

MOT DU PRÉSIDENT

QUATRE-VINGTS NUMÉROS. En comptant celui-ci, c'est le nombre de bulletins que notre association a publié depuis sa fondation en 1982. On ne peut que se réjouir de cette continuité, mais il y a toujours à améliorer le contenu et la présentation de la publication. Ainsi, on nous a signalé le problème que pose l'uniformité de la présentation de la page de couverture qui ne permet pas de distinguer, d'emblée, à quel bulletin nous avons affaire. C'est sans doute vrai et nous allons tenter d'y remédier. Dans ce bulletin, nous traitons plus particulièrement des marins pendant la Seconde Guerre mondiale, lesquels eurent des attitudes contrastées face à l'occupant et à ses complices de Vichy. Certains s'engagèrent dans les Forces Navales françaises libres, ainsi du commandant Yves Boju, de Trentemoult, et de mon cousin Jean Conan, jeune marin à l'époque. D'autres restèrent fidèles à Vichy puis changèrent de camp après le débarquement allié en Afrique du Nord. Ce fut le cas de Pierre Lancelot. Enfin, il y eut ceux qui restèrent profondément hostiles à De Gaulle, ce qui fut le cas de Jean-Baptiste Codet, capitaine au long cours attaché alors aux Antilles.

A ces histoires particulières, nous joignons le témoignage écrit de Paul Hallouin, de Saint-Paul, mobilisé dans un régiment de chars et combattant à Narvik en Norvège. Sur le retour, il passa par l'Angleterre. Il aurait pu rejoindre De Gaulle, mais préféra rentrer en France. Son témoignage nous a été confié par sa fille, que nous remercions ici.

Plus proche de nous, Gilles Retière, ancien maire de Rezé et ancien président de Nantes Métropole, a écrit un article sur l'administration des communes et particulièrement sur les intercommunalités.

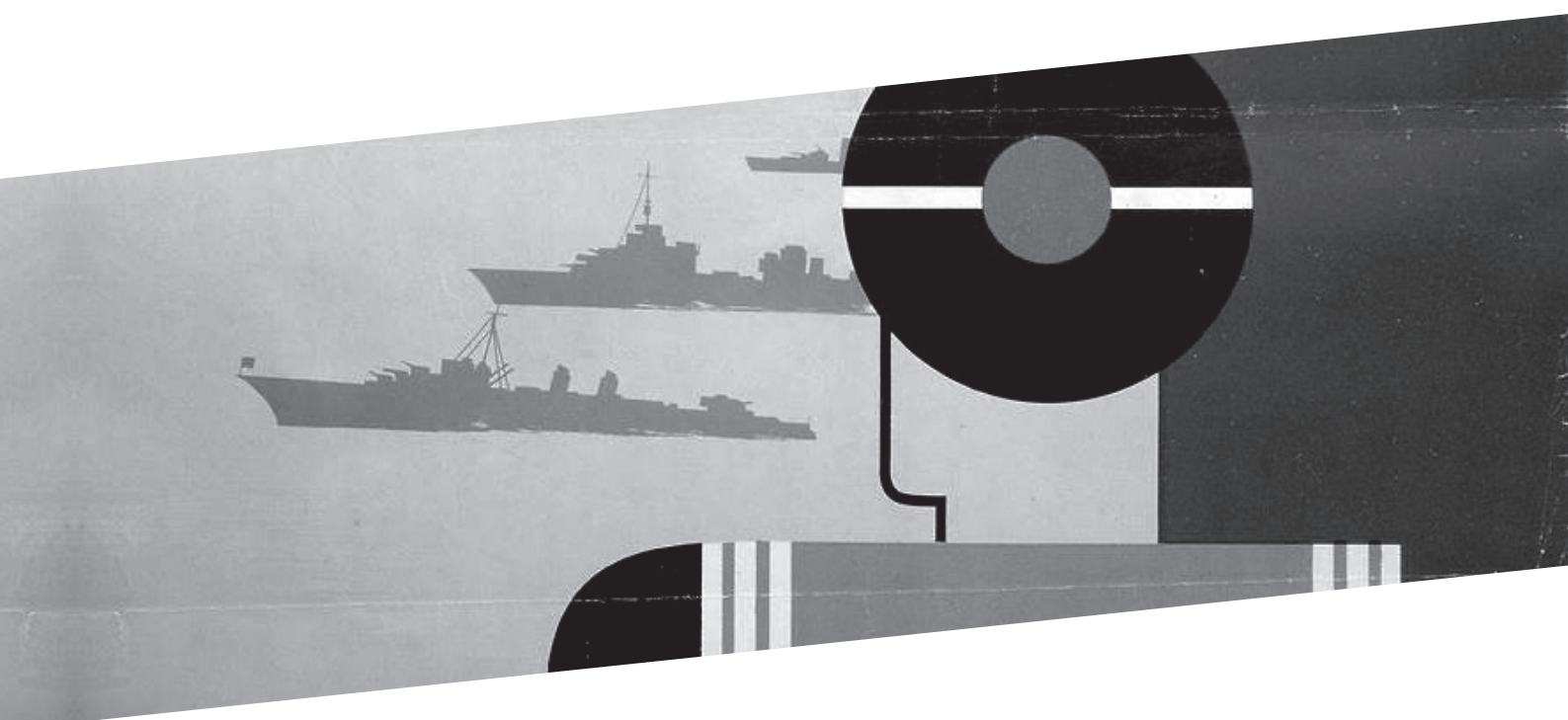
Beaucoup plus riant, nous allons parler des bals que, sans doute, beaucoup d'entre nous ont fréquentés dans leur jeunesse. Ils ont à peu près disparu et nous nous devons de faire parler des acteurs, ainsi de notre ami René Masson qui eut son propre orchestre et anima nombre de bals dans toute la région, ainsi encore d'une autre amie, Josette Moyencourt, qui fréquenta assidûment les dits bals pendant des années. Sans doute, cela éveillera-t-il des souvenirs chez vous !

Alors, bonne lecture.

Michel KERVAREC

Photographie

*Affiche de propagande
marine France Libre*



Sommaire

5^{.1}

JEAN CONAN :
Un marin de la France Libre
Michel KERVAREC

19^{.2}

YVES BOJU :
Un capitaine trentemousin
Michel KERVAREC

23^{.3}

PIERRE LANCELOT : *De la marine
de Vichy à celle de la France Libre*
Michel KERVAREC

27^{.4}

LA GUERRE DE J.B CODET :
Capitaine au long cours
Michel KERVAREC

33^{.5}

PAUL HALLOUIN : *Soldat rezéen
dans la 2^{ème} Guerre mondiale*
Michel KERVAREC

53^{.6}

LES CITOYENS
apprécient leur maire, mais....
Gilles RETIÈRE

67^{.7}

LES BALS DU SAMEDI SOIR
ou... du dimanche....
R.MASSON, M.KERVAREC
& J.MOYENCOURT

