

LA MARINE MARCHANDE DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE

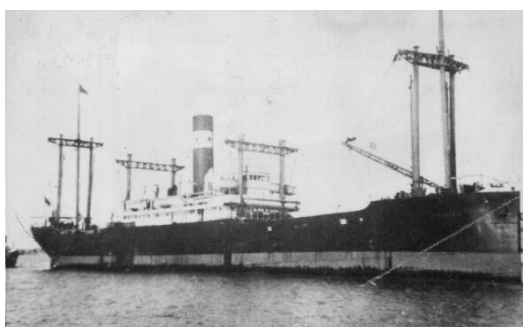
Dès 1941, les navires marchands FNFL sont engagés dans les convois alliés sur tous les océans. Exposés aux mêmes dangers que les escorteurs qui les convoyaient, ils deviennent la cible privilégiée des cuirassés, sous-marins et vedettes rapides allemands.

Leur engagement sera sanctionné par de lourdes pertes : près de la moitié des 66 navires FNFL seront détruits par les sous-marins, les bombardiers, les vedettes, les mines perdus, dont quinze furent torpillés.

Pour la seule année 1942, 157 marins de commerce disparurent dans l'Atlantique.

1941-1942 : TORPILLAGES ET MARINS HAVRAIS MORTS POUR LA FRANCE

CARGO CASAMANCE (Compagnie des Chargeurs réunis)



© Fondation de la France Libre

17 février 1941. Parti en convoi de Glasgow à destination de Hull, le *Casamance* affronte une très violente tempête devant les côtes du Yorkshire. Par une mer déchaînée, les compas dérégles et la faible puissance des machines ne pouvant compenser la dérive, le navire s'échoue au large de Skinningore (Yorkshire). Une voie d'eau se déclare et le navire coule.

Dans des conditions très pénibles (température d'environ -10 °C), le commandant Brias donne l'ordre d'évacuer. L'équipage prend place dans deux canots.

Le premier canot, sous le commandement du second

capitaine Roulet, arrive à terre sans problème. Le second chavire dans un rouleau.

Neuf hommes, dont le commandant, meurent noyés. Parmi eux : le matelot canonnier **Yves BALCOU** qui servait l'AMBC du navire. Les marins disparus sont cités à l'ordre de la Division.

Le graisseur **René Hébert** figure parmi les survivants.

Embarquements : 2 Havrais à bord

Matelot canonnier Yves BALCOU (juil. 1940 - 17 fév. 1941) MPF, René HEBERT (août 1940 - 17 fév. 1941)

Biographies

Matelot canonnier Yves Balcou [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#)

Graisseur marine marchande René Hébert [Havrais en Résistance](#)

CARGO MYSON (Compagnie de Navigation d'Orbigny)



CARGO FNFL "MYSON" COULÉ PAR LE CUIRASSÉ "GNEISENAU"

© forummarine.forumactif.com

Le cargo *Myson*, lancé le 26 août 1927 aux chantiers William Gray & C°, à Sunderland (Grande Bretagne) pour la Compagnie de Navigation d'Orbigny fut mis en service en octobre 1927 sur la ligne d'Amérique du sud. Il est réquisitionné le 20 septembre 1939.

A l'armistice le 20 juin 1940, il se trouve bloqué à Falmouth en provenance de Rio de Janeiro. Saisi par les Anglais le 17 juillet ; il est exploité par le *Ministry of War Transport* et géré par *Reardon Smith* de Cardiff, avec un équipage en partie de marins des FNFL.

Il appareille Le 28 février 1941 de Liverpool la Grande Bretagne en convoi vers Montréal au Canada.

Le 15 mars 1941, le convoi est attaqué par les cuirassés allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau* au large de Terre Neuve.

Le 16 mars 1941, le *Myson* est coulé par le *Gneisenau* qui recueille les rescapés et les transfère à bord du pétrolier-ravitailleur *Uckermark*, qui les amène à La Pallice le 23 mars 1941. Les prisonniers furent ensuite conduits au camp de prisonniers du Stalag XB.



Le cuirassier Gneisenau © wikipédia

Témoignage de Pierre Santarelli : « A bord du bâtiment de ligne allemand, l'équipage du cargo français retrouvait à fond de cale plusieurs équipages de navires coulés. Huit jours plus tard, quatre-vingt-dix-huit prisonniers étaient transbordés sur l'*Uckermark*, ex-Altmark, un pétrolier-ravitailleur qui ralliait le 23 mars La Pallice. Les prisonniers étaient conduits à Saint-Médard-en-Jalles puis au camp de prisonniers de la Kriegsmarine, le Stalag XB, entre Brême et Hambourg. Les Français y retrouvaient l'état-major du Notou. Le capitaine Daniou et son chef mécanicien Eouzan, maintenus à bord du *Gneisenau*, et débarqués à Brest, rejoignaient ultérieurement le Stalag. »

Après six mois de captivité, le haut commandement de la Marine allemande décida de libérer l'équipage du *Myson*, à condition que les marins s'engagent à ne pas travailler avec les Alliés.

