

SOUVENIRS DE MARINE ET DE GUERRE
1939-1945
Suivis de sa biographie



Georges BON MARDION
(1921-2008)

Georges BON MARDION est né dans le 8^e arrondissement à Paris le 9 juin 1921.

Officier radio de Marine marchande, il navigue à bord du cargo *Daphné* de la Société Navale Caennaise qui assure le transport de charbon entre Caen et Newcastle, lorsque ce dernier se trouve à Methil en Écosse lors de l'armistice.

Saisi par les Anglais, le navire reprend le combat avec un équipage FNFL que rallie Georges BON MARDION le 17 juillet 1940.

Renommé *Daphné II*, ce cargo sera mitraillé 28 fois par les forces ennemies au cours de ses traversées durant la guerre.

Georges sert toujours à bord du *Daphné* lorsque ce dernier est torpillé en Mer du Nord par une vedette lance-torpilles allemande.

Le 4 juin 1941, il embarque sur l'*Égée* avec le même commandant, Le Louarn, ainsi que les mêmes officiers et le même équipage, à quelques éléments près.

Ils subissent de très violents bombardements, par avion, en mer et à Londres.

Georges BON MARDION participe au Débarquement en Normandie sur l'*Égée* qui, à partir du 12 juin 1944, transporte des munitions à Omaha Beach, Utah Beach et Arromanches.

Il achève en avril 1945 à Cherbourg, une campagne de guerre longue de 5 ans, 8 mois et 7 jours.

Georges BON MARDION a ensuite poursuivi sa carrière comme officier, puis chef radio, sur les paquebots de la Transat, devenant même le dernier chef du service radio du paquebot *France* en 1974.

Il était titulaire de la Croix de Guerre avec étoile de vermeil, de la Croix du Combattant, de la Croix du Combattant Volontaire de la Résistance, de la Médaille de la France Libre et de l'insigne d'Officier du Mérite Maritime.

Georges BON MARDION est décédé à Montivilliers le 1^{er} juillet 2008¹.

Remerciements : en janvier 2026, avec l'autorisation de son fils, Monsieur Christian Bon Mardion, le récit manuscrit des *Souvenirs de Georges Bon Mardion* a été confié par Monsieur Patrick Cantor² à l'association *Havrais en Résistance*, laquelle en a assuré la présente transcription.

Nos remerciements également à Patrick Cantor pour les photographies commentées qu'il nous a transmises.

¹ Parcours résumé de Georges Bon Mardion sur le site [Français Libres du Havre](#)

² Consul de France honoraire à Lucerne (Suisse).



Georges Bon Mardion en famille

**SOUVENIRS DE MARINE ET DE GUERRE
1939-1945**

Ce récit est un témoignage... Tout simplement.

Je suis une victime des affiches mais une heureuse victime.

En effet, après avoir passé mon BEPS, je me morfondais dans une classe du BAC lorsqu'au cours de mes pérégrinations dans Paris, je lus une affiche qui disait « Pour voyager, pour voir du pays, entrez à l'ECOLE FRANCAISE DE RADIOELECTRICITE pour devenir soit officier-radio, soit dans une Compagnie aérienne, soit dans la Marine marchande ». Cela fit « TILT ».

J'en parlais à mes parents qui furent d'accord pour que je me dirige dans cette voie, et aussitôt je rentrais dans cette Ecole (Octobre 1937) pour en sortir en Juillet 1939, après avoir obtenu des P.T.T. mon Certificat radio de 2^e classe.

Simple coïncidence, ma vie a commencé au début de la guerre. Je ne m'attendais certes pas à vivre les aventures que j'ai traversées en embarquant comme radiotélégraphiste sur le *DAPHNÉ* de la SOCIETE NAVALE CAENNAISE (S.N.C.)

Cet embarquement à Boulogne (sur mer évidemment) le 23 Août 1939 peut paraître banal. Il ne l'était pas à cause d'une anomalie : j'embarquais professionnellement et... je n'avais jamais vu la mer et les seuls bateaux que j'avais contemplés n'étaient que des bateaux-mouches sur la Seine à Paris.

En effet, parisien de naissance, les seuls voyages que j'ai jamais faits pendant les 18 premiers mois de ma vie se faisaient vers la province d'origine de mon Père : la Savoie, exactement à Beaufort-sur-Doron, et je me considérais comme un privilégié de faire tous les ans ce retour au pays alors que beaucoup de jeunes de mon âge restaient sur place.

En tout cas, afin de ne pas faire rire à mes dépens, pas question de révéler aux Bretons et Normands qui m'entouraient cette « anomalie ». J'étais prêt à soutenir mordicus que j'avais une tante à Dieppe ou un cousin à Paimpol, mais personne ne souleva cette question, elle était probablement trop « anormale ».

Le Capitaine Guillaume LE LOUARN (le renard en breton), qui commandait le *DAPHNÉ* était un breton de LANLOUP près de PLOUHA, très sympathique qui, au fil des années devint un ami.

Plongé dans ce monde inconnu, je trouvais tous les gens qui m'entouraient « normaux et sympas. Pour tout le monde j'étais le « SANS FIL ».

Si j'avais été dans la Marine anglaise tout le monde m'aurait appelé « SPARKS » (étincelles), du fait que, avant les postes émetteurs à lampes, les émissions se faisaient en déchargeant un circuit à travers les disques de cuivre séparés par du mica ou de la porcelaine, ce qui faisait beaucoup d'étincelles et pas mal de bruit.



Le Capitaine Guillaume LE LOUARN



LE DAPHNÉ II (Société Navale Caennaise)

Nous quittâmes donc BOULOGNE pour un petit port de la côte anglaise, SEAHAM, afin d'y charger du charbon.

Impressions de cette première traversée : pas grand-chose à dire car si la mer était plate, la brume était épaisse et je n'ai rien vu. Par contre, j'ai pu juger que l'on mangeait bien à bord, et avec la fringale de mes dix-huit ans, cela était important. En effet, nous mangions « frais », du fait des courtes traversées, et du fait que dans tous les ports, le cuisinier allait faire son marché. La cambuse avait la réputation de bien nourrir. Sans le faire exprès, j'étais bien tombé.

En mer, un sujet d'étonnement : à chaque fois que je devais transmettre un radiotélégramme, je devais demander la « dynamo » au Chef Mécanicien et chaque fois il rouspétait et je me faisais enguirlander, mais cinq minutes après, j'avais du « jus ».

La dynamo n'était mise en marche que la nuit, en mer. En dehors de ces nuits, on devait se contenter soit de la lumière du jour, soit d'une lampe à pétrole fixée à une cloison et suspendue « à la cardan »³. Au port, plus d'un s'est réveillé complètement noir de suie pour s'être endormi sans éteindre la lampe.

Un mot sur ma cabine : en entrant, à gauche, une table sur laquelle se trouvaient tous mes appareils émetteurs et récepteurs. A droite, ma couchette surélevée sur deux tiroirs superposés et au milieu un lavabo, mais sans eau courante, et pour les eaux usées, sous ledit lavabo : un seau. Le confort sommaire tel une cellule de moine me faisait rire, sauf quand la première fois en mer, j'allais vider le seau par-dessus bord, parfaitement inconscient de la direction du vent... et que l'eau sale me revient en pleine figure, à la grande joie de ceux qui m'avaient vu. J'étais plus novice qu'un mousse mais les leçons servent...

³ Système d'articulation permettant, dans une mécanique ou un mécanisme, de garder un corps dans une position invariable malgré les oscillations de l'organe principal ou du support de l'ensemble. Articulation, joint, suspension à la Cardan.

Vers midi le troisième jour, alors que je me trouvais sur la passerelle, le Capitaine, après avoir fait stopper la machine, cria à ceux qui se trouvaient sur l'avant : « *MOUILLEZ !* ». L'on entendit aussitôt la dégringolade de l'ancre et de la chaîne dans l'eau jusqu'au moment où il y eut une secousse : nous étions mouillés. Le capitaine ordonna une légère marche arrière tout en laissant « filer la chaîne », et ce fut terminé.

Alors nous sommes arrivés, dis-je prudemment au Capitaine. Oui répondit-il, et nous entrerons au port à la pleine mer.

En fait, pour ma part, je n'apercevais qu'un vague bout de terre à bâbord.

Chapeau ! Je trouvais vraiment que ces marins étaient formidables. Sans avoir rien vu depuis Boulogne, ils s'arrêtaient pile devant ce port anglais. Certes, il y avait eu des relèvements radiogoniométriques qui consistaient à relever la direction de deux ou trois stations à terre (radiophares), en faisant tourner un cadre trouvant au-dessus de la passerelle. Quand le plan du cadre se trouvait parallèle au radiophare, on entendait un signal maximum. Quand le cadre était perpendiculaire à la station, le signal était minimum, ou même nul. C'était le travail des « SANS FIL » de prendre ces relèvements mais bien souvent, c'était le Capitaine qui les prenait, non pour surveiller ma compétence en la matière, mais simplement par gentillesse, pour ne pas me déranger et ce, bien que le poste radio se trouvait juste en -dessous de la passerelle.

Après ce mouillage, je rentrais dans ma cabine et prit mon QUART. Sur les cargos, un quart radio se fait pendant deux heures, l'espace entre deux quarts étant de deux heures également. Ce quart peut se terminer le soir à 22 h, 23h ou minuit (heure du bord) selon les fuseaux horaires.

Ce quart terminé, je ressortis sur le pont, côté bâbord. Surprise : plus de côte, plus rien. Heureusement que je ne suis pas allé immédiatement demander à quelqu'un le pourquoi de la chose, car tout le monde se serait payé ma tête. Je réfléchis et pensai que peut-être le bateau avait tourné sur lui-même. Allant à tribord, j'en eus la confirmation. Avec la pleine mer, le bateau avait « évité » et la brume s'étant dissipée, on voyait distinctement l'entrée du port. Presqu'aussitôt, le pilote monta à bord et après avoir relevé l'ancre, le *DAPHNÉ* entra lentement dans SEHAM pour accoster sous un « spout ».

Un « SPOUT » était et est probablement encore, un immense échafaudage en bois genre « Grand Huit », que l'on trouve dans les fêtes foraines à l'exception des montées et descentes brutales évidemment. Les wagons de charbon arrivant sur le haut de ce spout étaient mis perpendiculairement au navire par une plaque tournante puis basculés sur un toboggan ou un gros conduit qui arrivait au-dessus d'une des cales du navire. Le bout du conduit était mobile, l'on pouvait à l'aide de cordes « asperger » la cale afin de la remplir au maximum (même principe que pour le chargement du blé). Mais ce n'était pas suffisant et des arrimeurs (quel métier !) devaient descendre dans la cale surtout en fin de chargement.

Comme le spout ne bougeait pas, c'était le navire qui devait se déplacer cale après cale et de ce fait était en constant « déhalage ». Lorsque le charbon était « mouillé » ou était formé de grains qui produisaient un minimum de poussière, tout allait bien. Mais dans le cas contraire, tout le navire était littéralement couvert d'une pellicule noire qui s'infiltrait partout. Deux alternatives : ou bien se terrer dans sa cabine ou bien filer à terre entre le déchargement de deux wagons. Il y avait bien la troisième alternative qui consistait à rester stoïquement sur le pont en attendant... la douche du soir. Cette alternative n'était pas la mienne mais bien celle, hélas, du Capitaine, des Lieutenants et de l'équipage PONT. Et dans ce cas-là, je me félicitais d'être le SANS FIL.

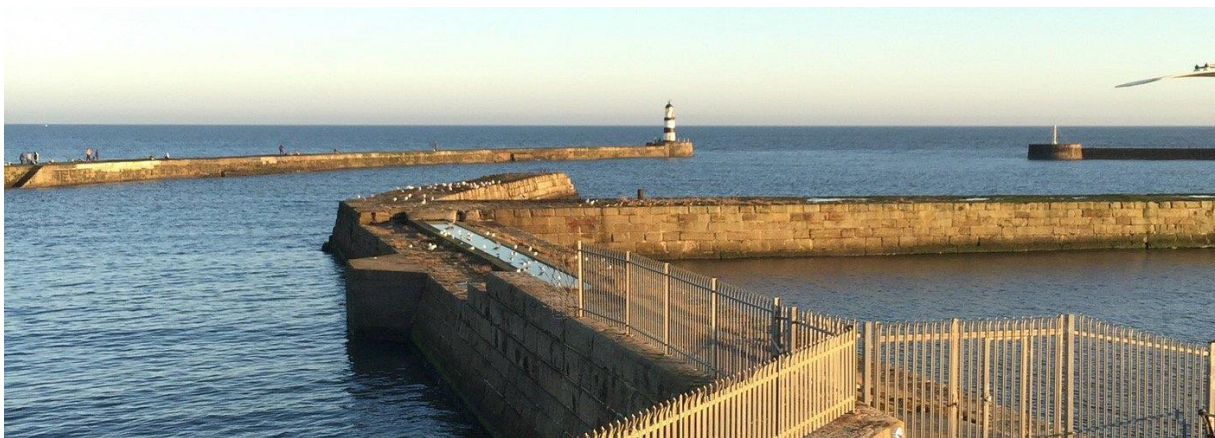
J'étais évidemment allé « à terre » deux ou trois fois C'était mon premier contact avec un pays étranger. J'ai trouvé le port (en dehors du charbon) et la petite ville attenante charmants et les gens « normaux » ... comme en France. J'ai même constaté qu'ils étaient très serviables ces Anglais à qui j'ai demandé deux ou trois renseignements dans un anglais épouvantable.

Réalisant avec une certaine honte que mes deux ou trois années à l'école n'avaient pas servi à grand-chose, je décidais d'apprendre l'anglais, non pas dans des textes de SHAKESPEARE, mais en écoutant la BBC, en lisant les journaux anglais ou en écoutant les gens parler le langage commun et populaire.

Vers la fin du chargement qui durait – selon les arrivages des wagons, 3 ou 4 jours au plus, le Capitaine et les Lieutenants étaient constamment sur le quai, surveillant les tirants d'eau du navire. C'était le second Capitaine qui faisait signe au contremaître du quai de stopper le chargement. Nous étions à nos marques de « franc bord » (d'hiver ou d'été) et il ne s'agissait pas de les dépasser. C'était une question de sécurité.



SEHAM



Entrée du port de SEHAM

Il y a des cargos qui ont dû retourner à quai pour décharger le surplus de leur chargement à la suite du contrôle dans le sas de sortie du port. En effet, certains commandants prenaient le risque de dépasser les marques de franc-bord, en espérant un « non contrôle » à la sortie d'un port. Il n'y avait plus de problème au port de destination car le navire, pendant sa traversée par suite de sa consommation de charbon (ou de fuel) et d'eau douce, s'était allégé.

Dès la fin du chargement commençait la fermeture des cales par tout le personnel PONT. Il fallait d'abord, à l'aide des treuils, mettre les « galiotes », grosses poutrelles de fer que l'on mettait en travers de la cale tous les 2 mètres environ, et sur lesquelles on allait poser les panneaux, gros madriers de bois de 50 cm environ, et évidemment de 2 mètres de long. Les panneaux étaient très lourds car très épais, pour éviter d'être défoncés par la grosse mer.

Et pourtant, cela est arrivé. Par-dessus les panneaux, un prélat (bâche), que l'on coinçait tout autour de la cale avec des coins en bois.

Ce travail terminé, le bosco (maître d'équipage), venait me prévenir que l'on allait hisser mon antenne principale. Cette antenne était tendue entre les deux grands mats et devait être amenée (descendue) et être lovée sur le pont à chaque chargement et déchargement.

Puis c'était le grand lavage à l'eau : salée du pont et superstructures, tout y passait. Après cela, le *DAPHNÉ* était « nickel » et ne donnait plus l'impression d'un vil charbonnier.

En tout cas, à la suite de ce grand lavage, je peux affirmer avec l'expérience de mes 35 ans de marine que les marins sont des gens très propres, aussi bien pour leurs bateaux que pour eux-mêmes, et les mauvaises langues qui disent le contraire ont probablement confondu la marine française avec la marine grecque (que les Grecs m'excusent).

Deux exemples :

Dès la première traversée le Capitaine me dit : « *SANS FIL, il faudra faire les cuivres de votre cabine* ». Je répondis oui évidemment... tout en tombant des nues. J'avais bien vu dans un coin une boîte de Mirror, mais j'avais pensé qu'elle avait été oubliée là depuis des lustres. Je n'avais pas vu le collègue radio que j'avais remplacé à Boulogne ; il avait débarqué avant mon arrivée et de ce fait, je n'étais pas au courant de ces petits détails. Peu importe, je me suis donc mis à astiquer et le tour des hublots et l'aérateur qui se trouvait sur la porte et la serrure et poignée de ladite porte (surtout côté extérieur) etc... Je réalisais alors qu'il y avait beaucoup de cuivre dans cette fichue marine...

Deuxième exemple : j'avais très vite remarqué que tout le monde à bord, équipage comme officiers, avaient des sabots. Mon petit Georges, me suis-je dit, pour t'intégrer dans un milieu inconnu, il faut passer inaperçu... en faisant comme tout le monde.

Et mon premier achat de retour en France fut de m'acheter une paire de sabots au risque de me tordre la cheville avec ces « habille-pieds » que je n'avais, de ma vie, jamais employés. En fait ces marins avaient une nouvelle fois raison.

En effet, que ce soient les mécaniciens montant de la machine avec leurs pieds dégoutants d'huile et de graisse (j'exagère pour faire mieux comprendre, qu'ils m'excusent), que ce soit les gars du Pont ayant pataugé sous la pluie ou moi-même ayant été faire un tour sur la passerelle, le fait de déposer ses sabots à la porte de sa cabine pour y entrer avec simplement ses kroumirs⁴, diminuait évidemment le risque de la salir, important quand on est soi-même en charge de sa propreté.

Dès ce premier voyage je fus confronté à un problème, et quoique sur mer, très terre à terre : l'entretien de mon linge. Quand j'entends actuellement certaines jeunes femmes nous faire toute une salade pour l'entretien de leur linge, alors qu'elles n'ont qu'à le mettre

⁴ Sorte de pantoufle en basane ou en feutre qu'on porte dans des sabots ou des bottes.

dans une machine, lire un roman en attendant que ça se passe, le ressortir, le pendre et s'en vêtir dès qu'il est sec, cela me fait doucement rigoler. En effet, à cette époque, il n'y avait pas de machine à laver, tout était en coton qu'il fallait repasser, quant aux chaussettes, il fallait les reprendre, et non pas les mettre à la poubelle dès qu'un trou apparaissait.

Et bien, comme tous les marins, mes compagnons d'infortune, après l'achat d'un fer, de fils et d'aiguilles... je m'en suis très bien tiré.

Nous quittâmes SEHAM pour CHERBOURG le 2 septembre 1939 et le lendemain 3 septembre « nous étions dedans ». Oui, dans cette guerre à laquelle on s'attendait tout en espérant que...

C'est par un CQ (avis à tous) diffusé par les stations côtières que j'ai appris la déclaration de guerre française et anglaise à l'Allemagne nazie.

J'en avertis immédiatement le Commandant qui donna aussitôt plusieurs ordres.

- 1) les embarcations de sauvetage devaient être débordées à l'extérieur, parées à être affalées rapidement.
- 2) pour tous, faire le black-out de sa cabine. Nous devions fabriquer des ronds de carton pour boucher nos hublots le soir venu.
- 3) pour moi enfin, c'était simple : silence radio. Ainsi j'étais amputé de la moitié de mon travail : je pouvais recevoir mais pas émettre.

Nous arrivâmes quand même à CHERBOURG et là, en dehors de nos visiteurs habituels, DOUANE, SANTE, AGENT (Courtier maritime qui représente l'Armateur et s'occupe de tout ce qui concerne le navire), il y avait en plus des représentants de la Marine Nationale, disons plutôt pour être dans le vent de cette période, de la Marine de Guerre. Certains marins, réminiscence du passé, disent encore « La Royale ».

Ces officiers venaient mettre au courant le Commandant des mesures prises pour armer le *DAPHNÉ*, armer pour la Défense, évidemment.

Pour ce qui m'intéressait directement, ils devaient mettre les scellés sur la cabine Radio et la cabine du Radio était la même, ils mirent les scellés sur le couteau EMISSION-RECEPTION. Après 51 ans de réflexion (je ne suis probablement pas doué), je n'ai pas encore compris le pourquoi de la chose. En effet, ce n'était pas pour moi que cette mesure était prise, mais bien pour éviter que si un espion montait subrepticement à bord, il ne puisse envoyer un message avec mon émetteur. Deux improbabilités à ce roman d'espionnage qui ne pouvait se passer que la nuit.

D'abord, quoiqu'ayant le sommeil profond, je l'aurais tout de même entendu cet espion, et deux, en supposant le contraire (s'il m'avait assommé par exemple), ledit espion se serait fichu comme d'une guigne des scellés.

En ne niant pas l'espionnage d'alors, j'aurais mieux compris que l'on enlève une pièce quelconque à mon émetteur. En tout cas, consciencieusement, cette pose de scellés se faisait dans tous les ports français dès notre arrivée, avec vérification qu'ils soient intacts au moment du départ du navire.

