

LA MARINE MARCHANDE FNFL ET LES COMPAGNIES MARITIMES HAVRAISES

C'est dans le domaine de la Marine marchande que la France Libre a apporté à l'Angleterre son aide la plus massive.

« *La flotte de la Liberté* » put réunir 182 navires marchands, mais faute de personnel suffisant, seuls soixante-six navires purent être armés par les FNFL.

Leurs équipages ne constituaient pas des unités combattantes à proprement parler, mais ils participeront activement à plusieurs batailles, telles l'opération Menace à Dakar (septembre 1940) ou l'évacuation de Singapour (février 1942).

LA FLOTTE FNFL DES COMPAGNIES MARITIMES HAVRAISES

Plus d'un tiers de ces navires marchands étaient exploités par des Compagnies havraises avant leur ralliement aux FNFL.

Au Havre, l'EPCC **French Lines & Compagnies** conserve le patrimoine historique de la Compagnie Générale Maritime, héritière de la Compagnie Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes.

COMPAGNIE MARITIME DES CHARGEURS RÉUNIS



Créée au **Havre en 1872** par **Jules Vignal**, la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis développe un vaste réseau reliant l'Europe, l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Extrême-Orient. Elle devient l'un des principaux armements français de transport de marchandises et de passagers. Durant la Seconde Guerre mondiale, sa flotte est durement touchée par les pertes et les réquisitions. Malgré une reconstruction après 1945, l'activité maritime décline progressivement, avant disparition de la flotte à la fin du XX^e siècle.

Paquebots *Cap Saint-Jacques - Désirade*

Cargos *Casamance - D'Entrecasteaux - Forbin - Fort Binger - Fort De Troyon - Fort Lamy*

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE (CGT)



Fondée en **1855** par les frères **Émile et Isaac Péreire**, la Compagnie Générale Transatlantique, surnommée *la Transat*, devient en **1861** l'opérateur français majeur des liaisons transatlantiques. Basée notamment au **Havre**, elle exploite de prestigieux paquebots et une flotte importante de cargos. Fragilisée par les pertes de la Seconde Guerre mondiale, la compagnie participe néanmoins à l'effort de guerre allié. En **1977**, elle fusionne avec les Messageries Maritimes pour former la **Compagnie Générale Maritime**.

Paquebots *Ile de France - Ville d'Oran - Ville de Strasbourg*

Cargos *Ile De Batz - Indochinois - Nevada II - Saint-Bertrand*

MESSAGERIES MARITIMES



Fondée en **1851**, la Compagnie des Messageries Maritimes assure d'abord le transport postal maritime, puis développe de grandes lignes commerciales vers l'**Afrique**, l'**Asie**, l'**Océan Indien** et le **Pacifique**. Basée à Paris et fortement implantée au **Havre** et à **Marseille**, elle joue un rôle essentiel dans les échanges coloniaux. Réquisitionnée pendant les deux guerres mondiales, elle subit de lourdes pertes. En **1977**, elle fusionne avec la Compagnie Générale Transatlantique.

Paquebots *Champollion* - *Compiègne* - *Cuba* - *Eridan* - *Félix Roussel* - *Polynésien* - *Président Paul Doumer* - *Ville D'Amiens*
Cargos *Anadyr* - *Esperance* - *Saint-Loubert-Bie*
Remorqueur *Titan*

NOUVELLE COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE (NCHP)



Issue de la **Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur**, fondée en **1882**, la NCHP est constituée en **1930**. Basée au **Havre**, elle dessert principalement l'**océan Indien**, la **mer Rouge** et le **golfe Persique**, avec un rôle important dans les liaisons vers Madagascar et La Réunion. Une partie de sa flotte est réquisitionnée durant les conflits mondiaux. En **1986**, la compagnie est rachetée par **Delmas-Vieljeux**.

Cargos *Ville de Majunga* - *Ville de Tamatave*

SOCIÉTÉ HAVRAISE DE TRANSPORTS

Créée en **1913**, la Société Havraise de Transports est à la fois **armateur et agent maritime**, une organisation rare dans les ports français. Installée au **Havre**, elle assure des services de cabotage, de consignation et de transit, notamment sur les lignes de la Manche et du Maroc. Elle participe à l'activité portuaire pendant les deux guerres mondiales. Dans les années 1960, elle passe sous contrôle de groupes maritimes nationaux.

Cargo *Maurienne*

RALLIEMENTS, RÉQUISITIONS ET FAITS D'ARMES DE QUELQUES NAVIRES MARCHANDS

Les quatre premiers bâtiments qui décidèrent spontanément en juin 1940 de poursuivre la lutte en ralliant Gibraltar furent le *Capo Olmo*, l'*Anadyr*, le *Rhin*, et le *Forbin*.