Le capitaine **Vincent GIRRE**, qui avait servi sur l'*Egée* avant le *Myson*, fut interné au Stalag XB, et libéré le 28 septembre 1941.



Joseph Vatinet
© Havrais en Résistance

Joseph VATINET, contrairement à ses camarades, ne quitta pas le camp Stalag XB, en septembre 1941.

Pour une raison inconnue, il est envoyé du 9 décembre 1942 au 11 janvier 1943 en travail forcé dans l'aciérie Krupp d'Essen, qui était un Kommando du camp de Buchenwald.

Il quitta l'usine à la suite d'une *Sonderaktion* (Action spéciale) de la Gestapo de Dusseldorf et interné le 23 janvier 1943 dans le camp de Buchenwald.

Le 30 avril 1943, il fut transféré au camp de Bergen-Belsen comme ASR (*Arbeitscheu*, réfractaire au travail), puis affecté à l'usine Heinkel (Kommando du camp de Sachsenhausen).

Il est probable qu'il ait participé fin avril 1945 à la Marche de la mort qui a conduit les détenus de Sachsenhausen à Schwerin, libéré par l'Armée rouge début mai. Joseph Vatinet sera rapatrié depuis Schwerin le 2 mai 1945.

Embarquements : 2 Havrais à bord

Vincent GIRRE (juil 40- 16 mars 41), Joseph VATINET (28 fév 41 -16 mars 41)

Biographies

Capitaine Vincent Girre [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres](#)

Matelot canonnier Joseph Vatinet [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#)

CARGO DAPHNE II (Société Navale Caennaise)



© navale.pagesperso-orange.fr

Construit par les Ateliers et Chantiers de la Loire à Nantes, il fut mis en service en 1925 sous le nom de *Rouennaise*.

Armé par l'armement Fernand Bouet à Caen, il est acheté par la Société Navale Caennaise (G. Lamy & Cie) le 30 septembre 1928.

18 mars 1941 : renommé *Daphné II*, le cargo avait quitté Londres la veille au sein du convoi côtier TG 32, à destination de la Tyne. Au cours de la nuit, le convoi entre dans le chenal délimité par des bouées qui balisent un champ de mines d'un côté et des bancs de sable de

l'autre, au large de la rivière Humber. Une attaque aérienne se produisit puis des vedettes lance-torpilles allemande passèrent à l'attaque. Une torpille frappa le *Daphné II* dans la cale 3. Un chalutier armé britannique et un canot du destroyer *Versatile* vinrent recueillir les rescapés et le *Daphné II* fut remorqué. Tout l'équipage, soit vingt-huit hommes, était sauvé. Le 4 juin 1941, le commandant Le Louarn, les mêmes officiers - dont le radio **Georges Bon-Mardion**, et pratiquement le même équipage, embarquaient sur le cargo *Egée*.

Témoignage de l'officier radio Georges Bon-Mardion : « *le Commandant proposa un vin chaud au Carré. Tout le monde accepta, mais avant, le Chef Mécanicien voulut aller faire un tour dans la machine. Il remonta quelques minutes plus tard et dit au Commandant : « Tout saute en bas, venez voir » : les boulons voltigeaient, cisailés, en particulier ceux des presse-étoupe de l'arbre porte-hélice, ce qui signifiait que le bateau se cassait en deux. Le Commandant remonta en vitesse et me dit : « Lancez le SOS » et au second Capitaine « Faites mettre au poste d'abandon ».*

Je lançais le SOS et la station de North Foreland m'en accusa réception. Elle me rappela quelques minutes plus tard pour me faire savoir qu'un chalutier armé par la Marine Royale, se dirigeait vers nous.

Au milieu d'un message la dynamo du bord rendit l'âme, je passai sur émetteur de secours. Quelques minutes après le second Capitaine vint me chercher et me dit : « Allez SANS FIL, il faut partir ».

Après avoir capelé ma brassière de sauvetage et pris mes papiers, je le suivis et, affalais dans l'embarcation de sauvetage bâbord par une échelle de pilote. Plus personne à bord. Le commandant donna l'ordre d'armer les avirons. Mais surprise désagréable, on ne put armer que deux avirons, (un de chaque côté), car pour les autres, les dames qui les maintenaient n'entraient plus dans leur trou ! Le Commandant choisit les plus costauds parmi la quinzaine que nous étions et à 3 ou 4 sur chaque aviron, les gars souquaient, souquaient durs.