Pour l'armement du *DAPHNÉ*, il était prévu deux mitrailleuses sur la passerelle, deux autres à l'arrière du bateau, et enfin les deux dernières à la poupe, avec un canon de 75 pour couler les méchants sous-marins (U-BOAT). Nous étions presque devenus un navire de guerre et c'était réconfortant de pouvoir se défendre au cas où... et ces cas se présentèrent souvent par la suite.

Pour manipuler ces engins de guerre, il nous fallait des guerriers. Ce furent des gars de la marine que l'on appelait A.M.B.C. (Armement Militaire des Bâtiments de Commerce). Ils étaient 4 ou 5, je ne me rappelle plus exactement.

Ils s'intégrèrent parfaitement au navire et il y en eut deux (Quinquis et Le Cunff), deux inséparables, qui restèrent avec nous durant toute la guerre, la « drôle » (39-40), et celle qui l'a suivie (40-45). Ces A.M.B.C. furent d'autant plus les bienvenus qu'ils demandèrent assez vite au Commandant de participer au travail du bord. Ce dernier accepta sans hésiter et l'équipage « marchand » se trouva alors soulagé lors de l'ouverture des cales, du lavage du Pont etc...

Quand nous quittâmes CHERBOURG nous n'étions pas complètement armés car les plateformes pour fixer canon et mitrailleuses prirent du temps à être installés. Le complément de cet armement se fit lors d'un voyage ultérieur. Par contre, devant la passerelle et devant le Poste radio avaient été posée une importante épaisseur de ciment avec une simple petite meurtrière à la hauteur du hublot dudit Poste radio.

Et les voyages se succédèrent entre ports français et anglais. Nous transportions du minerai de fer de France en Angleterre et du charbon d'Angleterre en France. Nous chargions le minerai de fer à Caen, Granville, Dielette, ce dernier n'étant pas un port mais un simple appontement au sud du Cap de la Hague, et dont la mine, une des plus riches d'Europe, m'avait-on dit, se poursuivait sous la mer.

En Angleterre, nous déchargions et chargions dans des ports tels que CARDIFF, NEWPORT, SWANSEA, BRISTOL sur la côte Ouest, et IMMINGHAM, SUNDERLAND, SEAHAM, NEWCASTLE-ON-TYNE sur la côte Est.

Lors de mon premier ou deuxième voyage, je fus interpellé un jour au repas de midi par un Officier-Mécanicien, un certain ROUXEL, qui me dit en rigolant : *« Alors SANS FIL, on est gaillard et tout va bien car la mer est plate comme un lac. Mais ça changera peut-être quand on aura un coup de chien et que tu rejetteras tous tes repas par-dessus bord ».*

Ah ça alors ! Moi qui étais tout occupé à mon travail, à étudier les êtres et les choses qui m'entouraient, voilà qu'un imbécile me rappelait que je pouvais avoir le mal de mer, une « tuile » inhérente au métier de marin et qui m'était complètement sortie de l'esprit. Face à ces solides marins bretons et normands, je vais faire triste figure si je rends tripes et boyaux, pensai-je.

Ce « coup de chien » se produisit quelque temps après. Ça commença le soir pendant mon quart. D'abord un léger roulis qui vida proprement tout ce qui se trouvait sur ma table. Puis le roulis s'accrut et je dus amarrer pas mal de choses qui me semblaient pourtant inchutables (pas dans le dictionnaire peut-être, mais compréhensible pour les Bridgeurs).

A la fin de mon quart vers 22 heures, je montai à la passerelle et le Lieutenant de quart me dit : *« Ça va grossir SANS FIL, amarre solidement tout ce qui bouge ».*

Sur ce, je retournai dans ma cabine pour me coucher. Très mauvaise nuit, j'ose dire. Je la passai à me cramponner au bois de lit, ayant peur de passer non pas par -dessus bord, mais par-dessus ma couchette. Je n'avais pas encore compris le truc (que m'apprit un marin confirmé) et pourtant bien simple pour parer à cet inconvénient majeur : mettre ma brassière de sauvetage, composée alors de plaques de liège, entre le bois de ma couchette et le matelas. Cela formait un véritable trou dans lequel je dormais comme un loir durant les nuits agitées de ma navigation.

Au matin de cette nuit presque blanche, le roulis et le tangage (souvent les deux réunis) m'avaient donné de l'appétit et je me rendis au carré (salle-à-manger pour Officiers) pour y prendre mon petit-déjeuner. Le maître d'hôtel avait déjà mis les cabarets ou tables à roulis. C'est en fait une deuxième table en bois ou en métal, fixée sur la première, et dans laquelle il y a des trous pour assiettes, verres, bouteilles et plats.

Si ce dispositif, qui n'est malheureusement pas suspendu à la cardan, empêche tout ce qu'il y a sur la table de vous tomber sur les genoux, il ne résout pas le problème du liquide que l'on a dans son verre ou dans son assiette. Il faut donc mettre peu de liquide dans son verre ou son assiette, et boire « au roulis ». J'étais jeune et cela me faisait rire... je rirais moins aujourd'hui.

Pendant la matinée je repris mon quart et à midi je regagnais le Carré. Tous ceux qui n'étaient pas du quart étaient là, y compris le Capitaine qui mangeait avec nous. Au milieu du repas, l'Officier Mécanicien qui avait imaginé mon éventuel mal de mer, sortit. Je me penche vers mon voisin et demande : « *Qu'a-t-il Rouxel ? - Tu ne vois pas qu'il est vert comme un citron et qu'il a le mal de mer !* ».

Cela contribua probablement beaucoup à mon intégration dans le milieu marin car toujours, quel que fut le temps, je pus faire mon travail normalement et avec le sourire. Je ne m'en suis jamais vanté, car le mal de mer, comme le vertige en montagne ou la claustrophobie, on l'a ou on ne l'a pas et durant ma navigation j'ai vu trop de gens malades comme des bêtes, pour m'en moquer. J'ai connu des collègues qui, jusqu'au bout de leur navigation (sur le paquebot *FRANCE* par exemple) qui, sans avoir vraiment le mal de mer, se disaient mal à l'aise, avec des maux de tête etc...

Les semaines passèrent... et les mois. Navigation à peu près tranquille excepté quelques rares attaques d'avions allemands et des bateaux sautant sur des mines.

Le premier « pépin » survint le 8 Février 1940. Par beau temps, vers 14 heures, alors que je me trouvais dans ma cabine, soudainement, trois coups de sifflet du navire, suivis par « arrière toute » de la machine, caractérisée par la trépidation importante du *DAPHNÉ*. Je bondis sur la passerelle pour savoir ce qui se passait. Le Commandant, furieux, criait : « *ces imbéciles d'Anglais ont déplacé ma bouée sans prévenir et nous sommes maintenant « au sec » sur le banc de sable des GOODWINS* » (à l'entrée de la Manche).

Trois bateaux qui nous suivaient avaient vite compris la signification de nos trois coups de sifflet et l'on pouvait constater qu'ils s'étaient vite dégagés. Mais nous, ce n'était pas la même chose et après avoir battu en arrière pendant plus d'une demi-heure, force était de constater que l'on ne pouvait plus rien faire pour le moment car la mer descendait. « *Il faudra attendre la pleine mer de ce soir* » dit le Commandant.

Puis il écrivit rapidement un message qu'il me remit pour transmettre en « DDD » (en urgence) à la station côtière anglaise la plus proche, NORTH FORELAND, qui m'accusa immédiatement réception.

Il n'y avait plus qu'à attendre et je continuai ma veille radio.

Vers 18 heures, un Lieutenant entra dans ma cabine et me dit : « *Prends ta brassière de sauvetage et va à l'arrière comme tout le monde, car une mine dérive vers notre avant* ». Il faisait noir mais la lune était là. Heureusement car même avec des jumelles, les Officiers Pont n'auraient rien pu voir.

Ouf, après ¾ d'heure à se geler sur l'arrière, la mine passait à quelques mètres de l'avant du navire et se perdait dans la nuit.

Après cette chaude alerte, 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* ». Suivi du Chef, le Commandant allait constater par lui-même ce qui se passait : 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 (*save our souls : sauvez nos âmes*) 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....

Décidément pensai-je, tu as encore beaucoup à apprendre de la mer.

Un peu plus tard le chalutier envoyé à notre secours arrivait. Nous l'accostions, montions à bord et amarriions notre embarcation « à couple » de lui. La deuxième embarcation qui eut les mêmes problèmes que nous arriva peu après.

Nous fûmes parqués (ce n'est absolument pas péjoratif) dans une salle d'équipage avec de nombreuses couchettes et on nous distribua thé (évidemment), gâteaux et cigarettes. Le Commandant du chalutier décida de rester sur les lieux toute la nuit. J'avais pris une couchette et je dormis.

Je fus réveillé au matin, il faisait à peine jour, par un matelot anglais qui venait chercher notre Commandant pour l'amener sur la passerelle. Je le suivis et restai sur le Pont en surveillant l'aile de la passerelle. Là, le Commandant Anglais a indiqué une direction à notre Commandant. Je regardais et stupeur... le DAPHNÉ s'était déséchoué tout seul et dérivait.

Notre commandant réalisa tout de suite la situation car de l'autre côté du DAPHNÉ par rapport à nous, un remorqueur fonçait. Il descendit quatre à quatre où nous étions logés et choisit 8 ou 9 gars costauds. Ils affalèrent tous dans notre embarcation et la joute commença. Anglais et Français sur le pont du chalutier surveillaient la course car l'enjeu était d'importance : si le remorqueur arrivait le premier sur le DAPHNÉ, il en prenait possession du fait qu'il n'y avait plus personne à bord. Si l'on voyait très bien notre embarcation, l'on appréciait beaucoup moins bien la position du remorqueur et le suspense était à son comble.

Quelques minutes après cependant, l'embarcation accota le DAPHNÉ. Nous vîmes tout le monde grimper à toute vitesse l'échelle de pilote. Puis un matelot hissa le pavillon Français à la tête du grand mât.

Il l'amena et le hissa plusieurs fois pour bien faire voir au remorqueur que quelqu'un se trouvait à bord. Le suspense était terminé nous avons eu chaud. En effet, le remorqueur n'était plus qu'à 100 mètres environ du navire.

Notre second Capitaine qui était resté sur le chalutier anglais, nous donna alors l'ordre d'embarquer dans notre deuxième canot. Arrivé à bord j'allais justement voir le Commandant. Il me tendit un message à transmettre et je me rendis dans ma cabine. Immédiatement je compris que je ne pouvais plus rien transmettre. En effet, la veille au soir, ayant quitté mon poste précipitamment, je n'avais pas pensé à stopper le moteur de l'émetteur de secours et pendant toute la nuit les accus s'étaient déchargés.

Le commandant une fois averti et devant mon air navré me dit : « *ne vous en faites pas Sans Fil, je vais m'adresser au remorqueur avec le porte-voix* ». Alors commença une discussion en Anglais à laquelle je ne compris pas grand-chose et qui se termina par l'accord mutuel de : « No Cure, No Pay », c'est-à-dire pas de résultats, pas de paiement. Aussitôt après, le remorqueur nous passa un gros filin et nous conduisit sur la rade des "Dunes" (au large de Douvres où nous mouillâmes et où se trouvaient déjà de nombreux bateaux qui attendaient des ordres pour partir en convoi.

Le Commandant alla à terre avec le remorqueur. Il fallait entrer en contact avec la compagnie Navale Caennaise, exposer notre situation et demander un remorqueur afin d'aller dans un port pour réparation. Quand je pense que tous ces événements se sont produits par beau temps, je n'ose envisager ce qui serait arrivé si le temps avait été détestable et la mer grosse...

Nous attendîmes ce fameux remorqueur 10 longues journées. Ah oui ! elles furent interminables ces journées car par ce froid glacial de février alors que les chaudières étaient hors-service, ce qui signifiait plus de vapeur donc plus de chauffage, nous grelottions. Dans les cabines ou sur le pont c'était la même chose et nous étions emmitouflés y compris pour dormir, comme si nous étions au pôle-Nord. Le fourneau au charbon du cuisinier étant le seul point chaud du navire, on peut dire que jamais Chef n'eût autant de visites.

Qu'est-ce que je faisais dans cette galère ? Moi qui étais rentré dans la Marine marchande rêvant au chaud soleil des tropiques, à Tahiti où les vahinés vous couvrent de fleurs et les Doudous des Antilles de Ti-Bo (petits baisers), je me trouvais sur un navire qui était un véritable iceberg au large d'une côte brumeuse et inhospitalière (on devient méchant quand on a froid).

A bord personne ne faisait plus rien excepté le cuisinier (heureusement) et un Officier et un matelot sur la passerelle qui surveillait ... sans rien faire. En fait nous avons oublié la guerre (heureusement, nous ne fûmes pas attaqués pendant ce séjour sur rade) et nous ne pensions plus qu'à une seule chose : l'arrivée du remorqueur.

Le 4ème ou 5ème jour le temps changea mais le froid subsistait. Nous subissions une vraie tempête de neige. Notre ancre dérapa et nous manquions d'emboutir un autre navire. Le commandant fit mouiller la deuxième ancre.

Le 10ème jour, enfin notre sauveur, le remorqueur de Dunkerque *JEAN BART* arrive. Il a ordre de nous remorquer à ANVERS pour réparation. C'est idiot, mais je ne me rappelle plus comment le problème des ancras a été résolu. En effet, comme nous n'avions plus de vapeur, nous ne pouvions plus les relever avec le cabestan et comme, cela j'en suis sûr, nous ne les avons pas laissé filer au fond de l'eau, je suppose qu'à l'aide d'un flexible, le remorqueur nous a fourni un peu de vapeur.

Remorquage sur ANVERS sans incident. Nous entrâmes en cale sèche dès notre arrivée. En travaillant jour et nuit les chantiers Belges nous réparèrent en 3 semaines. Et nous repartions aux alentours du 12 Mars. En tout cas, ces trois semaines me permirent de bien visiter Anvers qui est une très belle ville, agréable et vivante.

En Avril 1940, dans les parages que nous fréquentions (Manche, Mer du nord, Canal de Bristol), la guerre s'était intensifiée et l'on voyait de plus en plus autour de nous des bateaux sauter sur une mine ou bombardés.

Mon vieux Georges me suis-je dit, si tu ne veux pas voir fleurir tes 20 ans autrement que sur une tombe, il serait peut-être temps de mettre sac à terre. Je vais donc trouver le Commandant et lui fais part de mon souhait. Très bien me dit-il sans autre commentaire, j'en parlerai demain à l'Inscription Maritime (Nous arrivions à Caen le lendemain matin).

Le lendemain à son retour de terre il vint me trouver et avec un sourire narquois au coin des lèvres, me dit : « *SANS FIL Vous n'êtes pas mobilisé car vous n'êtes pas encore mobilisable mais vous êtes ...réquisitionné* ». Devant une telle subtilité administrative je ris et le Commandant avec moi. Ce fut tout, on n'en parla jamais plus. Pour ma part, je ne ressentis aucune panique. À la grâce de Dieu pensais-je. En fait j'étais presque content car je me sentais bien à bord ayant été adopté par tout le monde. Il me semblait que, débarquant, c'était un peu une désertion, une trahison même envers tous ceux qui, sur le *DAPHNÉ*, m'avaient si gentiment accueilli.

J'ouvre une parenthèse sur l'Inscription Maritime appelée maintenant Affaires Maritimes, c'est une très vieille dame qui date de Colbert. Tout homme (ou femme) qui embarque ou débarque d'un navire marchand, un bateau de pêche ou de tout autre engin particulier qui flotte (remorqueurs, dragues, Marie-salope, etc.) passe par le quartier de l'Inscription Maritime. À son premier embarquement on lui remet un livret Maritime sur lequel figure, outre sa photo, ses dates d'embarquement ou de débarquement, sa fonction à bord et le motif de son débarquement (congé mutation, maladie). A chaque embarquement le marin passe une visite médicale. L'Inscription Maritime, en fin de carrière du marin, établit son temps de navigation et la pension de retraite à laquelle il a droit.

Si quelqu'un me disait : en fait dans la Marine Marchande vous êtes militaires. Je répondrai : certainement pas. Et pourtant, peut-on ajouter, vous avez un code disciplinaire et de travail qui est (presque) militaire. C'est vrai. D'autre part vous avez une hiérarchie (pas d'Amiral mais des Commandants, Capitaines, Lieutenants). C'est encore vrai. De plus les Officiers ont un uniforme comme ceux de la Marine de Guerre. Pas tout à fait car nous n'avons pas d'épaulettes et le "Macaron" de la casquette n'est pas le même.

En fait après 35 ans de Marine je ne sais pas encore ce que j'ai été. Une sorte de marin « mâtiné cochon d'Inde » avec des Commandants Maîtres après Dieu. J'ai entendu dire, mais on dit tellement de choses, que dans les très vieux dictionnaires, la définition du marin était la suivante : Homme à moitié sauvage (faux, je dirais taciturne et réservé) servant à la manœuvre d'un bâtiment (vrai) et se nourrissant exclusivement d'alcool et de tabac (Entièrement faux pour le mot « exclusivement »).

Et nous arrivons au 10 Mai 1940. Finie la « drôle » de guerre, la « vraie » commence. Les Allemands envahissent la Belgique, puis c'est la percée des Ardennes et ils arrivent autour de Dunkerque.

À la fin Mai, nous recevons des ordres pour nous rendre à CHERBOURG. Surprise, nous devons charger en vrac une pleine charge d'obus et de munitions... pour Dunkerque.

Je suppose que nous avons été réquisitionnés pour ce transport. Les gars de la Marine travaillent jour et nuit pour nous charger. Au bout de 2 à 3 jours, à moitié chargement, tout est stoppé et le « déchargement du chargement » est effectué.

En effet il était trop tard, Dunkerque venait de tomber le 4 juin 1940. Nos sentiments étaient mitigés car si évidemment nous déplorions la chute de Dunkerque, nous réalisons par contre qu'une simple bombe sur un pareil chargement c'était... Adieu la vie.

Si j'envisage ce qui aurait pu nous arriver, je pense aussi à ce qui se produisit quelques jours plus tard, avec un autre navire de la Caennaise, le *NIOBE* je crois, ce dernier quittant LE HAVRE avec des centaines d'hommes, de femmes et d'enfants, fuyant ce grand port avec... totale aberration... également son chargement de munitions, reçut une bombe de plein fouet d'un avion allemand et explosa. Il n'y a eu aucun survivant. Si, une jeune fille, un enfant, et 9 hommes sauvés par le *COTENTIN*.

Aux alentours du 10 juin 1940, nous sommes en Écosse, à METHIL, petit port à l'entrée du FIFTH OF FORTH au bord duquel se trouve LEITH, le port D'ÉDIMBOURG. Pour aller à LEITH, on passe sous un pont qui enjambe ce vaste estuaire et qui à l'époque, était le plus grand d'Europe.

A METHIL, nous devons charger du charbon. Mais les nouvelles de France devenant de plus en plus mauvaises, le chargement est retardé. On parle d'armistice, qui est signé le 22 juin 1940.

Commença alors pour nous une longue attente. Perdus dans ce petit port écossais, nous étions coupés de tout. Heureusement quand même, nous avions la radio. En accord avec le Capitaine tout le monde était invité, Officiers comme Equipage, à venir le soir au poste radio écouter les nouvelles. Nous étions une trentaine qui nous agglutinions dans le poste (minuscule) dans la coursive attenante et au hublot. Je faisais en sorte de recevoir aussi bien RADIO PARIS que RADIO LONDRES afin que tout le monde se fasse une opinion de la situation.

C'est ainsi que nous entendîmes l'appel de DE GAULLE du 18 juin.

Très bonne réaction de la plupart d'entre nous, même ceux qui n'avaient jamais entendu parler de DE GAULLE. Pour ma part, je savais qu'il venait d'être nommé Général, qu'il avait remporté une victoire locale en France en tant que Colonel, commandant de blindé et qu'il était rentré dans le gouvernement de Paul Reynaud.

Ainsi un homme, un Général Français offrait un choix : le rallier ou rentrer en France.

Avec raison il nous disait que rien n'était perdu et que les forces immenses, de par le monde n'avaient pas encore donné.

Pour ma part la cause est entendue : je rallierai DE GAULLE mais curieusement, de ce choix que chacun avait fait pour lui-même, nous n'en parlions pas entre nous, tout au moins pendant les jours qui suivirent cet appel.

Le 3 juillet 40 nous reçûmes un très gros choc : la flotte anglaise avait bombardé la flotte française basée à MERS-EL-KEBIR près d'ORAN.

Nous avons beau nous dire que ce bombardement avait été déclenché par suite du refus de l'amiral Français GENSOUL Commandant cette flotte, de promettre de rester neutre, il nous était impossible d'ignorer que des marins français étaient morts (1297) et blessés.

De ce fait, nous parlâmes plus ouvertement de notre choix, de nos doutes, de nos hésitations et également de notre colère aussi bien vis-à-vis des Anglais, que contre cet Amiral Français.

