

MARINE DE GUERRE : LES FAITS D'ARMES DES CORVETTES (1941-1943)



Les corvettes et le sous-marin Rubis © Fondation de la France Libre

Face à la pénurie d'escorteurs, l'amirauté britannique met en chantier un nouveau type de bâtiments robustes, faciles à construire et à bon marché : les corvettes. C'est en mai 1941, que la Royal Navy avait attribué à la marine de guerre française libre 9 corvettes portant des noms de fleurs.

Amiral Cabanier : « Mimosa, Lobélia, Aconit, Alysse, Renoncule, Roselys... Ces noms qui, en d'autres temps et lieux, eussent évoqué grâce, soleil, montagne, s'appliquent ici à ces fières petites corvettes de l'Atlantique Nord dont l'acharnement des équipages leur valut l'admiration de tous. Courtes, trapues, pataudes même, mais très adaptées à l'élément marin, elles constituèrent l'ossature des bâtiments

de surface des Forces Navales Françaises Libres... D'autres tout aussi combattives furent affectées au théâtre d'opération de l'Atlantique Sud, elles portaient le nom d'officiers morts au champ d'honneur : Commandant d'Estienne d'Orves, Commandant Détroyat, Commandant Drogou ».

Armées par les FNFL, basées à Greenock (Ecosse), elles assuraient la protection des convois entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

Les corvettes étaient armées d'un canon de 102 mm, de grenadeurs, de mitrailleuses et d'un appareil de détection sous-marine ASDIC, complété en 1942 par le radar RDF pour la détection en surface. Les corvettes furent conduites à secourir des marins Allemands, ou Alliés lors des attaques de convois.

Le tracé de leur coque leur permettait d'affronter les tempêtes en Atlantique Nord. Conçues pour des équipages de 40 hommes, elles en embarquaient 70 et étaient continuellement humides, le plancher des cabines et des postes d'équipage pouvant être balayé par plusieurs centimètres d'eau. Le roulis continu aggravaient encore l'inconfort et par gros temps, coutumier dans l'Atlantique Nord, les hommes devaient s'arc-bouter dans leurs couchettes pour ne pas tomber...



© Fondation de la France Libre



Inspection des corvettes par le général de Gaulle à Greenock (Ecosse) © Amiral Flohic



Le port de Greenock aujourd'hui



L'arrivée au port de Saint-Pierre © Amiral Flohic

Le **24 décembre 1941**, sous le commandement de l'Amiral Muselier, les corvettes *Mimosa*, *Aconit* et *Alysse* et le sous-marin *Surcouf*, entrent dans le port de Saint-Pierre et un détachement prend possession des îles Saint-Pierre-et-Miquelon alors sous le contrôle du gouvernement de Vichy. Sans résistance, les bureaux de l'administrateur, le poste de TSF, la douane et la gendarmerie sont occupés. 500 jeunes de l'Archipel s'engagent dans les FNFL.



Défilé des marins français dans les rues de Saint-Pierre libéré © Amiral Flohic

L'ALYSSE DISPARAIT LE 8 FEVRIER 1942



L'Alysse à Saint-Pierre © Fondation de la France Libre

Le **8 février 1942**, l'*Alysse*, qui venait de participer au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon est torpillée par l'*U-654* au cours de l'escorte du convoi ON 60.

La corvette coule malgré la tentative de remorquage par le HMS *Hepatica*.

Il y eut 35 victimes, parmi lesquelles le Havrais **Alain PAILLER**. **Georges LE DU** et **Roland TERRIER** figurent parmi les rescapés.

PARCOURS

Quartier-maître maître d'hôtel **Georges LE DU** (6 déc 42-7 mars 44) [Havrais en Résistance - Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître détecteur **Pierre NOBLET** (fév 41-8 fév 42) [Havrais en Résistance - Site Français libres du Havre](#)

Matelot mécanicien **Alain PAILLER** (2^e affectation-8 fév 42) MPF

Second maître détecteur **Roland TERRIER** (janv-8 fév 42)

