

## Les opérations maritimes

*Sur les côtes bretonnes*  
*L'embarquement de Fred Scamaroni*  
*Les dernières opérations d'Overcloud*  
*Le « Jouet des Flots »*  
*En Méditerranée*  
*Un embarquement de Pierre Brossolette*

Les Réseaux Action n'ont pas réalisé beaucoup d'opérations maritimes. Ce furent pourtant des opérations de cette nature qui, dès l'été 1940, permirent d'envoyer en France les premières missions de renseignement et d'action, alors que l'organisation de parachutage et d'atterrissage n'était pas encore structurée.

Les opérations maritimes présentaient des difficultés, des contraintes et des risques particulièrement sévères, et l'on comprend qu'elles aient été, dès que cela fut possible, supplantées par les opérations aériennes.

Contrairement aux opérations aériennes, les opérations maritimes devaient avoir lieu, sauf urgence, par nuit sans lune, donc avec une visibilité très restreinte, qui avait presque autant d'inconvénients que d'avantages.

Les côtes étaient très étroitement surveillées et il avait été relativement facile pour l'ennemi de mettre progressivement en place des dispositifs d'alerte et de détection ; en outre, les Allemands effectuaient de fréquentes rondes, accompagnés de chiens policiers, surtout dès qu'un bruit de moteur de bateau était perçu, porté par la mer dans le silence de la nuit.

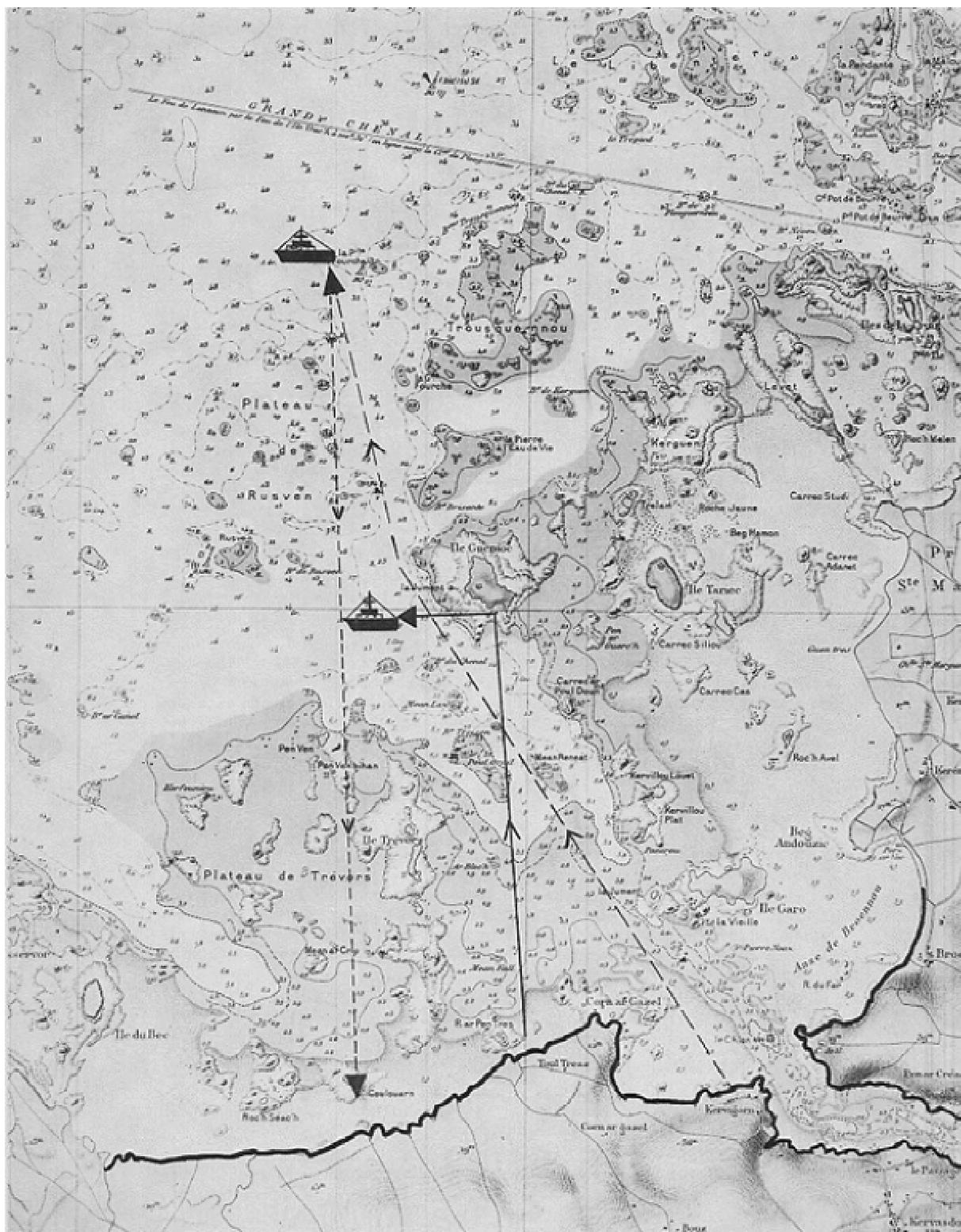
Il était ainsi impossible d'assurer une protection vraiment efficace dans une opération de débarquement ou d'embarquement, et il était indispensable de disposer sur place ou à toute proximité d'un refuge où attendre l'heure fixée pour l'embarquement en cas de départ, et une heure diurne favorable pour se fondre dans la population et partir accomplir sa mission, dans le cas d'arrivée.

Enfin, imprévisible, la mer et plus encore l'océan, pouvait brusquement changer, et perturber, sans aucun recours possible, les procédures d'approche et de reconnaissance, ainsi que le déroulement des opérations d'embarquement ou de débarquement.