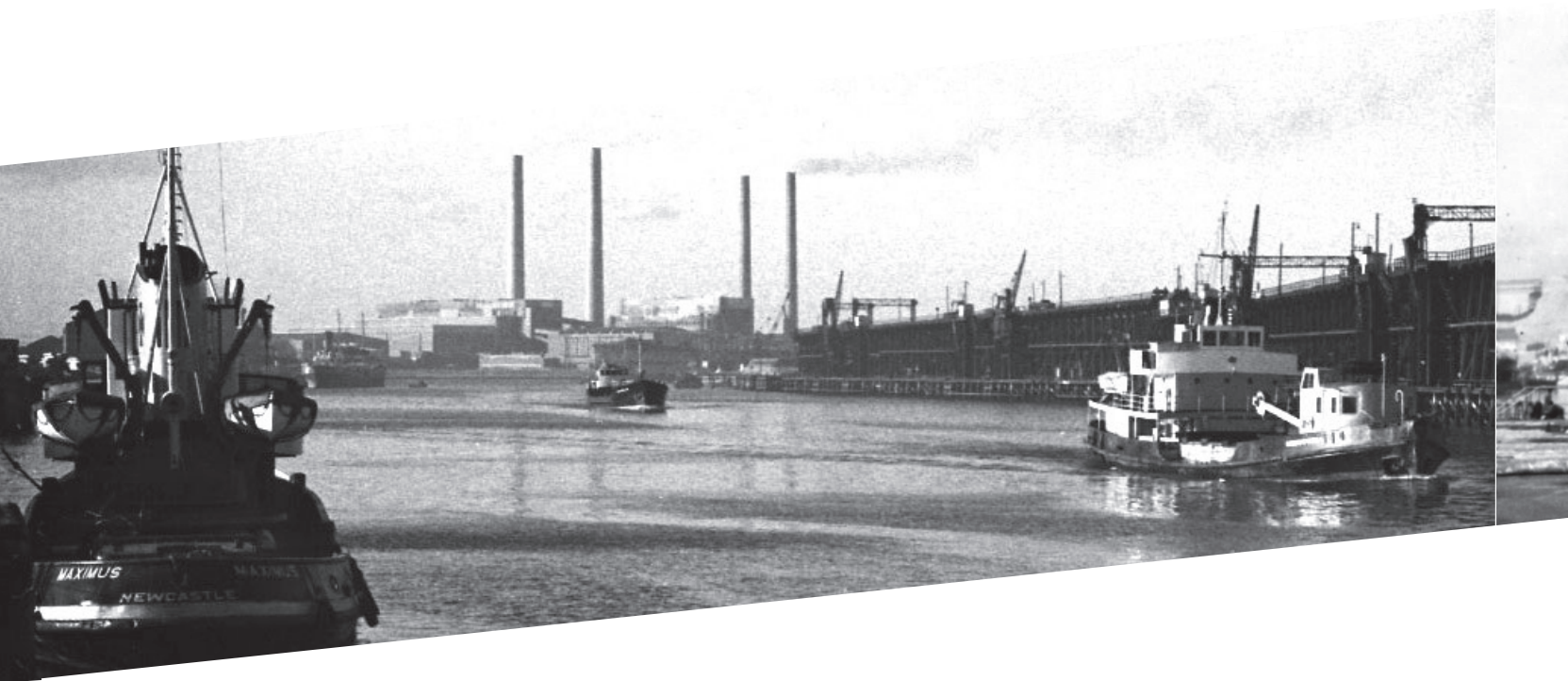
77

SIMONE LERAY
nous a quittés
NÉCROLOGIE

81^{.rdv}

MARDIS
DE L'HISTOIRE
LES CONFÉRENCES

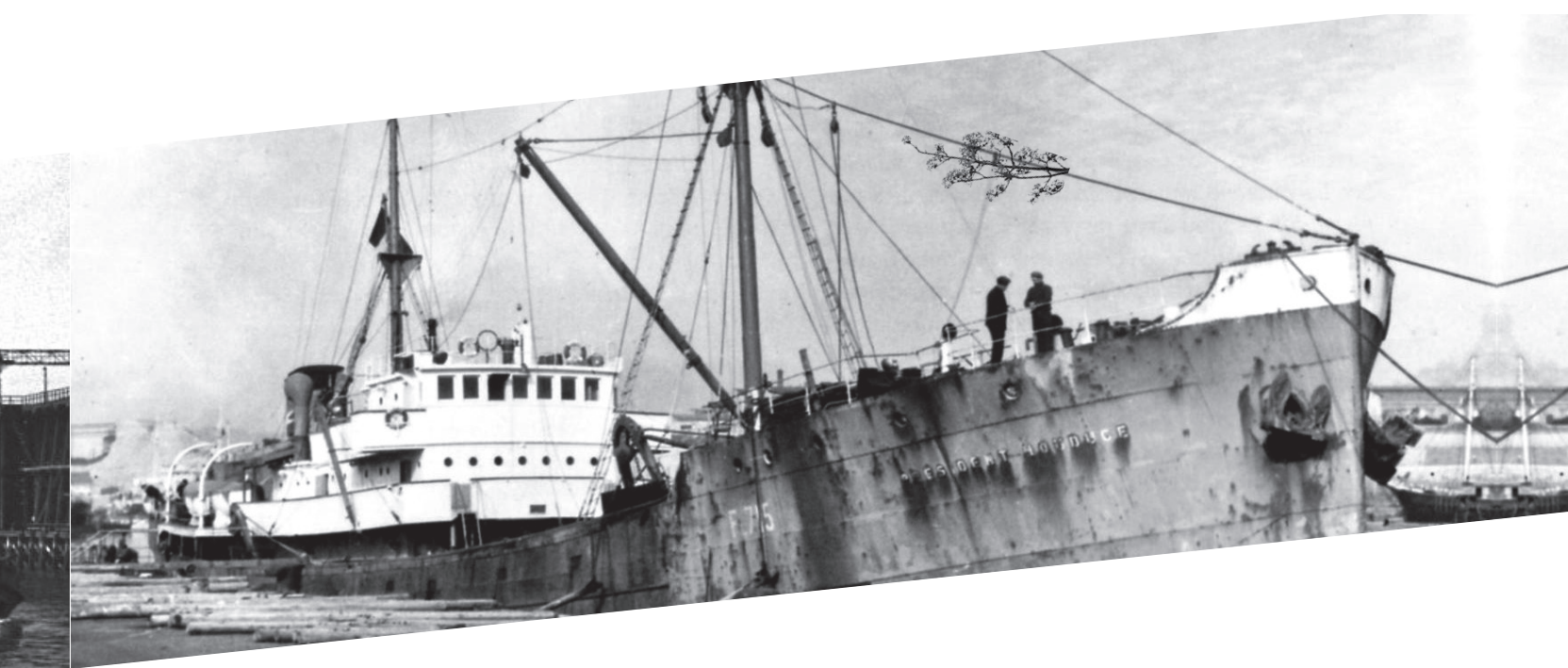
Photo 1.
*Blyth River,
Angleterre*



UN MARIN

Jean Conan

DE LA FRANCE LIBRE



1

Michel KERVAREC

Photo

Patrouilleur

Président Houduce

Jean Conan

UN MARIN DE LA « ROYALE »

Présentation

La résistance à l'occupation nazie s'est présentée de multiples façons. Je vais évoquer ici celle d'un marin de la « Royale » comme on surnomme la Marine nationale. C'était un cousin germain de ma mère et, lors d'une rencontre, je lui avais dit combien il était important qu'il témoigne par écrit de son expérience. C'est ce qu'il a fait. Il est décédé depuis des années, mais son texte nous reste. Il a été écrit pour la famille, mais ce qu'il raconte sur la guerre de 1939-45 mérite un public plus large, d'où cet article.

Jean CONAN est né en 1920 dans un quartier de Nantes en profonde transformation. Son père, du même nom, était chauffeur à la Biscuiterie nantaise et la famille habitait à proximité de l'entreprise, la rue Anne de Bretagne devenue la rue de l'île Mabon. Il fréquenta l'école publique du quai Hoche puis l'école professionnelle de l'avenue de Launay. En 1938 il alla s'engager dans la Marine Nationale réalisant ainsi un rêve d'enfant.

On s'attendait à la guerre, mais le rêve était si fort qu'il l'avait emporté. Il voulait suivre une formation de mécanicien, mais, pour le moment, la Marine avait surtout besoin de radios. Il alla donc suivre une formation en rapport à Toulon. Il écrit :



2.

Nottingham,
23 juin 1943,
mariage de
J. Conan et
E. Watson.
À côté du couple,
les frères et sœurs
de la mariée.

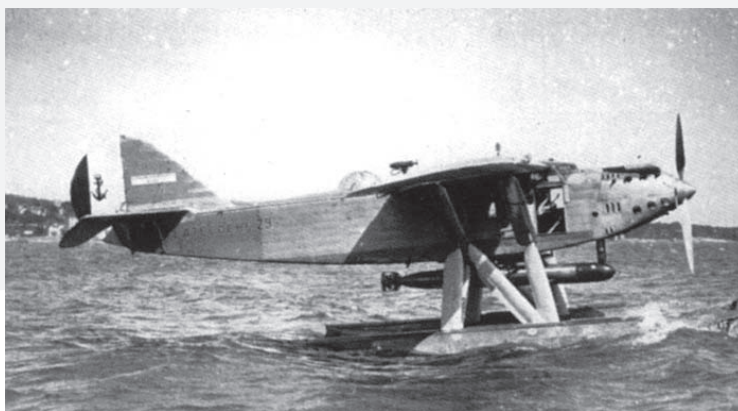
« La formation finie, je reçus une affectation de radio sur le cuirassé Dunkerque, à Brest, où je me rendis après quelques jours de permission à Nantes. En réalité on m'embarqua sur l'avisovavitailleur d'hydravions *Belfort*. En août 1939, nous sommes mouillés en rade de Brest. Nous approchons de la fin du mois et je suis de quart à la coupée, tôt le matin. En vue, le cuirassé Dunkerque, navire amiral, ne cesse de transmettre en clair, par ses feux de bouts de vergue : *CQ, à tous, je dis : Neptune. Je répète : Neptune.* Je vais informer l'officier de service.

Nous allons voir ensemble dans l'armoire aux documents... Nous avons décrypté le sens du message : *Conflit imminent, prendre disposition, etc.* Dans les deux ou trois jours qui suivirent, la coque du *Belfort* fut peinte en gris sombre et les cuivres ...ainsi que les hublots que nous astiquions tous les jours disparurent aussi sous une épaisse couche de peinture gris sombre. Les munitions d'exercice furent remplacées par des munitions de combat. L'équipage fut renforcé par des réservistes, ce qui fera un équipage de 40 à 50 hommes. »

Le navire quitta Brest pour Boulogne où il servit de base pour les hydravions pendant un temps. Il alla effectuer des patrouilles entre Brest et l'Irlande, dans les tempêtes de l'hiver, puis il revint à son port d'attache. Au début 1940, changement de cap :

« Nous appareillons pour Namsos en Norvège, où nous allons servir de base aux hydravions torpilleurs Latécoère. La première escale est prévue à Oban en Ecosse. Nos hydravions auraient dû nous y rejoindre, mais nous allons les attendre, mouillés en rade pendant trois ou quatre semaines... Au bout de quelque temps, nous recevons l'ordre d'appareiller pour Scapa Flow, toujours en Ecosse, mais nos hydravions se font toujours attendre. L'invasion de la Norvège par les Allemands a peut-être changé les projets de l'Amirauté.

En attendant nous restons toujours mouillés sur rade, alors que la situation se dégrade en Norvège. Les Français évacuent Namsos et Narvik. Le contre-torpilleur *Bison* est coulé et nous voyons des bâtiments de la marine française plus ou moins endommagés arriver en rade de Scapa. Les Britanniques aussi subissent des pertes. Nous recevons l'ordre de transférer le matériel destiné aux avions - pièces de rechange et munitions - sur un bâtiment anglais. Atteint par une bombe il coulera dans les jours qui suivent. »



3.

Hydravion torpilleur
Latécoère

La « drôle de guerre » n'était pas que sur terre et les marins du Belfort ne verront jamais leurs hydravions.

« En juin 1940, l'armée allemande envahit la France. Nous appareillons en urgence pour Cherbourg en escortant le pétrolier ravitailleur d'escadre *Mékong*. Nous le laissons entrer seul au port, le Belfort ayant reçu l'ordre de rejoindre le nord de la Manche où la situation est critique.