Moi, je me faisais tout petit à l'arrière de l'embarcation et j'observais sans aucune peine parce que parfaitement inconscient du danger, il faut le dire. Je restai dans le même état d'esprit quand quelqu'un cria : « les brisant sur l'avant ! ». Un ange passa mais les gars souquaient encore plus fort eux, parfaitement conscients de la menace.

Peu après, leur énergie farouche était récompensée : on évitait les brisants.

Ce n'est que plus tard que j'ai appris que, si nous n'avions pu les éviter, l'embarcation, étant « au sec », aurait été démantelée ou retournée par les lames déferlantes et tout le monde se retrouvait à l'eau.

Et avec le froid de Février qu'il faisait... »

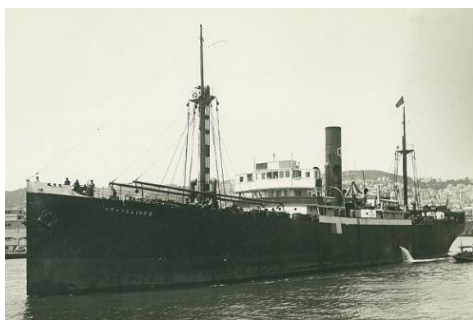
Un chalutier armé britannique et un canot du destroyer *Versatile* vinrent recueillir les rescapés et le *Daphné II* fut remorqué. Tout l'équipage, soit vingt-huit hommes, était sauvé.

Le 4 juin 1941, Georges Bon-Mardion embarquait sur l'*Egée* avec le même commandant, Le Louarn, ainsi que les mêmes officiers et pratiquement le même équipage.

Embarquements : 1 Havrais à bord

Biographie de l'officier radio Georges Bon-Mardion [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#)
Résumé des [mémoires](#) de Georges Bon-Mardion

CARGO GRAVELINES (Compagnie France-Navigation)



© www.uboot.net

Achevé en avril 1925 sous le nom de *Roi Albert* pour la Société Anonyme Belge d'Armement & de Navigation (L. Dens & Co). Il est vendu en 1938 à la France et renommé *Gravelines* pour la Compagnie France-Navigation (Dunkerque).

Saisi par la Grande-Bretagne le 17 juillet 1940, il est repris par le *Ministry of War Transport* et rallié aux FNFL. Il effectuait le transport de minerai de fer du Canada.

Le 31 mai 1941, le *Gravelines* (capitaine Jean Soulé), retardataire du convoi HX-127, est coulé par le sous-marin *U-147*, à 200 milles à l'ouest de Glasgow.

Il y eut 13 disparus et 25 rescapés, dont **Maurice BELIN** et **Jean COURTEVILLE**.

Embarquements : 2 Havrais à bord

Maurice BELIN (18 juil 40 -31 mai 41), Jean COURTEVILLE (18 juil 40 -31 mai 41)

Biographies

Officier mécanicien Maurice Belin : [Havrais en Résistance](#)

Officier de marine marchande Jean Courteville [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#) - [Anciens élèves du Lycée François 1^{er}](#)

CARGO DJURDJURA (Société des Cargos Algériens)



© Fondation de la France Libre

Le *Djurdjura* avait participé à la Campagne de Norvège au sein du 3ème Groupe de Transport, en avril-mai 1940.

Saisi par les britanniques à Falmouth le 13 juin 1940, il fut partiellement armé par les FNFL mais resta sous pavillon britannique.

Il effectuait des rotations depuis Cardiff pour Freetown avec du charbon de soutage, et remontait avec du minerai de fer.

Le 13 juin 1941, le sous-marin italien *Brin* torpille et coule le cargo *Djurdjura* au large des Açores au sein du convoi SL 75. Le cargo transportait du minerai de fer de Sierra Leone

à destination de l'Ecosse.

Trente-trois membres de l'équipage disparaissent, dont l'enseigne de vaisseau **Henri CAUBRIERE** et l'officier radio **Victor BIARD**, qui refusa d'abandonner son poste pour continuer d'émettre des messages d'alerte et de sauvetage jusqu'à ce que son navire coule. Cinq survivants furent recueillis par un vapeur portugais.

En mars 1946, le Ministre des Travaux Publics attribua à un navire de la Compagnie des Chargeurs réunis le nom de *Radiotélégraphiste Biard* en hommage au jeune **Victor BIARD**, disparu à 25 ans. **Henri CAUBRIERE** fut fait Chevalier du Mérite maritime à titre posthume.