LA ROSELYS DANS LES CONVOIS DE MOURMANSK



La Roselys © Fondation de la France Libre

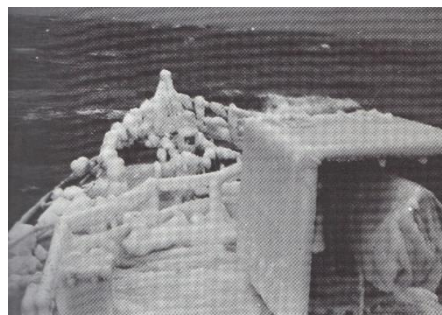
La *Roselys* fut commandée jusqu'en septembre 1943 par le lieutenant de vaisseau [Bergeret](#). Elle escorte les convois de l'Atlantique Nord, excepté entre le 16 mai et le 7 juillet 1942, période où elle fut, à la demande du général de Gaulle, détachée aux ordres de la *Home Fleet* pour participer aux convois entre l'Islande et Mourmansk, destinés au ravitaillement des Soviétiques.

Ces convois étaient obligés de se tenir entre la banquise et la côte nord de la Norvège occupée par les Allemands. Ils étaient constamment exposés aux attaques des sous-marins, navires de surface et avions ennemis.

À ces dangers s'ajoutent le froid intense, les tempêtes, et l'incertitude des indications fournies par les compas magnétiques en raison de la proximité des pôles.

Du 16 au 30 mai 1942, la *Roselys* escorte le convoi PQ 16 (34 bâtiments chargés d'armes et de produits pétroliers). Le convoi échappe à une attaque des cuirassés de poche de la *Kriegsmarine* basés à Narvik (Norvège). 6 jours durant, jusqu'à leur arrivée à Mourmansk, le convoi est attaqué jour et nuit par des vagues successives d'avions.

Le 27 mai, la *Roselys* se porte au secours d'un cargo soviétique en feu, le *Stari Bolchevik*, chargé d'essence et de munitions. Elle s'en approche et lui passe ses manches à incendie. Au bout de deux heures, alors que les bombes pleuvent de part et d'autre, les Soviétiques signalent qu'ils ont enfin maîtrisé l'incendie. Autour d'eux les navires sautent et au final, le convoi aura perdu 8 bâtiments sur 35.



La Roselys prise dans les glaces
© Amiral Flohic

Du 27 juin au 6 juillet 1942, la *Roselys* prend le chemin retour vers Reykjavik au sein du convoi QP 13. Au soir du 5 juillet, entre l'île Jean Mayen et les côtes d'Islande, le convoi entre par erreur dans un champ de mines : le chef d'escorte et 5 navires marchands sautent... La *Roselys* entreprend les opérations de sauvetage qui vont durer 5 heures. L'état de la mer empêchant d'affaler les embarcations, il faut accoster directement les naufragés malgré les risques énormes de cette navette dans le champ de mines. Les rescapés, à demi-asphyxiés par le mazout, sont incapables de saisir les bouts des filets destinés à grimper le long de la coque. 179 hommes, en majorité américains, de 5 navires différents, sont finalement récupérés.

Ce sauvetage vaudra au commandant de la *Roselys* d'être le premier officier de marine allié décoré de la *Legion of Merit* par les Américains. Pour ces derniers faits, la corvette fut de nouveau citée à l'Ordre des FNFL.



Robert Oribe
© Mémorial des FNFL



Jean Bouilly à gauche
© famille Bouilly

L'ingénieur mécanicien Robert ORIBE et le matelot fusilier Jean BOUILLY (futur membre du *Commando Kieffer*), se verront décerner par l'URSS la Médaille des 40 ans de la Victoire (1985) dans la Grande guerre 1941-1945 pour leur participation à l'escorte des convois vers Mourmansk et retour.

Embarquements : 14 Havrais à bord

PARCOURS

Maître chauffeur Guillaume ARHANT (nc) [Havrais en Résistance](#)

*Matelot détecteur Alfred BACHERY (21 août 43-6 juil 44) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître détecteur Charles BERBEZIER (nc) [Havrais en Résistance](#)

Quartier-maître détecteur Marcel BISIAUX (20 oct-30 nov 43) [Havrais en Résistance](#)

**Quartier-maître fusilier Jean BOUILLY (31 déc 41-20 août 42), [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

**Matelot fusilier Robert BOULANGER (mars 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître chauffeur René DUCARNE (dernière affectation) [Havrais en Résistance](#)

Quartier-maître mécanicien François GEOFFROY (nc) [Marins fnfl](#)