Nous patrouillons dans le secteur puis nous allons participer à l'évacuation de Dunkerque. Nous embarquons ainsi 3 à 400 soldats de l'armée de terre que nous débarquerons à Douvres, en Angleterre, et au Havre, en France, plus des civils débarqués à Cherbourg »

Reparti en mer, le Belfort perdit son télémetriste tué par un avion puis heurta une mine, ce qui endommagea la coque et produisit une fuite importante dans la soute à mazout. Le navire parvint néanmoins à rallier Brest.

« Dès notre accostage au pied du château, nous commençons le travail (de réparation) , alors qu'à côté on commence l'évacuation de l'arsenal. Les mécaniciens du bord remettent les brûleurs en place vers 22 heures. Le *Belfort* est trop endommagé et nous ne pouvons pas suivre les autres bâtiments qui se replient vers l'Afrique du Nord. A la tombée de la nuit, nous avons appareillé. Toute la nuit, les radios ont demandé des ordres

à la Préfecture maritime, mais il doit y avoir la panique, car nous ne recevons aucune réponse. Le capitaine de corvette WEILL, commandant du *Belfort*, décide alors de mettre le cap sur Plymouth, en Angleterre, où il y a déjà plusieurs navires français sur rade, tous plus ou moins endommagés. »

Pendant des semaines, les marins allaient rester inactifs. En France, le 17 juin 1940, Pétain demande un armistice qui est en réalité une capitulation. Le lendemain le général De Gaulle lance son appel à la résistance. Jean Conan raconte ce qu'il vécut alors :

« Une nuit, alors que je dormais, dans le poste du radio je fus réveillé par un marin anglais armé d'un revolver. Il me fit signe de sortir du poste. Sur le pont, je vis tous mes camarades, ainsi que les officiers, rassemblés et entourés de marins anglais en armes. Rapidement, on nous fait quitter le bord pour gagner la base de la Royal Navy, à terre. Là, un officier de marine anglais parlant français nous fit une annonce. Ceux qui désiraient continuer la guerre pouvaient le faire au côté des Anglais. Les autres seraient rapatriés en France, mais les bâtiments resteraient en Angleterre jusqu'à la fin de la guerre. On nous donna une feuille de papier pour préciser notre choix. Je ne sais plus ce que j'ai décidé. Il y avait trois boîtes pour déposer nos bulletins, une pour le rapatriement en France, une pour continuer la guerre avec les Anglais, une pour les indécis - ce fut peut-être mon cas - pour le rapatriement en pays neutre.

A la fin de la consultation, quand tout le monde eut déposé son bulletin, un capitaine de vaisseau à cinq galons de la Royale s'est approché de la table, a pris la boîte où étaient les bulletins de ceux qui avaient déjà décidé de continuer la guerre avec les Anglais, prit les bulletins, les déchira en petits morceaux, en disant : *Voilà, moi, ce que j'en fais !* C'est à ce moment-là que j'ai décidé de continuer la guerre avec ou sans les Anglais.

Très rapidement nous retournons à bord de nos bâtiments respectifs prendre nos sacs. Nous prenons un train dans la nuit. Il pleut. Nous arrivons à Aintree, le champ de courses de Liverpool. Des tentes y ont été montées avec de la paille sur le sol, ce qui choquera certains. Pourtant, à Quimper, c'était tout ce qu'il y avait pour les marins en transit. Déjà, certains des plus âgés parmi nous font de la propagande pour le retour en France... »

4.

Évacuation de
Dunkerque, 1940



« La malheureuse affaire de Mers-el-Kébir était très exploitée par certains (d'entre eux). Mais, ma décision était prise. Nous savions qu'un général français rassemblait les volontaires pour continuer la lutte.

Un soir, un gros camion militaire anglais entra dans le camp. Il avait un gros haut-parleur sur le toit, entouré par des soldats anglais, baïonnettes aux canons de leurs fusils. Aussitôt, les officiers français, amiral en tête, entourent le camion et se mettent à danser une danse de Sioux autour du véhicule en faisant le plus de bruit possible. Pour cela, ils étaient allés chercher des ustensiles à la cuisine du camp. Résultat : on ne pourra pas entendre l'appel du général DE GAULLE. Je me souviens avoir été très surpris par l'attitude des officiers de marine français. La France était occupée par les Allemands et surtout un gouvernement favorable aux nazis avait pris le pouvoir. A mon avis, notre devoir était de continuer le combat, puisque nous en avons la possibilité. Je pensais aussi à la famille. Dans le cas contraire, que va dire mon père, lui, un ancien de la guerre de 14-18 ?

Le camp d'Aintree -que certains, à leur retour en France, appelèrent un camp de concentration- n'était pas gardé et nous pouvions sortir librement. J'en profitai pour contacter un groupe de marins qui, à l'extérieur du camp, avaient déjà rejoint la future armée du général DE GAULLE. J'étais prêt à me joindre à eux, mais, comme je m'inquiétais pour mon sac, resté dans une tente, l'un d'eux me dit : *Ne t'inquiète pas. Les Anglais vont t'habiller.*

J'ai cru comprendre que j'allais être incorporé dans la marine anglaise, ce qui n'était pas mon but. Je retournai donc au camp. Nous étions plusieurs milliers d'hommes et, avec la pluie, le camp était devenu un bourbier. Les premiers rapatriements allaient bientôt se produire et nous quittâmes Aintree pour Barmouth, au nord du Pays de Galles.

Là, nous sommes logés dans un *Bed and Breakfast*. Le lendemain de notre arrivée, le matin, nous sommes rassemblés sur une place bordant la plage. Un officier français nous confirme le retour rapide en France pour les réservistes mobilisés en 1939 et le départ en Afrique du Nord pour les plus jeunes.

J'ai pensé qu'il n'y avait plus de temps à perdre. Il fallait que je trouve comment rejoindre la Résistance. Dans l'après-midi, je vais réfléchir au meilleur moyen de partir. Pas un instant, je n'ai pensé que je serai considéré comme un déserteur de la marine.

Je remarque que la gare n'est pas très loin de la maison où je loge et qu'elle est surveillée par de vieux militaires anglais, *la Home Guard*. C'est le meilleur endroit où aller, dans la nuit si possible. En revenant de mon inspection, ma décision est prise. Sur la route, je rencontre DALLIOU, un canonier du bord, originaire de Châteaubriant. Je lui explique que je pars dans la nuit pour rejoindre le général DE GAULLE et que la gare, surveillée par des soldats anglais, est l'endroit où aller. Tout de suite, il me dit qu'il part avec moi. Rendez-vous est pris à la porte des maisons vers minuit avec un seul sac, car il nous faudra peut-être courir jusqu'à la gare.

Comme convenu, dans la nuit, je sors de la maison. Mais nous ne sommes plus deux, mais sept ou huit. Mon camarade DALLIOU avait trouvé d'autres marins du Belfort voulant rejoindre DE GAULLE.

Nous avons 5 à 600 mètres à faire pour rejoindre la gare. En route, nous rencontrâmes une patrouille de la marine française. Nous étions dans la rue principale de la localité. Peut-être étions-nous trop nombreux. En tout cas elle ne nous interpella pas.

A la gare, aux soldats anglais, nous ne pouvions que dire DE GAULLE. Finalement ces braves territoriaux nous ont installé des lits de camp pour que nous nous allongions le reste de la nuit. Très tôt le matin, nous prîmes le train. Au bout de quelques heures, à un arrêt, un officier de la Légion étrangère vint nous trouver et nous dit : *Nous sommes à Liverpool, suivez-moi.* Nous allâmes vers un camion qui nous amena jusqu'à un dépôt de la Légion. Nous étions prêts à nous engager mais, un ou deux jours plus tard, nous fûmes appelés dans la cour.



Nous y trouvons un officier de la Marine nationale qui nous dit : *Je suis le commandant DES-CHARTRES, du patrouilleur Président Houduce. Donnez-moi vos noms, vos âges et vos spécialités. J'ai besoin de compléter mon équipage.*

Très rapidement, quatre ou cinq d'entre nous montons dans une voiture pour aller embarquer sur le dit patrouilleur, alors à quai dans un dock de Berkenhead. »

« *L'Houduce* est un gros chalutier *terre-neuvas* réquisitionné par la Marine nationale au début de la guerre et qui, en temps de paix, faisait deux campagnes annuelles à la morue. Il est en cours de réparation. On lui rajoute [...] deux canons contre avions [...] sur la passerelle supérieure. (Il) était déjà équipé de trois canons de 110 ou 120 mm sur le poste avant. En septembre nous partons en convoi pour l'Afrique. C'est toute l'armée et la marine de la France Libre apte au combat qui s'en va. La paquebot hollandais *Amsterdam* et un autre plus petit abritent les armées de terre et de l'air. Ils sont accompagnés par le *Savorgnan de Brazza*, aviso colonial, les escorteurs *Commandant Dubosc*, *Commandant Dominé*, et le patrouilleur *Président Houduce*. Il y a aussi quatre gros cargos français.

Quatre ou cinq semaines plus tard, nous mouillons en rade de Freetown en Sierra Léone, où il y a déjà des bâtiments anglais dont un cuirassé *Le Resolution*.

Quelque temps plus tard, l'ensemble des bâtiments - anglais comme français - appareilla et mit cap au nord. En route, nous apprenons que la destination est Dakar, où nous arrivons en quelques jours.

Le 28 septembre, l'*Houduce* stoppe à l'entrée du port, machines prêtes à remettre en route. Tout l'équipage est aux postes de combat. Je ne verrai pas ce qui se passe à l'entrée du port (car) il y a beaucoup de messages à prendre. Quatre ou cinq officiers de l'armée de terre sont derrière les radios à lire les messages dès qu'ils arrivent.