Victor Biard © Philippe Valetoux



Henri Caubrière © Mémorial des FNFL

Embarquements : 4 Havrais à bord

Robert BOUST (1^{ère} affectation-juil 40), Henri CAUBRIERE (fév 41-13 juin 41) MPLF, Victor BIARD (nov 40-13 juin 41) MPLF, Laurent HEDDEBAUT (juin 41)

Biographies

Officier radio Victor Biard [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#) – [Anciens élèves du Lycée François 1^{er}](#)

Enseigne de vaisseau Henri Caubrière [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#) - - [Anciens élèves du Lycée François 1^{er}](#)

CARGO PLM 22 (Société Nationale d’Affrètement)



© postenavale militaire.com

Cargo de la flotte charbonnière du PLM construit en 1921, il fut réquisitionné saisi à Tyne le 17 juillet 1940 par les Anglais, et réarmé par les FNFL.

Le 27 juin 1941, il est torpillé par le sous-marin *U-123* dans le convoi SL76 au sud des Açores. Chargé de minerai de fer de Freetown, le cargo a coulé comme un plomb de sonde.

Il y eut 33 disparus et 10 rescapés.

Le 8 mai 1945 dans le port de Lorient libéré on retrouva le *U-123*. Saisi comme butin de guerre, il devint le *Blaison*.

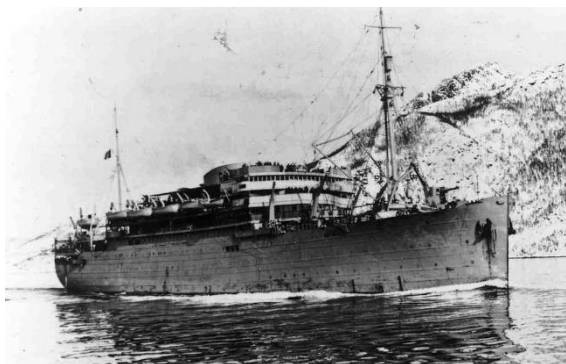
L’officier mécanicien Henri LE GALL est mort pour la France dans ce torpillage.

Embarquements : 2 Havrais à bord

Eugène COSSON (nc), Henri LE GALL Mpf (août 40-26 juin 41)

Biographie de l’officier mécanicien Henri Le Gall : [Havrais en Résistance](#)

PAQUEBOT PRESIDENT PAUL DOUMER (Messageries Maritimes)



© Droits réservés

Le paquebot Président Paul Doumer, réquisitionné en septembre 1939, appareille de Brest le 16 mars 1940, et transporte des troupes lors de la campagne de Norvège (Chasseurs Alpains). Il est cité à l'ordre de l'Armée pour cette mission.

Fin juin 1940, il mouille dans les lacs Amers du canal de Suez et est réquisitionné par les Britanniques à Ismailia (Egypte) le 19 juillet 1940. Il navigue sous pavillon FNFL et est utilisé comme transport de troupes.

Le 16 octobre 1942, le paquebot appareille de Freetown (Sierra Leone), intégré au convoi SL-125. Il est rattrapé entre les Canaries et Madère par une meute de huit sous-marins allemands qui coulèrent douze navires pendant les nuits des 27 au 30 octobre.

Le 30 octobre 1942, le paquebot fut atteint à hauteur de la machine par deux torpilles du sous-marin allemand *U- 604* qui se serait attaqué aux survivants.

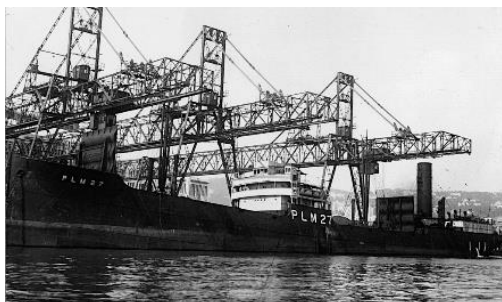
Sur 345 passagers et membres d'équipage, il y eut 260 disparus, dont le commandant Mantelet. Parmi les rescapés, figurait le quartier-maître **Jean CHOQUER**.

Le 8 août 1947 le paquebot fut cité à l'ordre du Corps d'Armée.