Les premières opérations de transport maritime d'agents de la France Libre ont eu lieu dès 1940.

Il s'agissait alors exclusivement d'agents de renseignement envoyés en France par le SR de Carlton Gardens, première localisation de la France Libre à Londres : ainsi partirent Mansion, Saint-Jacques, Corvisart, Rémy, d'Estienne d'Orves.

On peut situer à partir de mars 1941, les opérations maritimes, achevées ou non, concernant l'Action.



-----> Débarquement le 15 octobre 1941 de Joël Le Tac et de Alain de Kergorlay.  
 <----- Embarquement de Fred Scamaroni par Yves Le Tac.  
 <----- Embarquement le 5 janvier 1942 de Fernan, Labit, Henri Chenal, Simon, Peulevay, Yves et Joël Le Tac.

## Sur les côtes bretonnes

*Dans la Manche*, et sur les côtes bretonnes, les opérations maritimes furent surtout le fait de la Royal Navy, en coopération avec la branche « F » du SOE ; les opérations des Réseaux Action, en liaison avec les services britanniques correspondants, ont été peu nombreuses et ont rapidement été abandonnées, sauf cas particuliers, au profit des opérations aériennes.

*Sur les côtes bretonnes*, il y eut d'abord le projet d'embarquement de l'équipe de la *mission Savanna*. Celle-ci, une fois l'opération exécutée, devait, dans la nuit, rejoindre une plage de la côte du Sud de la baie du Morbihan, à proximité de Sarzeau, et être embarquée sur un thonier de Concarneau dépendant des FNFL et basé à Penzance-Newlin : la « Brise ». Le gros temps qui sévissait sur la Manche entraîna l'annulation de cette opération de rembarquement, et l'opération Savanna fut renvoyée à la lune de mars. A vrai dire, les raisons de ce retard d'un mois, même si l'on peut arguer du temps médiocre, restent contradictoires. Si l'on en croit le colonel Passy, chef du SR de la France Libre, l'annulation de la mission dévolue à la « Brise » serait due à un litige né d'une question de présence entre l'état-major des FNFL et le SOE britannique. Selon Michael Foot, historien du SOE, ce sont les scrupules tardifs du haut-commandement de la RAF qui auraient retardé l'opération Savanna. Toujours est-il que l'équipe du capitaine Bergé, que le sergent Le Tac avait réintégrée, ne sauta que dans la nuit du 15 mars près d'Elven dans le Morbihan. Il avait été prévu cependant que les membres de l'équipe Savanna pourraient être récupérés, au cas où l'opération « Brise » échouerait pour quelque raison que ce soit, par sous-marin sur une autre partie de la côte française, 15 jours après que l'opération Savanna ait eu lieu. C'est cette solution qui fut définitivement retenue. La rencontre entre les membres de l'équipe Savanna et le sous-marin était fixée sur une plage au sud de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, aux Sables d'Olonne. Seuls, le capitaine Bergé et les sergents Forman et Le Tac se trouvèrent au rendez-vous. Les signaux lumineux prévus selon un certain code furent lancés de la grève vers le large, durant un délai clairement précisé à l'avance, à l'issue duquel, faute d'avoir eu le contact désiré, les trois parachutistes retournèrent à Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Ils passèrent aux Sables d'Olonne, pour ne pas se faire trop remarquer dans ce petit port de pêche, les quatre jours qui les séparaient de la deuxième tentative de rembarquement.

Dans la nuit du 4 au 5 avril, l'équipe, toujours réduite à trois, se retrouve sur la plage de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. La même procédure s'engage jusqu'au bout du délai prévu, mais en vain. Le moral assez bas, les trois Français se préparent à quitter cette fois-ci définitivement ce lieu de rendez-vous manqué. A ce moment, une silhouette apparaît sur leur gauche, qui émet un petit signal lumineux bleu. Après un bref moment de doute, ils constatèrent qu'il s'agissait du capitain Geoffrey Appleyard, le compagnon de Joël Le Tac à Penzance. Celui-ci raconte alors aux trois hommes que la nuit du 30

au 31, les trois canoës prévus pour le rembarquement ont dérivé vers une pointe rocheuse. Deux des canoës ont dû être abandonnés et Geoffrey Appleyard condamné à ramener à bord du sous-marin « Tigris », les deux occupants des canoës fracassés. Il n'y a donc sur place, cette fois-ci, qu'un seul canoë. L'un des parachutistes devra rester à terre. Le capitaine Bergé et le sergent Forman prennent place à bord du canoë maintenu « bout à la lame » par Le Tac et poussé par lui au-delà des lames qui déferlent en rouleaux. Une vague promesse de revenir le chercher lui a été lancée. Il restera, sans trop d'illusion, sur la grève à lancer ses signaux jusqu'à ce que le jour pointe à l'horizon.

Au cours de l'année 1941, le développement des « pick up » par Lysander et le début encore hésitant des parachutages, avec comité de réception et non plus en « blind » comme auparavant, n'ont pas empêché les opérations de débarquement ou rembarquement par voie maritime. Le premier débarquement par voie maritime concernant des agents du service Action du BCRA a eu lieu, dans la mi-octobre 1941. Il s'agissait de la *mission Overcloud*, composée du sous-lieutenant Joël Le Tac (Joe), et du radio Alain de Kergorlay (Joe X). Ceux-ci rejoignirent la base d'embarquement du SOE maritime, située à Herford River, à quelques kilomètres de Falsmouth, la réplique des abers bretons, en particulier de l'aber Benoît. Cette base consistait en une belle propriété située à flanc de coteau, cernée de jolis jardins en terrasses, eux-mêmes entourés d'une petite forêt de grands arbres qui cachaient les baraques où logeait le personnel de la base, et qui abritaient les ateliers de réparation et d'entretien ainsi que l'armurerie et le dépôt de munitions. La base était commandée par un ancien lieutenant de la Marine marchande, Jerry Holsworth et un jeune officier de réserve, issu des grandes universités anglaises, le lieutenant Brooks-Richards. Beaucoup de marins étaient des habitants riverains d'Herford River et du bras de mer qui, à quelque cent mètres en amont de la base, s'appelle curieusement « French Creek ».