Quartier-maître chauffeur Joseph GOACOLOU (26 août 42-1 fév 1943) [Havrais en Résistance](#)

Matelot maître d'hôtel Robert LACOSTE (nc) [Havrais en Résistance](#)
 Quartier-maître détecteur Pierre NOBLET (nc) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Ingénieur mécanicien Robert ORIBE (mai-oct 42) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Enseigne de vaisseau Robert PAGES [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Quartier-maître fusilier Pierre QUERE (24 av-13 août 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Quartier-maître cuisinier Alphonse TOSSER (nc) [Havrais en Résistance](#)

*Alfred BACHERY avait moins de seize ans à sa désertion du *Fort Binger* pour s'engager dans les FNFL.

** Futurs membres du Commando Kieffer

LA TRAGÉDIE DE LA MIMOSA

Lancée le 18 juin 1941 pour la Royal Navy et baptisée *HMS Mimosa*, la corvette est transférée aux FNFL le 5 mai 1941 et renommée *Mimosa*. Le 23 septembre 1941, elle est affectée à la 1^{ère} Division de corvettes rattachée aux forces d'escortes de Terre-Neuve. Le 15 octobre 1941, elle recueille 26 survivants du cargo britannique *Silvercedaret*, 26 survivants du cargo norvégien *Ila*, coulés par le sous-marin *U-553*.

La corvette est mise à disposition de l'amiral Muselier du 2 décembre 1941 au 22 mars 1942 pour les opérations de Saint-Pierre-et-Miquelon et participe le 22 décembre 1941 au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon à la France libre.

Au cours de l'escorte du convoi SL 48 (8-19 octobre 1941), la *Mimosa* repoussa l'attaque de plusieurs sous-marins allemands tout en recueillant les survivants de deux cargos torpillés.



Le commandant Birot à gauche et l'enseigne de vaisseau Allonier © Jean Dabin

Sous les ordres du commandant [Roger Birot](#), la *Mimosa* avait appareillé de Greenock le 31 mai 1942 pour accompagner le convoi ONS 100 vers les USA.

Le 9 juin 1942, à 4h du matin, la *Mimosa* est torpillée par le sous-marin *U-124* au large de Terre Neuve. Ses chaudières explosent et la corvette coule par l'arrière en moins de trois minutes. Soixante-cinq hommes furent portés disparus dont l'enseigne de vaisseau **Daniel ALLONIER** et le quartier-maître chauffeur **Robert BRETON**.



Daniel Allonier
© Pierrick Prévost

Aspirant Robert Lamy : « *La rapidité avec laquelle le bateau a coulé par l'arrière n'a pas permis la mise à l'eau d'embarcations. L'explosion a projeté à la mer au moins un radeau et un filet. Moi, j'ai été récupéré par le radeau où se trouvaient deux quartiers-maîtres. Allonier et l'officier en second se trouvaient sur le filet. Allonier n'avait pas supporté le froid et était mort lorsque l'officier en second nous a raliés sur notre radeau... Ses qualités professionnelles et humaines lui avaient valu l'estime et l'amitié du commandant, le capitaine de Frégate Birot, des officiers et de tout l'équipage de la corvette Mimosa.* »

Le *U-124* fut coulé le 2 avril 1943.

Daniel ALLONIER fut fait chevalier de la Légion d'honneur à titre posthume le 19 mars 1947, en même temps qu'il recevait la Croix de Guerre 1939-45 avec une citation ainsi que la Médaille de la Résistance.

Parmi les 58 marins français et 7 anglais qui périrent dans ce naufrage, figurait le jeune quartier-maître Jules Saffray, dont le père évoque la mémoire dans un émouvant poème :

*Il était un petit navire
 Sur lequel naviguait mon gäs
 Quartier-maitre, je dois le dire,
 Sur la corvette « Mimosa ».
 Bravant les mers et les orages
 Et bourlinguant sur tous les flots*

*Mon gäs malgré ses vingt ans d'âge
 Était un rude matelot.
 Il était un petit navire
 Sur lequel était mon gäs
 Les dangers l'assaillaient sans cesse
 Et le guettaient à chaque pas
 Mais jusqu'ici avec adresse
 Les évitait le « Mimosa ».
 Il était un petit navire
 Sur lequel combattait mon gäs
 Mais un jour vint où le navire
 Touché en plein, bien loin sombra
 Pavillon haut et vire, vire,
 En Juin finit le « Mimosa ».
 Il était un petit navire
 Sur lequel disparut mon gäs
 Canonnier, je dois le dire
 Sur la corvette « Mimosa ».*