La majorité d'entre nous pensait que nous devions surmonter ce choc en ne songeant qu'à une chose : les Allemands étaient chez nous, ils y étaient rentrés par la force et nous devions les mettre dehors par la force avec l'aide de tous ceux qui les combattaient, sans faire « la fine bouche », car l'enjeu était trop important. Il fallait également considérer que les armées hitlériennes n'étaient pas toutes composées de soldats au sens noble du terme mais de hordes fanatisées les S.S, prêtes à massacrer sur ordre de ce fou d'Hitler et des sbires qui le suivaient aveuglément. J'avais vu au cinéma quelques images de ces défilés de robots prêts à dominer le monde et cette perspective me faisait froid dans le dos. La domination était leur but, mieux valait combattre et croire en la victoire de la liberté.

Alors que je connaissais la décision prise par tous les Officiers y compris celle du Capitaine, je ne savais rien de l'équipage. Plusieurs me demandèrent : « *alors SANS FIL, vous restez ?* » Je répondais oui mais ajoutais immédiatement : je suis célibataire. Je ne voulais absolument pas faire de prosélytisme car je me doutais bien que cette décision pouvait être une question de vie ou de mort pour chacun de nous.

Pendant cette attente nous eûmes évidemment des contacts avec les Anglais qui se montraient tous très bien à notre égard et qui nous plaignaient sincèrement.

Aimant beaucoup marcher, je faisais de longues balades dans la campagne écossaise environnante. Le soir nous sortions à plusieurs pour boire une bière. Je n'aimais pas la bière mais c'était un rituel en Angleterre.... et j'ai fini par l'aimer sans toutefois en abuser. J'allais aussi très souvent au cinéma pour tenter d'améliorer mon anglais.

Les menaces d'invasion de l'Angleterre étant réelles, les Anglais nous demandèrent un jour de leur céder provisoirement deux de nos mitrailleuses pour défendre... l'entrée du port. Sur un terrain, pas loin du bord, nous pouvions voir des hommes de la HOME GUARD faire des exercices avec des fusils... en bois.

Tout cela n'était pas très encourageant.

Le 17 juillet 1940 fut le jour des grandes décisions et des ralliements. Une commission Anglaise composée de civils et de militaires monta à bord. Dans le salon du Commandant nous passâmes tous, les uns après les autres devant cette commission et un commissaire et un Officier Anglais, parlant en Français dit à chacun : « *si vous décidez de rester en Angleterre vous demeurez à bord et voici une avance de 5 livres sterling en attendant d'être pris en charge. Si vous voulez rentrer en France, faites votre paquetage immédiatement et vous serez dirigés sur Londres dans l'attente de votre rapatriement* ».

Tous les Officiers sauf un Officier Mécanicien, restèrent ainsi que tous les membres de l'équipage (y compris les A.M.B.C.) sauf un. Il est évident que la décision des officiers, comme des membres de l'équipage, influença leur décision.

Tous les navires marchands Français en Angleterre furent, je crois arraisonnés le même jour que nous. Par contre les bâtiments de guerre français le furent le 3 juillet, le même jour que le triste bombardement de MERS-EL-KEBIR.

Décision prise, nous étions des dissidents condamnés en bloc par Vichy. On s'en fichait comme d'une guigne. Un seul but : la victoire et le retour dans notre pays. Nous ne nous posions plus aucune question et nous n'avions plus d'état d'âme. Nous avons la force tranquille de ceux qui sont sûrs d'avoir raison. Non des traîtres, des vendus aux Anglais ! Fadaise et mensonges.

Les traîtres étaient à VICHY pas à LONDRES C'était ceux qui préparaient la déshonorante poignée de main avec Hitler à MONTTOIRE, la poignée de la victime à son bourreau et non pas celle du vainqueur au vaincu.

Pour le retour en France nous espérions qu'en 2 ans la situation pouvait se retourner. Nous n'imaginions pas alors qu'il faudrait doubler ce temps. Nous espérions surtout que les Américains se mettraient en guerre à nos côtés.

Des décisions furent prises immédiatement à notre sujet.

- Comme nous formions un équipage complet (moins deux) nous restions tous à bord et le complément d'hommes serait fait à Londres.
- - Nous étions pris en charge par un armateur anglais qui remplaçait (provisoirement) la CAENNAISE.
- - Nous devions mettre à la poupe du navire le pavillon anglais et en tête de mât le pavillon français, et cela afin de sauvegarder nos vies si nous étions capturés par les allemands.

Mais nous n'y croyions guère et pourtant cette aventure arriva à un navire français libre. L'équipage de ce navire fut fait prisonnier, emmené en Allemagne par un navire corsaire ou un sous-marin, puis libéré quelque temps plus tard comme tous les marins français le furent, mais assigné à résidence.

Tout était déjà prévu car le Commandant fut avisé qu'en cas d'invasion de l'Angleterre nous devions sans aucun autre ordre rallier... les Etats-Unis ou le Canada. Comme nous n'avions pas une autonomie suffisante pour faire une si longue route, il fallut faire une cloison en bois dans la cale 2 afin d'y mettre une réserve de charbon à laquelle on ne toucherait pas. Nous pensâmes alors qu'avec des alliés aussi prévoyants, nous ne pouvions pas perdre la guerre. Assez rapidement nous chargeâmes du charbon à METHYL cette fois non pour la France mais pour LONDRES. Nous ne nous imaginions pas alors que pendant 4 ans nous allions faire ce trafic charbonnier entre les ports d'Écosse et du Nord de l'Angleterre et... Londres.

Avec le Commandant LE LOUARN à Falkirk en Écosse





Diplôme des Forces Françaises Libres

En Août 1940 j'apprenais je ne sais plus comment qu'un Lieutenant nommé LANEVAL se trouvait à l'hôtel BEDFORD à Londres dans l'attente de son rapatriement.

Ce Lieutenant avait été sur le *DAPHNÉ* au début de mon embarquement et nous avions sympathisé.

Je préparai donc une lettre pour mes parents et lors d'une escale à LONDRES je me rendis au BEDFORD. Nous nous revîmes avec grand plaisir et d'emblée la situation fut nette et sans équivoque. Il me félicita de rester en Angleterre et regretta de ne pouvoir faire comme moi du fait de sa situation familiale. Je lui ai répondu que je comprenais parfaitement et c'était vrai car qu'aurait été ma décision si j'avais été marié, si j'avais eu des parents gravement malades etc...

Il me dit en confidence que beaucoup de ceux qui se trouvaient au Bedford pour rapatriement n'étaient pas dans le même état d'esprit que lui et injuriaient féroceement ceux qui restaient avec DE GAULLE.

Je lui remis une lettre qu'il me promit de poster en France.

Lors de mon retour en France en 1945 je parlais de cette lettre à mes parents, ils me dirent qu'ils reçurent bien une lettre de M. LANEVAL leur faisant part de mon ralliement à DE GAULLE (que mes parents approuvaient) mais que la lettre que je lui avais remise avait été confisquée par les Anglais au moment de son embarquement pour la France.

Le Lieutenant a donc pu rentrer en France contrairement à certains - je pense en particulier au torpillage du *MEKNES* coulé en Manche par les Allemands malgré que ceux-ci en accusèrent les Anglais et qui fit des centaines de morts parmi les Français rapatriés (24 juillet 1940).

Vers la fin Octobre 1940, un Lieutenant un Officier mécanicien moi-même décidâmes d'aller passer une journée entière à Londres en promeneurs. Nous étions amarrés à un appontement sur la Tamise et nous avions une bonne demi-heure de train pour atteindre le cœur de la capitale. La journée se passa très bien et il faisait déjà presque nuit à 18h00 lorsque nous reprîmes le train pour rejoindre notre bord. A l'aller nous avons remarqué que tous les noms des gares avaient été enlevés. Nous apprîmes plus tard que de même toutes les indications de direction sur les routes anglaises avaient été supprimées afin que les Allemands, en particulier les parachutistes, ne sachent en cas d'invasion, où il se trouvaient.

Donc pas de nom de gare et en plus c'était le noir complet « blackout » oblige. Nous demandâmes donc aux voyageurs anglais de notre wagon de nous indiquer la station (je ne me rappelle plus du nom) à laquelle nous devons descendre, ce qu'ils firent obligeamment.

À la sortie de la gare il faisait toujours aussi noir.

Comment rejoindre le *DAPHNÉ* ?

Personne dans les rues mais heureusement nous réussîmes à trouver un PUBLIC HOUSE où nous entrâmes, nous allâmes au bar où 2 HOME GUARD (garde civile) sirotaient leur bière. Nous leur demandâmes s'ils pouvaient nous indiquer et même nous conduire à l'appontement dont nous nous connaissons le nom. Tout cela évidemment dans un anglais de cuisine. Ils firent OUI sans hésiter après qu'ils eurent fini leur bière nous partîmes.

Un HOME GUARD pris la tête de la file et l'autre derrière nous trois. Ils avaient tous les deux une minuscule lampe électrique qui facilitait la marche.

Tout d'un coup j'ai senti que nous étions poussés tous les trois contre une porte battante qui s'ouvrit puis nous nous empêtrâmes dans une tenture et nous tombèrent tous les trois au milieu... du poste de police local.

Les BOBBIES se précipitèrent sur nous, nous aidèrent à nous relever et après quelques mots de discussion avec les HOME GUARD, ils nous demandèrent nos papiers.

Nous étions évidemment en règle, les Agents de police étaient au courant de la présence d'un navire Français Libre à l'appontement indiqué. Les HOME GUARD qui nous avaient pris pour des espions se confondirent en excuses et se proposèrent de nous conduire (vraiment cette fois) à notre bord. Tout le monde rit et l'incident fut clos.

Au mois de Novembre ou décembre 1940, un Lieutenant et un Officier Mécanicien décidèrent de partir deux jours afin de visiter Londres.

Le lendemain soir ils n'étaient pas de retour et sans nous inquiéter outre mesure, nous nous posions des questions. Le surlendemain, alors que nous étions mouillés au milieu de la Tamise en instance d'appareiller, nous vîmes sur le quai qui nous faisait face un Officier français de la Marine de guerre qui nous faisait de grands signes pour que nous allions le chercher avec notre canot.

Une fois à bord il annonça au Commandant que nos deux camarades avaient été trouvés, tués par une bombe dans un restaurant se trouvant dans un immeuble et identifiés grâce à la plaque d'immatriculation qu'ils portaient au poignet, comme nous tous.

Nous venions de perdre nos deux premiers camarades et nous fûmes très choqués et attristés.

Le voyage suivant je me rendis à l'adresse du restaurant en question, en plein centre de Londres. L'immeuble était intact mais le sous-sol détruit : la bombe était arrivée de biais et avait explosé en plein restaurant. Pas étonnant que tout le monde ait été tué.

Quelle incroyable malchance alors que nos camarades avaient probablement choisi cet endroit pour être à l'abri.

Les voyages se succédaient. Nous restions de 3 à 4 jours dans les ports, ceux de chargement au Nord comme celui du déchargement à Londres.

Cependant nous perdions généralement au moins une journée à l'estuaire de la Tamise, sur rade à SOUTHEND pour attendre la formation du convoi. Rituellement une conférence se tenait à terre et tous les Commandants des navires sur rade s'y rendaient pour entendre les instructions du Commodore, chef du convoi. Le même processus se déroulait quand nous partions d'un port écossais, mais quand nous partions d'un port de l'Angleterre, nous prenions le convoi « en marche », convoi qui venait d'Écosse.

Presque tous les voyages nous étions attaqués par des avions allemands à la tombée du jour. C'était tellement rituel que les A.M.B.C. dinaient avant la nuit afin d'être prêts à répondre à l'attaque.

Pour ma part je n'avais pas peur et vivais sans appréhension. Je ne m'en vante pas, c'était ainsi. Je me faisais le raisonnement suivant : si une bombe tombe sur l'avant du navire, je m'en tire. Si elle tombe sur l'arrière, je m'en tire également. Evidemment si une bombe tombe au milieu où je me trouve, je suis occis sans avoir le temps de dire « ouf » et de réfléchir.

Raisonnement simpliste je l'avoue mais qui m'a toujours aidé à garder le moral. Je n'ai jamais su si ceux qui se trouvaient à bord avec moi avaient peur. En tous cas, une chose est certaine, ils ne l'ont jamais montré.

Les Allemands mouillaient aussi des mines qui dérivait et malgré la surveillance des convoyeurs de la Royal Navy, des navires sautaient, de nuit comme de jour.

Nous eûmes la « baraka » jusqu'en mars 1941.

Ce soir du 9 mars, comme tous les soirs en quittant ma veille radio à 22 heures, je montai sur la passerelle pour dire un amical bonsoir au Lieutenant de quart et au Capitaine qui, en mer, dormait toujours sur la passerelle.

Ce soir-là tout allait bien. Il faisait beau et la lune brillait ce qui permettait de voir les deux files du convoi. J'allai donc me coucher tranquillement.

Vers deux heures du matin une explosion terrible me fait faire un bond au-dessus de ma couchette. Contrairement à beaucoup de gens je « réalise » immédiatement lorsque je suis réveillé par un appel ou un bruit (fort) quelconque.

Ce qui fait qu'entre le moment de l'explosion et l'extinction de la dynamo 3 ou 4 secondes après, je vis les lumières de ma cabine s'éteindre et me retrouvai dans le noir complet ayant l'impression de « sombrer » dans le néant.

Je m'explique. Entre mes appareils radio et ma couchette surélevée il y avait environ 1,50 mètre. Cette nuit-là j'avais mis mes accus en charge à l'aide de deux lampes à carbone comme cela se faisait dans ce temps-là.

J'avais bien un rideau le long de ma couchette mais pas assez fermé pour ne pas voir une lueur. C'est cette lueur que je vis disparaître.

Avec la vivacité de mes 20 ans je sautai de ma couchette et me coupai le dessous des pieds sur des morceaux de verre répandus dans la cabine, car tout ce qui était verre avait été pulvérisé. Mais je ne sentis presque rien et bondis à la porte que je m'efforçai d'ouvrir, sans succès. L'explosion avait déformé le chambranle.

En tâtonnant je pris ma chaise pour défoncer la porte mais la force désespérée que je déployai ne réussit qu'à fracasser... la chaise. A ce moment-là j'entendis galoper dans la

cursive. A travers l'aérateur en cuivre, je demandai à m'aider à défoncer la porte. On me répondit : « *d'accord, on revient* ».

Mais on n'est jamais si bien servi que par soi-même et le cerveau fonctionne à toute vitesse dans ces cas-là.

Je réalisai que j'avais des outils dans un tiroir. En tâtonnant je trouvai un marteau et un bout de ferraille. Aussitôt j'attaquai la porte... qu'enfin je réussis à forcer.

Je m'habillai à toute allure, enfilai ma brassière de sauvetage qui se trouvait à portée de ma main, puis je fouillai dans un tiroir pour prendre papiers et argent et sortis de ma cabine.

Me voici sur le pont, et je me heurtai au Second Capitaine qui me dit : « *nous coulons SANS FIL, embarquez vite dans l'embarcation tribord* ».

Nous avions de la gîte sur tribord et le *DAPHNÉ* était déjà bas sur l'eau ce qui permettait de sauter du bord directement dans l'embarcation. Un radeau chargé d'hommes était déjà à 20 mètres du navire.

Au moment où j'allais sauter dans l'embarcation j'entendis des cris. A la cantonade je dis machinalement : « *D'où viennent ces cris ?* ». Un Officier mécanicien nommé LEBLOND qui se trouvait déjà dans l'embarcation répond : « *C'est le Premier Chauffeur MICHEL (nom patronymique) qui est coincé dans sa cabine. Il faut essayer de le tirer de là* ».

Joignant le geste à la parole il remonta à bord et se dirigea vers la cale 3. Je le suivis en boitant car mes pieds me faisaient mal. Pourquoi le Premier Chauffeur était-il coincé ? sa cabine se trouvait au « plateau machine » (juste au-dessus de la machine) et pour y accéder il fallait passer par le compartiment dynamo. Malheureusement la dynamo s'était renversée contre sa porte. Rien à faire de ce côté-là. Sa cabine avait un hublot, assez grand, par lequel normalement un homme aurait pu passer. Hélas, le hublot, par suite du choc qui s'était produit juste au-dessous s'était légèrement ovalisé. En effet le *DAPHNÉ* avait été torpillé par une vedette lance-torpilles allemande (E2), juste derrière la machine, c'est-à-dire par le travers de la cale 3 du navire. Entre cette cale complètement éventrée et le fameux hublot il y avait une largeur d'environ 70cm. C'est sur ce rebord que le mécanicien LEBLOND essayait de tirer notre camarade MICHEL. Mais hélas malgré les efforts désespérés des deux hommes il n'y avait pas moyen et j'étais là à un mètre, en spectateur impuissant à ce drame.

A ce moment-là le Commandant arrive vers nous et dit : « *Nous coulons lentement il faut évacuer* ». Alors l'Officier Mécanicien LEBLOND dit au Premier Chauffeur : « *Adieu mon vieux MICHEL* ». Des cris de désespoir montent dans la nuit, cris qui nous font terriblement mal.

Le Commandant, Leblond et moi-même sautons alors dans l'embarcation qui s'éloigna immédiatement. Presque aussitôt un convoyeur de la Royal Navy s'approcha assez près de notre embarcation pour nous demander au porte-voix : « *reste-t-il quelqu'un à bord ?* » Notre Commandant répondit : « *OUI un homme est coincé dans sa cabine* ». L'Anglais dit simplement : « *OK nous y allons avec un chalumeau* ».

En fait ils n'eurent pas à utiliser le chalumeau car notre camarade MICHEL après s'être complètement déshabillé, réussit après des efforts surhumains et en se labourant les hanches à passer par le hublot. Nous retrouvâmes notre camarade à LONDRES 8 jours plus tard. En effet, après avoir été recueilli, il avait été embarqué sur l'escorteur anglais qui poursuivit sa route, avec le reste du convoi, jusqu'en Écosse.

Quant au *DAPHNÉ*, les anglais réussirent in extremis à le tirer hors du chenal et à le mettre au sec sur la côte toute proche.

Après une petite heure passée dans l'embarcation nous fûmes recueillis ainsi que le radeau par un remorqueur anglais qui nous débarqua dans le petit port de pêche de GRIMSBY.

Par recoupement nous sûmes ce qui s'était passé. La vedette allemande s'était « cachée » derrière une bouée qui se trouvait entre le convoi et la côte. Lorsque le convoi passa elle choisit sa cible, un navire plus gros que nous qui se trouvait dans l'autre ligne, c'est-à-dire « côté terre », alors que nous étions nous, « côté large ». Mais la torpille passa juste derrière le navire ciblé et comme nous étions légèrement décalés en arrière, la torpille nous frappa de plein fouet, mais heureusement pas par le travers de la machine car le *DAPHNÉ* aurait coulé rapidement, et pour ma part, comme pour d'autres camarades nous n'aurions pas eu le temps de nous en sortir. Je pense en particulier à notre camarade LEBLOND, Officier mécanicien de quart quand la torpille nous toucha, et qui ne fut pas capable de nous dire comment il avait pu remonter de la machine dans l'obscurité d'abord, et alors que la plupart des échelles en fer étaient cassées ou disloquées.

Ce fut également le cas du Chauffeur de quart.

Ce torpillage fut suivi par un feu nourri des escorteurs et des navires marchands du convoi, mais avec sa vitesse, la vedette allemande réussit à passer : le culot avait payé.

Lorsque après-guerre, j'ai navigué sur des LIBERTY SHIPS, j'ai souvent pensé à cette expérience vécue. Pourquoi ? parce que sur toutes les portes des bateaux de ce type, il y avait un CRASH PANEL, c'est-à-dire que, sur le panneau du bas de porte, il suffisait d'un simple coup de pied pour que le panneau saute et que l'on puisse se faufiler au travers.

Les expériences servent, mais hélas, après combien de victimes ?

C'est un samedi que nous débarquâmes à GRIMSBY. Le samedi se passa à faire des achats de première nécessité en attendant LONDRES où nous devons partir le lundi. Nous étions logés à la Maison du Marin tenue par un Pasteur.

Petite anecdote : le dimanche matin, ne sachant que faire, quatre d'entre nous décidèrent de faire une belote dans la Salle de Récréation. Dix minutes après le début de la partie le Pasteur pointa son nez et nous dit : *« Je suis navré mais le Dimanche, en Angleterre, on ne joue pas aux cartes »*.

Plus amusés que choqués nous arrê tâmes notre jeu tout en pensant que les Pasteurs anglais poussaient le bouchon un peu loin alors que nous étions des étrangers, et de plus des naufragés.

À LONDRES chacun choisit un hôtel à sa convenance mais nous nous retrouvions tous à midi dans le SOHO, de préférence dans un restaurant français ou italien. Nous préférions encore mieux des pâtes que la cuisine anglaise avec viande bouillie et sauce à la menthe.

Comme nous étions tous sains et saufs notre Capitaine demanda au Quartier Général des FFL à CARLTON GARDENS d'intervenir auprès des autorités anglaises pour que l'on nous cède l'*ÉGÉE*, navire de la CAENNAISE abandonné par son équipage et qui naviguait avec des anglais.