On entend les obus du cuirassé *Richelieu* destinés à la flotte anglaise - qui croise au large en dehors des eaux territoriales - passer au-dessus de nos têtes. Le contre-torpilleur *Le Fantasque* sort du port pour nous attaquer, mais il est touché. Il a le feu à bord et va s'échouer sur la plage de Rufisque.

5.

Troupes françaises dans la montagne Norvégienne

Un des deux avisos de la France Libre [...] est touché par un obus. Il y a deux ou trois tués à bord. Au large le cuirassé anglais *Resolution* reçoit une torpille du sous-marin *Poncelet*, qui était en mer quand nous sommes arrivés. Pris en chasse et endommagé, le sous-marin va rapidement se mettre à l'abri dans le port de Dakar.

Un message nous annonce que la vedette des plénipotentiaires envoyés pour négocier avec les Vichysois avait été attaquée à la mitrailleuse et qu'il y avait des blessés. Nous recevons l'ordre de cesser le feu. Nous apprendrons ultérieurement que *l'Houduce* avait pour mission d'entrer dans le port et de déposer les officiers de l'armée de terre à quai. Le 25 ou 26 septembre, alors que nous appareillons pour Freetown, un message

radio en clair de Marine Dakar nous apprend que tous les officiers dont les noms sont connus sont condamnés à mort et leurs biens saisis. Quant aux équipages, ils sont condamnés à 10 ou 20 ans de travaux forcés.

Plus tard, quand nous habiterons Perros-Guirec (Jean CONAN et son épouse Eileen WATSON en retraite), nous rencontrerons Mme DESCHARTRES, épouse du commandant de *l'Houduce*. Elle nous confirmera que la condamnation fut bien exécutée. Sa maison avec son mobilier furent vendus. Elle et son fils durent loger dans un poulailler aménagé pour eux par des gens de Paimpol, ce jusqu'à la fin de la guerre. »

Le récit de Jean CONAN aborde ensuite le ralliement du Cameroun.

« Le passage de l'AEF à la France Libre fut rapide. Nous accostons à quai à Douala. Le général DE GAULLE était là sur le quai, fumant une cigarette. »

6.

*Appel du 18 juin,
de De Gaulle*



Dans les jours qui suivirent, successivement, le Gabon puis le Congo passèrent à la France Libre. Le seul incident se passa au Gabon, à Libreville, où l'avisos colonial Bougainville, aux ordres de Vichy, ouvrit le feu sur l'avisos colonial de la France Libre, Savorgnan de Brazza. Celui-ci riposta. Touché dès les premiers tirs, le Bougainville prit feu.

L'épave restera échouée sur la plage de Libreville jusqu'à la fin de la guerre - WALTER, un Alsacien, second-maître canonnier du Bougainville [...] embarquait 48 heures plus tard sur l'Houduce

« Déjà, l'armée de terre préparait son départ à travers l'Afrique pour gagner le nord. Mon camarade DALLIOU, qui avait rallié la France Libre avec moi, plus quelques matelots et canonniers furent autorisés à débarquer pour rejoindre ce qui allait devenir l'armée LECLERC. J'avais aussi fait la demande, mais le commandant DESCHARTRES avait refusé »



7.

P. Leclerc de Hauteclouque

Lors des navigations au sud de l'Afrique, Jean CONAN dut être hospitalisé d'urgence pour un panaris à l'hôpital du Cap. Il y resta plus de deux mois alors que l'Houduce allait croiser jusqu'aux îles Kerguelen. Guéri, il reprit son poste à bord du patrouilleur lequel devait rentrer en Angleterre en suivant les côtes d'Amérique du Sud au sein d'un important convoi.

A l'arrivée à Liverpool, on décela des fissures dans la coque de l'Houduce. Elles nécessitaient deux à trois mois de réparation. Les marins en profitèrent pour faire du tourisme au Pays de Galles. De retour à Liverpool, Jean CONAN apprit que l'Houduce allait retourner en Afrique. Il demanda alors sa mutation pour les sous-marins basés en Ecosse et opérant sur les côtes de Norvège.

« Vers le milieu du mois de juillet, je suis à la base de sous-marins de Dundee en Ecosse [...]. Quelques jours plus tard, j'embarque comme radio sur la *Minerve*. Le commandant est le lieutenant de vaisseau SONNEVILLE, un des rares officiers de la Royale à avoir rallié les FNFL. Les premier et deuxième lieutenants sont de jeunes Brestois LE GALL et LABBE. Ma formation de sous-marinier se fera en une journée par l'enseigne de vaisseau LABBE qui, après la guerre, deviendra amiral et

avec qui je resterai en contact pendant plusieurs années. Le 4 août 1942, nous faisons route pour ma première mission en Norvège... Jusqu'en mai 1943, outre les patrouilles, nous procédons à des débarquements de résistants norvégiens et de matériel pour la Résistance de leur pays. Nous avons aussi entrepris d'intercepter les cuirassés allemands...en vain. »

Le chef de poste radio ayant loupé un message important, il fut débarqué immédiatement et Jean CONAN fut nommé sur le poste avec le grade de quartier-maître chef.

« Vers le milieu de l'année 1943, nous pénétrions en demie-plongée dans un fjord pour y débarquer des résistants norvégiens et du matériel. Le fjord devait être très étroit et, en évitant pour sortir,

nous avons heurté les rochers à l'avant et à l'arrière, créant une fuite dans un ballast à gasoil [...]. Des traces de carburant sont apparues à la surface et les Allemands nous ont fait la chasse. »

La Minerve avait de grosses avaries mais la réussite de l'opération en Norvège devait être récompensée par la croix de guerre avec palme. Le 3 juillet 1943, à Dundee, le général De Gaulle passait l'équipage en revue. Une photo de la cérémonie nous montre celui-ci avec, derrière, le nouveau commandant de la Minerve, Simon-Dubuisson, devant les marins avec Jean Conan, juste devant le général.



8.
1943,
Dundee (Écosse),
Devant le général
De Gaulle, Jean
Conan

« La *Minerve* parvint à regagner l'Ecosse, mais avec de grosses avaries. Nous sommes maintenant basés à Rosyth, sous le fameux pont du *Firth of Forth*. Nous y faisons des essais de transport et de

largage de différents prototypes de petits sous-marins d'attaque. Puis nous partons pour Blyth, dans le Northumberland pour plusieurs mois de réparation. »

Blyth est un petit port (plus petit que Concarneau écrit Jean CONAN). On y a installé un chantier de réparation de sous-marins. C'est à Blyth que notre marin fit une rencontre qui allait changer sa vie. Les côtes de la Mer du Nord étaient garnies de batteries de DCA et l'armée anglaise y employait entre autres des jeunes femmes, les ATS. L'une d'elles, Ada Eileen WATSON, servait à la batterie la plus proche du chantier. Elle portait les galons de caporal. Son rôle était de collecter les informations fournies par ses camarades placés sur les postes avancés, d'en faire la synthèse et de transmettre aux servants des canons pour qu'ils puissent orienter leurs tirs.

*Eileen était de Nottingham, dans le centre de l'Angleterre. Elle et notre marin devinrent amoureux, mais la *Minerve* devait partir un jour et, pour pouvoir se retrouver après la guerre, ils décidèrent de se marier, ce qui eut lieu en hâte à Nottingham, le 23 juin 1943..*

*Le lendemain de leur retour à Dundee, la *Minerve* appareillait pour rejoindre la base de Dunoon sur la côte ouest de l'Ecosse. Elle y resta suffisamment longtemps pour que les jeunes époux puissent se revoir.*

*La *Minerve* devait gagner l'Algérie après un passage à Plymouth. Jean CONAN était maintenant second-maître de 2ème classe.*

En traversant la Manche, non loin des côtes de France, le sous-marin remontait en surface pour une vérification alors que passait dans le ciel un bombardier anglais sérieusement touché regagnant son pays. Il largua une roquette qui vint percuter le sous-marin, traversa les blindages, tuant deux marins et faisant de gros dégâts matériels. La radio était inutilisable.

*Heureusement, parvenu en Angleterre, le pilote de l'avion signala l'incident et la position de la *Minerve*. Plusieurs bâtiments partirent à sa recherche. A petite vitesse, le sous-marin put regagner Plymouth, mais les dégâts étaient énormes. Il devait rester là pour longtemps.*

Bloqué en Angleterre, l'équipage ne perdit pas son temps. Jean CONAN écrit :

« J'embarquai sur un mouilleur de mines [...] pour suivre un cours de perfectionnement de détecteur de radar et un autre de sonar puis d'ascid à la base de Dundee et, plus tard une mission de quelques semaines dans un centre de recherches à Londres. Puis, nous avons été informés qu'un

sous-marin en construction nous était destiné. Nous avons commencé une période d'entraînement à la conduite des sous-marins anglais. (Ceux-ci finis), nous devons passer à la baie de Plymouth avant d'aller rejoindre l'Afrique du Nord, ce que nous fîmes. »

En faisant route dans la Manche, un bombardier de la RFA lança malencontreusement une roquette sur la Minerve au moment où elle émergeait, tuant deux marins et détruisant la radio et tous les moyens de défense du bord. Le Minerve parvient à regagner Plymouth pour y mourir.

Le 6 juillet 1944, Jean Conan était en formation dans le Cumberland en attendant d'embarquer sur un sous-marin neuf, La Doris. C'est à bord de celui-ci qu'il gagna l'Afrique du Nord. Il écrit :

« La réception en Afrique fut loin d'être chaleureuse. Plusieurs bâtiments que nous avions salués ne nous répondirent pas. Parfois, les équipages aux postes de manœuvre nous tournaient le dos. A Lamoun, la base des sous-marins d'Oran, ce ne fut pas plus amical. Sur le quai, seul le capitaine de vaisseau DANGUY des DESERTS, commandant de la base, nous accueillit.