Ils habitaient donc là en famille lorsqu'ils n'étaient pas en mission. Ancrés au milieu d'Herford River, il y avait plusieurs bateaux de pêche, tous d'origine française mais de type différent selon leur port d'attache : d'abord le « Mutin », gros thonier qui servait avant la guerre à l'entraînement de l'Ecole des mousses à Brest, le « Trébouliste », un grand palangrier, deux ou trois autres langoustiers de moindre importance, dont un bateau de pêche de Honfleur, et un du nord de la France.

En plus, une vedette rapide, comme celle dont la RAF disposait pour le sauvetage de ses aviateurs en mer.

Pour plus de sécurité, Le Tac avait demandé que les deux canoës qu'ils prendraient, soient accouplés à la manière des pirogues à balancier ; Kergorlay, en effet, n'avait aucune expérience de la mer et, bien évidemment, de la navigation. C'est le soir du 13 octobre que les canoës accouplés furent placés sur le pont de la vedette rapide et, à la nuit tombée, la vedette prit le large en direction de l'aber Benoît sur la côte de Saint-Pabu où habitaient les parents de Joël Le Tac. La vedette comportait un petit équipage sous le commandement d'Holsworth et de Brooks-Richards, parmi lequel figurait un pêcheur français de Noirmoutier, Pierre Guillet, excellent pilote et parfait connaisseur des côtes bretonnes.

C'est vers minuit que la vedette arriva au point de débarquement, une grosse bouée en fer noire marquant la rencontre au large du chenal de l'Aber Wracht et de celui de l'Aber Benoît, à environ 4 miles de la côte.

Les canoës furent mis à l'eau, Kergorlay, son poste de radio et son bagage dans l'un. Le Tac dans l'autre. Ils disposaient chacun d'un armement assez conséquent, afin d'éviter toute surprise à terre : un colt de 9 mm, une dague « trench knife », une matraque, deux grenades, trois capsules dites capsules E, c'est-à-dire des ampoules d'éther enveloppées d'ouate. La mer, comme l'a dit lui-même Holsworth dans son rapport, était à la « limite raisonnable de la résistance opérationnelle d'un MV 360 ». Au demeurant, la mer, quoique houleuse, était convenable pour deux canoës accouplés mais

le courant était très fort car c'était la pleine lune. Chacun muni d'une pagaie simple, les deux agents traversèrent le plateau rocheux entourant une des nombreuses îles qui bordent cette côte du Nord Finistère et, au bout de trois heures de navigation, atterrirent sur une vaste plage, dans une région de dunes où Le Tac estimait qu'il y avait peu de chances de rencontrer des Allemands.

Ils tentèrent de démonter les canoës mais les tubes métalliques étant complètement rouillés, Le Tac fut contraint de briser l'armature et immergea les enveloppes lestées de lourds galets.

Ils laissèrent leurs bagages dans une petite île rocheuse seulement reliée à la terre à marée très basse, puis arrivèrent le jour déjà levé, à la villa d'André et Yvonne Le Tac, les parents de Joël, où ils furent, bien évidemment, accueillis à bras ouverts. La mission Overcloud commençait.

## **L'embarquement de Fred Scamaroni**

La seconde opération pour le compte d'Overcloud fut l'embarquement de Fred Scamaroni. Celui-ci deviendra plus tard le chef de la Résistance Corse. Il avait été fait prisonnier sur l'aérodrome de Ouakam à Dakar, où il avait été envoyé afin d'obtenir le ralliement des aviateurs de la Base. Emprisonné à Dakar, il fut ensuite incarcéré à la prison de Clermont-Ferrand. Libéré, il fut intégré dans un poste subalterne au ministère du Ravitaillement de Vichy. Il se trouva alors très rapidement en contact avec les membres de l'organisation « Liberté ». Par l'intermédiaire de Pierre Queuille, il entra dans le réseau « Copernic ». C'est là qu'il connut Yves et Joël Le Tac venus en novembre 1941, pour prendre contact avec ce réseau, et Georges Bidault. Il les rencontra à Paris afin de préparer son retour.

Joël Le Tac, dans la deuxième quinzaine de décembre le conduisit en Bretagne à Saint-Pabu, dans la maison de ses parents. C'est là que la vedette rapide du service Holsworth-Brooks Richards devait venir le chercher. Un canoë démontable avait été récupéré par Le Tac.

Il n'y avait qu'à attendre le message de la BBC : « Alfred de Musset est un grand poète », qui devait annoncer l'arrivée dans la nuit de la vedette rapide. La fin décembre arrivait.

Un soir, le message fut transmis. Les deux hommes descendirent directement le canoë par l'escalier taillé dans la falaise granitique, dominée par la propriété des Le Tac. Celle-ci, à cette époque, était pratiquement la seule à ne pas être occupée par les Allemands de la station Radar, installée dans les dunes toutes proches. Le rendez-vous avait été fixé à la « Bouée noire de la Petite Fourche », à 5 kilomètres au large de Saint-Pabu, à l'endroit où Joël Le Tac et son radio avaient été déposés en canoë, trois mois auparavant. La nuit était d'un noir d'encre et la mer, à la sortie des îles qui bordent la côte, plutôt houleuse, formée de vagues hautes et longues qu'on appelle dans le pays la « levée », due à l'arrivée des lames du grand large sur les premiers hauts-fonds. Le courant de marée descendante qui venait de l'aber fut d'abord favorable, mais après les îles, le courant étant devenu traversier, il fallait que le canoë fut solidement maintenu cap sur l'endroit où se trouvait la bouée.