Embarquements : 4 Havrais à bord

Yves BELLEC (nc), Jean CHOQUER (19 juil 40-30 oct 42 MPLF), Yves ROPER (17 av 40 -21 juil 41), Mathurin TATIBOUET (nc)

Biographie du quartier-maître maître d'hôtel Jean Choquer [Havrais en Résistance](#)



© memorial-national-des-marins.fr

« Le cargo *PLM 27* qui appartenait à la SNCF depuis 1938, se trouvait à Glasgow en juin 1940. Il avait été réquisitionné le 17 juillet par les Britanniques. Réarmé par les FNFL en septembre 1940, il est affecté en 1942 à la ligne Sydney (Canada, Nouvelle Ecosse) - Wabana. Situé dans la baie de la Conception à Terre-Neuve, Wabana était le port d'embarquement d'une importante mine de fer.. L'équipage était composé en grande partie de marins marchands français libres, de quelques marins marchands canadiens et de trois artilleurs de la Marine française libre.

Le 2 novembre 1942, ayant terminé son chargement de minerai à Wabana, il mouillait en rade de Lance Cove (Terre Neuve), zone d'attente des minéraliers. Depuis le mois d'octobre, des sous-marins allemands patrouillaient sur les côtes du Canada et ce jour-là, le sous-marin *U-518*, qui avait pénétré dans la baie de la Conception, torpilla le *PLM 27*, lequel, cassé en deux, a coulé.

Sur 50 membres d'équipage, 12 marins furent tués ou portés disparus.

Deux étaient Canadiens et dix étaient des Français libres. Trente-huit de leurs coéquipiers ont survécu. Parmi ces derniers figurait **Henri CHARLEMEIN**.

Rapport de circonstances de Jean-Baptiste Caharel, Commandant du PLM 27 :

« Après avoir pris chargement au pier de Wabana, j'étais mouillé en rade de Lance Cove le 2 novembre à 3 heures du matin.

Service de veille et de sécurité assuré, rien d'anormal n'a été remarqué jusqu'à cette heure ; quand tout-à-coup vers 3h 10 une violente explosion se ressent, tout le personnel en quelques secondes est sur le pont et s'aperçoit que le Rose Castle mouillé à 3 encâblures de nous vient d'être torpillé. Aussitôt l'officier de quart lance une fusée éclairante. A cet instant un choc formidable suivi d'une explosion en plein centre du navire. Le navire casse en deux, tout le personnel a pu sauter à la mer. Une seconde explosion paraissant venir plus de l'arrière. Et le navire en quelques secondes disparaît.

Quelques épaves et tout le monde à l'eau, s'agrippant à ces épaves et à un seul radeau, qui a pu se détacher à l'immersion du navire. Tout le monde essaye de gagner la côte à la nage.

A ce moment quelques embarcations de terre arrivent au secours et recueillent quelques naufragés. D'autres gagnent la terre par leurs propres moyens, distante d'environ 600 mètres.

Toute la population de Lance Cove ameutée par les explosions est sur la côte à recueillir les naufragés.

En tout 38 sont vivants, 3 sont morts en arrivant à terre. Au jour les canots de terre retrouvent sur les lieux du naufrage six noyés, trois n'ont pu être retrouvés.

Tout a disparu avec le navire et aucun papier de bord n'a pu être sauvé.

Les hommes se sont sauvés presque nus, en arrivant à terre secourus et réconfortés par les habitants de Lance Cove, qui dans la circonstance ont été d'une bravoure extrême. Au jour, la police les a fait transporter et habiller sommairement dans divers hôtels de Wabana.

Deux sont blessés et hospitalisés à Wabana : D. B. Cameron, troisième T.S.F. et Dia Dion, soutier ».

Embarquements : 7 Havrais à bord

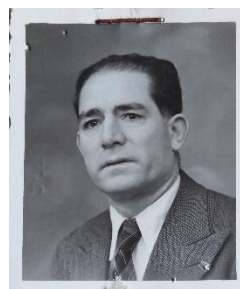
Eugène BERNARD (20 novembre 40 - 25 mai 41), Robert BOUST (nc), Henri CHARLEMEIN (23 déc 41-2 nov 1942), Eugène COSSON (nc), Albert KALFON (nc précisément), Marcel LHONORE (nc), Léon MABILLE (nc)



Henri Charlemein © Geneanet



Eugène Cosson ©



Albert Kalfon
© French Lines et Cie

Biographies

Officier mécanicien Henri Charlemein [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#)

Quartier-maître mécanicien Eugène Cosson [Havrais en Résistance](#)

Officier mécanicien Albert Kalfon [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#)

CARGO CHARLES L.D. (Compagnie Louis Dreyfus)



© postenavalemilitaire.com

Saisi par les néo-zélandais dans les parages de la Réunion en mars 1941, le *Charles L.D* passe sous pavillon des FNFL. **9 décembre 1942** : le convoi HX 217 qui avait appareillé le 30 novembre d'Halifax, est attaqué par le sous-marin allemand *U-553* : peu après 9h, au milieu de l'Atlantique Nord, il coule son troisième et dernier navire, le cargo *Charles L.D.* qui faisait route de Karachi, depuis la veille, à destination de Glasgow. Le cargo, qui transportait 6 517 tonnes de marchandises diverses, chavire et disparaît au sud-est du cap Farewell.