Deux grands sous-marins de 1500 tonnes allèrent mouiller à l'extrémité de la base. Seuls deux ou trois de 600 tonnes restèrent à quai à côté de nous. Les relations furent simplement normales, sans trop d'animosité cette fois.

L'Italie ayant demandé un armistice et sa flotte étant H.S. nous ne ferons pas les patrouilles prévues, mais seulement des exercices d'entraînement avec les destroyers américains.

L'animosité que nous ressentons à notre égard est telle que certains proposent d'aller finir la guerre dans la Pacifique. Mais la Doris est un sous-marin côtier, Notre rayon d'action est limité à quelques centaines de milles des zones d'action.

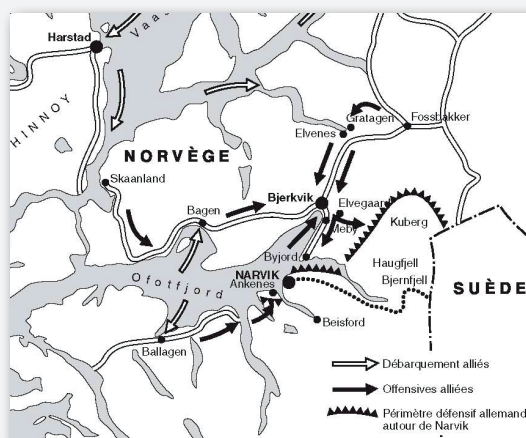
De toute façon, on sent que la guerre touche à sa fin et, le 8 mai, les Allemands signent la capitulation.

Il règne un grand calme sur la base de Lamoun. Pas de signe de joie sur les autres sous-marins. On aurait pu croire les équipages déçus par la fin de la guerre. Seule la Doris, où je suis second-maître de service et LABBE, officier de service, montre de

la joie pour la paix revenue. Le commandant SIMON-DUBUISSON nous a dit de laisser l'équipage libre de faire ce qu'il voulait. La cambuse est vide et les marins ont décidé de monter une grande Croix de Lorraine sur le kiosque de la Doris, ceci avec des planches récupérées dans la base. Ils y ont fixé des flairs, ce qui n'a probablement pas dû plaire à beaucoup de nos camarades des autres sous-marins, car tout est resté très calme à leurs bords. Les jours suivants, les marins les plus âgés, les réservistes et les appelés de 1940 seront débarqués. Ils seront remplacés par de jeunes recrues volontaires pour les sous-marins. »

11.

Norvège du nord
opérations
militaires, 1940



La Doris mit le cap vers Malte puis Toulon où Jean CONAN obtint une permission. A Nantes, il retrouva ses parents mais pas son frère Raymond, pas encore revenu du STO. La maison familiale située près des chantiers navals et du port, avait été détruite par les bombes.

Après quelques jours dans la famille, il regagna Toulon et la Doris laquelle mit le cap vers Oran peu après. C'est là-bas qu'eut lieu sa démobilisation.

« J'ai l'impression que la Marine est pressée de se débarrasser des anciens des Forces Navales Françaises Libres.

Je débarque avec ROUSSEL, un second-maître mécanicien marié à une Ecossaise.

Après quelques jours dans un ancien camp américain abandonné, à la périphérie d'Oran, nous embarquons sur un petit aviso de la Royale à destination du 5^{ème} dépôt de Toulon.

La réception, à notre arrivée, ne fut pas très amicale. Un officier, peut-être le chef du bureau des passagers, à la vue de nos titres de permission à destination de l'Angleterre, nous dit : *Je vous mets aux arrêts de rigueur, jusqu'à ce que je sache si vous êtes des espions à la solde des Français ou des Anglais.* Nous lui répondons que nous voulons le rapport du préfet maritime. »

Le lendemain les deux hommes gagnèrent la dite préfecture.

« Arrivés au but, nous demandons au fonctionnaire de nous mettre en contact avec l'officier de service. C'est un Français libre, ancien officier du bataillon des fusiliers-marins. Il doit déjà avoir eu ce problème et après nous avoir écouté, il écrit sur une feuille de papier : *Ordre de diriger les seconds- maîtres ROUSSEL et CONAN sur le passage à Paris, destination Londres et mettre un véhicule à leur disposition pour se rendre à la gare,* ce qui fut fait.

Me voilà donc de retour en Angleterre où je retrouve mon épouse. Elle n'a pas l'air d'être perturbée par le fait d'avoir à quitter son pays pour la première fois. Elle me fait totalement confiance et quatre ans dans l'armée l'ont endurcie. A Nantes, nous nous installons provisoirement chez mes parents, faute d'autre possibilité.

En attendant de prendre une décision sur ce que nous allions faire, il me fallait aller à Vannes pour signaler mon retour au 5^{ème} dépôt des équipages, celui de Lorient ayant été détruit par les bombardements.

La réception ne fut pas plus amicale qu'en Algérie. En quelques minutes et sans même avoir consulté mes états de service, le commandant JAOUEN me dit qu'il était préférable que j'aie me faire pendre ailleurs et que le perchoir (la croix de Lorraine) que j'avais sur mon uniforme, n'était pas la bienvenue dans la marine.

Il me restait plus qu'à rentrer à Nantes avec un titre pour six mois de permission, un costume civil en fibre pour sept ans de service, dont cinq en zone de combats et des petits problèmes de santé qui nécessiteront quatre à cinq mois de soins. »

Conclusion

LA MARINE NATIONALE restait en fait sous le contrôle des Vichysois, pour une grande part. Jean CONAN trouva à s'employer aux Chantiers de Bretagne pour renflouer les bâtiments coulés en Loire par les Allemands à la Télindière (Le Pellerin). En 1948, il fut affecté à la construction de la drague Paul Solente, destinée au canal de Suez. Le chef-mécanicien, DESNOS, n'était autre que l'ingénieur-mécanicien de l'avis *Savorgnan de Brazza* des FNFL. Par lui, il entra à la Compagnie du canal de SUEZ où il sera chef-mécanicien sur la drague Paul Solente jusqu'à la nationalisation du canal en 1956.

Revenu en France, il alla travailler sur les dragues des ports de Dunkerque puis de Port-de-Bouc, enfin en Indonésie. Il navigua ensuite jusqu' en 1961 comme officier mécanicien de la marine marchande puis finit sa carrière à terre au commissariat à l'énergie atomique de Saclay.

UN CAPITAINE TRENTEMOUSIN RÉSISTANT

Yves Boju

1908-1987



— 2 —

Michel KERVAREC

Photo
*Marins de
Le Lavandou*

Un capitaine

TRENTEMOUSIN

Présentation



2.

Insignes
France Libre

Ceux qui, parmi nous, étaient déjà dans l'association à ses débuts, se souviennent du commandant Yves BOJU, un de nos adhérents de l'époque. Il devait trouver la mort dans un accident de voiture en 1987. Nous savions qu'il avait rejoint les Forces Navales Françaises Libres pendant la dernière guerre mondiale mais il n'aura malheureusement pas eu le temps de nous raconter l'histoire de son engagement.

Un autre Trentemousin de naissance, François CODET, capitaine de vaisseau, donc militaire, fils de Jean-Baptiste CODET, capitaine au long cours, et de Germaine LANCELOT, a écrit une note à propos de Yves BOJU dans « Marins et navires de Trentemoult ». Elle nous permet de compenser le manque le concernant. Nous la reproduisons intégralement :

Document I

« Marins et navires
de Trentemoult »

UNE NOTE DE FRANÇOIS CODET :

Yves Boju

« Ayant suivi les cours de l'école d'hydrographie du Havre, Yves BOJU obtint son brevet de lieutenant au long cours en 1934, après avoir effectué le temps de navigation réglementaire comme élève sur divers cargos puis 24 mois de service militaire, dont 15 mois à bord du sous-marin mouilleur de mine Maurice Callot.

En 1934, la crise économique touchait en plein la flotte marchande et les postes de lieutenant étaient rares. Il obtint cependant un premier embarquement comme lieutenant chef de quart sur le *Cassard*, petit caboteur de 1600 tonnes de la Compagnie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest. A la fin de l'année 1936, il rejoignit l'école d'hydrographie de Nantes pour sa dernière année d'études et obtint le brevet de capitaine au long cours. En 1937, il embarqua sur un cargo de la *Transat, Arica* (5.400 tx), qui effectuait des voyages vers le Pacifique sud, via Panama. Il passa ensuite sur le cargo *Alaska*, toujours sur la ligne du Pacifique sud, puis ce fut *Indiana*, toujours à la CGT. Il effectua deux remplacements, en 1938, sur le paquebot *De Grasse* et le cargo mixte *San Francisco*. En juillet 1939, il embarqua sur le *San Antonio* qui desservait la ligne du Pacifique nord jusqu'à Vancouver. C'est alors que son navire faisait escale à San Francisco qu'il apprit la déclaration de guerre. Il revint au Havre en novembre 1939, après une difficile traversée de l'Atlantique nord en convoi. Le navire fut alors armé d'un canon de 90 mm (du modèle de 1870)... et d'une mitrailleuse

légère. Cinq matelots de la Marine nationale furent affectés à la mise en oeuvre de ces armes et, en février 1940, le navire quitta St Nazaire, à l'approche des forces allemandes, et rejoignit *Casablanca* le 23 juin. Les marins français eurent du mal à encaisser le choc de l'agression des unités de l'escadre de l'*Atlantique* le 3 juillet 1940, au mouillage de Mers-el-Kebir, par des forces aéronavales britanniques : cela dissuaderait beaucoup d'entre eux de rejoindre la France libre.