LE RALLIEMENT DU CARGO CAPO OLMO



© Forum Marine

Le **10 juin 1940**, ce cargo, **vendu par les Messageries Maritimes aux Italiens en 1935**, est saisi à Marseille. L'Armistice signé, il devait emmener des militaires à destination de l'Afrique du Nord, faisant partie d'un convoi tous feux éteints. Son commandant, Hubert Vuillemin, cherche des hommes sûrs pour l'aider à détourner le navire vers l'Angleterre.

Deux officiers, Pierre Messmer et Jean Simon (futurs héros de la Légion à Bir Hakeim), embarquent avec

quelques autres clandestins et le navire quitte Marseille dans la nuit du 22 juin.

Le soir du 23, au sein du convoi, le bateau simule une avarie de machine et se détourne vers l'ouest. Le lendemain matin, l'équipage est informé de la décision du commandant. Le *Capo Olmo* arriva à Gibraltar le 27 juin, en début d'après-midi, puis rejoignit Liverpool le soir du 16 juillet. Pierre Messmer et Jean Simon intégrèrent par la suite la **13^e DBLE** et combattrent ensemble jusqu'en Tunisie.

Le second-maître **Auguste CATHERINE** avait été embarqué sous les ordres du Commandant Vuillemin pour le remettre en état, alors qu'il avait été saboté par les Italiens et pratiquement abandonné comme inutilisable.

Auguste Catherine : « À notre arrivée à Liverpool, début juillet 1940, j'ai été le seul homme à rester à bord tout le temps des opérations de débarquement de sa cargaison... Après un certain temps est embarqué à bord Monsieur Marcel Caron, second capitaine. Nous étions tous les deux pour la sécurité du navire pendant les bombardements ; les ouvriers anglais ont transformé le navire en transport de troupes ; toutes les cales à marchandise n'étaient rien que des couchettes superposées. Le commandant Vuillemin refait son nouveau équipage pour partir à destination de Douala. Nous avions dans les cales les équipages pour les navires restés en Afrique et les militaires de la 2^e DFL .



Auguste Catherine
© Marins Fnfl.fr

Départ de Liverpool en convoi: une dizaine de navires en sortant du détroit pour contourner l'Irlande par le Nord ; nous sommes pris par le mauvais temps et laissons le convoi car on ne pouvait pas suivre. Une fois tout seul, on continuait la route. Un avion anglais est venu faire des signaux pour indiquer que le convoi était retourné à Glasgow. On a refait demi-tour, arrivés à Glasgow, le convoi était reparti. On est repartis...

Le commandant Vuillemin risque le tout pour le tout ; on continue. Mais le mauvais temps ne prenait pas fin. Par les emballements de la machine, l'écrou de la tige de la pompe à air s'est desserré... Il a fallu démonter tout l'attelage, sortir la tige et refaire le filetage de l'écrou. Alors pour refaire le fond de la pompe à air, j'ai découpé une plaque de parquet, pour découper une rondelle ; percé l'axe..., mis une cheville à travers l'écrou pour ne pas qu'il se desserre et nous sommes repartis en pleine mer pour être arrêtés en face ou à la hauteur de Freetown par trois croiseurs Anglais ; après avoir arraisonné le Capo Olmo avec un (...) au-dessus de la cheminée du Capo Olmo, un des croiseurs s'est mis devant, un sur le côté et l'autre derrière ; une chaloupe est venue contrôler le navire car le nom était resté sur la coque. Et nous sommes repartis jusqu'à Douala, après avoir continué notre route alimentés par les chaudières à l'eau de mer car la réserve d'eau potable ne servait que pour la nourriture. Nous avons eu le feu sur les tentes qui étaient tendues pour l'abri du soleil : elles ont pris feu avec les étincelles de ramonage.

La nuit, à l'arrivée à Douala, tout le monde a débarqué : commandant, chef mécanicien et les équipages et militaires. Je suis resté avec le second Capitaine et trois chauffeurs sénégalais qui avaient été embarqués à Marseille avec moi. Nous avons fait ce qu'il fallait pour remettre le navire en état de marche après un mois, sur notre volonté de ne pas abandonner le navire.

J'ai fait un an à bord comme second mécanicien et à mon arrivée à Londres, j'ai eu quelques jours de congé et ai réembarqué sur l'Indochinois car il fallait des motorisés à cette époque. Les première classe étaient remplacés par des petits brevets ».

Torpillé le 8 novembre 1942 près de Trinidad par le sous-marin U 67, le *Capo Olmo* arriva à rejoindre ce port et put être remis en état.

In Memoriam Auguste Catherine par Jean François Dupont-Danican (extrait) : « Il n'avait connu ni son père ni sa mère, enfant de l'Assistance publique qui l'avait confié à des fermiers aux environs de Fécamp en 1904, à l'âge de 10 mois. Pendant la grande guerre il logeait dans une écurie pour veiller sur quatre chevaux de labour pour un salaire de 5 frs par mois, dont la moitié pour le livret des caisses d'épargne.