Huit jours passèrent à se balader tranquillement et puis un bombardement de nuit intense sur Londres commença.

La première nuit je n'entendis rien je dormais du sommeil du juste. La deuxième nuit vers une du matin j'entendis (quand même) tambouriner à ma porte et je compris le mot FIRE. Je m'habillai en vitesse et descendis. C'était hallucinant : des maisons en flammes partout autour de nous. Dans une petite cour attenante à l'hôtel il y avait des bombes incendiaires avec des gens qui essayaient d'éteindre avec des seaux d'eau. Je me joignis à eux. Cela dura toute la nuit.

Au matin, hébété, couvert de poussière et de suie, je me dis : « *qu'est-ce que je fiche dans cet enfer ? Se faire tuer en mer passe encore, mais ici où je n'ai rien à faire, pas d'accord* ».

Tous mes camarades eurent la même réaction que moi et notre Capitaine s'empresse de présenter nos doléances au QG des FFL.

La décision ne traina pas et dès le lendemain je partais avec plusieurs Officiers et membres de l'équipage pour... LIVERPOOL. Notre Capitaine quant à lui partait à HITCHIN pas très loin de LONDRES dans un... couvent, (ça c'était sérieux) où il connaissait plusieurs bonnes sœurs françaises. Il emmena avec lui le Chef Mécanicien. Quant aux autres ils se sont dispersés je ne sais où.

À LIVERPOOL nous étions sur un navire dépôt, le *VOLONTAIRE*, qui était un ancien transbordeur du HAVRE et qui s'appelait alors *INGENIEUR MINARD*. Nous étions en subsistance et nous pouvions évidemment aller et venir à notre guise, je visitais LIVERPOOL que je ne connaissais pas. Le centre était assez avenant mais au-delà tout me paraissait triste et sordide.

Après plusieurs jours tranquilles et alors qu'un soir j'étais sorti avec mon Lieutenant Pont de la Marine Marchande belge, une alerte fut sonnée et voyant les gens de précipiter dans un SHELTER (abri) nous fîmes de même. C'était un immense abri sous un immeuble. Il y avait certainement plus d'une centaine de personnes qui bientôt se mirent à chanter avec quelques musiciens. Nous regardions curieux et amusés, jusqu'au moment où un bruit terrible nous secoua. Les lumières baissèrent d'intensité et presque aussitôt un gars de la Protection civile donna l'ordre d'évacuer immédiatement.

En effet une grosse bombe était tombée juste à la sortie de l'immeuble mais heureusement sans exploser et des canalisations d'eau ayant été rompues, l'inondation du shelter se faisait lentement mais sûrement et en tant que marin je pensais, comme un navire qui coule. Tout le monde sortit calmement sans panique.

En contournant le grand trou qu'avait fait la bombe, je réalisais que nous avions eu de la chance et la façon dont avait été tués nos deux camarades à LONDRES me revint à l'esprit.

Il y avait des incendies partout et les bombes continuaient à pleuvoir. Pour rejoindre un autre abri nous dûmes passer en face d'un grand magasin, genre BAZAR DE L'HOTEL DE VILLE qui était en feu de haut en bas. Un mouchoir humide sur le visage nous courûmes aussi vite que possible pour nous dégager de cette fournaise. J'étais vraiment tombé de CHARYBDE (Londres) en SCYLLA (Liverpool).

Au matin nous pûmes constater l'étendue des dégâts. Ils étaient immenses. Le tiers de la ville était détruit soit par les bombes soit par les incendies, en particulier le quartier chinois proche du port. Par contre le *VOLONTAIRE* flottait toujours.

Oui, nous avions eu beaucoup de chance, mais la chance ne dure pas éternellement et quand on peut l'aider par un petit coup de pouce il faut le faire.

Le Lieutenant belge et moi-même décidâmes alors de prendre n'importe quel tramway et d'aller jusqu'au terminus. Après quelques kilomètres nous arrivâmes ainsi à GARSTON, petite bourgade bien calme, sans destruction apparente mais malheureusement sans hôtel.

Nous tombâmes d'accord pour aller voir le Pasteur du coin et lui demander s'il ne connaîtrait pas quelqu'un... Il nous reçut aimablement et nous précisâmes bien que nous n'étions pas des mendiants et que nous pouvions payer notre hébergement. Après quelques instants de réflexion sa figure s'illumina et il dit : « *j'ai ce qu'il vous faut, venez* ».

En chemin il nous expliqua qu'il nous emmenait au « 3A WOOD STREET » chez Mme COWARD qui était d'origine belge mariée à un anglais lors de la guerre de 1914. Elle nous reçut comme des anges tombés du ciel. Un Français c'était déjà bien, mais un Belge en plus...

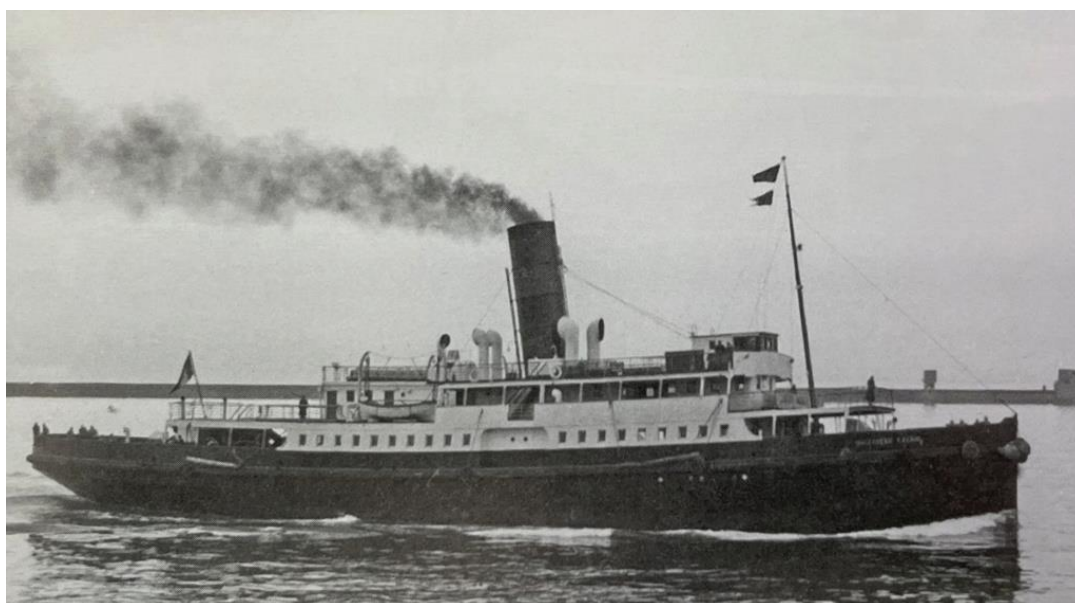
Elle avait presque oublié la langue française et parlait en mélangeant français et anglais. C'était une femme adorable.

Nous nous mîmes rapidement d'accord sur la rétribution de notre hébergement en imposant notre prix nettement en hausse par rapport au sien et comme elle nous proposait de nous nourrir le soir, nous acceptâmes car cela, en fait, nous arrangeait.

Monsieur COWARD travaillait dans une mine je crois et le fils était... « croque-mort » ce qui ne l'empêchait pas d'être jovial et de nous emmener souvent prendre une bière (sans jeu de mot saugrenu) dans un beuglant du coin. L'autre fils était mobilisé en Egypte.

Ces gens, dont on rompait la monotonie des jours, étaient vraiment heureux de nous héberger et nous n'avions pas du tout l'impression d'être des intrus.

Dans la matinée nous partîmes à LIVERPOOL sur le *VOLONTAIRE* pour recevoir les ordres qui pouvaient nous concerner et nous revenions à GARSTON avant 17h30 pour le repas du soir qui, mi-anglais mi-continental, nous convenait parfaitement. Nos nuits étaient tranquilles et cela malgré les avions qui passaient au-dessus de nos têtes et des explosions que nous entendions au loin.



Le Navire-dépôt *VOLONTAIRE* des FNFL

Cette petite vie de retraités inactifs dura un mois pour le Lieutenant belge et un mois de plus pour moi. En effet ce n'est que le 2 juin 1941 que, sur le *VOLONTAIRE* je reçus des ordres me concernant, c'est-à-dire concernant tous ceux du *DAPHNÉ*.

Nous devons rejoindre le port de BLYTH sur la côte Est pour embarquer sur l'*ÉGÉE*. La demande de notre Capitaine avait donc été acceptée mais avec probablement beaucoup de réticences en se basant sur la durée de l'attente.

Je fis mes adieux à la famille COWARD en leur promettant de revenir, ce que je pus faire deux fois avant mon retour en France.

Malgré les dangers, j'étais heureux de reprendre la mer car l'inactivité finissait par me peser. Tous mes camarades étaient dans le même état d'esprit.

Nous partîmes en train le 3 juin 1941 au matin et arrivâmes à BLYTH vers 18 heures. Nous étions une vingtaine et ayant été « bombardé » Chef de détachement, je devais, à l'arrivée,

prendre une décision. Je conseillais alors à mes camarades de rester dans la gare ou autour de la gare, et j'allais seul dans le port pour voir si l'ÉGÉE était à quai. Etant venu plusieurs fois à BLYTH je n'eus aucun problème pour trouver le quai probable d'accostage. Et oui, il était là et cela se voyait à l'activité qu'il y avait autour, il venait d'accoster.

Je montai à bord sans hésitation car la disposition des aménagements était la même que sur le DAPHNÉ, je descendis au salon du Commandant.

Je découvris un spectacle insolite qui aurait fait frémir jusqu'à la crise cardiaque notre Capitaine et son Maître d'Hôtel. Le Commandant anglais entouré de 4 à 5 officiers en tenue de mer (bottes et cirés) sirotaient de la bière, vautreés sur les canapés et les fauteuils et les pieds sur la table. Jamais au grand jamais avec le Capitaine LE LOUARN on aurait vu ça car, si éventuellement il nous avait offert un pot, chaque officier aurait d'abord été se changer en prenant bien soin de ne rien salir. Je me dis « in petto » que notre Maître d'Ho allait avoir beaucoup de travail pour remettre tout en état.

J'exposai la raison de ma visite au Commandant qui éclata de rire ainsi que ses officiers et me dit qu'il n'avait aucun ordre pour quitter le navire et que c'était certainement un malentendu sinon un canular. Je ne répondis rien et sortis sous les rires mais moi-même je rigolais sous cape en pensant à la tête de ces Messieurs quand ils recevraient ces fameux ordres. Un réconfort : si les Anglais se cramponnaient à bord c'est qu'ils se sentaient bien sur ce bateau... notre bateau.

Ayant rejoint mes camarades je leur racontai en souriant mon premier contact avec les anglais de l'ÉGÉE et je suggérai que nous prenions tous la direction de l'unique hôtel que je connaissais à BLYTH.

Déconvenue : il n'y avait plus de place. Que faire ? Manquant peut être d'un peu d'imagination je décidais que nous allions à la POLICE STATION. J'exposai alors notre situation et les BOBBIES après maints conciliabules décidèrent de nous offrir le gîte « sans couvert » en mettant à notre disposition... les cellules du Poste avec des matelas qui les rendraient plus confortables. Ce fut une franche rigolade et tout le monde accepta.

C'est ainsi que je passai la première nuit et aussi la dernière nuit (jusqu'à présent) de ma vie, en cellule.

C'est avec un réel soulagement et aussi avec un réel plaisir que je vis arriver notre Commandant, le Capitaine Le Louarn et le restant de l'équipage, le lendemain matin. Je lui racontai mes tribulations de la veille, ce qui le fit rire et il me dit : « *ne vous en faites pas SANS FIL, ce soir nous coucherons à bord* ».

Je ne sais pas ce qu'il fit mais effectivement le soir même nous couchions à bord.

En tout cas notre Commandant avait visé juste en revendiquant l'ÉGÉE. C'était en effet un des derniers sortis des chantiers pour la Flotte Caennaise. Il avait fait son premier voyage (MAIDEN TRIP comme disent les Anglais) en 1938 je crois.

Pour tous notre STANDING avait augmenté en embarquant sur l'ÉGÉE.

Ainsi il y avait la cabine du RADIO et la cabine de la radio contigües et séparées par une cloison et une porte. J'avais un émetteur à lampes et non plus à étincelles et mon récepteur était entièrement à lampes : fini la galère... Je veux dire la galène. Dans ma cabine j'avais l'eau courante et ma couchette n'était plus surélevée. D'autre part les boiseries et les revêtements étaient de couleur claire.

Trois jours après nous reprenions la mer, chargés de charbon pour LONDRES. C'était reparti.

L'armement militaire de l'ÉGÉE était le même que celui du DAPHNÉ.

Sans en être sûr je crois que c'est à partir de ce moment-là que nous eûmes en plus, la fameuse « saucisse ». C'était un ballon gonflable que l'on faisait grimper à 100/150 mètres quand les circonstances atmosphériques le permettaient. Dans le cas contraire, par calme plat ou grand vent, les jurons proférés par l'équipe du pont chargée de le mettre en l'air laissaient deviner les difficultés de l'opération.

Pas de dénigrement : c'était une défense redoutable et efficace contre les avions ennemis qui voulaient bombarder en piqué ou gentiment nous mitrailler. Plus d'un avion s'y est brûlé les ailes.

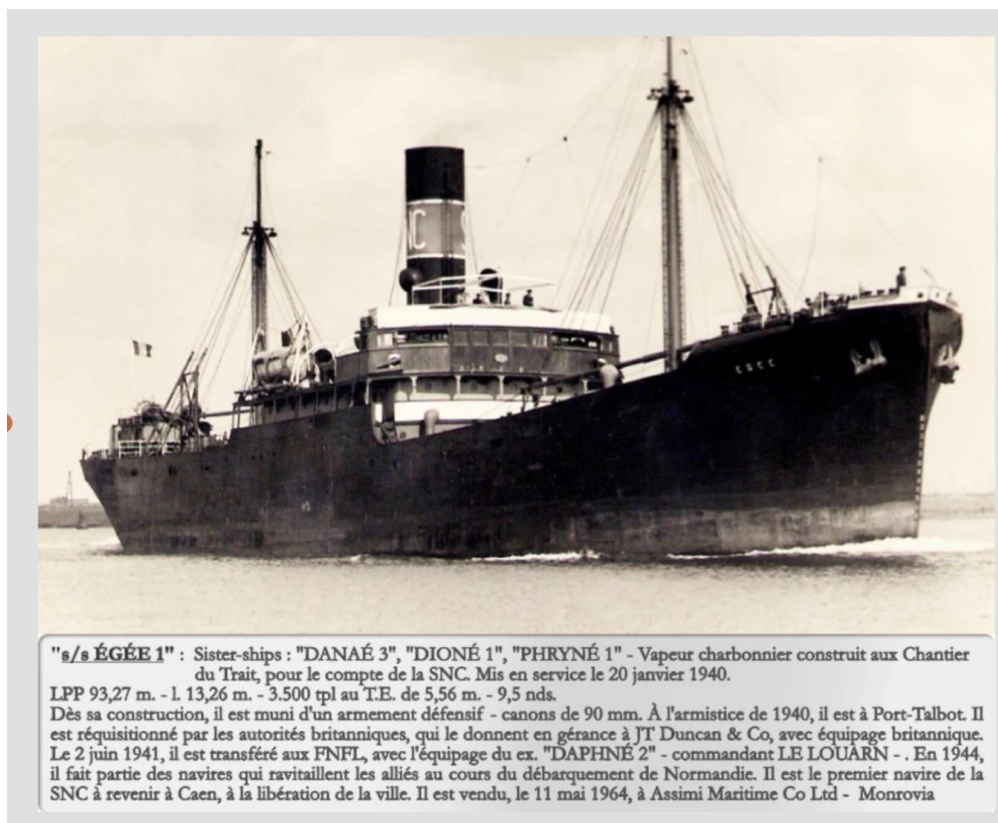
Nous reprenions donc nos vieilles habitudes... enfin pas tout à fait.

Pour ma part, en mer, je dormais tout habillé avec une ceinture spéciale dans laquelle j'avais mis papiers et argent. Également à la ceinture un poignard et une lampe électrique. A portée de main ma bouée de sauvetage sur laquelle se trouvait accroché un sifflet (pour attirer l'attention si l'on se retrouvait à la « patouille »). D'autre part, ma porte restait entrebâillée. Ça sert, l'expérience !

Quant à Michel, notre Premier Chauffeur, il ne voulut plus dormir en mer dans sa cabine située comme sur le *DAPHNÉ*. Il demanda au Capitaine la permission de dormir sur la banquette du Carré des Officiers, permission qui lui fut évidemment accordée.

Au début 1942, nous éprouvâmes un choc et une profonde tristesse avec le suicide de notre Chef Mécanicien dont, hélas, je ne me rappelle plus le nom. Il était dépressif, taciturne, et devait approcher des 55 ans, âge qui peut être le prédisposait à être plus pessimiste que nous. Probablement, il ne put supporter plus longtemps d'être séparé de ses proches et se jeta par-dessus bord.

Paix à sa mémoire car il avait rallié les FNFL et c'était de toute façon un acte de courage qui était peut-être plus réfléchi, plus pesé que pour les plus jeunes d'entre nous.



L'ÉGÉE en livrée civile (Société Navale Caennaise)

L'ÉGÉE en convoi en 1942



Photo prise vers l'avant depuis le haut de la passerelle.

La cheminée est repeinte en beige, les canots débordés, prêts pour la mise à l'eau en urgence, les aérations de la machine entrouvertes (avec toile de camouflage) ; deux affûts antiaériens à babord et tribord, servis par les A.M.B.C. (armement militaire des bâtiments de commerce).

Il fut remplacé par notre excellent camarade Charles PAUMIER que nous connaissions bien car il avait été avec nous sur le *DAPHNÉ*, au début de la guerre. Il finit bien la guerre avec nous mais hélas, fut tué quelques années après, par l'explosion d'une chaudière sur un navire de la Caennaise.

Courant 1942 une équipe du Service photographique de la Marine embarqua à bord pour un voyage. Ils prirent de nombreuses photos dont je possède quelques exemplaires et se rendirent compte comment nous vivions. Je ne me rappelle plus si nous avons été attaqués durant ce voyage. Peut-être pas car les attaques se faisaient déjà plus rares, l'immense Russie occupant de plus en plus l'ennemi.

Avant de débarquer, cette équipe proposa à chacun d'entre nous d'enregistrer un message pour être transmis par la BBC. Comme plusieurs camarades je sautai sur l'occasion et enregistrerai à peu près ceci : *« Georges né le 9 juin 1921 embrasse son père Maxime et sa mère Andrée, son frère et sa sœur ainsi que toute sa famille en Savoie STOP santé et moral excellents »*.

J'appris après la guerre que c'est un voisin de mes parents à ORSAY Seine-et-Oise, maintenant Essonne, qui entendit ce message et prévint mon père. Du coup, ce dernier fut suspendu à la BBC tous les jours et intercepta deux autres messages dans les mois qui suivirent, que j'avais envoyés par lettre à la BBC pour être diffusés.

Le voyage de cette équipe photographique avait donc été bénéfique pour nous.

Comme deux fois sur trois nous allions à BLYTH, c'était en fait notre port d'attache et d'attachement. C'était un petit port charbonnier au nord de NEWCASTLE-ON-TYNE. Nous finissions par être connus, nous, les FREE FRENCH BOYS et donc à connaître, par voie de conséquence, pas mal de monde.

Evidemment il y avait « les filles » et si ce n'était pas encore la génération de « à nous les petites anglaises » cela y ressemblait tout de même un peu. Certes, notre jeunesse, notre sérieux, notre gentillesse, notre charme (Papy tu pousses, vont dire mes petites filles de 17 et 16 ans en lisant ces lignes) notre façon de parler anglais qui les faisait rire, tout cela évidemment contribuait à notre succès.

Mais soyons francs et réalistes, il y avait aussi le fait que les jeunes anglais se faisaient rares car beaucoup étaient sur les théâtres d'opérations extérieures : le Moyen Orient, les Indes, la Birmanie etc... Et les petites anglaises devaient se dire : *« à défaut de grives on mange des merles »* et les merles c'étaient nous. En fait très peu de nous se firent « bouffer » par les petites anglaises. A ma connaissance, pour notre bateau, il n'y en eut qu'un : un AMBC qui ramena sa petite amie en France, se maria avec elle... et évidemment furent heureux et eurent beaucoup d'enfants.

La vie à bord de l'ÉGÉE



Archives Joseph Guillou



Archives Joseph Guillou



Moment de détente à bord de l'ÉGÉE
Le Capitaine LE LOUARN et Georges BON MARDION à ses côtés

En dehors des petites anglaises il y avait une famille que nous visitions régulièrement. La mère était française (de Lille) et avait épousé un anglais durant la guerre de 1914. Ce fut le lendemain de notre arrivée à BLYTH pour prendre l'ÉGÉE que nous fîmes connaissance.