De retour à Marseille en octobre 1940, Yves BOJU accomplit un voyage au Sénégal début 1941, afin d'y rapatrier 800 soldats sénégalais et revint à Marseille en mai 1941.

Ayant depuis longtemps résolu de rejoindre les Forces Françaises Libres, il cherchait une occasion pour ce faire et se porta volontaire pour embarquer sur *Île-de-Ré*, un vieux navire affrété par la Croix-Rouge et pour aller prendre des médicaments à New-York. Ce cargo quitta Marseille début juillet 1941 et arriva à destination en août.

A New-York, Yves BOJU démissionna avec 16 matelots et mécaniciens et organisa le transport de ces hommes vers l'Angleterre, qu'il rejoindra lui-même le 17 octobre 1941. Il signa son engagement dans les F.N.F.L. le 20 octobre 1941 et fut alors nommé commandant de la vedette rapide lance-torpilles *MTB12* (du même type que celle commandée par le jeune Philippe DE GAULLE), avec 9 hommes d'équipage, et affecté à des patrouilles de nuit et des tâches d'escorte en Manche.

En janvier 1942, il prit le commandement du chasseur de sous-marins n° 43 *Le Lavandou*, avec 32 hommes et, en août 1942, fut engagé dans l'opération < Rutter > (tentative de débarquement allié à Dieppe). Fin septembre, il partit avec son navire pour l'Afrique Équatoriale Française où jusqu'en avril 1944, il sera rattaché au port de Pointe-Noire, pour des missions de patrouille et d'escorte.

Il quitta l'Afrique en mai 1944 pour rejoindre la Corse, à sa demande, le groupe naval d'assaut, à Capri, en préparation amphibie. Il participa à l'opération < Anvil-Dragoon > avec les soldats du 141^{ème} régiment d'infanterie de l'armée américaine, qui faisait partie de la première vague d'assaut sur les côtes de Provence, le 15 août 1944.

Gravement blessé, il ne pourra reprendre du service que début 1945 pour participer, jusqu'au 8 mai 1945, à la réduction des dernières poches de résistance des forces allemandes sur la Vilaine.

Après cela il reprit du service à la *Transat* comme second capitaine puis, au début des années 1950, capitaine des *liberty-ships*. Pendant ses 6 dernières années de carrière, il commanda le paquebot *Colombie*, fut nommé commandant adjoint puis commandant du grand transatlantique *Liberté* (ex-allemand *Europa*) et commanda les deux jumeaux *Flandre* et *Antilles* (20477 tjb).

Flandre, d'abord affecté en priorité à la ligne de l'Atlantique nord rejoignit *Antilles* sur celle des Antilles et d'Amérique centrale fin 1962. »

YVES BOJU combattit dans la Résistance au péril de sa vie. On remarque que, gravement blessé en Provence, il revint finir la lutte armée dans la poche de St Nazaire. Ses frères, eux, avaient choisi le parti de la collaboration.



DE LA MARINE DE VICHY

Pierre Lancelot

À CELLE DE LA FRANCE LIBRE



— 3 —

Michel KERVAREC

Photo
Dakar,
1939

UN NANTAIS

Pierre Lancelot

D'ORIGINE TRENTEMOUSINE

Présentation



2.

Pierre
Lancelot

Descendant de capitaine, il s'est aussi orienté vers la marine, mais plus précisément vers la Marine nationale. François CODET, dont la mère est une LANCELOT, lui-même capitaine de vaisseau, nous raconte ce que furent les engagements de son parent pendant la Seconde Guerre mondiale. On remarquera le récit sur l'affaire de Dakar vue du côté vichyste lequel nous permet de relever une erreur dans le récit de Jean CONAN sur l'identité du sous-marin ayant torpillé le cuirassé britannique Resolution. Il s'agirait du Béveziers et non du Poncelet. A part cela les deux versions se complètent.

Pierre LANCELOT est né en 1901. Il entre à la Navale en 1920 et embarque sur un sous-marin en 1926. En 1934, il est commandant de l'Eurydice. En 1938, il est nommé commandant du sous-marin Diamant, puis, peu après la déclaration de guerre, le 1^{er} octobre 1939, ce fut la 5^{ème} escadrille de sous-marins.

En mai 1940, il prend le commandement du Béveziers et part pour Dakar, puis, quelques jours après son arrivée au Sénégal est envoyé à Douala au Cameroun où, selon François CODET, « il est assez fraîchement accueilli par la population locale ». Après une escale à Conakry, il rejoint Dakar vers le 20 août 1940.

« (Son sous-marin) est en période d'entretien lorsque, le 23 septembre, une force anglo-gaulliste, forte de deux cuirassés et de leur escorte accompagnés de transports de troupes, se présente pour investir le port. Face à elle, la *Marine* aligne le cuirassé *Richelieu*, immobilisé, deux croiseurs légers de type *Georges Leygues*, cinq contre-torpilleurs et torpilleurs et trois sous-marins. Le *Béveziers* ne peut entrer en scène que le 24 septembre, et c'est aux commandes d'un sous-marin aux capacités opérationnelles réduites, affublé d'une coque enduite de minium, que Pierre LANCELOT entre dans l'arène le 24 au petit matin. Il se voit assigner un poste à 10 milles au sud de l'île de Gorée. Malgré la brume, il est repéré et sévèrement grenadé par des avions anglais. Le lendemain, le temps est clair et la mer calme, et Pierre LANCELOT choisit de se tenir entre 20 et 30 mètres d'immersion ; ce jour-là, la chasse française (vichyste) parvient à repousser au large les avions anglais. Avant d'appareiller, LANCELOT a mis au point, en concertation avec l'amiral LANDRIAU et le commandant du *Richelieu*, une idée de manœuvre qui devrait lui permettre d'approcher de la position habituelle du corps de bataille adverse. Posté à l'affût, il repère celui-ci le 26 à 8h07. A 9h, se trouvant placé à 2.500 mètres de la route

du cuirassé *Resolution*, il lance une gerbe de quatre torpilles. En 15 minutes, il subit cinq grenadages. Entre temps, une des torpilles lancées a touché le *Resolution* sous la flottaison, noyant la chaufferie bâbord : le navire prend rapidement une gîte de 12,5°. Au même moment, le cuirassé *Barham* est touché par un obus du *Richelieu*. Devant la pugnacité des Français (vichystes) le commandement britannique se voit alors contraint de renoncer à l'opération prévue et de quitter les lieux. Le sous-marin *Béveziers* est cité à l'ordre de l'Armée de mer le 10 octobre 1940 ; son commandant est promu capitaine de frégate, cent jours à peine après sa promotion au grade de capitaine de corvette. Le 30 octobre, le *Béveziers* appareille pour Cotonou puis rallie Toulon le 3 janvier 1941 pour être placé en position de gardiennage. Pierre LANCELOT est alors nommé commandant de la *Marine* à Abidjan où sa tâche consiste essentiellement à organiser les mouvements de convois d'huile de palme, de bois et de cacao pour la Métropole.

Pierre LANCELOT rallie Dakar le 14 octobre 1942 et s'y trouve lorsque les Anglo-Américains débarquent sur les côtes d'Afrique du Nord. Il quitte l'Afrique en mars 1943. »

LANCELOT s'est alors rallié à la France Libre et il est promu commandant du contre-torpilleur le *Terrible*, lequel se trouve en cours de modernisation en Angleterre. Le 14 juillet, c'est lui qui alla mener le nouveau haut-commissaire aux Antilles, le préfet HAPPENOT, en remplacement de l'amiral vichyste ROBERT.

Après un passage à Alger, le *Terrible* fut intégré- ironie de l'Histoire- au 12^e *Cruiser Squadron* de la Royal Navy en même temps que le contre-torpilleur *Le Fantasque*- qui faisait partie de la flottille vichyste à Dakar.

Le *Terrible* allait participer à la libération de la Corse puis au débarquement en Provence, après avoir mené une trentaine de raids en mer Egée, en Adriatique et autres Méditerranée. Le *Terrible* et *Le Fantasque* allaient se distinguer tout particulièrement dans ces combats coulant nombre de navires allemands.

Le *Terrible* pénétra en rade de Toulon en même temps que le cuirassé *Richelieu*, le même qui était à Dakar.

Pierre LANCELOT fut décoré de la croix de guerre avec palme par le général DE GAULLE lui-même. Quant à l'amiral anglais CUNNINGHAM, qui commandait le cuirassé *Resolution* à Dakar touché par une torpille lancée par le *Béveziers* de LANCELOT, il décora ce dernier de la *Legion of Merit* et de la *Distinguished Service Cross*, mais pas pour ce fait de guerre.