Voici son enfance. La Marine le sauvera de cette médiocrité à laquelle il était promis, la Marine a été sa mère et l'a instruit, les marins ont été ses frères, ils le sont encore... ».

Embarquements : 19 Havrais à bord

Maurice BELIN (9 juil-1 sep 41), Yves BELLEC (1^{ère} affectation-4 oct 40), Auguste CATHERINE (8 juin 40-2 juil 41), Jean COURTEVILLE (14 août 44-20 av 45), Marcel DERRIEN (1 oct-24 déc 40), Henri HEBERT (1^{ère} affectation 21 août 40), René HEUZE (17 juil 41-28 juin 42), Jean LAOT (30 janv-19 juil 41), Marcel LE FAOU (1^{ère} affectation 4 juil 1940), Joseph LE GUEN (25 juil 40- 24 déc 40), Camille LE GUERN (1^{ère} affectation 20 jan 41), François LE MERLE (3^e affectation), Jean LOSTANLEN (1^{ère} affectation 28 août 40), Etienne LUST (dernière affectation), Léon MABILLE (1^{ère} affectation 23 juil 40), André MARTIN (1^{ère} affectation 23 juil 40), Gustave NEDELLEC (29 jan 41-29 juin 42), Benoit TANGUY (2^e affectation), Germain THIRVET (1 nov 40-7 jan 41)

Biographie de l'officier mécanicien Auguste Catherine [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

LE RALLIEMENT DU CARGO FORBIN (Compagnie des Chargeurs Réunis)



© Fondation de la France Libre

Le cargo *Forbin* était sorti du Chantier de Construction navale de Gravelle et Le Havre était son port d'attache. Il était parti de Bordeaux le 20 juin 1940 transportant 500 passagers polonais et tchèques vers le Maroc. Son commandant, le capitaine au long cours Monamicq, suivi de tout son équipage, décida de rallier Gibraltar le 24 juin, pour poursuivre le combat aux côtés des Anglais, plutôt que de gagner le Maroc. Le 17 juillet, le *Forbin* était saisi par les Anglais.

Embarquements : 14 havrais à bord

Cyrille BASILLE (1^{ère} affectation-17 mai 43), Michel CABELDUC (1^{ère} affectation -12 mai 42), Jean ELIE, Théolien GOUYE (29 juin 42-20 av 43), Jules HERNIO (unique affectation-juil 40), Emile HUBERT (30 juin-7 déc 42), Jean HUONNIC, André JOLY (nc), Louis LAMBERT (1^{ère} affectation-7 juil 40), Auguste LANDRIN (27 juin 42-6 sep 43), Marcel LE HENAFF (unique affectation-sep 40), Pierre LE POMMELET (1 avr-3 déc 42), Eugène MANGARD (première affectation déc 41), Alexandre PROVENCE (1^{ère} affectation-12 juil 40).



Cyrille Basille en 1940 et en 1957 © Sylvie Robine



Biographie du charpentier de marine Cyrille Basille [Site Français Libres du Havre](http://SiteFrancaisLibresduHavre)

LA RÉQUISITION DU PAQUEBOT VILLE DE STRASBOURG (Messageries Maritimes)



© Messageries Maritimes

Lancé le 20 août 1920 à Londonderry, construit pour la Compagnie Havraise Péninsulaire, le *Ville de Strasbourg* sera affrété dès son lancement par les Messageries Maritimes qui l'achèteront en 1928. Les lignes relient les ports d'Europe du Nord à l'Australie, par Suez puis la Nouvelle Calédonie par Panama à partir de 1930.

En 1940, intégré à la flotte de Vichy, il est affecté à la ligne Marseille-Madagascar. Le 2 mars 1941, il est arraisonné près de Fort Dauphin par le croiseur britannique *Shropshire* et navigue pour le compte du MOWT sous gérance de l'*Union Castle Line* jusqu'en avril 1945, date de sa restitution à la France.

D'abord armé par un équipage britannique, il passe secondairement aux FNFL.

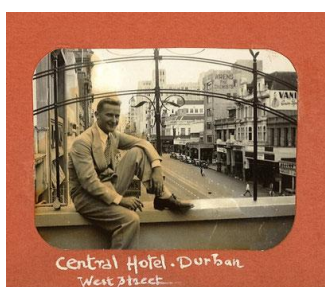
Témoin, l'officier de marine marchande Jean-François Dupont-Danican : destiné à devenir à la rentrée 1939 élève de l'École de la Marine Marchande au Havre, il fut mobilisé le 16 septembre à Cherbourg et servit comme matelot canonier à bord du cuirassé *Paris* à Brest, où il obtint le brevet d'interprète.