Fred Scamaroni, qui n'avait pas le pied marin, était à la limite du mal de mer et même au-delà, tandis que Joël Le Tac pagayait vigoureusement. Il lui semblait qu'on arrivait près du but, mais il n'était possible de deviner les tâches sombres des rochers qui bordaient le chenal, que lorsque le canoë, au ras de l'eau, atteignait la crête des vagues. Joël Le Tac estimait qu'on était très près du but, lorsqu'une fulgurante lumière jaune jaillit face à eux comme un projecteur et s'éteignit au bout de trois secondes. Joël Le Tac cessa de pagayer un bon moment et Scamaroni et lui se firent tout petits dans le canoë. Ils s'interrogèrent : « Et si c'était un bateau allemand en patrouille ? ».

Le courant traversier, étant au début de la marée montante particulièrement fort, le canoë, pendant ces quelques minutes perdues, avait assez longuement dérivé vers l'aber Wrach. Tout bien réfléchi, Joël Le Tac tenta de remonter le courant, vers le lieu présumé où devait se trouver la vedette britannique. La fatigue se faisait lourdement sentir et ses muscles se nouaient jusqu'à se tétaniser. Il était trois heures du matin, et Joël Le Tac décida de revenir, l'heure du rendez-vous étant de toute façon largement dépassée. Le canoë prit la route du retour, entre les îles, avec au passage, un petit arrêt sur un îlot rocheux au ras de l'eau, afin, pour Joël Le Tac, de pouvoir reprendre quelques forces et lui permettre ainsi qu'à son passager, de croquer quelques morceaux de chocolat et boire du café chaud. Puis, sur la plage de Kervigorn, ils remontèrent le canoë et le dissimulèrent dans l'herbe haute et sous les branchages au pied du petit mur, à l'intérieur de la propriété de la famille Le Tac.

Mais Joël Le Tac devait revenir à Rennes pour reprendre contact avec son équipe Overcloud, car des parachutages de matériel étaient en préparation. C'est Yves Le Tac qui se chargea donc d'embarquer Fred Scamaroni, dès que le message passerait à nouveau. Il fallait en retour ramener à terre Joe X, le radio Moureau, que la vedette rapide aurait comme passager.

Le soir même, 30 décembre, le message passa à la BBC. Yves Le Tac et Scamaroni prirent à nouveau le chemin de la mer. Cette fois-ci, il n'y eut plus de « coup de projecteur ». Après plusieurs heures de navigation, Yves Le Tac devinait dans l'obscurité, à la hauteur de la bouée, l'ombre noire de la vedette dans la nuit. Ce n'était plus la vedette rapide style RAF du mois d'octobre, mais un MGB, véritable petit bateau de guerre, un chasseur de sous-marins, long de vingt-cinq mètres.

Yves Le Tac, après les signaux bleus d'usage, aborda la lourde masse de ferraille ; des filets avaient été suspendus le long de la coque, qu'escaladèrent Yves et Fred. Yves Le Tac annonça à Jerry Holsworth qu'il y aurait un prochain embarquement à effectuer le plus rapidement possible : il s'agissait de huit agents au minimum, dont lui et Joël. Du fait qu'on ne disposait que d'un seul canoë, il suggéra au commandant du navire de pénétrer plus avant à l'intérieur des îles, à proximité de la plus éloignée, l'île Guennoc, en signalant qu'il n'y avait pas de risque particulier, puisqu'il ne s'agissait que de suivre un des chenaux de l'aber Benoît. Ainsi, on pourrait regrouper sur l'île Guennoc, pendant la première partie de la nuit, les candidats à l'embarquement et procéder par petits paquets de passagers et sur une distance relativement courte. Holsworth et Brooks-Richards donnèrent leur accord ainsi que le commandant du MGB. Yves descendit alors dans le canoë ainsi que Joe Y, le radio qui devait rejoindre plus tard à Rennes Joe et Joe X.

Opération réussie.

## La dernière opération d'Overcloud

L'opération suivante, c'est-à-dire l'embarquement de sept agents (le huitième prévu n'était pas au rendez-vous), dont les modalités avaient été réglées entre Yves Le Tac et Jerry Holsworth, près de la « Bouée Noire de la Petite Fourche » eut lieu dans les tout premiers jours de janvier 1942.

Les uns après les autres, Forman, Labit, Chenal (lieutenant de l'armée de l'air), Peulevay, Paul Simon chef du Réseau parisien Valmy, arrivèrent à Saint-Pabu par des voies diverses et, en un clin d'œil, remplirent la petite maison Le Tac. Si tout allait bien, l'embarquement aurait lieu d'ici vingt-quatre heures. Le temps, quoiqu'on soit en plein hiver, était glacial mais clair. Du fond du jardin, cerné de hautes verdure épaisses, les candidats à l'embarquement purent voir, furtivement, les dog-fights qui se déroulaient entre la RAF et les chasseurs allemands dans le ciel limpide, au-dessus de Brest.

Au soir du 4 janvier, le message passa : « Aide-toi, le ciel t'aidera ». On ne pouvait mieux dire ! La nuit tombée, Yves et Joël, accompagnés de leur mère, emmenèrent les agents sur la plage de Corn ar Gazel, un bout de plage de sable entre la pointe de Corn ar Gazel et une autre pointe rocheuse, plus ou moins séparée de la côte à haute mer, et où se trouvait déjà le canoë que Joël avait, un peu auparavant, amené à la pagaie au lieu d'embarquement.