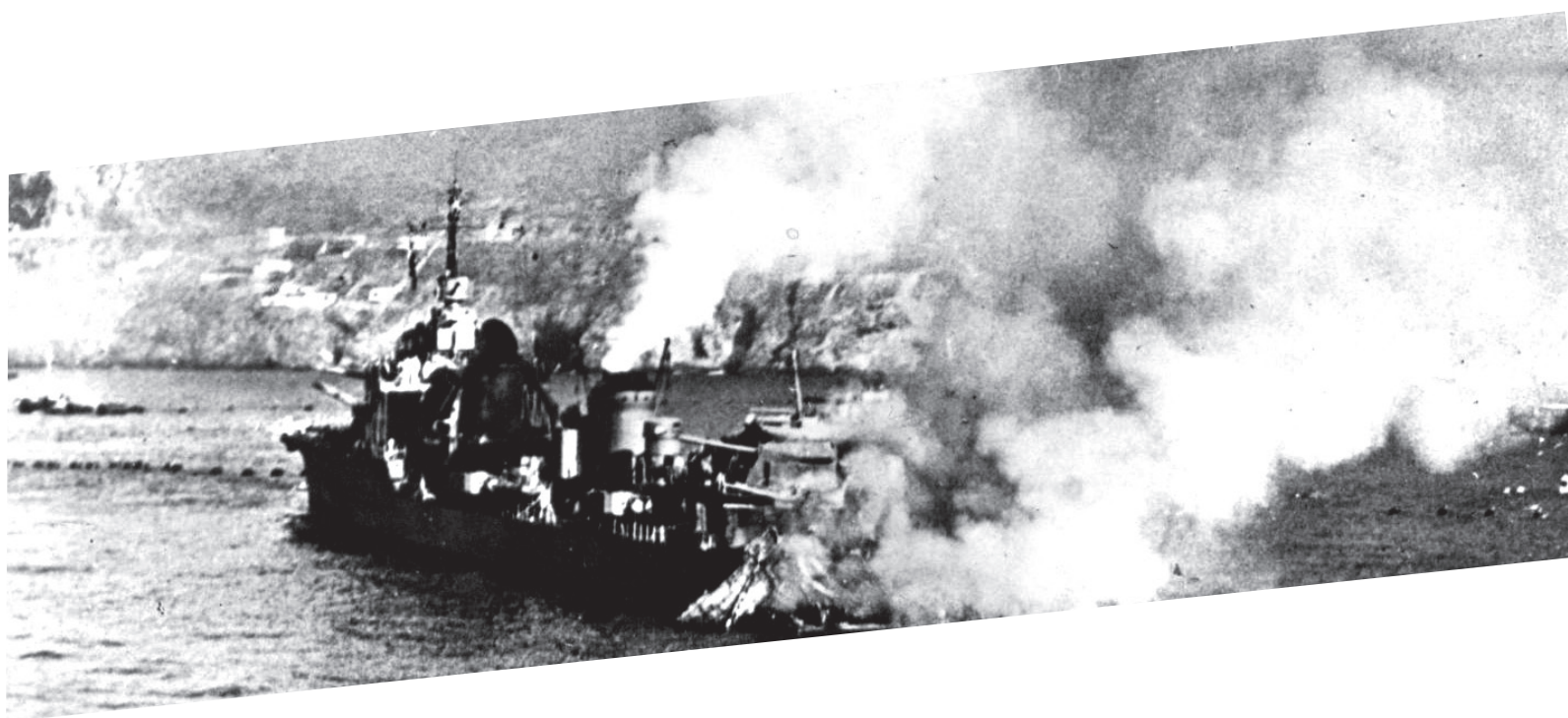
Promu vice-amiral en 1957, il avait été aussi nommé directeur du personnel militaire de la Marine. Il se tua quelques mois plus tard dans un accident d'avion.



LA GUERRE DE

Jean-Baptiste Codet

CAPITAINE AU LONG COURS



— 4 —

Michel KERVAREC

Photo

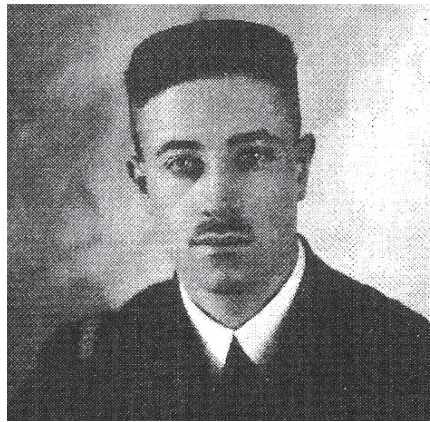
Mers El-Kebir,

1940

Jean-Baptiste Codet

ÉPOUX DE GERMAINE LANCELOT.

Présentation



2.

Jean-Baptiste
Codet

Jean-Baptiste CODET est né en 1900 à Trentemoult et j'ai eu l'occasion d'aller lui rendre visite dans sa maison du quai Surcouf à la fin des années 80 (il est décédé en 1991). Il a commencé à naviguer comme novice en 1916, puis comme matelot en 1917 puis lieutenant en 1918, à la fin de la Première Guerre Mondiale.

On le retrouve au même poste sur les trois mâts Buffon en 1919-1920 et Duquesne, aussi en 1920. En 1924, il est reçu capitaine au long cours et allait être embarqué comme lieutenant sur huit paquebots différents entre 1926 et 1934.

Du 24 août 1934 au 4 mars 1936, il est à nouveau lieutenant, mais cette fois sur le paquebot de prestige, le Normandie. Il écrit :

« Je suis resté pendant un an, en 1934-35, à suivre, aux chantiers de Penhoët, la construction du paquebot Normandie, en particulier la mise en

place des îlots d'incendie. En mai 1935, voyage inaugural au cours duquel nous conquérons le Ruban Bleu (durée de la traversée). »

De mars 1936 à mars 1937 Jean-Baptiste CODET est second capitaine sur trois cargos différents puis de mars 1937 à mai 1938, on le retrouve sur le Normandie, cette fois comme second capitaine. Il occupe encore ce poste sur le paquebot Meknès jusqu'en mai 1939 :

« Puis, en septembre 1939, la guerre est venue et j'ai été mobilisé comme officier de réserve à Lorient. En janvier 1940, j'ai été nommé commandant de l'avis Dubourdiou qui effectuait des patrouilles locales de 48 heures, puis s'est trouvé affecté à l'escorte du convoi Métropole-Maroc, d'abord au départ des ports de l'Ouest, puis de

ceux du Sud-Ouest. Le 23 juin 1940, nous rentrons vers Bordeaux avec un convoi. Sur la plage du Verdon je retrouve l'ancien commandant du *Dubourdiou* qui m'annonce : *Vous ne savez pas que les Allemands sont à Royan ? Vous allez repartir dans la nuit escorter des bateaux au Maroc !* »

Le Journal Cols Bleus a consacré un article au départ de ce dernier convoi :

« Le capitaine de frégate de la FOURNIERE, les capitaines de corvette HILLY et SAINT- MAURICE sont chargés d'organiser le départ du dernier convoi vers le Maroc. L'ordre définitif d'appareillage est ainsi arrêté : chef du convoi avis *La Boudeuse* (commandant HILLY) ; viennent ensuite *La Gracieuse* (capitaine de corvette MAINCENT), le paquebot *De la Salle* avec, à son bord, du matériel militaire et du personnel de la base aéronavale de Contaut-Hourtin, *Le Lansquenet* -inachevé- (capitaine de corvette PEROUX, le Dubourdiou (enseigne de vaisseau CODET), *La Luronne* (lieutenant

de vaisseau LEROUX) , *L'Algéroise* (lieutenant de vaisseau ROBIN) et les patrouilleurs auxiliaires *Minerva* et *Capitaine Armand*.

Les deux paquebots *De Grasse* et *Flandre*, dont les équipages refusent de partir, restent au mouillage. Ils seront saisis par les Allemands.

Dans la nuit tombante, sous une pluie fine rendant la visibilité mauvaise, le capitaine de corvette HILLY fait hisser aux vergues de la *Boudeuse* le signal D-C-N : *Appareillez tous à la fois*. Il est 20 h. Huit minutes plus tard, le convoi en formation " ligne de file" met le cap sur la haute mer.

Les équipages, sur chaque navire, sont aux postes de combat. Il faut compter, lorsque les bâtiments embouqueront l'estuaire, sur une attaque des Allemands installés aux environs de Royan (Terre Nègre, Fort du Clay) et canonnés la veille par la *Luronne*. Feux masqués, les navires glissent silencieusement vers la passe ouest. Voici bientôt Royan. Comme prévu, les Allemands ouvrent le feu avec des batteries de 88, lesquelles ne sont repérables que par les lueurs de départ des coups. La réaction des avisos est prompte. La *Boudeuse* et *La Gracieuse* répondent avec leurs pièces de

100. La *Boudeuse* tend, avec succès, un rideau de fumée derrière lequel se dissimule le paquebot *De La Salle*, particulièrement visé. Le *Lansquenec*, dont l'artillerie principale ne peut fonctionner, se dérobe également. En revanche, *La Luronne*, *L'Algéroise* et le patrouilleur *Capitaine Armand* (enseigne de vaisseau EON) tirent à l'invitation des avisos.

Ce bref engagement durant lequel les équipages ont conservé un sang-froid absolu, ainsi que le personnel civil embarqué, est le dernier livré par des bâtiments français avant l'armistice. »

La flottille réussit à prendre la mer, en apparence intacte mais, à 21h30, le paquebot De La Salle annonce qu'il a une voie d'eau. Il a effectivement été touché au niveau de la ligne de flottaison. Deux des avisos vont se porter à son secours, mais l'avarie s'avère irréparable et, après que le commandant ait fait détruire les documents confidentiels, les armes et munitions, le navire avec une forte gîte sur tribord, devra regagner Le Verdon. Les autres gagneront Casablanca. J.B.CODET indique qu'il patrouilla sur les côtes marocaines jusqu'à l'automne 1940. L'avisos Dubourdieu fut désarmé à la fin octobre de cette année-là. J.B. CODET raconte qu'il ne savait quoi faire : rentrer en France ?