Embarquements : 5 Havrais à bord

PARCOURS

Enseigne de vaisseau Daniel ALLONIER (25 août 40-9 juin 42) MPF [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

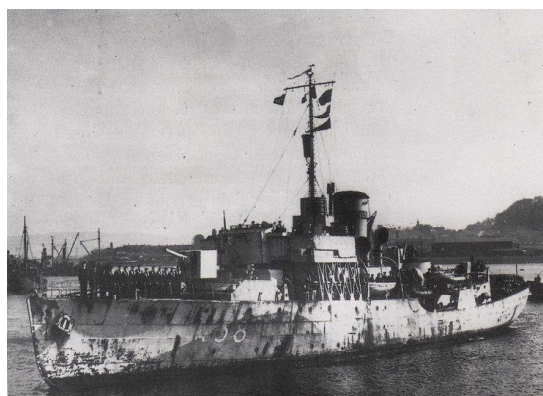
Quartier-maître chauffeur Robert BRETON (dernière affectation-9 juin 42) MPF [Havrais en Résistance](#)

Enseigne de vaisseau Jean LESIEUR (mai-déc 41) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Ingénieur mécanicien Robert ORIBE (juil -déc 1941) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Matelot chauffeur Robert POMMIER (1^{ère} affectation) [Havrais en Résistance](#)

L'ACONIT ACCOMPLIT LE PLUS GRAND EXPLOIT DE LA 2^e G.M.



L'Aconit

Sous le commandement du lieutenant de vaisseau [Jean-Marie Levasseur](#), l'Aconit disposait d'un état-major et d'un équipage français de quatre-vingts marins, tous très jeunes.

Marcel Raulin : « A bord, nous n'avions ni confort, ni loisirs. Le réfectoire servait également de dortoir. Nos hamacs étaient pendus en permanence au plafond. Après notre quart de veille, on venait s'y reposer. Le navire tanguait et roulait souvent. Le suintement des plafonds non protégés, nous dégoulinaient dessus. Les réserves d'eau, trop faibles, ne s'utilisaient que pour boire ou pour la cuisine, lorsque le cuisinier pouvait la faire, ce qui n'était pas fréquent en mer. Bien souvent, on se limitait aux conserves. En octobre 1941, j'attrapais une forte bronchite et débarquais malade ».

Le 24 mars 1942, l'Aconit se porte à toute vitesse au secours du pétrolier *Imperial Transport* qui vient d'être torpillé. Elle stoppe près des embarcations et recueille les 51 hommes de l'équipage.

Le 11 mars 1943, la corvette connaît son plus haut fait d'armes dans les eaux glacées de Saint-Pierre-et-Miquelon : la destruction par éperonnage en moins de 12 heures de deux sous-marins allemands. L'Aconit naviguait en protection du convoi HX 228 composé de 10 bâtiments. Dès l'attaque du convoi à 1h 35 par une meute de *U-Boots* allemands, elle reçoit l'ordre de recueillir les survivants de trois cargos torpillés. Elle aperçoit le sous-marin *U 444* à trois cents mètres de distance, ouvre le feu, et finit par l'éperonner. À la lumière des projecteurs, elle réussit à recueillir quatre survivants du sous-marin qui vient de sombrer.



L'Aconit © IMW

Le même jour, elle se porte à la rescousse du destroyer britannique *Harvester*, torpillé par l'*U-432*, lequel procède à un début d'immersion. Après l'avoir repéré à l'ASDIC, l'*Aconit* l'attaque à la grenade et au canon puis l'éperonne avec son étrave et le sous-marin disparaît sous les flots avec son équipage.

La corvette récupéra 20 naufragés allemands de l'*U-432* et 4 de l'*U-444* et une cinquantaine de naufragés des bâtiments alliés torpillés.



La fin de l'*U-432* © François Flohic



Naufragé du sous-marin
© François Flohic



Rescapés du destroyer britannique *Harvester*
© François Flohic



À la suite de ce double exploit inégalé durant la 2^e G.M., le général de Gaulle lui remet la Croix de la Libération à Greenock.