Deux par deux, les agents embarquèrent dans le canoë, tantôt conduits par Yves tantôt par Joël. Il y avait deux miles cinq à parcourir jusqu'à l'île Guennoc. Joël et Yves repartirent ensemble pour le dernier voyage.

Sur l'île faite d'herbes et de landes à son sommet, mais cernée d'énormes rochers, le petit groupe attendait. Yves Le Tac escalada le sommet de l'île et à l'heure prévue, fit les signaux de code. Tâche sombre sur fond noir, le MGB doubla la pointe et s'embossa à cinq cents mètres de l'île. Nouveau va-et-vient du canoë. Escaladant les filets pendant dans l'eau, tout le monde se retrouva à l'intérieur du navire, le canoë bien entendu remonté sur le pont. Tasses de thé brûlant, whisky, sandwiches pour les passagers qui ressentaient, chacun selon son tempérament, les effets de la houle du grand large, dans le bruit sourd des moteurs à pleine vitesse.

Joël Le Tac eut l'explication du « coup de projecteur » aperçu au cours de la première tentative d'embarquement de Scamaroni : un écran, un « black-out » destiné à camoufler les lumières intérieures du navire, s'était accidentellement décroché d'un hublot. Les yeux de Joël Le Tac, accoutumés depuis des heures à l'obscurité la plus totale, perçurent cette lumière comme étant d'une puissance peu commune, et lui faisant penser qu'il pouvait s'agir d'un véritable projecteur.

La nuit arrivait à son terme quand on les réveilla sur leurs couchettes. Au loin, le feu à éclipse d'une balise, celle de l'entrée d'Herford River !

Opération réussie.

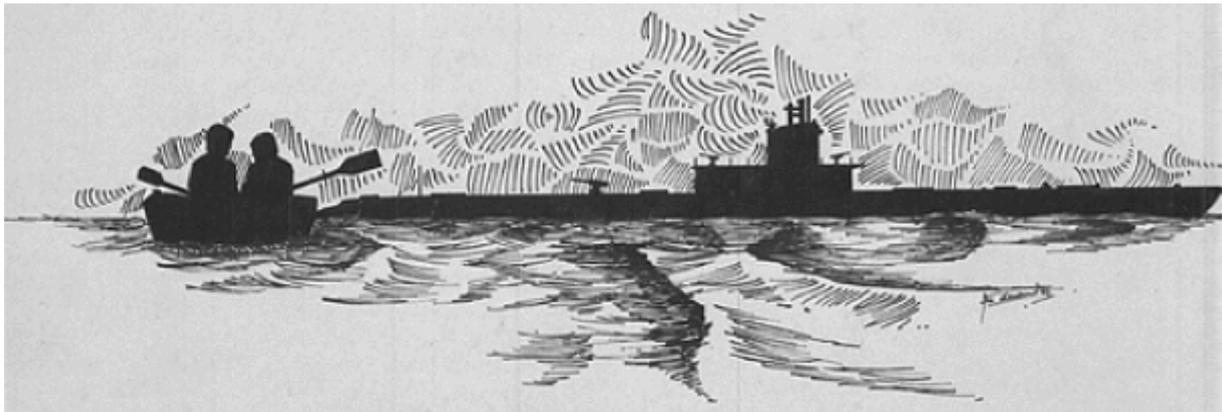
La même procédure fut choisie pour le retour. A bord du MGB, le 1er février, embarquèrent Peulevay et les frères Le Tac. Le premier, chef d'un réseau IS retournait à Rennes, centre de ses activités, nanti d'un poste de radio tout neuf. Yves devait retourner à Paris, chargé d'une mission de propagande pour la France Libre. Joël revenait à Rennes, centre naturel de ses activités « Action », chargé de plusieurs missions de sabotage, soigneusement préparées avec la bénédiction du BCRA, aussi bien avec l'Amirauté britannique, qu'avec le « Bomber Command » de la RAF.

Le voyage de retour ne posa aucun problème. Par un clair de lune éblouissant, Yves dans un canoë avec Peulevay comme passager. Joël dans l'autre avec les bagages, abordèrent l'immense banc de sable qui, à marée basse, s'étendait sur plus d'un kilomètre vers la mer. Clair de lune éblouissant certes, mais plutôt gênant pour des gens qui avaient à parcourir un kilomètre à découvert, toute ombre portée, transportant deux canoës au bas du terrain Le Tac.

Il faisait heureusement très froid, largement en-dessous de zéro, ce qui excluait qu'un Allemand, frappé d'insomnie, puisse griller une cigarette sur le balcon d'une des villas occupées. Bref, tout se passa pour le mieux.

Quatrième opération réussie, la dernière du moins de la mission Overcloud. Peulevay à son arrivée à Rennes, fut arrêté, comme ce fut le cas de Joël Le Tac, trois jours après, dans une souricière tendue dans l'appartement d'un résistant de Rennes, par la Gestapo. Deux jours plus tard, ce fut le tour à Paris d'Yves Le Tac, blessé par balles au cours de son arrestation, puis des parents Le Tac et d'Andrée Le Tac.

Pour chacun, trois ans et demi de prison et de camp de concentration, dont ils sont tous, heureusement, revenus.



## « Le Jouet des flots »

L'histoire de l'opération manquée du « Jouet des flots » illustre la précarité des moyens dont disposait le Comité Français de Libération Nationale pour assurer les liaisons avec la France occupée, même lorsque ces liaisons avaient une importance capitale.

