avons pu que nous crier « Bonjour », étant en route tous les deux ».

Le *Leverdier* assure encore le service de transbordeur d'un grand paquebot, mouillé en rade de Portsmouth, ainsi que du cuirassé *Rodney*, de la *Royal Navy*. En juillet, l'équipage anglais est relevé, mais il faut encore attendre trois mois avant le grand retour.

Le retour en
Seine
22 octobre 1944

Jean-Louis Colin : « L'événement le plus marquant pour nous, fut ce retour de notre ancien bateau-pilote le « Georges Leverdier », parti pour l'Angleterre en juin 40 et qui revenait d'Islande, où il avait fait la patrouille pendant 4 années »



Jean Prigent : « **Dimanche 15 octobre** : en route pour le Havre. Passé le barrage de Portsmouth à 15h ; mouillé en rade pour attendre le convoi. Appareillé à 17h. Demi-vitesse.

Lundi 16 : Rade du Havre, environs de la bouée sifflet à 12h. Comme pilote du Havre, j'ai vu Filliastre qui, en deux mots, m'explique le carnage qu'il y a eu au Havre.

Ça me serre le cœur, vais-je retrouver mon Henriette, mon René ? En faisant route sur le port, nous dépassons un bateau sur le quai sur lequel il y avait comme pilote Jeannin qui m'a crié en passant : « Votre femme va bien ». Je ne vis plus. Enfin, nous rentrons au port et mouillons dans le bassin de la marée, il est 14h30. Une vedette vient prendre le pilote. Je débarque avec lui ; en débarquant je rencontre Monsieur Motot qui venait à ma rencontre pour me conduire où travaille Henriette. 16h. Je n'écris pas la rencontre, c'est gravé dans ma mémoire. Avec Henriette, je vais voir René. Débarquement de l'équipage anglais. Je fais ce que j'ai fait à Dartmouth en 1940, mais à l'opposé, je descends le pavillon anglais ; white insigne, et hisse le pavillon français. Ainsi se termine la campagne de guerre du HMS Georges Leverdier, qui redevient simplement « Georges Leverdier ».

Jean-Louis Colin : « Notre bateau, que la peinture grise réglementaire rendait méconnaissable, venait, sans grand pavois, reprendre avec simplicité son mouillage devant le Sémaphore. Nous nous retrouvâmes nombreux pour embrasser son capitaine et faire, avec émotion, le « tour du propriétaire ». Une odeur de thé et de cigarettes britanniques flottait des fonds du navire jusque dans la « chambre de veille ». Nous ne devions bientôt plus la remarquer au cours de marées, passées à bord, pour attendre les navires arrivant en convoi.

Si notre sommeil était assez haché, par contre nos forces physiques étaient vite réparées grâce à la nourriture « saine et abondante ». Il suffisait de voir, chez nos collègues retraités, venus reprendre du service, les regards intéressés qu'ils portaient sur le déroulement de leur premier breakfast à bord. D'autres regards, encore plus concupiscents, s'attardaient aussi sur l'éclat insolent de nos brodequins militaires

L'US Navy nous avait absorbés : un ancien pilote de Baltimore avait été désigné pour diriger la croisière sur rade. Sous ses ordres, 2 signal-men, installés dans la chambre de veille du Leverdier, transmettaient en phonie les mises à bord et débarquements des pilotes. Et leur accent yankee ponctuant inlassablement les lettres du Code International (A for Able, B for Baker, N for Nobody...) résonne aujourd'hui encore à mes oreilles.... À ce long et dur hiver, succéda le « printemps de la Victoire » et la fin d'une « tranche de vie » pour les Margats15 et Perroquets de cette époque ».

Jean Prigent, qui avait été distingué de la Royal British Medal, fut également fait chevalier de la Légion d'Honneur et chevalier du mérite maritime. Il avait reçu la Croix de guerre 1939-1945, la médaille du sauvetage, et celle du courage et du dévouement. (Article de Jean-Louis Colin. Archives Michel Pérot)

LE RETOUR AU HAVRE DE L'ALBERT FAROULT EN FÉVRIER 1945, PAR JEAN-FRANÇOIS DUPONT-DANICAN

Le bateau-pilote **Albert Faroult** avait été livré en février 1939 au port de Rouen. Après avoir participé à l'évacuation de la population civile en juin 1940, il quitte le Havre pour Saint-Malo du 13 au 16, puis Paimpol du 16 au 18. A Paimpol, il embarque les élèves de l'école de la marine marchande vers l'Angleterre où les élèves sont d'abord internés, puis réussissent à se faire admettre à l'Ecole navale de Dartmouth. Pendant toute la guerre, l'*Albert Faroult* fut utilisé à Belfast comme *examination boat* ; à son bord se tenaient les réunions des commandants de navires qui allaient former les convois transatlantiques. Il bat pavillon anglais est ainsi inscrit au *Lloyd's Register* avec comme armateur le *Ministry of War Transport* qui le qualifiait à l'époque comme le plus moderne bateau pilote européen.



L'Albert Faroult, au service des stations de la Seine et du Havre
© Claudie Saliou-Le Goff

« En cédant la place à d'autres Français, notamment à Cailloce, l'ancien commandant du Caraïbe, nous savions que notre monde Français Libre avait pris fin. Personne n'allait plus nous demander de servir. Le moment était venu d'être définitivement libérés, mais il fallut attendre longtemps avant de nous procurer un moyen de transport. En passant à Londres, j'appris que j'allais être proposé pour la Croix de Guerre et que j'étais désigné avec mes amis du Cuba pour ramener l'Albert Faroult au Havre, le bateau-pilote dont les moteurs Sultzer donnaient du fil à retordre aux chantiers de Southampton.

Embarqués le 23 janvier, nous n'appareillâmes que le 22 février... Enfin le jour du départ arriva et l'on fit de notre mieux pour traverser la Manche dans la brume la plus épaisse. Je donne à penser le temps que nous mîmes à faire ces quelques miles dans ces conditions désastreuses, et avec l'anxiété de l'arrivée en France qui rongait notre moral. C'est bien naturel après cinq ans d'absence. Nous franchîmes les jetées au milieu de la nuit et l'on nous amarra tout à côté du premier pont. Je ne demandai pas mon reste et résolut d'aller frapper à la porte de nos cousins Sagot rue André Caplet, la maison la plus proche que je pouvais imaginer de la famille.

Mais pour y arriver, je ne m'y reconnaissais même plus dans les décombres. Une Jeep américaine passe par là et me prend. Je lui explique que seuls les murs décharnés du Muséum me servent de point de repère. Il me dépose devant la maison qui avait été épargnée heureusement et je retrouve mon oncle et ma tante qui m'accueillent comme il se doit et ne m'en veulent pas de les avoir réveillés à cette heure si tardive ».

(Ephémérides. Souvenirs de Jean-François Dupont-Danican. Archives Nicolas Dupont-Danican)

Au fil des années, après la Libération, l'*Albert Faroult* fut quelque peu mis de côté. Racheté à plusieurs reprises à partir de 1974, il est finalement abandonné au fond du bassin Vauban au Havre et se détériore rapidement à partir de 1984.

En 1985, il coule après avoir été pillé à plusieurs reprises par des vagabonds. Son épave fut remontée en surface en 1987 pour être découpée.