Il embarque le 16 mars 1940 sur le patrouilleur *P6 Caraïbe* qui rejoint Madagascar le 23 avril. Jean-François Dupont-Danican est renvoyé dans ses foyers le 13 février 1941 à bord du paquebot mixte **Ville de Strasbourg**.

Le 7 mars 1941, le croiseur britannique *HMS Shropshire*, arraisonne le paquebot au large de Madagascar et contraint son commandant, Félix Teulon, à rejoindre le port de Durban.

Jean-François Dupont-Danican : *« La cabine du médecin entretenait l'espoir d'un arraisonnement sauveur. Il n'y eut pas longtemps à attendre et comme le Ville de Strasbourg n'obtempérait pas au signal K d'un croiseur anglais, une salve d'avertissement jaillit au-devant de l'étrave. Il n'y avait plus qu'à stopper... »*

La nuit tombait et rien ne se produisit après l'échange des messages habituels. Nous apprenions alors que le commandant ayant donné l'ordre de prendre des mesures en vue du sabordage éventuel du bâtiment, les graisseurs - et particulièrement un Martiniquais haut en paroles - jetèrent à la mer l'extincteur contenant un puissant explosif, sous les yeux d'un chef mécanicien heureux, au fond, de n'avoir pas à obéir à un ordre stupide. Le commissaire, qui veillait depuis l'embarquement de cet explosif à sa parfaite conservation, était absolument furieux. Il y eut une réunion de l'équipage et des passagers dans la grande salle à manger, mais je n'y pus trouver place, entendant seulement la contestation véhémement au discours d'un Teulon qui, les yeux exorbités, vomissait toute sa rage contre les Anglais ».



© Nicolas Dupont-Danican

Parvenu à Durban, Jean-François Dupont-Danican fait le choix de rallier les FNFL le 24 mars 1941 : *« Je n'ai jamais regretté d'avoir signé un engagement qui me valut une condamnation par contumace à quarante ans de réclusion par le Tribunal de Toulon ».*

Il est réembarqué le 9 mai sur le même navire comme timonier, puis troisième lieutenant, cette fois sous pavillon de l'*Union Castle*, et rejoint Londres en septembre.

French Lines & Compagnies dispose du compte-rendu du commandant Teulon sur la réquisition du Ville de Strasbourg par les britanniques dans les eaux territoriales de Madagascar en 1941. De manière assez exceptionnelle, il est possible de faire une lecture croisée du même événement grâce aux mémoires de Jean-François Dupont-Danican (Ephémérides. Souvenirs 1939-1945, Archives Nicolas Dupont-Danican).

Embarquements : 9 Havrais à bord

Louis CORBIN (2^e et dernière affectation), Mamadou DIOP (2^e et dernière affectation), Jean-François DUPONT-DANICAN (9 mai -sep 41), Jean FOURNERAT (unique affectation - mars 41), Georges GUICHARD (3 fév 44- 21 juin 45), Emile HERMEL (dernière affectation), Jean HUONNIC (5^e affectation), Pierre LALUNE ((dernière affectation), Jean LE QUERE (dernière affectation)

Biographie de l'officier de marine Jean-François Dupont-Danican [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

LE CARGO L'INDOCHINOIS (Compagnie Générale Transatlantique)



Membres de l'équipage de l'Indochinois

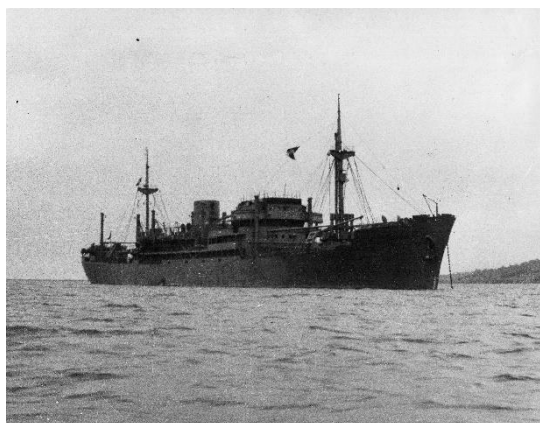
© Droits réservés

Commandé en 1936 par l'État français, l'*Indochinois* est lancé en juillet 1939 aux Forges et Chantiers de la Gironde à Bordeaux ; il est remis en gérance à la Compagnie Générale Transatlantique, ligne du Nord Pacifique dès octobre 1939. Il est réquisitionné le 18 octobre 1940, puis saisi par le *Ministry of War Transport* britannique et géré par le *Canadian Pacific Steamships Ltd Liverpool* comme transport de matériel militaire, entre le Canada et le Royaume Uni. Puis il est intégré au pool interallié à partir d'octobre 1942. Le 11 janvier 1943 il atteint Port Saïd via Le Cap.