Emile Bollaert avait été nommé, le 1er septembre 1943, Délégué général du Comité Français de Libération Nationale pour remplacer Jean Moulin dans ces fonctions. Pierre Brossolette, avec un courage exemplaire puisqu'il avait fait sous son nom plusieurs interventions remarquées à la radio de Londres, se porta volontaire pour venir assurer l'autorité d'Emile Bollaert auprès des mouvements de résistance, et amener ce dernier à Londres pour un court séjour au cours duquel il se présenterait au Général de Gaulle. Par ailleurs, le 16 octobre 1943, Emile Laffon avait été envoyé de Londres en France, c'était sa deuxième mission, pour établir les premières listes de commissaires de la République et de préfets, et, à la même date, Jacques Maillet avait été envoyé afin de déterminer les approvisionnements les plus urgents qui seraient nécessaires à la France après la libération du territoire national.

C'est au mois de novembre que le transport vers l'Angleterre des quatre personnages ci-dessus était prévu. Mais les liaisons aériennes clandestines traversaient alors une période noire. L'action de la Gestapo y contribuait plus encore que le mauvais temps hivernal. Les lunes de novembre, décembre et janvier s'écoulèrent sans qu'aucun des quatre pût être transporté à Londres par voie aérienne.

Devant l'urgence, le BCRA leur donne l'ordre de se joindre à une opération maritime destinée à transporter en Angleterre des aviateurs alliés abattus et regroupés par les réseaux d'évasion.

C'est ainsi que nous nous retrouvons dans le train de Paris à Quimper où nous remarquons rapidement, soigneusement éparpillés, une vingtaine de gaillards, blonds et athlétiques, dotés d'accoutrements pittoresques et parfaitement taciturnes parce qu'ils ne parlent pas un mot de français, et sont dotés d'une carte d'identité de sourds-muets.

La traversée maritime est organisée et dirigée par Le Hénaff, lieutenant de vaisseau d'active, rentré d'Afrique du Nord en Bretagne pour monter des opérations de cette nature.

Le Hénaff a acheté un vieux bateau à moteur, « Le jouet des flots », qui fait le cabotage des pommes de terre entre les ports bretons. Le plan est d'embarquer, dès la nuit tombée, à l'île Tudy, au sud de Quimper, de faire route toute la nuit en contournant l'île de Sein, et d'être, aux premières heures du jour, au nord d'Ouessant où une vedette rapide de la marine de Sa Majesté doit nous recueillir et nous emmener à toute vitesse vers les côtes anglaises.

J'ai un très vif souvenir de la journée d'attente que nous passons à Quimper, car Pierre Brossolette a utilisé les longues journées passées dans l'attente de l'opération aérienne pour écrire un livre de philosophie politique dont il nous lit les bonnes pages. A la fin de la journée, nous sommes à l'île Tudy, dans une villa appartenant aux parents de Le Hénaff. Et c'est là que les messages personnels nous apprennent que l'opération aura lieu.

Nous embarquons à la nuit tombée, sans que surgisse la patrouille allemande redoutée, et, vers 20 heures, nous faisons route.

La mer est grosse. Beaucoup d'entre les passagers, sensibles au mal de mer, sont vite en piteux état, mais la perspective de toucher au but les soutient.

Malheureusement, « Le jouet des flots » est vieux. La violence des coups de mer disjoint une partie de la coque, une voie d'eau se déclare, le moteur est noyé et s'arrête.

Il est alors un peu plus de minuit. Nous sommes en vue des brisants de l'île de Sein, et n'avons aucune capacité de manœuvre. L'alternative paraît simple : ou les brisants ou les Allemands et, dans ce cas, au mieux, le camp de concentration. C'est compter sans l'esprit marin de Le Bris, patron

du bateau, qui avait décidé de partir avec nous. Il a à bord un morceau de voile et réussit, en pleine nuit, malgré un très violent roulis, à le hisser. Nous voilà à nouveau manœuvrant. Notre vitesse maximale ne devait pas dépasser 3 nœuds.

Mais « Le jouet des flots » faisait eau. Encore fallait-il ne pas couler. Des pompes à main sont installées. La vigueur des jeunes aviateurs américains y fait merveille. Le Bris va tenter de nous faire accoster sur la pointe du Raz, en face de Plogoff. Il croit pouvoir nous donner le choix entre un accostage de nuit où nous nous abîmerons certainement sur les rochers à quelques dizaines de mètres de la côte, mais ceux qui pourront nager auront une chance d'arriver à la côte, sans être vus par les Allemands, ou une arrivée de jour où, voyant les récifs, il nous amènera à la côte, mais nous aurons la quasi certitude d'être pris. Nous décidons pour l'arrivée de nuit, mais les courants en décident autrement. A huit heures du matin, dans le Feuten-Aod, anse abritée, nous sommes dans une mer calme, et, à notre surprise, nous ne voyons aucun Allemand, ce qui n'est pas une des moindres surprises de cette aventure puisque nous sommes le 4 février 1944, en un point fort du mur de l'Atlantique. Nous arrivons à accoster sur un rocher à trois mètres de la côte. L'eau est glacée et s'y tremper fait courir un risque de congestion. Le mât, coupé à coups de hache, sert de passerelle. Emile Bollaert, ancien préfet du Rhône, s'est vêtu de la tenue convenable à un préfet de la Troisième République qui rend visite au Chef de l'Etat, et le souvenir du représentant du Général de Gaulle en pantalon rayé, chaussures à boutons et guêtres, manteau à col de velours, chapeau bordé, avançant à califourchon sur ce mât brisé, en dit plus qu'un long discours sur les moyens misérables dont disposait la Résistance.