Selon le récit de l'officier de marine Jean-François Dupont-Danican, le commandant et onze hommes purent être recueillis par le bateau de sauvetage britannique *Perth*. *« Diego Canoz ... commandant du Charles L.D., ne quitta son bord qu'après s'être assuré de l'évacuation de tous et lui-même se raccrocha à un radeau que les embarcations perdirent vite de vue dans le creux des vagues glacées. Ayant perdu connaissance, mais n'ayant jamais desserré les doigts du plat-bord du radeau, c'est complètement raidi, gelé et comme mort qu'il fut recueilli par un torpilleur anglais, deux ou trois jours plus tard ».*

Trente-six des quarante-huit hommes d'équipage périssent et parmi eux, le second-maître mécanicien **Pierre BOUILLET**, le garçon de marine marchande **Jean COANT** et le marin de spécialité boulanger **Louis LAMBERT**.

Embarquements : 3 Havrais à bord

Jean COANT (2^e affectation- 9 déc 42) MPF, Pierre BOUILLET (20 oct 40-9 déc 42) MPF, Louis LAMBERT (2^e affectation-9 déc 42) MPF

Biographies :

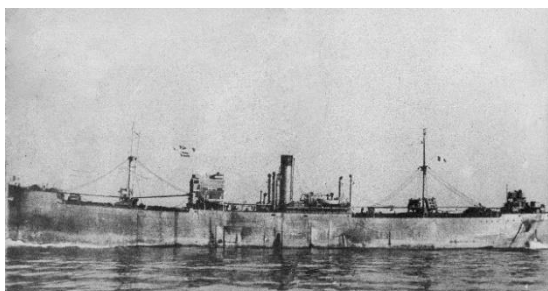
Second-maître mécanicien Pierre Bouillet [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#)

Garçon marine marchande Jean Coant [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#)

Marin boulanger marine marchande Louis Lambert [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#)

DEUX BATIMENTS TORPILLES EN 1944 ET 1945

CARGO ANADYR (Messageries Maritimes)



Cargo Anadyr à New-York le 18 décembre 1942
© Fondation de la France Libre

Lancé en 1930 par *Northumberland SA* à Newcastle sous le nom de *Red Sea*, il est acquis par les Messageries Maritimes. En septembre 1939, il part pour l'Extrême Orient et rentre au Havre en mai 1940. **Le 18 juin 1940**, sous le commandement de Georges Paranthoen, il est le premier navire de commerce français à rejoindre la France Libre en ralliant Gibraltar, alors qu'il évacuait Bordeaux en direction de Casablanca.

Il participe dès septembre 1940 à l'opération Menace attaque contre Dakar. Il effectue de nombreux convois

à travers l'Atlantique, le plus souvent sans escorte, pendant lesquels il échappe à une attaque de sous-marin en juin 1942.

Il quitte New York fin mars 1944 au sein du convoi TJ 30, pour Bassorah via l'Atlantique Sud avec un chargement de toluène destiné à l'URSS. **Le 6 mai 1944**, séparé de son convoi au large du Brésil, l'*Anadyr* est torpillé à environ 600 miles dans le sud-sud-est de Recife par le sous-marin *U-129*. Une torpille met le feu à la cargaison de toluène, une autre à l'arrière détruit la batterie et tue les canonnières. Le bateau coule en 12 minutes, mais par chance, il n'y eut que 5 disparus.



Les rescapés parvinrent à rejoindre le Brésil en chaloupe après 8 à 12 jours de mer.

Tel fut le cas de l'officier de marine marchande **Jean COURTEVILLE**, déjà rescapé du torpillage du cargo Gravelines en 1941. Le 14 août 1944, il réembarquait sur le Capo Olmo, sur lequel il servit jusqu'au 20 avril 1945.