Alors que nous baguenaudions dans les rues, un Officier Mécanicien, un Officier Pont, le Chef Cuisinier et moi-même, une femme s'arrêta net à côté de nous et dit : « *Mais vous êtes français !* ». Cela s'entend et probablement cela se voit nous répondîmes en riant. La surprise de cette femme s'expliquait par le fait que dans ce petit port un peu perdu, elle n'avait jamais vu aucun français.

Nous racontâmes brièvement notre histoire et Mme JERMAN dit avec beaucoup de chaleur : « *Il faut venir me voir chez moi* ». Nous promîmes et on tint parole. M. et Mme JERMAN vinrent quelquefois déjeuner à bord et c'était toujours très détendu. M. JERMAN aimait bien la cuisine française et Mme était ravie de se retrouver avec des français. M. JERMAN taquinait sa femme en disant qu'il s'était marié avec elle parce qu'elle faisait de la bonne cuisine française mais qu'au cours des ans elle avait « dérivé » vers la cuisine anglaise, non pas parce qu'elle était meilleure mais parce qu'elle était beaucoup moins compliquée à faire – excepté le fameux pudding évidemment. Mme JERMAN protestait énergiquement et tout le monde riait.

Un jour, M. JERMAN qui était Directeur des chantiers de démolition de navires, vint me voir à bord, la mine défaite. Il me dit tout de go que son fils aîné était porté manquant, son bombardier n'étant pas revenu d'une mission sur l'Allemagne.

Je le réconfortai comme je pus en lui disant que son fils avait peut-être sauté en parachute et qu'il était prisonnier. C'est la seule chance me répondit-il. Cette chance se produisit car 3 ou 4 mois plus tard il recevait un avis officiel lui faisant savoir que son fils était prisonnier.

J'ai gardé le contact avec ces amis après la guerre, jusqu'à la mort de Madame.

Je passe rapidement les jours, les semaines et les mois d'une vie de routine sans événements majeurs et me propulse aux premiers mois de 1944 pour répondre à certaines questions que ceux qui liront ce récit se poseront peut-être et que je me pose moi-même maintenant.

Au cours de ces longues années nous sommes nous ennuyés ? Pour ma part, je réponds catégoriquement : jamais. Pour mes camarades je peux dire ceci : ils s'ennuyèrent peut-être, mais jamais ils ne le laissaient paraître. Du reste, il aurait été malvenu de dire que l'on pouvait s'ennuyer en comparant notre situation à celle de nos compatriotes prisonniers en Allemagne ou de tous ceux qui, en France, craignaient tous les jours une arrestation, une dénonciation, un manque de nourriture pour leur famille etc...

Nous étions des hommes libres et cela était primordial.

En ce qui me concerne je dois dire que je fus toujours très occupé. En disant très occupé, je vais, évidemment, faire rire tous mes camarades Officiers Pont et Officiers Mécaniciens Marine Marchande qui se cramponnent à cette vieille légende qui veut que les Officiers Radio ne fichent rien. Mais comme tout le monde le sait les légendes ne sont que des légendes et ne reposent que sur des apparences trompeuses...et moi de rire avec eux, bien amicalement.

En effet, en dehors de ma veille radio, j'écoutais les nouvelles de la BBC en anglais et en français (J'écoutais très peu souvent RADIO PARIS sauf pour rigoler des âneries et des mensonges qui pouvaient être dits). J'en parlais au Carré au cours des repas et les Officiers Pont répercutaient ces nouvelles à l'équipage pont et les Officiers Mec. à l'équipage machine. Pour ce qui était du personnel cuisine, j'allais moi-même bavarder avec le « Chef ».

D'autre part je m'occupais de tous les papiers du bord et de toutes les démarches à terre quand la présence du Commandant n'était pas indispensable. Ce travail, sur les navires plus importants, était et est tenu par un « écrivain » (c'est le nom officiel).

Sur des navires plus petits ce rôle est dévolu à un Lieutenant Pont mais à bord du *DAPHNÉ* et de l'*ÉGÉE*, les lieutenants considéraient la langue anglaise comme « rébarbative » et de ce fait le Capitaine m'avait désigné pour ce JOB car évidemment il fallait « se débrouiller » en anglais. J'aimais beaucoup cette seconde occupation qui me permettait de me dégourdir les méninges en parlant souvent anglais, et les jambes car je devais régulièrement aller à terre pour les besoins du bord. J'étais devenu le factotum du Capitaine qui me faisait entièrement confiance.

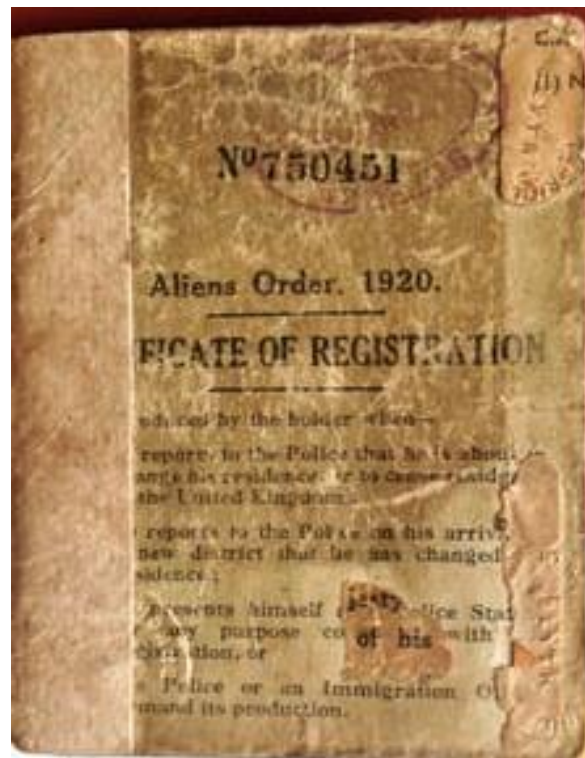
Par exemple, le jour de notre arrivée en rivièr de LONDRES à un quelconque appointement le Capitaine me disait : « *SANS FIL demain 8h30* ». Et rituellement nous partions pour LONDRES afin de nous occuper des besoins du navire et de son équipage. Un autre rituel, nous déjeunions toujours dans le même restaurant d'ALGATE que le Capitaine affectionnait, avant de retourner à bord.

Il est courant de dire que plus les voyages s'allongent plus les caractères s'aigrissent et pourtant il n'y eut jamais ni tiraillements, ni controverses, ni « coups de gueule » entre nous. J'en suis à l'heure actuelle moi-même étonné. Des « gueules saoules » créant des bagarres ou des accrochages : jamais. Etions-nous une exception ? je ne saurais répondre.

Nous allions souvent à terre et quand nous restions à bord, nous « tapions le carton ». Nous buvions... comme tous les marins... et enfin de compte comme tout le monde, mais probablement toujours sans excès.

Jamais un quelconque alcool anglais (whisky, gin, cherry, Brandy). De la bière et uniquement de la bière. Pour ma part ma capacité stomachale s'arrêtait à 3 demis : au-delà je me sentais gonflé comme une outre prête à s'envoler.

A 22 heures, heure fatidique de la fermeture obligatoire des bars, on entendait le barman crier à tue-tête : « *TIME LADIES AND GENTLEMEN, TIME PLEASE* ». La ruée des anglais vers le bar pour passer une dernière commande nous amusait toujours beaucoup.



En dehors de la bière, ce qui nous attirait vers ces bars anglais c'était l'ambiance qui y régnait. Certains avait une atmosphère feutrée, « très gentlemen », d'autres étaient beaucoup plus débraillés et braillards mais toujours très bon enfant où l'assistance reprenait en chœur les chansons du moment, accompagnées quelquefois par un vieux piano désaccordé. Il y avait les chansons patriotiques telles que PRAISE THE LORD AND PASS THE MUNITIONS (*Louez le Seigneur et passez les munitions*, sous-entendu ce qui ne vous empêche pas de passer les munitions). Ou les chansons nostalgiques telles que : WHEN THEY SOUND THE LAST ALL CLEAR HOW HAPPY MY DARLING WILL BE. (*Quand ils sonneront la fin de la dernière alerte, oh combien ma chérie sera heureuse...*). Ou encore THE WHITE CLIFFS OF DOVER (*les blanches falaises de DOUVRES*).

A table nous buvions du vin. C'est le QG des FFL qui s'occupait de ce ravitaillement. Chapeau à l'intendance, nous en manquions rarement. C'était une manne dont j'ignore encore d'où elle venait.

Sur un autre sujet : je me suis encore étonné de ne pas avoir connu les tendances politiques de mes camarades officiers. Cela prouve que de la politique politicienne d'avant-guerre nous n'en parlions jamais et que tout le monde dans les circonstances où nous vivions se considérait comme apolitique.

Mais alors, de quoi parlions-nous ? Et ce moral d'acier que nous avions tous – le suicide de notre Chef Mécanicien fut l'exception qui confirme la règle – pourquoi et comment ?

En fait c'était très simple, nous avions bon moral parce que nous nous sentions bien en Angleterre et que les bonnes nouvelles, depuis 1941, n'avaient jamais cessé d'affluer. Nous étions des hommes libres dans un pays libre et je donne d'abord un coup de chapeau aux Anglais ; ils avaient de la considération et du respect pour ceux qui avaient rallié DE GAULLE et qui – tous volontaires – combattaient à leur côté.

Je citerai un exemple typique qui m'est arrivé deux fois. Alors que je faisais la queue pour prendre un bus, un policeman qui passait par là voyant la CROIX DE LORRAINE et le BADGE de la Marine Marchande anglaise sur le revers de mon veston, me prit par l'épaule et remontant toute la file d'attente me plaça au premier rang... sans que la moindre protestation fût.

D'autre part, même si nous ne pouvions pas tout avoir évidemment, nous ne sentîmes jamais une restriction pénible, tant au point de vue de la nourriture qu'au point de vue achat pour nous vêtir.

Deux anecdotes lues dans les journaux anglais de l'époque me reviennent en mémoire. Elles montrent les dangers encourus par les marins de la Marine Marchande pendant cette dernière guerre et aussi que la réalité peut dépasser la fiction.

1) – Un navire marchand est torpillé en Atlantique Nord. Il coule rapidement. Un des hommes qui s'est jeté par-dessus bord est littéralement aspiré par la cheminée du navire. Il descend ainsi à quelques mètres sous l'eau et soudain une explosion de chaudière providentielle, le ramène sain et sauf à la surface. Il est sauvé.

Il y a une règle impérative quand un navire sombre : hommes ou embarcations doivent s'en éloigner le plus rapidement... quand c'est possible.

2) – Lors d'une traversée de l'Atlantique Nord en convoi, un marin fut naufragé et sauvé TROIS fois, les deux navires l'ayant recueilli ayant été eux-mêmes torpillés par des sous-marins.

Ne pas oublier que des convois entiers ont été décimés.

À la lecture de ces deux anecdotes, les pessimistes diront : quelle incroyable malchance, et les optimistes, quelle chance incroyable puisque ces marins ont été sauvés.

Oui, la Marine Marchande de toutes nationalités a payé un lourd tribut tant en hommes qu'en tonnage pendant cette dernière guerre et aussi celle de 14-18.

Ne pas oublier qu'en plus des navires qui traversaient l'Atlantique pour ravitailler l'Angleterre, il y eut aussi les convois de MOURMANSK qui ravitaillaient l'Union soviétique. Ces convois furent durement attaqués et il est évident que dans les eaux glaciales du Nord tout homme à la mer signifiait pour lui la mort.

Je reviens aux nouvelles que nous suivions jour après jour et dont nous parlions abondamment.

En fait, contrairement au temps de paix, nous avions tous une idée fixe et CETTE IDÉE FIXE ÉTAIT LA MÊME POUR NOUS TOUS : la libération de notre pays et par voie de conséquence le retour chez nous.

Les voici les exemples de ces nouvelles qui ont permis de maintenir notre cohésion et notre excellent moral, allié à une constante bonne humeur :

- 22 juin 1941 : les Allemands envahissent la Russie. C'était une bonne nouvelle, pas pour les Russes mais pour nous car nous espérions bien que les hordes hitlériennes iraient s'enliser dans cet immense pays.
- 7 décembre 1941 : le Japon attaque PEARL HARBOUR. Cela veut dire que les USA sont poussés à entrer dans la guerre. Ils sont dedans malgré eux. C'était encore une bonne nouvelle que nous attendions depuis des mois.

Quand DE GAULLE parlait de forces immenses qui n'avaient pas encore donné, il pensait certainement à la Russie et à l'Amérique.

Certes, nous suivîmes avec attention les graves revers que subirent au début, les Russes en Russie et les Américains dans le Pacifique, mais notre confiance dans ce grand pays libre qu'étaient les Etats Unis, restait inébranlable.

- En décembre 1941 les allemands étaient stoppés devant MOSCOU et la débâcle commençait.
- 6 juin 1942 : la bataille de MIDWAY stoppa l'expansion japonaise dans le Pacifique.
- BIR HAKEIM : ce fut en juin 1942 également que 5500 FFL commandés par le général KOENIG résistèrent pendant 15 jours à l'AFRIKA KORPS de ROMMEL et réussirent à s'enfuir pendant une nuit, leur héroïsme permettant aux Britanniques de se ressaisir et de remporter un peu plus tard la victoire d'EL ALAMEIN (3 novembre 1942). Malgré les pertes, cet acte réchauffa nos cœurs de Français Libres comme déjà l'avait fait le colonel LECLERC en faisant le caïd sur KOUFRA en Lybie en février 41.
- 8 novembre 1942 : débarquement des Alliés en Afrique du Nord.
- Pour mémoire seulement : 27 novembre 1942 : la flotte française se saborde à Toulon. TRISTESSE alors que cette flotte faisait notre fierté et avait englouti une partie des économies faites par les français de cette époque, voilà le décevant résultat de la politique défaitiste et collaborationniste de VICHY.
- 31 janvier 1943 : la 6^e Armée allemande capitulait à STALINGRAD.
- 4 octobre 1943 ! la Corse était libérée.
- 10 juillet 1943 : Les Alliés débarquaient en Sicile.
- 3 septembre 1943 : l'Italie signait l'armistice (sans Mussolini) avec les Alliés.
- 4 octobre 1943 : la Corse était libérée.

Voilà donc une petite partie de ces nouvelles qui nous ont permis de tenir le coup.

Mai 1944 – Joli mois de mai – mois de tous les espoirs.

Au début de ce mois nous remontions de LONDRES à BLYTH et arrivés par le travers de ce port nous quittions le convoi. Alors que nous pénétrions entre les deux jetées nous fûmes interpellés au porte-voix par la vigie : « *Faites demi-tour, rattrapez le convoi. Vous chargerez dans le port écossais de LEITH ou METHIL* » (véritable trou de mémoire je ne me rappelle plus lequel de ces ports). Malgré qu'un tel changement de destination se produisait pour la première fois nous ne fîmes ni commentaires ni spéculations.

Arrivés au port écossais nous apprenions que nous changions pour BELFAST en Irlande. Un immense espoir nous envahit. Serions-nous, par hasard, réquisitionnés et serait-ce pour le débarquement en France ? Les commentaires cette fois allèrent bon train mais nous étions prudents... pour ne pas être déçus.

Nous chargeâmes rapidement et partîmes, seul, sans convoi, la première fois depuis 4 ans.

Nous passâmes entre le nord de l'Écosse et les îles ORCADES. Temps radieux et mer aussi calme qu'un lac.

A BELFAST nous apprenions qu'après déchargement nous rechargions des pommes de terre pour CARDIFF au Pays de Galles. Nous faisons donc une route SVD et c'était un bon présage mais nous n'avions toujours pas d'informations pour l'avenir. Impatients de savoir nous râ lions comme des beaux diables quand le déchargement et le chargement ne se faisait pas assez vite. Nous quittâmes BELFAST toujours sans convoi. Le CHEF-MECANICIEN sortit ses « petits chevaux » mais sans rien casser.

Dès notre arrivée à CARDIFF le suspense cette fois ne dura pas.

Une commission anglaise monta à bord et nous informa que nous étions réquisitionnés par le WAR TRANSPORT (transport de guerre) et la demande devait être faite à chacun de nous pour savoir si nous étions volontaires pour une mission dangereuse. Ce fut du délire. Tout le monde ria et s'esclaffa : des missions dangereuses nous en faisons depuis 5 ans !!!

Evidemment pas un homme ne manqua pour cette mission que nous ne voulions rater pour un empire.

En fait les Anglais ne nous considéraient pas comme des pions. Merci, vous êtes des gentlemen. Quand je pense que, pour ma part, six mois après le début de la guerre, je ne savais pas que j'étais réquisitionné. Passons.

Après déchargement nous étions dirigés dans un petit port jouxtant CARDIFF : PENARTH qui devait être seulement utilisé pour le chargement de matériel de guerre.

Nous prenions un plein chargement d'obus et de munitions qui devait être effectué par des militaires nuit et jour. Cela n'altéra en rien notre joie. Nous nous rappelâmes d'un chargement identique fait à CHERBOURG pour DUNKERQUE. C'était alors pour retarder une défaite. Cette fois c'était pour contribuer à une victoire.

Le 6 juin 1944 alors que nous étions en cours de chargement j'apprenais, dès mon réveil, par la radio que le débarquement allié en FRANCE avait commencé. Je répandis immédiatement la nouvelle et ce fut l'euphorie générale.

Enfin, ce que nous attendions depuis 4 ans se réalisait et c'était la récompense de notre longue espérance.

Le 9 ou 10 juin 1944 nous quittâmes PENARTH destination PORTSMOUTH où nous attendîmes 24 heures la formation d'un convoi et en route pour les côtes de France. Quelle intense émotion. Nous sommes tous surexcités mais cette surexcitation tombe d'un coup, lorsque, au milieu de la Manche le convoi recevait l'ordre de faire demi-tour. Une tempête,

que nous ressentions nous-mêmes, empêchait tout débarquement de matériel sur les plages. Jamais depuis 4 ans notre moral n'était tombé aussi bas car nous redoutions, si cette tempête durait, que les alliés soient rejetés à la mer.

Cette attente à PORTSMOUTH nous parut interminable et pourtant elle ne dura que 24 heures. Le temps s'était amélioré et nous pouvions repartir.

Ce fut aux alentours du 15 juin (n'ayant jamais pris de note, je ne peux préciser davantage) que nous atterrîmes sur OUISTREHAM. Spectacle incroyable, magnifique, inoubliable de voir à perte de vue ces milliers de bateaux de toutes sortes, les plus petits déchargeant les plus gros et les navires de guerre surveillant et protégeant cette immense flotte.

Un des plus gros c'était notre cuirassé *COURBET* remorqué depuis l'Angleterre et coulé volontairement devant ARROMANCHES pour servir de digue extérieure. Nous suivîmes la côte française avec une émotion indescriptible jusqu'à la plage américaine d'OMAHA BEACH devant VIERVILLE-SUR-MER et là nous mouillâmes.

Presque aussitôt une noria de DUCKS (canards) qui étaient des voitures amphibies commença notre déchargement, les quatre cales du navire en même temps. Ce déchargement dura 12 jours, ce qui n'est pas étonnant, car comme ces Ducks ne pouvaient prendre plus d'une tonne et que nous devions avoir un chargement de 3000 tonnes environ...

Le lendemain de notre arrivée, mon bon camarade le chef mécanicien Charles PAUMIER me disait subitement : « *SANS FIL si nous allions à terre* ». On peut toujours essayer rétorquai-je. Après l'avis et la permission du Capitaine nous enfilâmes nos uniformes Marine Marchande et ayant demandé à un noir américain qui conduisait un DUCK si nous pouvions embarquer dans son véhicule (le noir s'en fichait comme de sa première tétée) nous descendîmes par une échelle de pilote et en route pour la terre de France.

Arrivés sur la plage un officier américain s'étonna de notre présence et nous fit descendre du CANARD. Nous lui expliquâmes, mais c'était un problème qui dépassait sa compétence et il nous amena au Colonel Commandant la plage. Nous lui fîmes part du pourquoi de notre présence et surtout des raisons qui nous poussaient à fouler le sol de notre pays.

Très compréhensif il nous dit « *OK BOYS mais suivez seulement la route qui va à VIERVILLE car le reste n'est pas déminé* ». Remerciements et nous prenions la direction indiquée. Une intense activité de militaires et de véhicules de toutes sortes régnait. Personne ne faisait attention à nous et nous arrivâmes vite à VIERVILLE dont nous fîmes le tour tout aussi rapidement.

Que faire d'autre sinon entrer dans un bistro. Le tenancier et les quelques clients nous regardèrent d'abord avec curiosité et un brin de méfiance. Ayant commandé du cidre, le patron voulut en savoir plus et aussi tous les clients. Quand ils surent que nous étions FRANÇAIS LIBRES ralliés à DE GAULLE, sur un navire marchand débarquant du matériel sur la plage, tout le monde nous fit fête et plus question de payer quoi que ce soit.

Cidre calva et calva cidre m'empêchent encore actuellement de raconter comment se termina cette journée et comment nous rejoignîmes notre bord. Cette fois-ci ce n'est pas dû à une défaillance de ma mémoire (ne soyons pas faux jeton) mais bien à une sacrée cuite à la suite d'une sacrée journée. Excusable, non ? !!