Au 5 juin 1945, l'*Aconit* aura escorté 116 convois, 2750 bâtiments, effectué 728 jours de mer et parcouru 147 101 milles.



De Gaulle félicite les marins de l'*Aconit*, 1945 © MnM

À bord, le quartier-maître maître d'hôtel **Georges LE DU** et le quartier-maître de manœuvre **Henry VANNESTE** vécurent ces grands événements.

Embarquements : 11 Havrais à bord

PARCOURS

Second maître chauffeur Raphaël ANDRE (nc) [Havrais en Résistance](#)

Quartier-maître détecteur Marcel BISIAUX (30 nov -3 déc 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

François GEFROY (18 juil-20 oct 41)

Quartier-maître canonnier Xavier LAPORTE (automne 43- dernière affectation) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître maître d'hôtel Georges LE DU (6 déc 42-7 mars 44) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Matelot sans spécialité Francis LE GUENNEC (dernière affectation) [Havrais en Résistance](#)

Second maître mécanicien Paul LE PALLEC (1^{ère} affectation) [Havrais en Résistance](#)

Enseigne de vaisseau Jean LESIEUR (27 déc 41- 4 oct 42) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître Marcel RAULIN (juil-oct 41) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Second maître mécanicien Jean TANDEO (1^{ère} affectation) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître de manœuvre Henry VANNESTE (fin 42-avr 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site des Français Libres du Havre](#)



Henri Vanneste © Michel Perot



Xavier Laporte



Francis Le Guennec © HER



Jean Lesieur © HER

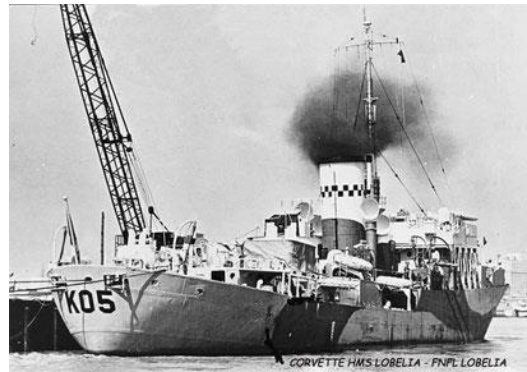


Marcel Raulin © Monique Joly

LA LOBELIA COULE LE U-609



La Lobélia © FB Marine Nationale



Confiée le 16 juillet 1941 au lieutenant de vaisseau [Pierre de Morsier](#), son premier commandant, puis en mai 1943 au L.V. [Elie France Touchaleaume](#).

Les escortes entre le Royaume-Uni et l'Islande commencent pour la *Lobélia* en septembre 1941 et se poursuivront jusqu'au mois de mai de l'année suivante.

De février à mai 1942, la corvette accompagne les convois entre le Royaume-Uni et Terre-Neuve sans incident notable. C'est ensuite un carénage à Glasgow (juillet-août 1942) avant la reprise des escortes en Atlantique nord (août 1942 à janvier 1943).

La mission d'escorte du convoi SC 118 du 1^{er} au 11 février 1942

L'escorte (groupe B2) comprend : *HMS Vanessa (SO)*, *Vimy*, *Beverley*, *Campanula*, *Mignonnette*, *Abélia*, ainsi que la corvette *Lobélia*. Le convoi proprement dit compte 64 navires. La *Kriegsmarine*, qui a repéré le convoi précédent naviguant en sens inverse, s'attend au passage du convoi suivant.

Le SC 118 va passer au centre même de la ligne de patrouille des sous-marins. Tous les *U-Boot* disponibles sont rameutés et c'est finalement un total de 20 « loups gris » qui harcèle sans répit le convoi allié du 4 au 9 février.

L'escorte a été cependant renforcée par une couverture aérienne. En plus des sept bâtiments du groupe B2, elle comprend désormais la frégate *US Ingham* et les destroyers *US Babbitt* et *Schenck* ainsi qu'une escadrille de *Liberators*.

En dépit de ces moyens de défense, le convoi va néanmoins perdre 13 navires jaugeant 100 000 tonnes dans une violente bataille où 13 sous-marins à croix gammée seront grenadés, trois coulés et deux sérieusement endommagés. Deux autres *U-Boot*, sur les quatre ayant essuyé une attaque aérienne, seront touchés.