Jean Courteville © Marins Fnfl.fr

Biographie de l'officier de marine marchande Jean Courteville [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français libres du Havre](#) - [Anciens élèves du Lycée François 1^{er}](#)

Embarquements : 7 Havrais à bord

Alexandre BASSET (8 janv 41 -20 nov 41), Yves COTARD (28 nov 41-3 jan 44), Jean COURTEVILLE (10 juil 41-6 mai 44), André LE COUTRE (1^{ère} affectation- déc 40), Etienne LUST (nc), Louis MABYRE (1^{ère} affectation-juil 40), Yves ROPER (avr 44)

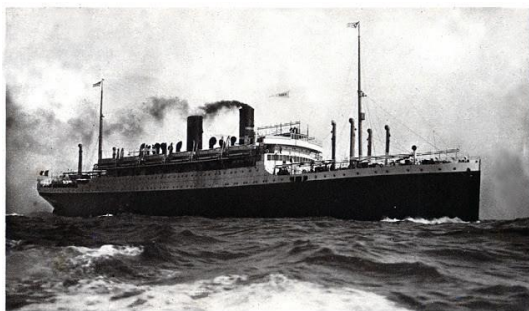


Alexandre Basset © French Lines & Cie



Yves Roper © Ecolenavale.traditions

LE PAQUEBOT CUBA, DERNIER NAVIRE MARCHAND COULE EN 1945 (Compagnie Générale Transatlantique)



Le Paquebot "CUBA", 151 mètres de long, 11.900 tx, 10.250 H.P.

© droits réservés

Lancé le 20 novembre 1922 pour la Compagnie générale transatlantique, le paquebot *Cuba* est mis en service sur la ligne Saint-Nazaire-La Havane-Vera Cruz. En 1935, il est affecté à la ligne reliant Le Havre, Southampton, Les Antilles et la Côte Ferme avec le Colombie. Il fait partie du convoi HXF 9 parti d'Halifax le 17 novembre 1939 pour arriver à Bordeaux avec à son bord un millier de soldats français. Le 31 octobre 1940, le *Cuba* est arraisonné par le croiseur auxiliaire *HMS Moreton Bay* à l'ouest des îles Canaries. Parvenu à Freetown le 7 novembre 1940, seulement 4% de

l'équipage et des passagers rallient la France Libre. Parmi eux, le mécanicien **François COIC**.

D'abord géré par la *Cunard Line*, le *Cuba* est transformé en transport de troupes à la fin de l'année 1941 avec 223 membres d'équipage, 29 artilleurs, 10 membres de l'état-major et 3 signaleurs. Il effectue ainsi le transport de militaires en Afrique mais également en Inde, avant de rester en Méditerranée à partir de 1943 pour le transport de troupes d'Algérie et de Tunisie vers l'Italie.

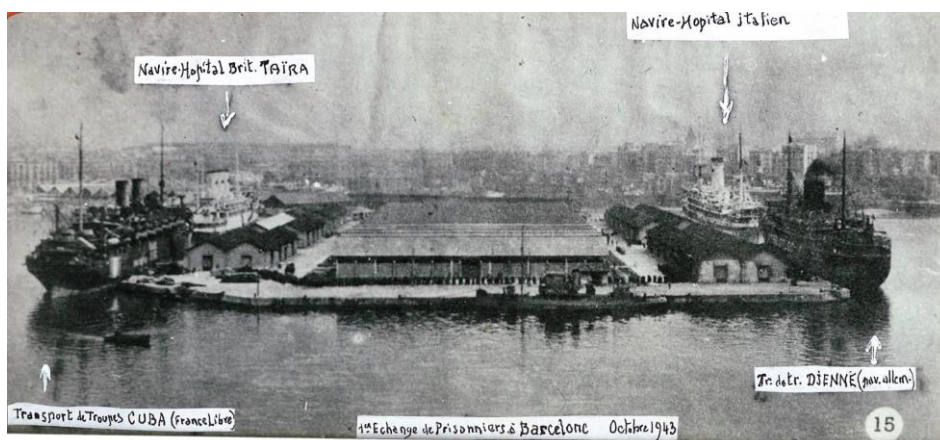


Gaston Guyomar
© Mémorial des FNFL

Jean-François Dupont-Danican : « Les doublures, comme on appelait les lieutenants-juniors, étaient représentées par les trois jeunes que nous étions : **Gaston GUYOMAR**, Taton et moi-même. Les deux premiers venaient des cours d'Elèves du Havre et de Paimpol et avaient réussi à gagner Londres d'où on les avait envoyés à bord du *Théodore Tissier*, l'école navale où l'amiral avait tout d'abord voulu m'envoyer. Ils n'avaient pas terminé leur temps d'aspirant et n'étaient pas malheureux avec nous, sauf peut-être, Gaston Guyomar qu'on appelait « Flamberge » et qui aurait aimé en découdre au plus vite.