L'Indochinois se distingue en étant un des premiers à ravitailler Malte lors de la bataille de Méditerranée.

L'Indochinois est rendu à l'État français en 1945. En 1948, il devient la pleine propriété de la Compagnie Générale Transatlantique.

L'Indochinois était un navire si rapide qu'on ne le confiait pas à un convoi : sa vitesse était son garant contre les sous-marins. Il était armé d'un canon de 150 mm, deux mitrailleuses Brinda et 2 systèmes de fusées anti-aériennes, servis par l'AMBC de la Marine Nationale.



L'Indochinois © Fondation de la France Libre



Les frondes de l'Indochinois, témoignage d'Auguste CATHERINE, embarqué en juillet 1941

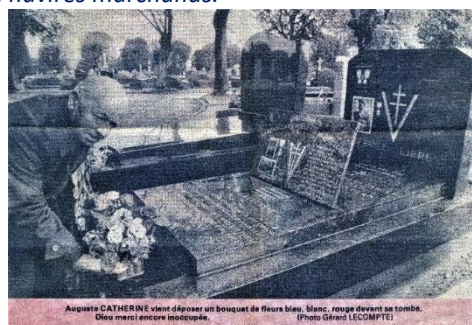
« Nous faisons la ligne Liverpool-le Canada. Notre port était New-Brunswick. On chargeait de la viande et des munitions pour l'Angleterre. En cours de route en août 1941, nous avons reçu l'ordre de ravitailler la défense de l'île (Malte). Le seul navire à pénétrer à la Valette, nous y sommes restés environ 40 heures, car la nuit, il n'y avait pas de lumière pour la question bombardements (...).

En 1943, nous sommes rentrés dans une montagne en y laissant notre éperon du cochonnet qui était à l'avant de l'étrave, il est resté dans la montagne. Ne pouvant pas sortir seuls, on a eu recours à un remorqueur de haute mer, Canadien, avec la marée haute. Ils nous ont balancé d'un bord sur l'autre afin de sortir de notre échouage. Nous avons rallié Montréal où l'on a été sur un dock flottant en réparation.

En 1944, nous sortions du Saint-Laurent et on a eu un message que 4 sous-marins allemands étaient sur notre route, car le navire était repéré pour ses nombreux voyages et, marchant seul à 17 nœuds, de la sortie du Saint-Laurent, nous avons été sur Halifax, nous y sommes restés 4 heures en attendant les ordres du Commandant anglais qui devait partir vers minuit en convoi d'une cinquantaine de navires marchands.

Le commandant de l'Indochinois a répondu « **je repars de suite** », on a eu un avion qui nous a fait des signaux en disant que nous n'étions pas sur notre route. À chaque voyage le commandant recevait un blâme par l'Amirauté anglaise, car on naviguait toujours en dehors de la route indiquée par les conférences avant le départ de chaque navire ».

La sépulture qu'Auguste Catherine avait préparée de son vivant à l'entrée du cimetière Sainte-Marie du Havre est un véritable mausolée à la mémoire de la France Libre.



Biographie de l'officier mécanicien Auguste Catherine [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

Embarquements : 25 Havrais à bord

Alexandre BASSET (26 oct 43 -26 fév 1945), Auguste CATHERINE (23 juin 43-17 août 44), Jean COLLIER (dernière affectation), Jean GRENIER (dernière affectation), Albert HAREL (8 nov 41- 15 juin 43 puis 17 mai 44-30 mars 45), François HILLION (14 oct -25 déc 41), Jean HUONNIC (3^e affectation), Raymond KERVICHE (dernière affectation), Auguste LANDRIN (30 nov 1943- 23 fév 44), Jean LAOT, Jean LE FLOCH (5 août-20 déc 41), Francis LE GLATIN (26

juin-5 oct 44), Camille LE GUERN (dernière affectation), François LE LOUARN (5^e affectation), François LE MERLE (2^e affectation), Jean ou Yves LE MILLER (nc), Pierre LE POMMELET (19 sep 41-13 janv 42), Jean LE QUERE (3^e affectation), Pierre LEBUGLE (2^e affectation), Auguste LEFORESTIER (dernière affectation), Auguste LE PLAT (dernière affectation), Etienne LUST (3^e affectation), Henri NORMANT (3^e affectation), Auguste ROBIN (3^e affectation), Germain THIRVET (22 oc 43 - 16 mai 44)

LE CARGO SAINT-BERTRAND (Compagnie Générale Transatlantique)



Glasgow, mai 1942 : l'équipage du « Saint Bertrand » entoure le pavillon à croix de Lorraine des Français libres.

Le 17 juin 1940 le *Saint-Bertrand* appareille de Pensacola pour les Bermudes. Il y est saisi par les Anglais le 5 juillet 1940 et affecté au *Ministry of War Transport*.