Le 7 février 1942, la *Lobélia* coule le sous-marin allemand U-609 au cours de l'escorte du convoi SC 118 Unitei.

La *Lobélia* a pris une part active à ces combats et elle a coulé pour sa part, en lançant un « *pattern* » de dix grenades, l'*U-609* dans les premières heures de la matinée du 7 février.

Cet exploit vaut à la corvette un télégramme de félicitations adressé le 16 mars par l'amirauté britannique. La *Lobélia* n'en est pas à sa première attaque puisqu'elle a déjà fortement grenadé un *U-Boot* le 4 février, provoquant l'apparition en surface d'une large tache d'huile qui laisserait supposer une destruction de l'ennemi si les sous-marins allemands n'utilisaient quelquefois cette ruse.

La corvette attaque à nouveau un sous-marin le 7 février, au canon cette fois-ci, mais ce dernier disparaît presque aussitôt en plongeant.

Peu après, la *Lobélia* recueille neuf officiers et trente hommes d'équipage provenant du pétrolier *Daghild* sur le point de sombrer après avoir été torpillé.

Blessée par ses propres grenades en voulant couler « à toucher » l'épave d'un autre bâtiment, l'*Adamas*, la *Lobélia* subit de graves avaries et doit être prise en remorque, incapable désormais de se diriger par ses propres moyens. Elle put néanmoins reprendre sa route le 10 février, après des réparations sommaires, et accoste à Greenock Pier le lendemain, jeudi 11 février. Pour ce fait d'armes, la corvette fut citée à l'Ordre des FNFL.

Alfred FREMIN, Joseph GOACOLOU et Michel THAREL, vécurent cet événement à bord de la corvette.

Alfred FREMIN : « Mon père a rejoint les Forces Françaises Libres l'été 1940, il n'avait pas encore 18 ans. Avec des amis, ils ont trouvé des tracts appelant à rejoindre le Général De Gaulle en Angleterre, et ils ont signé. Mon père a menti sur son âge, mais visiblement, les recruteurs n'étaient pas très exigeants sur les papiers officiels. Ma grand-mère ne l'a appris que juste avant le départ, elle était furieuse, mais rien n'a pu empêcher mon père de s'en aller combattre. Il n'a jamais beaucoup parlé des batailles ou des moments difficiles. Il m'a juste raconté qu'un de ses amis, d'origine russe était mort dans ses bras ». (Arielle Frémin)

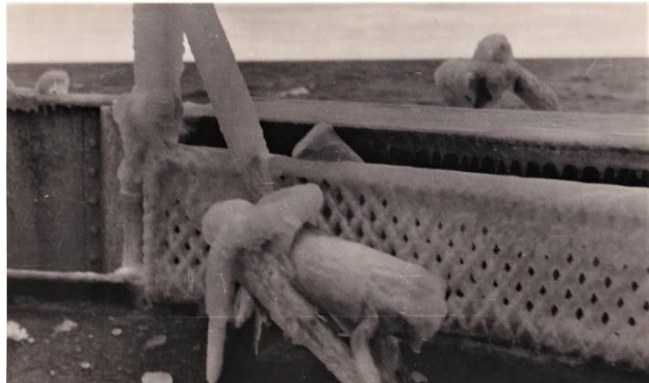


La Lobélia coule l U-609 © Paul Burel

Les opérations de sauvetage (Arielle Frémin)



La vie à bord (Arielle Frémin)