Ce destin ne devait du reste pas lui être épargné un peu plus tard, mais il n'est malheureusement jamais revenu pour nous le raconter. C'était le plus charmant des garçons, avec un teint un peu diaphane qui devait faire des conquêtes. Comme il était Havrais, je me pris d'amitié pour lui... »

Octobre 1943 : le *Cuba* embarque un millier de prisonniers de l'Afrika Korps à Port-Saïd (Egypte) à destination de Barcelone. À bord, l'officier de marine **Jean-François DUPONT-DANICAN**, le graisseur **Raoul ARGENTIN** et l'officier mécanicien **Louis MADEC** assistent au premier échange de prisonniers de ce type durant la seconde guerre mondiale.





Jean-François Dupont Danican
© Nicolas Dupont-Danican



Raoul Argentin
© Isabelle Duhamel



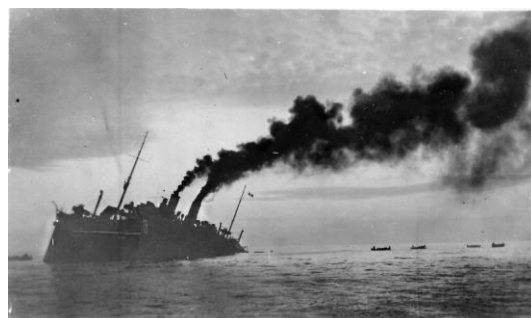
Louis Madec
© Havrais en Résistance

En décembre 1944, le *Cuba* est transféré en Manche pour participer au transport de troupes de Portsmouth au Havre.

Le 6 avril 1945, alors qu'il navigue au sein du convoi militaire VWP 16, une torpille est aperçue. Un seul mort est à déplorer, le reste de l'équipage et des troupes à bord est ramené à terre en toute sécurité.

Le sous-marin allemand *U-1195* qui l'avait torpillé sera coulé le lendemain par le destroyer *HMS Watchman* qui escortait le convoi.

Le *Cuba* est le dernier navire marchand français coulé durant la Seconde Guerre Mondiale.



© wikipedia

Embarquements : 26 Havrais à bord

Tchung AH PAO (janv-avril 45), Raoul ARGENTIN (1 janv 41-27 mars 45), Cyrille BASILLE (dernière affectation), Maurice BELIN (17 juin 42- 8 av 43), François COIC (unique affectation- 16 nov 40), Jean-François DUPONT-DANICAN (27 fév 43-19 juil 44), Célestin FAUVEL (dernière affectation), René GONTIER (2e affectation), Gaston GUYOMAR (dernière affectation), Ambroise HERNOT (2e affectation), François HILLION (8 mars-10 juil 44), Emile HUBERT (2 janv-30 mai 42), Henri JAN (2e affectation), Jules LE BREUILLY (dernière affectation), André LE COUTRE (dernière affectation), Francis LE GLATIN (13 juin-31 déc 42), François LE LOUARN (1ère affectation-17 sep 40), Pierre LEBUGLE (1ère affectation-16 juil 40), Jules LECOURT (2e affectation), Paul LEGUY (3 juin 42-24 fév 43), Marcel LHONORE (dernière affectation), Yves LOGIOU (17 jan-28 déc 42), Jean LOSTANLEN (dernière affectation), Louis MADEC (janv 41-nov 44), Jean PAGES (dernière affectation), Gaston PRETAVOINE (7 -20 mars 45), Maurice SMANDACK (dernière affectation)

BIOGRAPHIES

Garçon marine marchande Tchung Ah Pao

Graisseur marine marchande Raoul Argentin [Havrais en Résistance](#) - [Site Français Libres du Havre](#)

Charpentier marine marchand Cyrille Basille Havrais en Résistance

Mécanicien marine marchande François Coic [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 marine marchande Jean-François Dupont-Danican Havrais en Résistance -

Officier mécanicien Louis Madec : Havrais en Résistance - [Site Français Libres du Havre](#)

Enseigne de vaisseau Jean Pages Havrais en Résistance - [Site des Français libres du Havre](#)



Tchung Ah-Pao
© Havrais en Résistance



François Coic
© Français Libres.net



Jean Pages
© Français Libres.net

Madec (Louis), officier mécanicien de 1^{re} classe (le Havre 10772) : rallié à la France libre, a fait preuve des plus belles qualités professionnelles et d'un dévouement exemplaire, a occupé son poste pendant plus de quatre années sans interruption sur un bateau transport de troupes.

Citation de Louis Madec

SOURCES

[Les débuts et premières heures de la Marine marchande de la France Libre](#), article de Pierre de Malglaive

[À la recherche d'un objet historique introuvable : la naissance de la marine marchande de la France Libre durant l'été 1940](#) par Joseph Zimet, PURH

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

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