20 hommes de l'équipage rallient et le navire est armé par les FNFL.

Le 16 décembre 1942 en pleine tempête, il porte secours aux naufragés du cargo belge *Emile Francqui* torpillé par l'*U-664* au milieu d'une meute de U-Boote.

De décembre 1940 à mars 1943 il aura effectué 24 traversées de l'Atlantique dans les deux sens.

Du 11 mars 1944 au 9 mars 1945 il effectue un long périple allant de Gibraltar-Port Saïd-Aden-Colombo- Calcutta-Australie-Bombay-Madagascar-Suez-Alger-Libonne et Cardiff .

le 17 juillet 1945 il est rendu à la France et rendu en 1948 en toute propriété à la Compagnie Générale Transatlantique qui l'exploite sur la ligne du Pacifique Sud.



François Dubosc © Famille Dubosc

L'officier radio **François DUBOSC** et le matelot timonier **Camille LE VEUZIT** ont servi le *Saint-Bertrand* durant toute la Guerre.

Art. 2. — Sont promus au grade d'officier dans l'ordre du Mérite maritime :
Le Veuzit (Camille) (le Havre 11412), matelot, chevalier du 8 avril 1940 : a bien servi toute la guerre à bord du *Saint-Bertrand* la cause de la France libre.

Citation de Camille Le Veuzit

Embarquements : 17 Havrais à bord

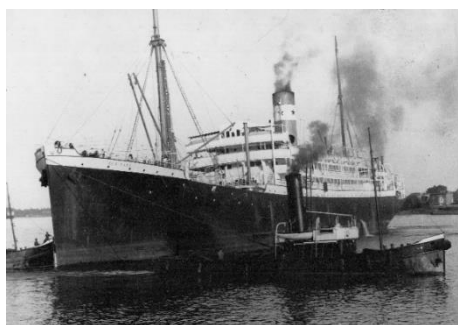
Eugène BERNARD (dernière affectation), François DUBOSC (unique affectation -1 juil 40), Bernard EBRAN (30 août 40-10 mars 41), Henri JAN (3^e affectation), Eugène LAGNEAUX (oct 42-juin 45), Pierre LE DOUAREC (3^e affectation), Jean LE FLOCH (2 sep 40-1 janv 41), François LE LOUARN (2^e et 6^e affectation), Pierre LE POMMELET (17 mars 1944), Camille LE VEUZIT (5 déc 40-13 mars 45), Yves LOGIOU (15 fév 43-10 mars 44), Rémy LOSQ (nc), Jean LOSTANLEN (3^e affectation), Joseph PATON (1^{ère} affectation), Gaston PRETAVOINE (6 déc 40-12 mars 41), André QUIMBETZ (2 sep 40-26 nov 42), Louis TROUVE (28 août 40-12 mars 1941)

Biographies

Officier radio François Dubosc [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

Matelot Camille Le Veuzit [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

LE PAQUEBOT DESIRADE (Compagnie Des Chargeurs Réunis)



© Fondation de la France Libre

La Désirade était un paquebot mixte (passagers et fret) construit par les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque pour le compte de la Compagnie Des Chargeurs Réunis.

Le 18 juin 1941, au cours de son retour d'Indochine, il est arraisonné au large de Sainte-Hélène par un croiseur auxiliaire anglais et dérouté sur Capetown (Afrique du Sud). Il sera armé par un équipage FNFL.

En 1945, le paquebot est restitué aux Chargeurs Réunis et le 17 novembre 1946, il décharge au Havre le premier café brésilien de l'après-guerre.

Embarquements : 23 Havrais à bord

Mohamed ABDALLAH AKLAN SAID (17 juil 41-10 nov 42), Cyrille BASILLE (2^e affectation), Alexandre BASSET (23 déc 41-10 mars 43), Félix BIZOT (dernière affectation), Robert BLONDEL (1^{ère} affectation-juil 41), André CLOUET (13 août 43-6 mai 45), Victor FAVE (21 jan 41-7 mai 44) MPF de maladie, François HILLION (15 mai 42-10 fév 43), Emile HUBERT (8 juil-15 déc 41), Edmond LE BRETON ((1^{ère} affectation - 41), Pierre LE DOUAREC (2^e affectation), Jean LE FLOCH (19 jan 42-11 mars 43), Georges LE PENNEC (1^{ère} affectation-41), Yves LOGIOU (20 août-15 déc 41), Louis MAIRE (18 déc 1941-20 mars 42), Yves MONOT (dernière affectation), Etienne PALLIER (21 août 41-14 mai 42), René PERON (dernière affectation), Jacques PERSON (2^e et dernière affectation), Lucien PHILIPPE (1^{ère} affectation-nov 41), François SALIC (5 janv 42-14 av 43), Benoit TANGUY (3^e affectation), Jean TANGUY (avril-mai 42)