Mais nous avons mis pied à terre. Il n'y a pas d'Allemands. J'ai une carte Michelin de la région. J'identifie Plogoff. Je cherche à persuader Pierre Brossolette, accompagné d'Emile Bollaert, de se joindre à Emile Laffon et moi pour nous diriger immédiatement vers Plogoff à pied. Mais Le Hénaff est de la région. Il explique à Brossolette qu'il pourra rapidement faire venir une voiture qui emmènera Bollaert et Brossolette. Celui-ci, dans le souci d'éviter une fatigue supplémentaire à Bollaert, mal en point après cette nuit éprouvante, décide d'aller avec Le Hénaff dans une ferme voisine attendre la voiture.

Mais les Allemands apprennent vite qu'un bateau s'est échoué. Les barrages de la Feldgendarmérie se mettent rapidement en place ; lorsque, quelques heures plus tard, Brossolette, Bollaert et Le Hénaff partent en voiture, ils sont arrêtés par une patrouille allemande. Bien entendu, leurs papiers sont excellents, mais le fait qu'ils soient mouillés d'eau de mer les trahit. Ils sont arrêtés et, malgré des moyens importants mis en œuvre, notamment la mission de Yeo Thomas parachuté immédiatement en France pour préparer leur évasion, Bollaert et Brossolette restent en prison. Brossolette est finalement reconnu et sa mort héroïque fait partie de l'Histoire de France.

La manière dont Emile Laffon et moi avons réussi à rallier Paris en passant à travers les mailles du filet allemand a beaucoup moins d'intérêt. Disons que nous avons fait confiance au patriotisme et à l'esprit de résistance de Bretons choisis au hasard, ce qui était, à l'époque, statistiquement une bonne décision.

J'avais retrouvé, dans cette expédition, le commandant Edmond Jouhaud que j'avais connu avant la guerre dans l'armée de l'air, et qui se trouvait là, envoyé par l'Organisation de Résistance de l'Armée. On trouvera un récit détaillé de cette aventure dans son livre « La vie est un combat », car le commandant Jouhaud est devenu le général Jouhaud, un des quatre généraux qui ont pris la tête de l'insurrection d'Alger, fut condamné à mort puis gracié. Une autre leçon que les jeunes générations peuvent tirer de cette histoire est donc que, pour les hommes de cette époque, même quand ils étaient intelligents et patriotes, il n'était pas toujours facile de trouver la bonne voie pour servir la France.<sup>10</sup>

Jacques MAILLET  
*Compagnon de la Libération*

---

<sup>10</sup> « La vie est un combat », par Edmond Jouhaud, Fayard, 1974.

## En Méditerranée

*En Méditerranée*, l'organisation des opérations maritimes, singulièrement plus faciles pour de nombreuses raisons, a été conditionnée par l'évolution de la guerre. A l'origine, ces liaisons ne pouvaient se faire qu'à partir de Gibraltar et le sous-marin britannique « The Unbroken » assura ainsi, à des titres divers, les onze premières missions. Il fut relayé par le va-et-vient de trois chalutiers sous commandement polonais, actionnés par le réseau d'évasion britannique Pat-O'leary. Après novembre 1942, le sous-marin « Casablanca » qui s'était échappé de Toulon lors du sabordage de notre flotte, et avait rallié les FNFL, assura de nombreuses liaisons avec la Corse, qui préparait sa propre libération.

Lorsqu'elle fut libérée, fin 1943, c'est alors de cette base de départ que des vedettes rapides de l'US Navy, de la Royal Navy et de la Marine française purent à leur tour, prendre à leur compte les liaisons maritimes avec le littoral méditerranéen français.

Début 1944, Rayon Archiduc, officier régional d'opérations de R2 réceptionnait deux adjoints parachutés en provenance du BCRA d'Alger. L'un devait s'occuper des opérations maritimes envisagées à l'ouest de Marseille mais il fut rapidement arrêté par la Gestapo. L'autre « Rubens », de son vrai nom Pelletier, était chargé des opérations à l'Est de Marseille, et il remplit pleinement sa mission avant d'être, hélas, lui aussi, arrêté. Il ne devait pas revenir de déportation.

Rubens avait trouvé la solution pour faire face à toutes les difficultés. Il avait repéré un endroit favorable à ce trafic maritime bien particulier dans la presqu'île de Saint-Tropez, aux environs du Cap Lardier. Pendant les nuits de la période lunaire, aidé par sa fiancée, il passait son temps à déminer avec minutie, non seulement des accès à la mer pour assurer au maximum la sécurité des passagers, mais aussi des portions de plage très importantes, en particulier celle de Pampelone où devait avoir lieu plus tard le débarquement de la 1<sup>ère</sup> Armée Française commandée par le général de Lattre de Tassigny et de l'armée américaine sous les ordres du général Butler.

Lorsqu'une opération était prévue, Rubens effectuait d'abord seul une reconnaissance de dernière minute de l'itinéraire qu'il avait préparé, pour s'assurer que la sécurité restait bonne. Ensuite, toujours dans le noir presque total, en prenant grand soin par tâtonnements extrêmement prudents, de ne pas s'écarter du passage déminé, il emmenait les passagers partants et l'équipe de protection jusqu'à l'endroit prévu de la côte.

Pendant l'attente, tous devaient rester allongés derrière des rochers. Deux membres de la sécurité étaient envoyés à 50 mètres à droite et à gauche, reliés à Rubens par une ficelle pour pouvoir lui signaler tout danger, sans bruit et sans lumière. Si le cas se présentait, une patrouille par exemple, tout le monde devait se mettre à l'eau, tout habillé et s'éloigner au maximum du rivage pendant tout le temps de l'alerte.

Dès que le bruit des moteurs de la vedette rapide était perçu, Rubens envoyait dans cette direction, avec sa torche, les signaux convenus qu'il répétait toutes les deux minutes environ.