D'autres camarades suivirent notre exemple... jusqu'au bout car ils revinrent dans le même état.

Le Capitaine, prudent, décida de remettre à un prochain voyage sa visite à terre.

Tous ceux qui s'occupaient, jour et nuit, du déchargement étaient des noirs américains aussi bien ceux qui étaient dans les cales et qui empilaient dans de grands filets munitions et obus, que ceux qui étaient aux treuils et manœuvraient nos mats de charge, que ceux qui se trouvaient sur les voitures amphibies pour recevoir les palanquées.

Pendant ce déchargement aucun accident ni incident ne se produisit. De rares avions allemands firent quelques incursions de nuit pour, probablement, larguer des mines mais nous ne subîmes aucun bombardement.

Une fois terminé nous reprîmes la route de PENARTH.

Pour notre deuxième voyage nous chargeâmes un hôpital américain complet : personnel et matériel.

En quittant ce port nous refîmes la même route que lors du premier voyage mais cette fois nous allâmes jusqu'à la base du Cotentin, à UTAH BEACH, plage encore américaine en face de RAVENOVILLE.

Changement de tactique : on nous donna l'ordre de nous mettre carrément « au sec ». Le matériel était débarqué seulement à marée basse quand d'immenses camions remorques pouvaient se ranger le long du bord pour recevoir les palanquées amenées par nos treuils et nos mâts de charge.

Nous eûmes beaucoup de visiteurs, surtout des jeunes car les montées et les descentes le long du bord par une échelle de pilote étaient assez impressionnantes.

Je fis un tour à terre mais retenant la leçon du voyage précédent, je sortis habillé en pékin, anonymement.

Le déchargement, toujours sans incident, se fit plus rapidement que le premier voyage, mais pour nous tirer de là nous dûmes attendre deux pleines mer consécutives en battant arrière toute pendant je ne sais combien de temps à chaque marée. Notre Commandant se faisait des cheveux blancs mais il était bien le seul car les autorités militaires avaient d'autres chats à fouetter, à partir du moment où nous étions déchargés.

Cette fois nous repartions pour LONDRES afin de charger du matériel divers. Terminé le secteur américain, nous passions au secteur anglais en allant décharger au port artificiel d'ARROMANCHES, belle réalisation de pontons-caissons qui permettait un déchargement plus facile, directement dans des camions.

Chapeau, vraiment chapeau aux intendances tant américaines qu'anglaises. Sans ce prodigieux tour de force nous ne pouvions pas gagner la guerre : il ne fallait rien oublier et surtout doser (ni trop ni pas assez) chacun des dizaines de milliers d'éléments de matériel que comportait une opération de cette envergure.

Je ne me rappelle plus si ce fut le quatrième ou cinquième voyage mais peu importe. Nous devions décharger une partie du matériel à ARROMANCHES et le reste... à CAEN. Quelle récompense pour les quelques caennais qui se trouvaient encore à bord, pour les bretons qui faisaient partie de la Caennaise et surtout quelle glorieuse revanche pour notre Commandant qui était le seul à ramener un bateau de la Caennaise à son port d'attache.

Pour moi, qui n'étais pas caennais, j'avais d'autres désirs : aller à PARIS, revoir ma famille.

Aussi, dès notre arrivée à ARROMANCHES je fis part de mes souhaits au Capitaine. Partir d'ici immédiatement et rejoindre l'ÉGÉE à CAEN. Sans l'ombre d'une hésitation il me donna son accord, me demandant simplement de ne faire qu'un aller et retour afin de ne pas manquer le navire à Caen. Je lui promis formellement.

À bord, les nouvelles allaient vite. Quelques minutes plus tard le chef des A.M.B.C. BERTHOMIER venait me trouver. Je suis de Paris me dit-il, puis-je venir avec vous ? Evidemment répondis-je, il vaut mieux être deux que tout seul. Nous nous habillâmes en militaire afin d'avoir plus de facilités pour monter dans les véhicules de nos Alliés, puis nous passâmes par la cuisine pour remplir, chacun, une grande musette. Nous nous doutions des besoins de nos familles.

Nous partîmes vers 11h du matin le 22 septembre 1944. Evidemment les trains n'étaient pas encore rétablis et il ne fallait compter que sur du stop.

ARROMANCHES-BAYEUX pas de problème, de même qu'entre BAYEUX et EVREUX où nous avons pu profiter de voitures militaires. À EVREUX après une attente de 4 heures nous commençons à désespérer quand soudain débouche une immense remorque tractée, sur laquelle se trouvait un char de combat et sur ce char, une vingtaine de personnes, des civils français s'agglutinaient. Le convoi stoppa juste devant nous et nous demandâmes où il allait – PARIS – nous fut-il répondu. Nous grimpâmes à bord et dix minutes après nous redémarrâmes. Il était 20 heures.

Une nuit mouvementée commençait.

D'abord une crevasion et les Américains changeaient la roue. Puis, par suite d'une déviation, les conducteurs se perdaient. Ils stoppèrent et demandèrent alors que nous les aidions. Penchés sur une carte d'Etat-major nous indiquâmes une direction qui se révéla bonne.

Alors que nous traversions un village, un gars perché en haut du char, s'étant endormi, tomba sur la chaussée. A nos cris le convoi stoppa et l'un d'entre nous tambourinant à la première porte demanda où se trouvait le plus proche médecin. Deux portes plus loin nous répondit on. C'était une chance. Criant et tambourinant à la porte indiquée, la porte s'ouvrit enfin et nous déposâmes le blessé devant le Docteur médusé lui expliquant brièvement qu'il était tombé et qu'il avait besoin de soins. Avant qu'il ait pu répondre nous avons regagné sur la remorque et le convoi redémarrait.

Vers 6 heures du matin, nous stoppons : les américains fatigués désiraient dormir.

PARIS s'étalait sous nos yeux. Quel magnifique spectacle pour ceux, qui, comme nous, en rêvaient depuis 5 ans.

BERTHOMIER et moi-même nous dirigeâmes alors vers la station de métro la plus proche : PORTE DE SAINT-CLOUD. Là, nos directions divergeaient : il allait dans le centre de PARIS et moi dans l'ouest, quartier des Gobelins. Nous nous fixâmes un rendez-vous pour le retour sur CAEN, demain vers 12 heures, PONT DE SAINT-CLOUD.

En arrivant devant le 91 rue Broca où habitait ma grand-mère mon cœur battait à tout rompre. Je demandais à la concierge : Mme PICARD s'il vous plait. 4^e étage, porte à droite me répondit-elle.

Ainsi elle était toujours là.

Je grimpais alors quatre à quatre les escaliers et sonnais. Ma grand-mère ouvrit et dit : *« Georges, à cette heure-là, je me doutais que c'était toi »* (belle confiance dans mon retour) et très émus nous tombâmes dans les bras l'un de l'autre. Elle m'apprit que la famille de près ou de loin allait très bien et aussi que mes parents avaient quitté PARIS et qu'ils habitaient maintenant à ORSAY Seine-et-Oise. Je m'en doutais. Elle m'offrit un petit déjeuner de « sous l'occupation » et se lamenta de ne pouvoir faire mieux. C'est tout à fait secondaire lui répondis-je et lui offris quelques petites gâteries.

Immédiatement après nous décidâmes de partir pour ORSAY. Comme, évidemment, il n'y avait pas encore de trains sur la ligne de Sceaux le mieux était de nous rendre Porte

d'Orléans pour partir en stop. Nous trouvâmes assez rapidement une camionnette qui nous amena jusqu'à PALAISEAU, puis, sans trop attendre, une voiture nous conduisit jusqu'à ORSAY.

Arrivés à une dizaine de mètres où habitaient mes parents, ma grand-mère me pria d'attendre afin qu'elle annonce la nouvelle de ma présence progressivement. Peu après mes parents, mon frère et ma sœur sortaient en trombe et nous nous embrassâmes en pleurant, tous très émus. Heureusement que les guerres finissent un jour afin d'apprécier le bonheur qu'est la paix.

Mes parents qui avaient donc entendu mes messages à la BBC avaient toujours gardé une entière confiance en mon retour, tout au moins c'est ce qu'ils me dirent. La journée se passa en longues conversations et en visite chez une Tante et un Oncle et des cousins.

OUF il n'y avait pas de collabos dans la famille.

Le lendemain matin vers 10 heures j'étais sur une des places d'ORSAY faisant du stop. Assez vite, j'ose le dire, je trouve une voiture qui me mène directement à PARIS. Vers midi j'arrive au Pont de St-Cloud : pas de BERTHOMIER. J'attends plus d'une heure et me décide à partir seul. Le soir je dormis dans un centre d'hébergement pour militaires près d'EVREUX et le lendemain, vers 14 heures, j'arrivais sans trop de mal à CAEN. Je me rendis immédiatement au siège de la SOCIETE NAVALE CAENNAISE où je fus bien accueilli.

Une heure après BERTHOMIER arrivait en s'excusant pour son retard de la veille. Pas grave, le principal était de rallier CAEN. L'ÉGÉE finissait juste d'accoster, on nous amena au quai de déchargement. Il y avait beaucoup de monde, des amis, des collègues, des curieux.

Notre Capitaine avait prévu ce retour à CAEN un jour ou l'autre. Avec l'aide de son Maître d'Hôtel Jean QUEFFEULOU il avait des réserves et pouvait aligner trois grands sacs sur le pont dans lesquels tous les visiteurs pouvaient puiser.

Notre Capitaine apprit très vite tous les potins de la ville et surtout qui avait fait quoi : sympathisants gaullistes ou franchement collabos. C'est ainsi qu'il pria de déguerpir un ancien capitaine de la Caennaise, collabo paraît-il, et qui sans gêne, avec une parfaite impudence, venait puiser dans les sacs. Pour certaines gens, foncièrement opportunistes, seul leur intérêt compte.

Petite réflexion au sujet du comportement des Français sous l'Occupation :

Nous FRANÇAIS LIBRES :

savons très bien que 50 millions de Français ne pouvaient rallier DE GAULLE en Angleterre,

savons très bien que 50 millions de Français ne pouvaient entrer dans la RESISTANCE intérieure,

comprenions très bien que des millions de Français ne pouvaient faire autrement que de travailler pour les Allemands.

Mais, ce que nous attendions des Français c'était qu'ils restent DIGNES, qu'ils fassent le vide face à l'occupant en l'ignorant : le MEPRIS par l'INDIFFERENCE.

Par contre :

Tous ceux qui sont entrés dans la milice ou dans la GESTAPO pourchassant et torturant des compatriotes.

Tous ceux qui se sont engagés dans la LVF (Légion anti-bolchevique).

Tous ceux qui, hélas, trois fois hélas, ont dénoncé des compatriotes par lettre anonyme ou non (j'ai entendu dire que 3 millions de ces lettres ont été retrouvées dans les archives de la GESTAPO).

Alors, tous ceux-là, oui, ont droit à notre plus profond mépris. Qu'ils vivent avec leurs remords – s'ils peuvent – et meurent avec.

Au cours des mois qui suivirent nous retournâmes de nombreuses fois à CAEN ce qui nous permit de rendre des services à des amis ou connaissances en ramenant d'Angleterre des choses que l'on ne trouvait plus en France. Lors d'un voyage le Chef Mécanicien qui, lui, était de CAEN, ramena 10 vélos plus les pneus.

Que l'on ne croie pas surtout que c'était pour faire du marché noir, nous étions très loin de ces contingences. Nous comptons au plus juste et parfois c'était purement et simplement des cadeaux.

En dehors de CAEN nous allâmes dans d'autres ports français de plus en plus nord au fur et à mesure de l'avancée alliée et cela jusqu'à ANVERS.

Mais la guerre n'était pas finie et nous pouvions ne pas en sortir indemnes.

Deux exemples que je situe approximativement vers la fin 1944, début 1945 :

Un jour à LONDRES je vais à terre porter une paire de chaussures à ressemeler. Le gentil petit cordonnier me les promet pour le lendemain après-midi. Le lendemain j'y retourne : plus de cordonnerie. Un V2 l'avait réduite en un tas de briques.

V2 = fusée qui était lancée de Hollande ou d'Allemagne (en juin 44 il n'était plus possible qu'elle soit envoyée de France) sous un angle donné et s'élevant très haut devait retomber sur LONDRES.

Les Anglais ont eu très peur de ces V2 car aucune alerte ne pouvait signaler leur arrivée, et elles firent beaucoup de dégâts.

Deuxième exemple : en mer cette fois alors que nous remontions sur LONDRES, au large de DOUVRES, en convoi. Il était 14 heures environ. J'étais sur le pont à fumer une cigarette en compagnie du Chef Mécanicien : tout à coup les batteries côtières ouvrent le feu au-dessus de nos têtes. Nous regardons sur quoi et apercevons un V1 à 3 ou 4 milles de nous, côté large évidemment.

V1 = sorte d'avion bombardier sans pilote, chargé d'explosif dont le carburant était calculé pour qu'il soit épuisé au-dessus de LONDRES et tombe.

Sauf au début, les avions anglais en alerte en descendaient beaucoup bien avant qu'ils atteignent la côte et les rares qui passaient étaient pris sous le feu des batteries côtières. C'était ce qui se produisait. Nous vîmes le V1 se rapprocher de plus en plus et probablement touché, perdre de l'altitude. Il arrivait droit sur nous deux, juste par le travers du navire. Au lieu de courir soit vers l'avant soit vers l'arrière, nous restions là plantés comme des imbéciles à détailler les dimensions et la forme de l'engin. Heureusement à 50 ou 70 mètres maximum il tomba brusquement à la mer et explosa. Nous fûmes violemment projetés par terre, à moitiés assommés, la porte d'une cabine du mécanicien qui se trouvait juste derrière nous fut littéralement soufflée à l'intérieur et une immense gerbe d'eau recouvrit l'ÉGÉE de la poupe à la proue.

Lorsque la gerbe d'eau fut retombée, le COMMODORE du convoi nous appela au SCOTT (signaux lumineux en code MORSE) : « *Avez-vous des morts ou des blessés, des dégâts ? Nous pensions que vous étiez touchés de plein fouet* ». Nous répondîmes : « *Ni morts ni blessés et dégâts insignifiants* ». Par contre l'ÉGÉE était criblé d'éclats.

En tout cas nous l'avions échappé belle.

Pourquoi nos réflexes n'ont-ils pas joué ce jour-là ? Le Chef et moi-même en discutâmes longtemps, sans trouver de réponse car ni lui, ni moi n'étions paralysés par la peur. Même si nous étions généralement décontractés nous étions néanmoins toujours sur le qui-vive : mine, bombe, torpille tout pouvait arriver.

Après plus de 5 ans de risques, j'ai l'impression que nous étions bons pour une « retraite de temps de guerre » surtout que nous considérons que se faire tuer à la fin d'un conflit, était une chose stupide et révoltante.

J'ai quelque fois pensé à cet incident mais notre destin se joue généralement sur des choses beaucoup plus insignifiantes et inattendues. Pour moi ce fut la non-réception d'un télégramme expédié par la COMPAGNIE RADIO MARITIME début août 1939 et qui me convoquait pour mon tout premier embarquement. N'ayant pas répondu, et pour cause, la CRM par une lettre, m'en demanda la raison. Je répondis que je n'avais reçu aucun télégramme et que je déposerai une plainte à la Poste. Cette dernière me répondit dans les 48h qu'ils admettaient qu'une faute avait été commise.



Citation du cargo ÉGÉE à l'Ordre de l'Armée de Mer

Paris, le 20 Février 1947.

MINISTERE DE LA MARINE

ETAT MAJOR GENERAL

N°101 E.M.G./O

Le Vice-Amiral LEMONNIER
Chef d'Etat Major Général de la Marine,
Commandant les Forces Maritimes et Aéronavales,

C I T E

A L'ORDRE DU CORPS D'ARMEE

M. BON MARDION Georges, Radio 2ème classe, (Boulogne 19195)

" A fait preuve de courage et d'endurance au cours de la guerre
" 1939-1945 en effectuant dans des circonstances souvent périlleuses
" plus de quarante huit mois de navigation en opérations."

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec
Etoile de Vermeil.

Pour copie conforme

Boulogne, le 10 Mars 1947.

L'Administrateur en Chef de 2ème Classe
de l'Inscription Maritime SCHMITZ
Chef du Quartier,



CONCLUSION

BRAVO Cher Lecteur ou Lectrice d'être arrivés jusqu'à la fin de ce récit même si je subodore que, certains, aient sauté des premières pages à la conclusion.

Je n'en suis pas choqué car ces souvenirs je les ai écrits principalement pour moi-même. Très occupé, je remettais toujours à plus tard le soin de les écrire et c'est le hasard qui m'a forcé la main.

Alors que je racontais une anecdote du temps de guerre à M. BERNARD secrétaire de la section FNFL du Havre un jour de réunion, il me dit soudainement : « Voudriez-vous écrire l'histoire du *DAPHNÉ* et de l'*ÉGÉE* durant la guerre, cela intéresserait vivement le Commandant SANTARELLI des FNFL de PARIS ». Il me mit en contact avec le Commandant et je fus mis au pied du mur.

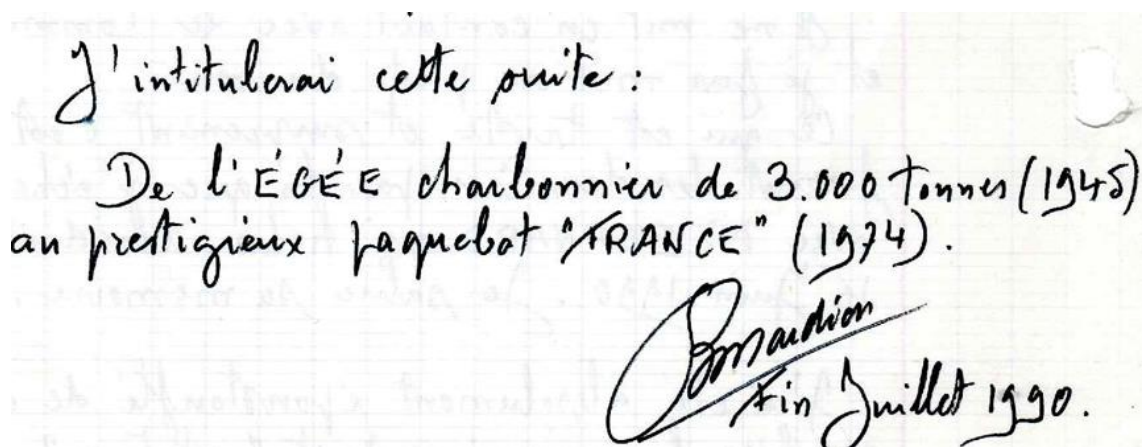
Ce qui est triste et surprenant c'est que ce furent les dernières paroles que j'échangeais avec M. BERNARD qui hélas décédait le 16 juin 1990. Je salue sa mémoire.

J'ai été absolument époustouflé de constater combien la mémoire peut « restituer » des souvenirs profondément enfouis en soi. C'est le fait, je crois, d'avoir pris les événements par ordre chronologique et surtout d'y avoir pensé intensément pendant ces derniers mois où je les écrivais et de les avoir racontés non pas d'une seule traite, mais en m'arrêtant très souvent.

Ce que je peux affirmer c'est que ce récit est véridique dans ses moindres détails et que je n'avais pas à « broder », les faits se suffisant à eux-mêmes.

Pour ce qui est des dates, n'ayant jamais pris aucune note, beaucoup n'ont pu être citées avec précision. Cela n'enlève rien à la véracité des faits.

Plus tard... quand j'aurai le temps ! J'écirai peut-être la suite des souvenirs de ma vie de marin, moins mouvementée, certes, mais qui me feront revivre beaucoup d'anecdotes et d'évènements plus ou moins oubliés.



J'intitulerai cette suite :
De l'*ÉGÉE* charbonnier de 3.000 tonnes (1945)
au prestigieux paquebot "*FRANCE*" (1974).
Commandant
Fin Juillet 1990.

A.A.N.C.