André Clouet © gw.geneanet.org



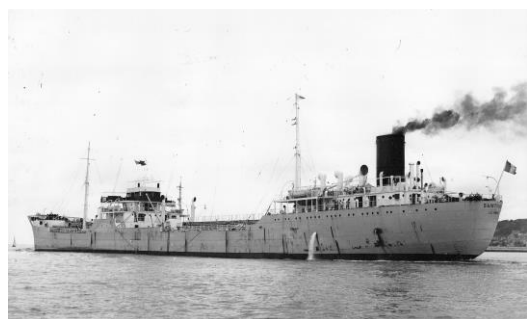
Alexandre Basset © French Lines & Cie

Biographies

Garçon de marine marchande André Clouet [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

Graisseur Alexandre Basset [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

LE PETROLIER LA SAINTONGE (Société Française de Transports Pétroliers)



© Fondation de la France Libre



Cdt Jean Tassel
© Mémorial des FNFL

Cargo pétrolier, construit à Odense en 1936 par Henning Maersk (Dnk) et armé par la Société Française de Transports, il avait Le Havre pour port d'attache en 1939.

La Saintonge appareilla de Brest le 13 juin 1940 pour Belfast (Irlande du Nord), où il resta immobilisé jusqu'au 17 juillet, date à laquelle il fut réquisitionné par les Britanniques. Son commandant rallia alors la France libre avec sept officiers et vingt-deux membres d'équipage.

Durant la Bataille de l'Atlantique, *La Saintonge* fut affectée au ravitaillement en fuel de l'Amirauté britannique, naviguant entre les États-Unis et les ports du Nord de l'Angleterre ou de l'Écosse. Une partie de la cargaison servait en même temps à ravitailler à la mer les escorteurs du convoi.

Le Lieutenant de vaisseau Jean TASSEL en prit le commandement le 16 septembre 1940 et le conserva jusqu'en mars 1945.

Biographie du commandant Jean Tassel [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

Embarquements : 18 Havrais à bord

Maurice BELIN (oct 43-sep 44), Michel CABELDUC (dernière affectation), Jean COANT (1^{ère} affectation-juin 41), Laurent HEDDEBAUT (22 août-10 nov 41), Raymond KERVICHE (1^{ère} affectation-1 juillet 40), Auguste LANDRIN (17 juil 40-23 juin 41), Jean LE FLOCH (28 av-30 oct 43), Francis LE GLATIN (11 fév-2 août 43), François LE LOUARN (4^e affectation), Pierre LE POMMELET (3-16 déc 42), Charles LEBAS (1^{ère} affectation-fév 41), Paul LEGUY (17 juil 40-25 août 41), Jean PETIT (3^e affectation), Zacharie POULLELAOUEN (dernière affectation), André QUIMBETZ (9 déc 42-15 sep 43), Henri TABARE (juil 40-17 déc 43) MPF, de maladie, Benoit TANGUY (1^{ère} affectation-nov 40), Jean TASSEL Cdt (sept 40-mars 45)



L'officier mécanicien **Henri TABARE** servit à bord du pétrolier de juillet 1940 jusqu'à son décès, de maladie, le 17 décembre 1943.

Henri Tabare
© Frédéric Martin

M. Tabare (Henri), officier mécanicien de 1^{re} classe (le Havre 9367) : chef mécanicien rallié à la France combattante en juillet 1940, connaissant parfaitement le sens du devoir, n'a jamais interrompu un seul jour une navigation active et dangereuse. A finalement trouvé la mort à son poste, après une courte maladie.

Le 18 avril 1945, au large des côtes Françaises, **Michel CABELDUC**, marin de la Compagnie Générale Transatlantique, est blessé à bord de *La Saintonge* à la suite du torpillage de quatre navires. Il rejoindra malgré tout son poste de combat à la pièce arrière du navire.

Michel Cabelduc : « *L'atmosphère était défavorable aux 5 membres FNFL restés à bord du Saintonge depuis la relève faite à Oran, le 25 février 1945...* »



Michel Cabelduc
© Havrais en Résistance

Biographies

Officier mécanicien Henri Tabare [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

Intendant de marine marchande Michel Cabelduc [Havrais en Résistance](#)

LE PAQUEBOT FELIX ROUSSEL À SINGAPOUR (Messageries Maritimes)



© Messageries Maritime

Lancé le 17 décembre 1929 à Saint-Nazaire. Premier navire de la série des nautonaphtes de luxe destinés à la ligne d'Extrême-Orient. Le 4 avril 1932, il embarque à Hong Kong les véhicules et le personnel rescapés de la Croisière Jaune d'André Citroën. En 1935, il est transformé (allongement, modification de l'étrave, augmentation de puissance des moteurs).