Pour qu'aucune lumière ne soit détectée de la côte, la lampe était équipée d'un cache en forme d'entonnoir, d'environ trente centimètres de long. Le vrombissement allait augmentant pendant une dizaine de minutes, semblant alerter toute la côte, après le silence profond d'une nuit de black-out, puis cessait brusquement : la vedette s'était immobilisée au large. Mais Rubens continuait de temps en temps ses appels lumineux.

Après une attente d'environ une demi-heure qui paraissait interminable, arrivait soudain à quelques mètres du groupe, sans que personne ait décelé le moindre bruit ou aperçu quoi que ce soit, un bateau pneumatique d'environ 2 m 50 de long sur 1 m 50 de large. Pendant que les arrivants débarquaient sans bruit, l'officier qui les avait pilotés et son matelot gonflaient rapidement un autre pneumatique si le nombre de partants le nécessitait. Ces derniers, pour embarquer, prenaient nécessairement un bain forcé car les canots se tenaient à quelques mètres en mer où ils avaient suffisamment de fond. Puis les deux bateaux, l'un en remorque derrière l'autre, retournaient au large, emmenés à la rame par l'officier et son aide. La vedette ne pouvant faire aucun signal pour ne pas se faire repérer des Allemands, il fallait au marin responsable des qualités remarquables pour la retrouver en mer, alors que les passagers non initiés n'avaient rien décelé dans la nuit noire, avant d'arriver tout près de la coque.

Pendant ce temps, Rubens parcourait en sens inverse l'itinéraire déminé avec les arrivants et les membres de son équipe.

Ils étaient loin déjà quand la vedette rapide remettait ses moteurs en marche.

## **Un embarquement de Pierre Brossolette**

Dans les premiers jours de septembre 1942 Pierre Brossolette devait pour la seconde fois se rendre à Londres. Le départ, prévu par mer, aurait lieu sur une plage, qui à cette époque et à cette date était déserte, à une dizaine de kilomètres de Narbonne.

Comme à l'habitude, le rendez-vous et les détails de l'opération avaient été préparés et mis au point par de nombreux messages codés, échangés par radio.

Avec Pierre Brossolette devaient embarquer Christian Pineau, responsable de Libération-Nord, Jean Cavaillès, professeur à la Sorbonne, Charles Vallin, député, ainsi que trois autres clandestins.

La felouque qui les emmènerait ne pouvait approcher de la plage, les fonds marins étant trop plats. Un canot ferait le va-et-vient pour cueillir les passagers les uns après les autres.



A la date prévue, ils sont là dans la nuit déjà noire. Pierre Brossolette et ses compagnons de voyage guettent les signaux lumineux qui annoncent l'approche du navire. Cachés dans les roseaux, au creux des dunes, ils attendent que le responsable de l'opération, Fontaine Ronsard, leur fasse signe d'approcher de la mer. Tout doit être terminé avant que la lune soit plus haute dans le ciel et que sa lueur trahisse leurs silhouettes.

Enfin le signal est perçu. Peu après un canot touche la plage. Pierre Brossolette et Charles Vallin embarquent aussitôt avec le précieux sac de courrier.

Mais, alors que la légère embarcation chargée de faire la navette revient après avoir laissé à bord de la felouque ses deux passagers et le sac de courrier, soudain des coups de feu éclatent. Des douaniers, croyant découvrir des contrebandiers, ont fait irruption et ouvert le feu. Il y a même un blessé. Le petit groupe qui attendait, se disperse dans la nature. Le canot rejoint la felouque qui appareille et gagne le large.

Et chacun va vers son destin : Christian Pineau et Jean Cavaillès seront arrêtés près de Narbonne, s'évaderont et poursuivront leur action.

Quant à Pierre Brossolette, après une nouvelle mission en France entre janvier et avril 1943, il repartira une dernière fois en automne 1943 et sera arrêté lors d'une tentative d'embarquement pour l'Angleterre en février 44, sur la côte bretonne cette fois-là.

Identifié peu après, il se jettera dans le vide d'une fenêtre de la Gestapo, entre deux interrogatoires, pour ne pas livrer sous la torture les secrets qu'il détenait.

Un monument a été érigé, près de la plage d'où il était parti en cette nuit de septembre 42, pour rappeler le souvenir Pierre Brossolette, Compagnon de la Libération, mort pour la France.

Ce qui était alors un lieu-dit Saint-Pierre-sur-mer est devenu une ville animée, et les sables et les dunes n'ont plus l'aspect sauvage et solitaire qui était le leur, il y a plus de quarante ans.

De nombreux touristes se rendent chaque été sur cette côte. Peut-être certains d'entre eux ont-ils une pensée devant cette stèle...

Gilberte BROSSOLETTE  
*Médaille de la Résistance*  
*avec Rosette*

## ADDENDA ET ERRATA

### **Les opérations maritimes en Méditerranée**

François Pelletier, dit Rubens, n'est pas mort en déportation comme il est écrit en page 115. Celle qui fut à l'époque sa fiancée nous a fait savoir que Rubens, qui avait été arrêté par la Gestapo de Marseille à la suite de la trahison de l'un de ses camarades de combat, fut horriblement torturé, puis fusillé et inhumé au charnier de Signes, alors qu'il respirait encore, ainsi que l'autopsie pratiquée quelques mois plus tard le révéla.

Nous n'avons pas le droit de donner le nom de celui qui trahit et livra Rubens à la Gestapo, mais nous pouvons préciser qu'il fut ensuite abattu par la Gestapo elle-même.

En mai 1992 a été inaugurée à la pointe de l'Ilet à Antibes une stèle commémorant le cinquantième anniversaire de l'approche clandestine du sous-marin britannique « Unbroken » pour débarquer sur cette côte le Capitaine Peter Churchill des Forces Spéciales Britanniques en mission de liaison avec les réseaux Action de la France Combattante et la Résistance Française.