NAVIRES SNC EN ANGLETERRE

Voyages - Convois

DAPHNÉ II - Voyages Côte Est - Écosse-Tamise

(Marqué comme navire français)

Date-1	Port de départ	Convoi	Port d'arrivée	Date-2
xx/08/1940	Tamise (Southend)	FN.249	Methil - Firth of Forth	xx/08/1940
xx/08/1940	Methil	FS.258	Tamise (Southend)	xx/08/1940
Ensuite 9 voyages Tamise (Southend) - Methil-Firth of Forth A-R (2 voyages mensuels), jusqu'à :				
xx/01/1941	Tamise (Southend)	FN.373	Methil - Firth of Forth	xx/01/1941
xx/01/1941	Methil	FS.400	Torpillé le 21 janvier 1941	

ÉGÉE - Voyages

(Équipage britannique)

Date-1	Port de départ	Convoi	Port d'arrivée	Date-2
xx/10/1940	Liverpool	OB.222	Dispersion>Sidney (Canada)	xx/10/1940
xx/10/1940	Sidney (Canada)	SC.9	Liverpool	xx/10/1940
xx/12/1940	Methil	EN.39/1	Oban	xx/12/1940
xx/12/1940	Methil	EN.41/2	Oban	xx/12/1940
xx/01/1941	Tamise (Southend)	FN.393	Methil - Firth of Forth	xx/01/1941
xx/01/1941	Methil - Firth of Forth	FS.391	Tamise (Southend)	xx/01/1941
xx/04/1941	Tamise (Southend)	EC.8	Clyde	xx/04/1941
xx/05/1941	Tamise (Southend)	EC.14	Clyde	xx/05/1941
xx/08/1941	Tamise (Southend)	EC.66	Clyde	xx/08/1941

ÉGÉE - Voyages du Débarquement en Convois

(Marqué comme navire britannique - Plages de débarquement : peut inclure le port de Caen)

Date-1	Port de départ	Convoi	Port d'arrivée	Date-2
19/06/1944	Barry Dock	EBC.16	Plages de débarquement	23/06/1944
18/07/1944	Barry Dock	EBC.45	Plages de débarquement	20/07/1944
26/07/1944	Plages de débarquement	FBC.37	Barry Dock	28/07/1944
03/08/1944	Barry Dock	EBC.61	Plages de débarquement	06/08/1944
16/08/1944	Plages de débarquement	FBC.56	Southampton	17/08/1944
28/08/1944	Tamise	ETC.82	Plages de débarquement	29/08/1944
12/09/1944	Plages de débarquement	FTC.6A	Tamise	12/09/1944
20/09/1944	Tamise	ETC.104	Plages de débarquement	21/09/1944
Période non renseignée ou voyages hors convois				
18/03/1945	Anvers	ATM.96	Tamise	19/03/1945
10/04/1945	Tamise	TAM.134	Anvers	10/04/1945
15/04/1945	Anvers	ATM.125	Tamise	16/04/1945

Biographie



*Toujours amoureux de la montagne, le destin lui a offert la mer, les voyages,
le France et l'Île de Pâques ...*

Enfance et études

Georges Bon Mardion est né le 9 juin 1921 à Paris.

Son père, Maxime, est le 15^e enfant d'une famille de montagnards, vivant du travail de la terre (« *On était pauvre mais on ne manquait de rien...* »)

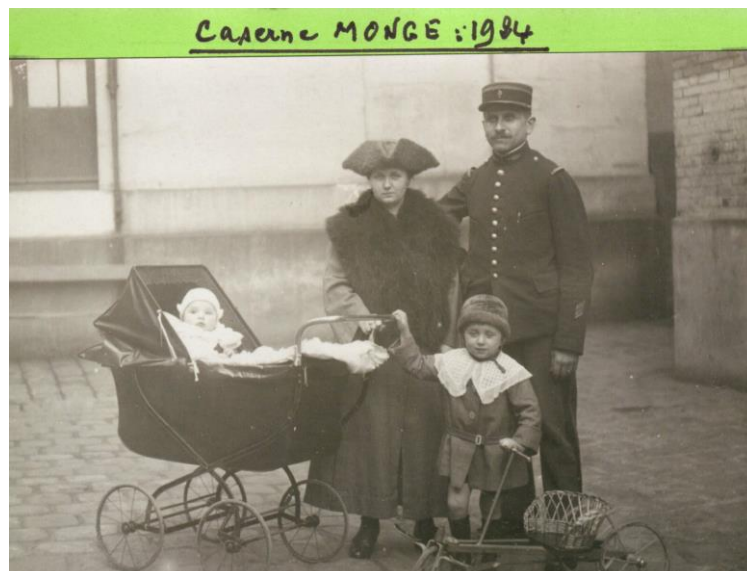
La plupart des enfants est obligée de quitter la montagne pour « monter à Paris » chercher du travail. Si beaucoup sont devenus ramoneurs, Maxime, lui s'est engagé dans la garde républicaine et c'est ainsi que son enfance s'est passée dans les casernes parisiennes. Il gardera cependant une grande nostalgie et un attachement viscéral aux montagnes Beaufortaines et à sa famille

Sa mère est parisienne, habitant Orsay et exerce le métier de brodeuse.

1920 : Mariage de ses parents



Georges est l'ainé de trois enfants.
Ils habitent dans les casernes, au gré des affectations.



Georges à trois ans...

La vie ordinaire se déroule à Paris mais les vacances, toujours dans les montagnes, à Beaufort. C'est là qu'ils sont heureux.



Avec ses parents

Georges est un élève studieux. La seconde photo le représente avec une couronne de lauriers : c'est la remise des prix !



17 ans, à Paris

Après ses études secondaires, il tombe par hasard sur une affiche qui propose de devenir radio télégraphe dans la marine ou l'aviation et de voir du pays ! Il entre à l'école Française de radio électricité et obtient son certificat de radio.

31 ans plus tard, il arrivera au sommet de la hiérarchie dans sa spécialité, en étant chef radio sur le plus beau paquebot du monde !

Premiers embarquements

En 1939, Georges est affecté sur un bateau de la Société Navale Cannaïse : le *Daphné*.

Euphorique, il embarque à Boulogne/Mer sur son premier bateau.

Il n'avait jamais vu la mer !!!



"s/s DAPHNÉ 2" : Ex. "ROUENNAISE" de l'armement F. Boget - Vapeur charbonnier construit aux Chantiers de la

Les années de guerre

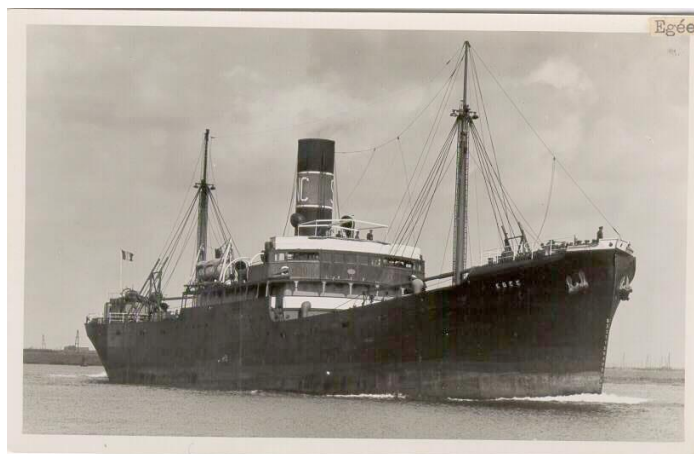
En 1940, il se rallie au Général de Gaulle et rejoint la France Libre à Londres.

En accord avec le Capitaine tout le monde était invité, Officiers comme Equipage à venir de soir au Poste Radio écouter les nouvelles. Nous étions une trentaine qui nous agglutinions dans le Poste (minuscule), dans la courgive attenante et au hublot. Je faisais en sorte de recevoir aussi bien Radio PARIS que RADIO LONDRES afin que tout le monde se fasse une opinion de la situation. C'est ainsi que nous entendîmes l'appel de DE GAULLE du 18 JUIN. Très bonne réaction de la plupart d'entre nous, même de ceux qui n'avaient jamais entendu parler de DE GAULLE.

Pour ma part, je savais qu'il venait d'être nommé Général, qu'il avait remporté une victoire locale en France en tant que Colonel Commandant de blindés et qu'il était entré dans le Gouvernement de Paul Reynaud. Ainsi un homme, un Général français, nous offrait un choix : le rallier ou rentrer en France. Avec eux il nous disait que rien n'était perdu et que des forces immenses, de par le monde, n'avaient pas encore donné. Pour ma part, la cause est entendue : je rallierai DE GAULLE mais curieusement, de ce choix que chacun avait fait pour lui-même,

Il parvient à donner de ses nouvelles à ses parents en passant un message « codé » sur la BBC, sans savoir s'il sera entendu ...

1941 : Torpillage de son bateau : Le *Daphné* coule, il est affecté sur un bateau identique : *l'Égée* (navire charbonnier de 3 000 tonnes)



L'Égée

Il accoste le 14 juin 1944 au port artificiel d'Arromanches où il revint plusieurs fois. Il participe au ravitaillement sur toutes les plages du Débarquement.



Photo aérienne du port artificiel d'Arromanches le 8 ou le 9 juin 1944

1945 : Retour dans sa famille à Beaufort



Les foins à Beaufort

Le temps des cargos

1946 : Embarquement sur le pétrolier *Limousin* de la société Française des transports pétroliers (STPF).

LIMOUSIN FRA/1930/7619/143,6 Pétrolier Lancé à Newcastle 1930 – NORE (Pan) 1939 – LIMOUSIN (Fra) – Société Française des Transports Pétroliers 1956 – LIMOUSIN (Grc) 1957 – INDICOS (Grc) 06/1958 – Il est victime d'un échouement au Brésil. 07/1958 – Il est désarmé à Rio de Janeiro sans avoir été réparé. 11/1959 – Il est démoli à Niteroi.	
---	---

Traversées vers Curaçao (Venezuela), l'étang de Berre, Tripoli (Liban), Madagascar, Canal de Suez, Djibouti, etc...

1948 : Pour changer de lignes, il postule à la Compagnie Générale Transatlantique (Transat) : Premier contact avec les Antilles et découverte du « Ti-Punch ».

Après les Caraïbes, cap sur New-York sur le **Canche** (Compagnie Générale transatlantique)



Le Canche

CANCHE FRA/1946/3807/103,2 Cargo de type « Pocket Liberty » Lancé à Tampa 1946 – PERSIAN KNOT (sur cale) 1946 – CANCHE (Fra) – Compagnie Générale Transatlantique. Il assure la ligne Antilles-USA. 01/1955 – SUNGLEAM (Nor) 1963 – STELLA ATLANTICA 1964 – ADRIATIC 12/1968 – Démolition à Tarente	
---	---

Ce sera alors Madagascar, La Réunion, Maurice..., l'Afrique du sud, Dakar.

Puis c'est le temps des « *Liberty-Ship* » et du canal de Panama, l'arrivée sur la Colombie, l'Équateur, le Pérou puis le Chili.



Le Liberty Ship Nantes

Le *France* croise le *Liberté* devant Le Havre reconstruit.
Georges Bon Mardion a navigué sur les deux paquebots.



Le *Liberté* était l'ancien paquebot allemand "*Europa*" donné à la France en tant que dommage de guerre. En transformation dans le port du Havre en décembre 1946, il avait coulé après avoir rompu ses amarres lors d'une violente tempête et heurté l'épave du paquebot *Paris* pour s'échouer à la verticale. Il fut renfloué entre février et avril 1947.

1951 : Mariage à Rennes avec Jacqueline Gourdin. Ils auront 2 enfants et 8 petits enfants.

1951-1952 : Navigation sur le *Cavelier de La Salle* vers le golfe du Mexique.



Le cargo Cavelier de La Salle

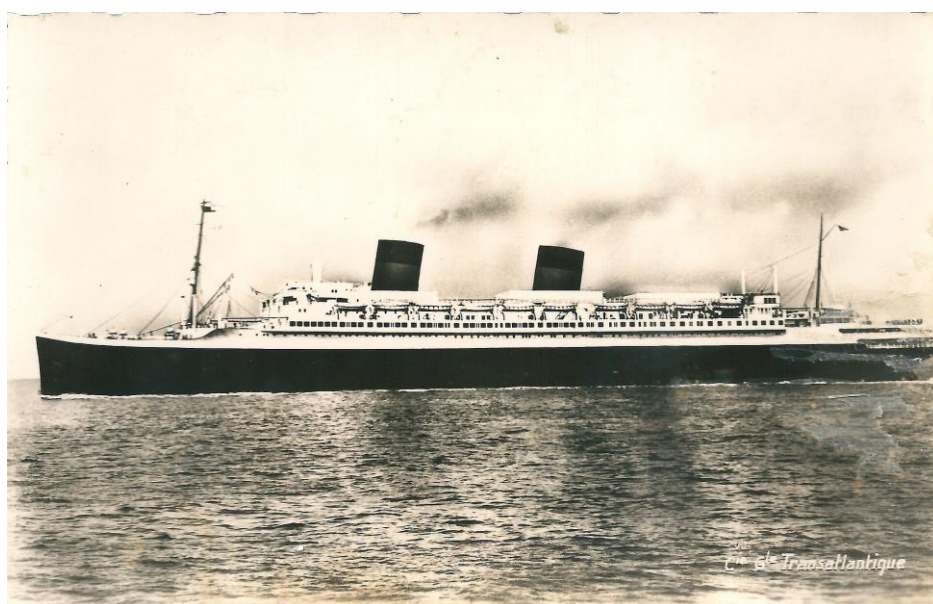
Le temps des Paquebots

De Juillet 1952 à Août 1956 : le *Colombie*



Sur la passerelle du Colombie à Pointe-à-Pitre

Sur ce bateau, il fait la navette entre la France, Vigo et le Venezuela pour transporter des émigrés. Voyage sans confort, en 3^e classe, à l'avant du bateau. Mais ces voyageurs aventuriers avaient un excellent moral, car même s'ils quittaient probablement pour toujours leurs pays, ils espéraient faire fortune dans ce pays du nouveau monde. Ainsi le soir, ils chantaient avec guitares et accordéons et dansaient, pour le plus grand plaisir de l'équipage !



L'Île-de-France (Wikipédia)

1956-1957 : le Paquebot *Île de France*

Ce bateau a participé à plusieurs sauvetages de marins, entre autres des passagers et membres d'équipage du paquebot italien *Andrea Doria* et méritait bien le surnom de "Saint-Bernard de la mer". Il avait également transporté plus de 500.000 soldats au cours de la 2^e guerre mondiale.

Mars -Mai 1957 : Dernier voyage sur ce magnifique paquebot vendu à un chantier de démolition japonais qui le "prêta", sans l'accord de la Compagnie Générale Transatlantique, à un producteur de cinéma japonais qui le sabordera volontairement pour les besoins du film "*The last voyage*", ce qui fera scandale et polémique.

Septembre 1957 : embarquement à bord du ***Flandre*** sur la ligne de New-York et emménagement au Havre.

Novembre 1957 - Février 1958 : embarquement sur le ***Liberté***.



Le paquebot Liberté dans les années 1950 lors d'une escale au Havre (Le Havre et son histoire)

De 1958 à 1968 : embarquements sur ***le Flandre***, ***le Colombie*** et ***l'Antilles***



1964 : Dernier voyage du *Colombie*, racheté par les Grecs.

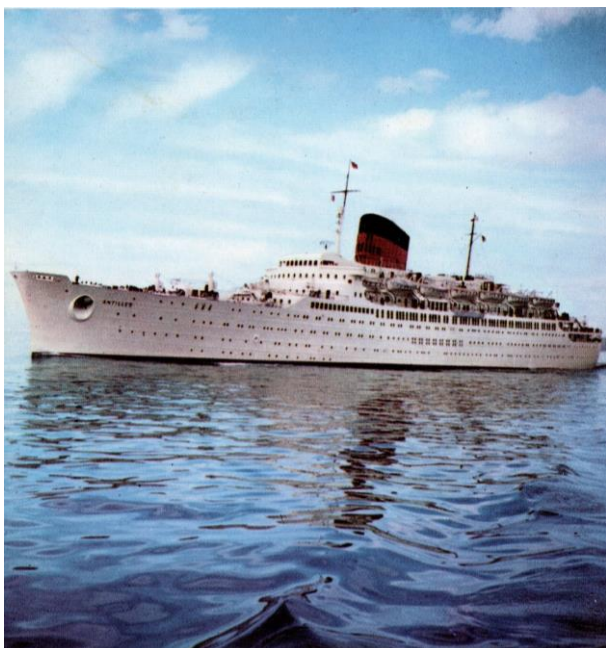


Le Colombie

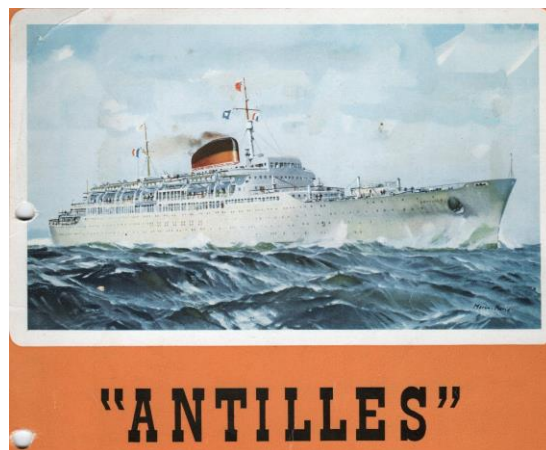


1966 : Sur l'*Antilles*





En 1966 à bord de l'Antilles



1968 : Le *Flandre* est vendu aux Italiens.

1968 - 1974 : Voyages sur le *France*

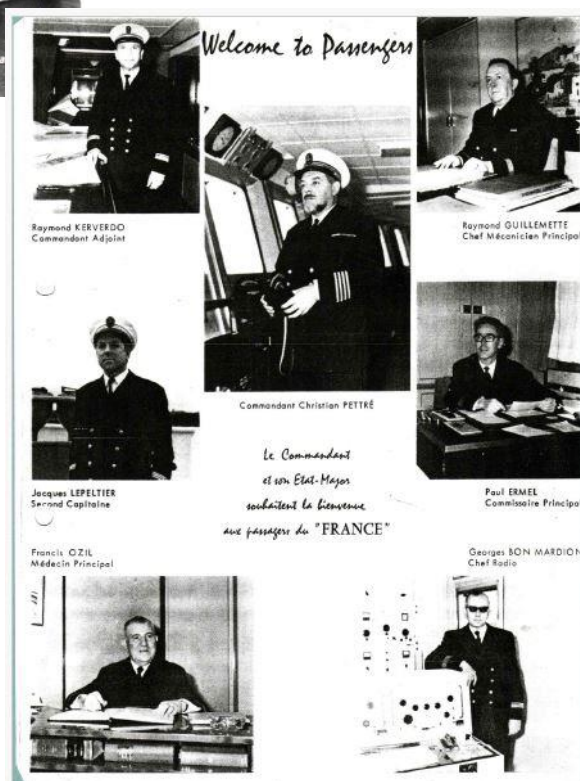


Sur la passerelle du France à Madère



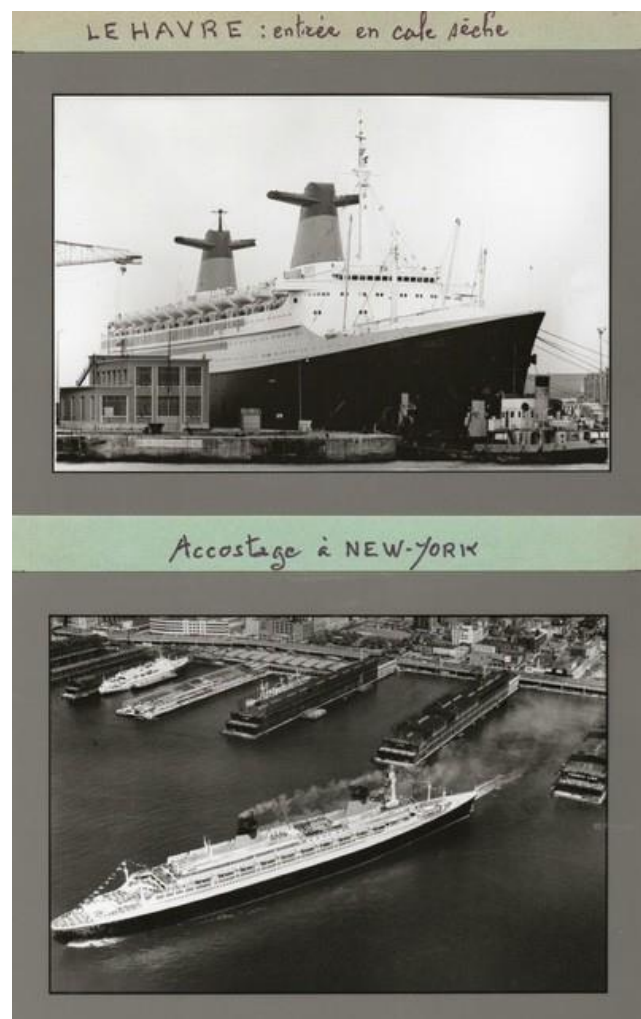
Cliché Oth Gth Transa

L'état-major du France





Les deux chefs radio du France (Georges Bon Mardion et Georges Harislur)





1972 : Le tour du monde du *France* passe devant l'Île de Pâques...



1974 : Le *France* est immobilisé en rade par l'équipage qui a pris le contrôle du navire.
Les officiers forment le dernier carré autour du commandant.



Pour le *France*, ce sera le désarmement puis le quai de l'Oubli, et pour Georges Bon Mardion, la fin de sa navigation, une fin amère.

A bord, le 11 Septembre 1974

« ATTENTION ! ATTENTION ! »

AVIS A L'ÉQUIPAGE »

« Ici Marcel Raulin, responsable du Comité de Coordination du bord, qui vous parle de la passerelle.

» Nous vous informons que l'heure H est arrivée. Nous avons, en présence des secrétaires syndicaux et en votre nom, exigé du Commandant de mouiller l'ancre dans le chenal, entre les bouées n° 9 et n° 12.

» Par ce mouvement spectaculaire, France bloque la passe et paralyse les entrées et sorties de navires.