Il continue sur cette ligne jusqu'en mars 1940.

Le paquebot *Félix Roussel*, réquisitionné par l'Angleterre à Suez en juillet 1940 et réarmé par un équipage FNFL, effectuait de nombreux voyages de transports de troupes entre Bombay et l'Égypte.

Le 5 février 1942, venant de la Malaisie orientale, il intègre un convoi de quatre navires faiblement escortés, avec à son bord un fort contingent de soldats anglais qui devait débarquer en renfort à Singapour.

À bord se trouvaient le garçon de marine marchande **Tchung AH PAO**, l'officier mécanicien **Robert COULLIOU**, le matelot électricien **Paul MAURIN** et le marin **Gaston PRETAVOINE**



Tchung Ah-Pao
© Havrais en Résistance



Paul Maurin
© Marcel Maurin



Robert Coulliou
© Havrais en Résistance

Selon le récit de J. Deffez, commandant du *Félix-Roussel* : Les navires du convoi se trouvaient aux approches de Singapour lorsqu'une forte formation de 27 avions japonais se dirigea droit sur lui.

Les mitrailleurs du *Félix Roussel* se précipitèrent à leurs postes et ouvrirent un feu nourri sur les avions volant à faible altitude. Ils dressèrent un barrage épais et efficace au-dessus du navire contre les attaquants. Deux avions japonais furent mortellement atteints et tombèrent à la mer.

Par des changements d'allure et de route, sur la passerelle, le capitaine essaya d'esquiver les bombes. Mais deux d'entre elles atteignirent le navire avec grand fracas, traversant les deux ponts supérieurs, près des cheminées, et tuant cinq soldats. De ces impacts jaillit une grande gerbe de flammes et de fumée. L'équipe d'incendie accourut et put maîtriser le feu qui s'était déclaré assez rapidement. Les avaries du *Félix-Roussel* ne mirent en cause ni la bonne marche des moteurs, ni la gouverne normale. Il put reprendre sa route. Cependant les assaillants s'acharnèrent sur l'*Empress of India* qui, atteint par plusieurs bombes brûla comme une torche. Il put évacuer tous ses occupants avant de s'engloutir dans la mer. À la nuit, le *Félix Roussel* put accoster à quai et dans le black-out, les soldats silencieux quittèrent le navire pour débarquer sur cette terre déjà inhospitalière, en sauveurs anxieux, incertains sur le sort qui les attendait. Apeurée, la population de Singapour commençait à évacuer la ville et de

Joly (André), capitaine au long cours (le Havre 2722) : capitaine au long cours rallié à la France libre, a brillamment participé au cours d'une traversée de l'Atlantique à un combat contre un sous-marin ennemi; a toujours fait preuve des plus grandes qualités morales et professionnelles, sur le transport de troupes à bord duquel il était embarqué en qualité de commandant adjoin.

Citation d'André Joly

nombreuses familles embarquèrent à bord. Et quand, plein de réfugiés, le *Félix Roussel* appareilla pour les Indes, il fut un des derniers navires à pouvoir terminer cette difficile mission, sans nouvel incident.

Le paquebot se vit décerner deux citations à l'Ordre de l'Armée de Mer avec attribution de la Croix de Guerre avec palme.

Embarquements : 18 Havrais à bord

Tchung AH PAO (juil 40 -31 déc 44), Yves CLOAREC (29 oct 40), Louis CORBIN (1^{ère} affectation-déc 41), Robert COULLIOU (affectation unique-juil 40), Louis CRENN (1^{ère} affectation-av 43), Marcel DERRIEN (4^e affectation), André JOLY (3^e affectation), Pierre LE DOUAREC (dernière affectation), François LE LOUARN (7^e affectation), Paul MAURIN (1^{ère} affectation-juil 40), Lucien PHILIPPE (dernière affectation), Gaston PRETAVOINE (1 av-21 oct 42), Maurice RENAULT (43-44), Maurice SMANDACK (1^{ère} affectation-oct 42), Benoit TANGUY (dernière affectation), Mathurin TATIBOUET (2^e affectation), Germain THIRVET (5 août 44 - 26 av 45) - Eugène TROYARD (2^e affectation)

Biographies

Garçon de marine marchande Tchung Ah-Pao [Havrais en Résistance](#)

Enseigne de vaisseau André Joly [Havrais en Résistance](#)

Matelot électricien Paul Maurin [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

Officier mécanicien Robert Coulliou [Havrais en Résistance](#)

SOURCES

Le ralliement du Capo Olmo. Rapport de traversée du commandant M. Vuillemin à son arrivée à Liverpool

Site French Lines & Compagnies

Encyclopédie des Messageries Maritimes : le Félix Roussel

Album photographique des paquebots FNFL [Havrais en Résistance](#)

Album photographique des cargos FNFL [Havrais en Résistance](#)