Dans les tempêtes ou dans les glaces © Arielle Frémin



Embarquements : 9 Havrais à bord



Julien Burel © Paul Burel



Julien Burel (cercle) © Paul Burel



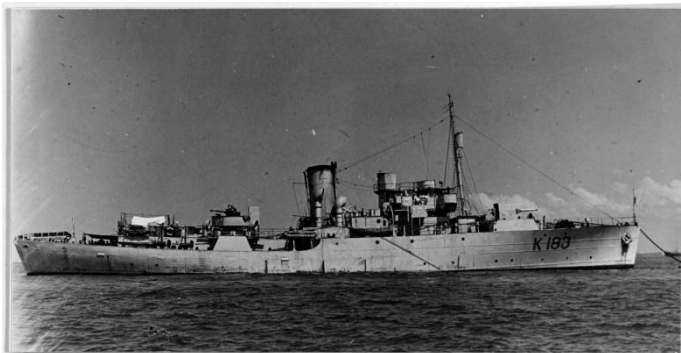
Alfred Frémin © Arielle Frémin

PARCOURS

*Quartier-maître fusilier Julien BUREL (mai-oct 42) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Matelot commis Didier CAMUS (13 jan-18 fév 44) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Quartier-maître timonier Alfred FREMIN (juin 42-juil 44) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Matelot gabier Charles LEFEBVRE (nc) [Havrais en Résistance](#)
 Quartier-maître mécanicien Aurélien LEMAITRE (16 juil 41-1 août 43) [Havrais en Résistance](#)
 Quartier-maître chauffeur Joseph GOACOLOU (1 fév-27 mars 43) [Havrais en Résistance](#)
 Quartier-maître détecteur Pierre NOBLET (avant 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Enseigne de vaisseau Robert PAGES [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)
 Matelot radio Serge SIBILLE (sept 42) [Havrais en Résistance](#)
 Quartier-maître chauffeur Michel THAREL (déc 41-juil 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

* Bien qu'il soit d'origine rouennaise, suite au contact rapproché que la Délégation FFL a noué avec son fils Paul Burel domicilié en Angleterre, nous honorons la mémoire de Julien Burel parmi les Havrais.

LE COMMANDANT DETROYAT AU SECOURS DU PAQUEBOT DE LA SALLE (6 juillet 1943)



Le Commandant Detryat © Fondation de la France Libre

Le commandant Detryat et le commandant d'Estienne d'Orves, avaient quitté Freetown en Sierra Leone le 2 juillet 1943, avec un convoi de huit navires appareillant pour divers ports de la côte africaine. Le 6 juillet, il ne reste plus que trois bateaux de commerce à convoier : le paquebot français *De La Salle*, et les cargos britanniques *Collegian* et *Manchester Citizen*. Tout est calme à bord du *Detryat* : « *La mer est d'huile, la chaleur de 35°* », relate le quartier-maître de manœuvre Jos Cante, « *cela nous change totalement des convois dans l'Atlantique Nord et ses terribles tempêtes avec des vagues de dix à quinze mètres, son froid, ses glaces et ses « loups » (sous-*

marins), qui se trouvaient toujours sur notre route ».

Pourtant, le soir, vers 21h, un matelot du *De La Salle* aperçoit un sous-marin en surface derrière le paquebot. L'alerte est donnée dans tout le convoi, mais sans aucune suite : le sous-marin a disparu. Heureusement, car sur le *Detryat*, ni l'Asdic (détecteur de sous-marin), ni le radar ne fonctionnent...

Mais le 9 juillet, à 0h50, deux terribles explosions secouent la mer : le sous-marin est revenu et vient de torpiller le *Manchester Citizen* et le *De La Salle*. Quelques instants plus tard, le paquebot reçoit une seconde torpille : le coup de grâce...

Marcel Janvier, le commandant du *Detryat*, ordonne au commandant du d'Estienne d'Orves, de rejoindre Lagos avec le seul bateau intact, le *Collegian*. Resté seul, le *Detryat* lance des appels de détresse qui demeurent sans réponse.



Jos Cante - « *Nous assistons impuissants au naufrage du paquebot et du cargo, furieux de ne pas pouvoir attaquer* », alors que les deux navires coulent rapidement. « *Nous étions tous inquiets à nos postes de combat. Nous tournions en rond autour des canots et des radeaux, vingt-quatre en tout, pour tenter de consoler les blessés, les mourants, les femmes et les enfants, tous ces naufragés couverts de mazout, certains de sang. Nous étions pour eux le bateau de l'espérance et tous leurs regards, leurs appels, leurs sanglots se tournaient vers nous. J'entends encore Le commandant Janvier crier son impuissance devant ses officiers et son état-major, et manifester sa volonté de faire quelque chose. Pourtant le sous-marin était probablement resté à proximité et pouvait nous torpiller à tout moment, surtout si nous stoppions...* Le risque était grand de prendre à bord tous les rescapés et recevoir le coup de grâce, sans aucun secours autour de nous. Nous pourrions tous disparaître... »

Le *Detryat* continua ainsi de tourner autour des canots jusqu'au début du jour, lorsque le commandant prit la décision de tenter de sauver ces malheureux :

« *Jetant les grappins, attrapant les canots, et avec une force décuplée* », le *Detryat* embarque les naufragés, « *ivres de joie et couverts de mazout : enfants, adultes, bonne sœurs plus noires que blanches, blessés, mourants* ».