» Nous espérons, par cette épreuve de force, amener le gouvernement qui, par son attitude autoritaire et méprisante à notre égard, semble nous ignorer, à examiner notre problème.

» Nous demandons, au personnel A.D.S.G. en particulier, de traiter les passagers restant à bord avec courtoisie, comme il se doit, jusqu'au moment de leur débarquement.

» Conservez votre calme et tout ira bien.

» L'équipage est invité à se réunir salle à manger Versailles à 23 h 15.

» Merci de votre attention et à tout à l'heure. »

Puis le Commandant leva la tête et me vit. Il était 21^h50. Il me dit: "je n'ai pas encore pu prévenir la TRANSAT, fais-le toi-même en appelant le Commandant NOSTEN" (Commandant d'Armement). J'appelai alors en téléphonie le Commandant NOSTEN et je lui dis: "Le Commandant PETTRÉ m'a chargé de vous dire qu'il n'était plus maître du navire du fait d'un grand nombre de membres du Personnel Civil sur la passerelle ainsi que dans la machine et qu'il ne pouvait ordonner que "avant lente" ou "arrière lente", les autres ordres seraient bloqués par le personnel.

Pourrais-je parler au Commandant lui-même, me demanda alors le Commandant NOSTEN.

Ma réponse: impossible pour le moment car il est entrain de manoeuvrer pour mouiller à l'endroit où le lui demandaient les syndicalistes.

Puis-je parler aux syndicalistes me disait-il alors?

Je fais voir sur la passerelle, répondis-je.

Je fis alors part au Commandant PETTRÉ de la requête du Commandant NOSTEN qu'il répercuta sur les représentants des syndicats.

Ils étaient d'accord et je les emmenais au Central Radio.

D'emblée, le Commandant NOSTEN leur dit: "Avez-vous bien pensé aux conséquences que cela va entraîner?"

Oui, répondaient alors les syndicalistes et nous prenons toutes nos responsabilités. Tout a été étudié et pesé.

Commandant NOSTEN: "je vous donne un avertissement solennel pour que vous libériez la passerelle et la salle

des machines.

Réponse : NON Commandant et il est inutile d'insister sur ce point.

L'entretien était terminé.

Pendant ce temps le Commandant PETTRE mouillait mais pas exactement au centre du chenal comme le lui demandaient les syndicats mais un peu décalé par rapport au centre afin de pouvoir laisser passer tous les navires, excepté les gros pétroliers.

Mais il fallait, en première urgence, évacuer les passagers. Il faut dire que les grévistes ne s'y étaient jamais opposés.

Il y avait dans le port du HAVRE à ce moment là, un ferry norvégien et il y eut accord avec la compagnie de ce ferry pour qu'il vint à couple de nous pour effectuer le transport, le 12 au matin.

Le FERRY THORESEN dut faire deux voyages entre le "FRANCE" et le quai du HAVRE pour débarquer tous les passagers avec seulement leurs bagages de cabine.

Beaucoup de passagers étaient joyeux et encourageaient les grévistes à continuer leur combat. Mais cette gaieté ne durera probablement pas car si, & beaucoup s'imaginaient, peut-être que leurs bagages de cales et pour certains leurs voitures, allaient être débarqués rapidement, ils durent, au fil des jours, déchanter car ils attendaient 25 jours, ce qui a dû leur poser de gros problèmes et à la TRANSAT beaucoup d'argent en indemnités.

En effet, ce furent les Syndicats qui s'opposèrent

au débarquement des gros bagages et des voitures pensant ainsi ajouter une pression supplémentaire pour que leurs revendications soient plus vite satisfaites.

14 Septembre : parution du quotidien "LE (LA) FRANCE en radio" imprimé par les moyens importants de l'imprimerie du bord. Je mets un ou deux de ces journaux dans chacun de mes exemplaires de Nouvelles. Chacun en pensera ce qu'il voudra Ai du reste il y a quelque chose à penser ?

C'est le 14 ou 15 Septembre que j'ai eu au Central Radio la visite impromptue de M^r RAULIN simple cabinier mais Chef des Mutins qui pourtant s'était vaillamment battu, il faut le reconnaître, pendant la guerre puisqu'il faisait partie des Commandos de la Marine (groupe KIEFFER) qui ont pris le port de OUISTREHAM après de féroces combats. Le film "LE SOUV LE PLUS LONG" en donne un aperçu.

Mais ce n'était pas une raison pour que M^r RAULIN vienne me donner un ordre ou plutôt me lancer un ultimatum car moi aussi j'avais été FRANÇAIS LIBRE et avais risqué ma peau de nombreuses fois.

Voici le dialogue, mot pour mot, qui s'est instauré :

Moi : Vous désirez M^r RAULIN ?

Lui : il paraît que vous donnez la priorité aux OFFICIERS, pour le téléphone, au Central Radio.

Moi : c'est exact, Monsieur, mais pourquoi cette question ?

Lui : parce que cela ne nous plaît pas et que les

Officiers devront faire la queue comme tout le monde, en bas.

Moi : jamais M^r RAULIN

LUI : on pourrait vous y forcer.

Moi : Ah, si vous en venez aux menaces alors allons chez le Commandant.

Je l'amenaï chez le Commandant PETTRE et lui racontai ce que venait de me dire M^r RAULIN et ajoutait : " Pour ma part je ne bougerai pas d'un pouce"
Le Commandant se tournait alors vers M^r RAULIN et lui disait : " M^r BON-MARDION est Chef de Service et il fait ce qu'il veut dans son service. Vous pouvez disposer".

Comment, alors que depuis 35 ans je n'avais obéi qu'à un Commandant, c'était maintenant un cabinier qui venait me donner des ordres : JAMAIS.

Tout ceci demande quelques explications.

En effet, après le débarquement des passagers je me suis trouvé avec plus de 1.100 personnes, officiers et équipage qui voulaient tous radiotéléphoner chez eux, ce qui était bien normal mais presque tous les jours. Il faut dire que les communications se faisant en V.H.F leur coût était très modéré du fait, qu'en plus, la taxe de bord était exonérée, comme toujours pour les membres de l'équipage.

Je réglai immédiatement la question pour le Commandant

et tous les autres Officiers: Venez téléphoner au Central Radio et dans la limite du possible entre minuit et 9 heures du matin (heures auxquelles je n'avais pas de Secrétaire "en bas" c'est-à-dire au Bureau des TÉLÉCOMS qui jouxtait le Bureau de Renseignements).

Si pour une raison quelconque (famille ou travail) vous ne pouviez téléphoner entre minuit et 9^h, venez n'importe quand au Central Radio et vous passerez après la première communication en cours.

Certains pourraient penser: vous favorisiez les Officiers aux dépens de l'équipage. C'était exact mais ce qu'il ne fallait pas oublier c'était que les Officiers n'étaient pas impliqués dans cette mutinerie (une folie).

Sur le "FRANCE" tous les Officiers étaient derrière le Commandant et il n'y eut jamais le moindre doute à ce sujet.

Donc, il n'était pas question, à mes yeux, que les Officiers fassent la queue avec l'équipage pendant plusieurs heures pour une communication radiotéléphonique.

Du reste tous les Officiers et le Commandant lui-même (à qui l'on passait les communications dans son bureau) se sont pliés avec beaucoup de compréhension à ma requête du minuit à 9 heures.

D'autre part, j'avais demandé à mes Secrétaires Radios de bien dire à chaque homme de l'équipage de ne téléphoner que 3 minutes au maximum mais comme la discipline n'est pas une vertu française, nous étions

obligés de couper la communication au bout de 4 à 5 minutes.

D'autre part, l'Inspecteur Principal des P.T.T du Havre nous ayant donné 24 heures sur 24 un Canal V.H.F (c'était déjà formidable) je lui téléphonai néanmoins, mais sans illusion, pour lui demander un deuxième Canal (ce qui nous était techniquement possible) car tous mes collègues, comme moi-même, étions décidés de faire le maximum pour écouter le temps d'attente pour une communication.

Réponse de l'Inspecteur P.T.T. : "M^r BON-MARDION il n'y a pas que "le FRANCE" qui navigue".

J'ai, tout de suite, parfaitement compris et n'ai pas insisté.

Plus de 22 ans après (nous sommes alors que j'écris ces lignes, début 1996) je suis parfaitement serein au sujet de cette affaire et en faisant mes mots, je déclare que je ferais exactement la même chose aujourd'hui.

Ne pas oublier qu'il y a 100 ans ceux qui portaient la responsabilité d'une mutinerie étaient bons pour la prison "à perpète" et qu'il y a 200 ans ils étaient "pendus haut et court".

A ma connaissance, il n'y a eu aucune sanction de prise contre quiconque après notre retour au Havre.

Si, dans le temps, les jugements étaient plus (trop peut-être) tranchés (je ne parle pas des têtes) aujourd'hui et depuis la fin de la guerre, nous sommes de plus en plus

dans un régime laxiste plein de bons sentiments et où le DROIT de faire n'importe quoi dépasse largement le DEVOIR.

Ce sont maintenant de petites mais inconscientes et égoïstes minorités qui mènent la FRANCE et il suffit d'une grève un peu longue, soutenue en plus par ceux qui en pâtissent (ils sont "masses" ma parole) pour que ces minorités obtiennent ce qu'elles veulent même si notre pays tombe dans le gouffre de la faillite. Faire au retour de bâton car le "TOUJOURS PLUS N'EST PAS POSSIBLE".

Ai tous ceux qui mettent le chaos en France maintenant avaient vécu sous la férule d'un STALINE ou d'un HITLER seraient-ils, peut-être plus prudent et surtout plus conscients de leur responsabilité (c'est idiot ce que j'écris : ils n'avaient pas de responsabilité.)

Après cette trop longue digression (je m'en excuse) j'en arrivai au 24 Septembre au matin alors qu'après mon réveil j'allai faire un tour sur la passerelle car le temps se gatai.

Le Commandant se trouvait en face des Syndicats du bord et disait : "je ne réponds plus de la sécurité du navire avec ce temps et nous risquons d'aller à la côte. Prenez vos responsabilités pour que nous puissions nous mettre à l'abri de la presqu'île du Cotentin, en face de SAINT-VAAST-LA-HOUGE.

Les Syndicalistes se concertaient alors et donnaient leur accord.

Dans l'après-midi nous jetions l'ancre ~~sur~~^{devant} ce petit port du Cotentin.

Même si nous n'étions pas très loin du Havre, nous étions loin quand même de toutes ces vedettes (dans le sens d'embarcations) qui tournaient autour de nous : DUBOMÉA Marie du Havre qui voulait monter à bord alors que la TRANSAT et la Direction du Port ne le voulaient pas et qui haranguait les grévistes avec un haut-parleur. Et bien d'autres aussi : parlementaires, journalistes etc... Ça foire quoi !

Mais au fil des jours, la situation se dégradait chez les grévistes dont quelques uns de leur femme lançaient des ultimatums pour qu'ils reviennent au Havre au plus vite. La manière la plus simple était de se faire envoyer un radiotélégramme disant, par exemple, "père gravement malade, reviens de suite" ou toute autre dramatisation et que le marin présentait au "Comité de Coordination" qui ne pouvait moins faire que de le laisser débarquer.

De ce fait, l'équipage se réduisait comme peau de chagrin.

Vers le début Octobre la majorité des grévistes voulaient rentrer au Havre mais la TRANSAT ne voulait pas.

Cependant comme des "bruits de courtoise" couraient le bord comme quoi l'équipage allait saisir entièrement le navire et le faire rentrer sans l'aide des Officiers, le commandant réunit tous les Chefs de Service pour leur demander de mettre en panne tous les principaux appareils. Pour ma part ce fut les radars et les sondeurs.

Cependant les pourparlers continuaient entre les Syndicats et la TRANSAT et enfin le 9 Octobre au matin nous apprenions que nous pouvions rentrer au HAVRE mais que seulement un minimum de grévistes pourraient rester à bord.

Ce fut un Comité d'accueil avec pancartes et banderolles très restreint qui nous attendait sur le quai. Déjà le "FRANCE" ne faisait plus recette.

Une heure plus tard je débarquai à mon tour, le cœur gros certes mais heureux néanmoins que toute cette pagaille soit finie.

Ma femme à qui j'avais téléphoné m'attendait avec mon fils.

Le 21 Octobre 1974 je débarquai définitivement avec regrets certes mais sans amertume et une grande page de ma vie tout court et de ma vie de marin était tournée.

Le 19 Décembre 1974, "FRANCE" quitta le quai Joannes COUVERT (quai des paquebots) où la grève s'était effilochée pour le quai dit "de l'oubli".

Après différentes propositions d'achats plus ou moins sérieuses ou farfelues, c'est un peu moins de 5 ans après que "FRANCE" quittera sa retraite arborant le pavillon norvégien et avec un nouveau nom sur sa coque "NORWAY". Je suis allé le voir partir sur les Galaises qui dominent la sortie du

poet non sans un sentiment profond d'émotion.

F I N

Le 27 Janvier 1956

Jm

Tourner la page pour savoir ce que deviennent, après leur navigation les officiers de la TRANSAT. (en chanson)

Sur l'air de : MA NORMANDIE

ENFIN LA RETRAITE

NOUS LES OFFICIERS DE LA TRANSAT
ANCIENS DE TOUTES SPÉCIALITÉS
NOUS AVONS REJOINT NOS PÉNATES
POUR VIVRE EN TOUTE TRANQUILLITÉ
ADIEU FOULARD, ADIEU MADRAS
ADIEU FRISCO, VALPARAISO
ADIEU CES FRANCHES RIGOLADES
DANS LES CARRÉS ET SOUS DES CIEUX BIEN CHAUDS

LORSQUE LA RETRAITE SE PRÉCISE
ET QUAND LES ANS SE FONT SENTIR
NOUS AIMONS BIEN QUAND ÇA ARRIVE
ÉGRENER TOUT NOS SOUVENIRS
AU SEIN DU CLUB, C'EST UNE AUBAINE
NOUS LE POUVONS AVEC CHALEUR
ET C'EST EN TRINQUANT, C'EST UNE VEINE
QUE NOUS NOUS RETROUVONS TOUS EN COEUR

QUAND LE VENT SOUFFLE A PERDRE HALEINE
BIEN CALFEUTRÉS DANS NOS MAISONS
NOUS RÉALISONS NOTRE VEINE
EN PENSANT A NOS COMPAGNONS
QUI, SUR LA MER DÉCHAINÉE
PRENNENT, EUX, UNE SACRÉE BRANLÉE
AUSSI PAS DE REGRETS STÉRILES
LA VIE A TERRE EST QUAND MÊME PLUS FACILE

QUAND NOS EPOUSES SE DÉSESPÈRENT
DE NOUS AVOIR TOUJOURS SUR LE DOS
QU'ELLES N'OUBLIENT PAS QUE LES PEPÈRES
SONT TOUTOURS LÀ POUR LE BOULOT
REPEINS LA CHAMBRE, FAIS LA VAISSELLE
C'EST PIRE QU'A BORD, ON N'ARRETE PAS
ENFIN MALGRÉ TOUTES CES EMMERDES
ON EST QUAND MÊME TOUTREMENT BIEN CHEZ SOI

PARFOIS AUSSI C'EST LA GRANDE BOUFFE
ARROSÉE D'EXCELLENT PINARD
Y'A PAS D'ERREUR, ON S'LA COULE DOUCE
COMME IL EST LOIN LE CAMBUSARD
ALORS MESSIEURS, CHERS CAMARADES
SOYONS HEUREUX, SOYONS JOYEUX
ET FINISSONS EN RIGOLADE
UNE VIE PLEINE QUI FAIT BEAUCOUP D'ENVIEUX



Après que le *France* ait été désarmé, Georges Bon Mardion est parti en retraite mais a poursuivi une activité en tant qu'inspecteur maritime, chargé du contrôle des gros pétroliers, soit au Havre soit à Antifer.

Il était notamment en charge des géants de la SHELL, les plus gros pétroliers jamais construits.

Ce qui lui permit de monter encore sur des bateaux immenses tels que le *Batillus* et le *Pierre Guillaumat* (500 000 tonnes) au port d'Antifer, c'était avant la crise pétrolière...



Le Batillus

4 mars 1996 : Remise de la Croix d'Officier du Mérite Maritime



Georges Bon Mardion lors de la remise au Havre de l'insigne d'Officier du Mérite Maritime

FEDERATION NATIONALE DU MERITE MARITIME
ET DE LA MEDAILLE D'HONNEUR DES MARINS

Section de la Seine Maritime

REMISE DE LA ROSETTE D'OFFICIER DU MERITE MARITIME

A MONSIEUR GEORGES BON MARDION

Par le Commandant Gérard VANDELDE

Au HAVRE, le lundi 4 mars 1996

Mon Cher BON MARDION,

Je te remercie de l'amitié que tu me témoignes en me laissant l'honneur de te remettre, ce soir, la rosette d'Officier de l'Ordre du Mérite Maritime.

Selon la tradition j'évoquerai, à grands traits, ta carrière.

Parisien de naissance, à peine breveté Officier Radio, à 18 ans, tu embarques, à l'été 1939, sur le DAPHNE de la Société Navale Caennaise. Ton navire se trouvant en ECOSSE, tu rallies les Forces Navales Françaises Libres dès le 17 juillet 1940, continuant à naviguer sur les côtes anglaises, subissant, tant en mer qu'au cours des escales à LONDRES, les bombardements.

En mars 1941, ton navire est torpillé par une vedette allemande et c'est sur l'EGEE que tu te retrouves, à la même Compagnie, avec le même Commandant, le même équipage et la même navigation dans les eaux britanniques.

Cette difficile mais passionnante époque, tu l'as relatée dans un recueil à l'intention de tes enfants, et j'ai personnellement lu ce texte avec intérêt et émotion.

La guerre se poursuit, et il n'est pas inutile de rappeler l'effort considérable et déterminant des flottes marchandes, le dévouement, le professionnalisme et surtout le sacrifice des équipages pendant ce conflit, permettant la survie des Alliés et le débarquement. Bref, chacun sait que la guerre fut gagnée sur l'Atlantique.

Le débarquement, tu y participes à partir du 12 juin 1944, amenant des munitions à OMAHA BEACH, UTAH BEACH ou ARROMANCHES. Enfin, après 5 ans, 8 mois et 7 jours de campagne de guerre tu débarqueras à CHERBOURG.

Suivent quelques embarquements dans diverses Compagnies, à l'époque de la "TRIPARTITE". A la fin de celle-ci, à la dérégulation de la flotte marchande tu entres à la TRANSAT où, pendant 22 ans tu seras Officier ou Chef Radio sur tous les paquebots de cette prestigieuse maison, achevant ta carrière navigante comme Chef du Service Radio sur le FRANCE, jusqu'à son désarmement.

.../

Pendant une dizaine d'années, tu seras ensuite Inspecteur cargaison de navires pétroliers, chez le courtier maritime THIBOUMERY, opérant sur 705 navires dont les super-géants de 550.000 tonnes BATILUS, PIERRE GUILLAUMAT & PRAIRIAL.

Bien évidemment tous ces états de service te vaudront de nombreuses décorations : La Croix du Combattant avec étoile de vermeil,
La Croix du Combattant Volontaire de la Résistance,
La Médaille de la FRANCE Libre,
et en 1976, la Croix de Chevalier du Mérite Maritime.

Membre actif de nombreuses Associations, ta compétence, ton dévouement et ta disponibilité seront appréciées : Notre Fédération, le Club des Anciens Officiers de la TRANSAT, à la création duquel tu participes et évidemment l'Association des Français Libres et celle des Combattants Volontaires de la Résistance.

A tous ces mérites, tu me permettras d'en ajouter un - et non des moindres - tu es un homme de coeur. Tu as notamment, et c'est hélas peu fréquent, mis en application les buts définis par nos statuts : créer et maintenir entre tous nos membres des liens d'amitié et de solidarité, soutenant moralement et si possible matériellement les adhérents en difficulté.

Ainsi, tu as aidé notre doyen d'alors, notre ami Max DEJEAN. Sans ton aide, sa très mauvaise vue l'aurait empêché de participer à nos réunions auxquelles il était si heureux d'assister. Régulièrement tu vas rompre la monotonie de la vie de notre ami et ancien Trésorier, Eugène BRET, en lui faisant des heures de lecture. Mon Cher Ami, Bravo ! et Merci !

Père de 2 Enfants, Grand-Père de 8 Petits Enfants, ta famille mérite d'être associée à tes mérites, aussi je suis très heureux de saluer ton épouse et ceux des tiens qui t'entourent ce soir.

Chacun ici sera bien convaincu, à l'issue de mon propos que tu mérites bien que te soit accordée cette promotion dans l'Ordre du Mérite Maritime, au grade d'Officier.

Monsieur Georges BON MARDION, Au Nom du Gouvernement de la République, nous vous faisons OFFICIER DE L'ORDRE DU MERITE MARITIME.

*

Ce fut enfin la retraite, pour un grand-père, attentif à ses petits-enfants et fier du devoir accompli.

*Georges Bon Mardion fut membre de l'Amicale des Français Libres du Havre
(photographies prises à l'AMAC sans les années 1980)*