Parmi les naufragés, Michel Malbert, qui flottait dans le mazout, reconnut la voix de son ami **Jean SALIOU**, officier de manœuvre à bord du *Detryat*... Près de 20 ans plus tard, en 1962, à l'occasion de la remise de la décoration d'officier de la Légion d'honneur de Jean Saliou, il lui adressa un vibrant poème d'amitié, dont est extrait ce passage :

« *On s'est connus au cours, on avait dix-huit ans. Les Racé et les Niox, les Lecoq, les Mardant N'ont jamais empêché, en dépit des leçons, La Paimpolaise de jouer, en Première Division. Puis ce fut le Grand Charles qui lança son appel, Et te voilà parti dans les FNFL, Greenock et Liverpool, corvettes et convois. Tu dois te souvenir cependant qu'une fois, Non loin de l'Equateur, en juillet quarante-trois, Tu tenais par les cheveux,*



Le sauvetage © Claudie Saliou-Le Goff

en piteux état Pour le ramener à bord (c'était sur l'Détroyat), Un gars pas beau, à poil, et couvert de mazout Qui était en train de filer son amarre par le bout... »

À bord, se trouvaient également Paul BUREL et Armand DUFOUR.

« Marins et officiers, tous étaient galvanisés par le bonheur de sauver des vies, nous pleurions presque tous de joie et de fatigue », conclut Jos Cante. Lorsque le *Détroyat* mit le cap sur Lagos, il vit venir à sa rencontre cinq torpilleurs et quatre avions... Il venait de recueillir 239 survivants du paquebot *De La Salle* et 76 survivants du cargo *Manchester Citizen*, coulés par l'U-508.

Embarquements : 14 Havrais à bord



Julien Burel © Paul Burel



Jean Saliou
© Claudie Saliou-Le Goff



Albert Martin © HER

PARCOUR

Matelot détecteur Alfred BACHERY (22 fév 43 -15 mars 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

*Matelot fusilier Robert BOULANGER (mars 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître fusilier Julien BUREL (Printemps 1943) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Matelot commis Didier CAMUS (9 - 21 sep 41) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître chauffeur René DUCARNE (nc) [Havrais en Résistance](#)

Quartier-maître de manœuvre Armand DUFOUR (mars 43 -unique affectation) [Havrais en Résistance](#)

Quartier-maître maître d'hôtel Jean FEUGIER (nc) [Havrais en Résistance](#)

Quartier-maître chauffeur Joseph GOACOLOU (14 av-10 juin 43) [Havrais en Résistance](#) -

Quartier-maître mécanicien Marcel LEBAS (nc) [Havrais en Résistance](#)

Enseigne de vaisseau Jean LESIEUR (8 mars 43-4 fév 44) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

Quartier-maître mécanicien Albert MARTIN (nc) [Havrais en Résistance](#)

Quartier-maître Fernand MOIZAN (nc) [Havrais en Résistance](#)

Quartier-maître chauffeur Joseph POITROT (nc) ([Havrais en Résistance](#)

Enseigne de vaisseau Jean SALIOU (juil 42-sept 43) [Havrais en Résistance](#) - [Site Français libres du Havre](#)

*Futur membre du Commando Kieffer

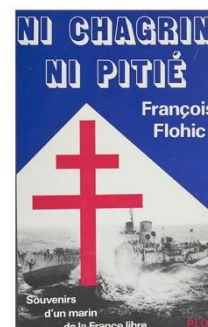
SOURCES

Ni chagrin ni pitié, souvenirs d'un marin de la France Libre, Amiral François Flohic. Éditeur : Plon, 1985

[Les corvettes françaises libres dans l'Atlantique Nord](#) (présentation par E.-F. Touchaleaume, ancien commandant de la *Lobélia*, d'après un texte de Michel Bertrand (Gazette des armes : les Forces Navales Françaises Libres, 1980).

[Les corvettes de la France Libre](#), VAE Emile Chaline, Revue de la France Libre, n° 262, deuxième trimestre 1988.

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



Le Monument dédié à la mémoire des Marins des Forces Navales Françaises Libres à Greenock (Ecosse), où étaient basées les corvettes.