« Par chance extraordinaire, j'étais à Casablanca, démobilisé de la veille lorsque M. CANGARDEL, qui s'y trouvait aussi m'a dit : *Que faites-vous là ? Vous tenez à rentrer en zone occupée ? Restez donc là ! Nous allons vous donner un commandement ; le San Pedro - faisant la ligne de Casablanca, Dakar, Côte d'Ivoire, Togo, Dahomey et retour - On naviguait au mazout. il n'y en avait plus beaucoup dans les réservoirs à terre.*

Le bateau est désarmé à Marseille en 1941 et je suis volontaire pour partir commander aux Antilles. Pour pouvoir quitter la zone occupée- et me rejoindre- ma femme s'est adressée à la Kommandantur où on lui a répondu : « *Nous, nous n'avons pas nos femmes avec nous. Vous pouvez avoir une autorisation, mais ce sera sans retour.* » A la fin de l'année 1941, alors que j'étais passager sur le Winnipeg, et contrairement à tous les

engagements, nous avons été interceptés en mer, faits prisonniers par les Anglais et internés aux Antilles néerlandaises. Il y avait à bord 900 passagers, dont 800 juifs qui fuyaient l'Europe. Dans la liste des passagers figurait l'état-major du Duc d'Aumale : nos ravisseurs croyaient avoir affaire à un véritable duc et lui avait retenu une suite.

On nous a interrogés : lorsque le major RAIN, un Ecosais, m'a demandé : « *Savez-vous que les Français ont permis aux Allemands d'utiliser des terrains d'aviation en Syrie ?* », je lui ai rétorqué : *Avez-vous jamais entendu parler de Mers-el-Kébir ?* » Alors j'ai été placé en camp d'internement et j'y suis resté une quarantaine de jours. LECLERE le commandant du Winnipeg, y est resté plus longtemps. J'ai finalement rejoint les Antilles (françaises) à bord d'un navire américain.



Je suis resté deux ans et demi aux Antilles, seul, ma famille étant restée bloquée en France occupée. J'assurai le ravitaillement des îles. On chargeait à Belem (Brésil) pour ravitailler la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane. Je commandais alors le *Saint-Domingue*. Nos voyages étaient garantis par or (celui qui avait été évacué de France par le croiseur Emile Bertin lors de la débâcle) et faisaient l'objet d'un accord de la part des Allemands et des Américains, en s'effectuant sous "Navicert".

On transportait du riz et du coton principalement. L'amiral ROBERT me disait : *Voici la liste des priorités*. Je décidais moi-même ce que j'embarquais : alimentation, vêtements et parfois, des chevaux pour la gendarmerie.

Les Américains voulaient nos bateaux (il y avait six pétroliers en rade) et nos équipages ; à leur entrée en guerre, ils n'étaient pas suffisamment prêts, aussi nous cherchaient-ils la chicane. C'est ainsi que j'ai subi un internement de cinq jours en République Dominicaine, au printemps 1943. Nous étions sur la passerelle, à Puerto Plata, à la tombée de la nuit, en train de jouer au Monopoly, lorsqu'une escouade est montée à bord et l'on nous a dit : *Faites vos valises et suivez-nous. Étant donné que l'attitude de la France n'est pas assez diaphane, la République Dominicaine prend possession de S^t Domingue*".

Si vous le prenez, ai-je dit, il n'y aura plus de bateau pour ravitailler les Antilles... Le chef mécanicien et moi avons été internés au fort du Morro. Là, nous étions nourris par les meilleurs traiteurs et l'on n'avait pas de corvées tous les matins, comme avec les Anglais.

Interrogé par un colonel, en présence de militaires américains, je lui ai fait observer avec insistance que mon voyage était garanti par les autorités de

l'hémisphère occidental. Il m'a demandé si j'avais en ma possession un document pour le prouver et j'ai pu lui remettre une lettre rédigée par l'amiral ROBERT. Elle a convaincu les autorités locales que la saisie du navire n'était pas légale, ses rotations ayant reçu l'agrément des belligérants. Contrairement aux Anglais précédemment, l'honneur n'est pas pour eux un vain mot et ils m'ont laissé repartir.

3.

Paquebot
Flandre

Peu après s'est produite la libération des Antilles. Sur la base des accords de Syrie, nous étions libres de choisir notre camp. On me considérait comme de ceux qui ne voulaient pas servir DE GAULLE. J'ai donc rallié le Maroc à bord du croiseur *Jeanne d'Arc*. A Casablanca, l'administrateur des Affaires maritimes s'est montré aimable et compréhensif *Écoutez, commandant, m'a-t-il dit, vous venez des Antilles. Mais les Français de métropole n'ont pas la même vision des choses. Je vous laisse votre liberté de choix. Si un jour vous acceptez de servir dans les Forces Françaises Libres, revenez me trouver.*

Après trois semaines de réflexion, j'ai accepté, moins par conviction que par discipline. On m'a donné, provisoirement, le commandement d'un paquebot qui transportait des troupes en Corse : le *Marrakech*. Ensuite j'ai passé sept mois à Casablanca, accueilli par des amis. Puis, j'ai pris le commandement du *Fort-de-France* en mai 1944. Tous les mois j'expédiais un télégramme à ma famille sur lequel on cochant des formules telles que : je suis malade ou je suis bien portant. La veille du départ, une voie d'eau a été découverte dans la cale (du *Fort-de-France*) et le bateau a dû entrer en cale sèche ; la réparation allait être terminée quand, en avril 1945, j'ai été rappelé en France. La paix revenue, de décembre 1945 à février 1955, j'ai commandé successivement le cargo *Michigan*, les liberty-ships *Pont-Audemer* et *Bayeux*, le bananier *Quercy*, le liberty-ship *Troarn* et enfin les cargos mixtes *Indochinois* et *Équateur*. Ensuite, jusqu'au 31 décembre 1968, DUBIGEON à Chantenay. J'ai dirigé les sorties pour essais de cinquante-deux bateaux : ferries, chalutiers, transports de gaz liquéfié, remorqueurs, cargos divers. »

Conclusion

QUELQUES PRÉCISIONS s'imposent, d'abord à propos de l'arraisonnement du Winnipeg. J.B. CODET est aveuglé par son anglophobie. Ce n'est pas un navire anglais, mais un escorteur néerlandais qui a intercepté le cargo mixte *Winnipeg* ce qui explique l'internement aux Antilles néerlandaises et non aux Antilles anglaises. Les Pays-Bas étaient occupés par les nazis et, comme en France, des marins avec leurs navires avaient rejoint l'Angleterre. *J.B.Codet cite l'amiral ROBERT sans donner ses qualités. Il s'agit du haut-commissaire de Vichy aux Antilles.*



UN SOLDAT REZÉEN

Paul Halloin

DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE



— 5 —

Michel KERVAREC

Photo

*Guerre Russo-
finlandaise*

LES SOUVENIRS

Paul Halloin

DE GUERRE

Présentation

Paul HALLOIN (1914.1995) a combattu dans les blindés lors de la Seconde Guerre mondiale. Il a rédigé ses souvenirs pour ses petits-enfants sous le titre : « Histoire d'une vie ». Nous en avons extrait ce qui concerne la dite guerre avec l'autorisation de sa fille, madame Viviane BOURRIAUD, que nous remercions vivement.

Né à Noirmoutier, Paul HALLOIN était un petit enfant lorsqu'il vint vivre à Rezé avec ses parents, à la Grand'Haie précisément, au lendemain de la Première Guerre mondiale. Il fréquenta l'école de St Paul, puis se forma au métier d'ajusteur-mécanicien. C'était aussi un sportif accompli et, en 1939, il devint champion de gymnastique pour la Loire-Inférieure. Lors de son service militaire entre 1935 et 1937, il avait été affecté à un régiment de chars. A son retour, il se fit embaucher à l'usine des Batignolles, à Nantes. Il devait faire toute sa carrière professionnelle dans cette entreprise. Il fut, bien sûr, mobilisé dans un régiment de chars et participa à l'expédition de Narvik en 1940. Il en revint par la Grande-Bretagne et y était lors de l'armistice (ou de la capitulation de PETAIN). Il passa ensuite au Maroc et en Algérie pour être démobilisé à Marseille. Il n'a malheureusement pas eu le temps de terminer son récit de vie. Ainsi il fut embarqué pour le STO par la suite et ce furent les pires moments de sa guerre, mais nous n'avons pas d'écrit en rapport.

LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

« Histoire d'une vie »

PAUL HALLOIN



2.

Paul
Halloin

« En septembre 1939, ce fut la déclaration de guerre et, bien entendu, je fus mobilisé -huit jours avant la mobilisation générale- au 27^{ème} bataillon de chars de combat, à la compagnie échelon, en tant que dépanneur.

Après être resté deux ou trois jours à la ferme de Kernine, dans le golfe du Morbihan, nous sommes partis pour l'est de la France par convoi de chemin de fer. Nous avons ainsi traversé tout le pays d'ouest en est, pour débarquer à Hagondange et aller prendre position à Pierrevilliers, tout près de la frontière, à l'est du Luxembourg. »

« C'est incroyable ce qu'il peut pleuvoir en automne dans ces pays-là et, comme nous cantonnions dans les fermes, nous pataugions dans la boue jusqu'aux mollets. Nous avons travaillé très dur, dans des conditions vraiment pénibles. Il nous fallait transformer des camions de réquisition- qui, pour la plupart, étaient des camions de transport pour bestiaux- pour en faire des camions ateliers.

De temps en temps -clandestinement bien entendu- nous allions faire des incursions en Allemagne. Il faut dire que du côté français, il y avait la ligne Maginot et, du côté allemand, la ligne Siegfried. Or, ces lignes de fortifications étaient quelques fois en retrait de la frontière de quelques kilomètres. Et, comme du côté allemand ainsi que du côté français, tous les villages se trouvant entre les deux lignes avaient été évacués, nous allions dans les villages allemands et rapportions quelques trophées. C'est ainsi que j'ai une photo où, avec mes camarades, nous sommes photographiés avec un drapeau à croix gammée.

Pendant tout l'hiver 39-40, ce fut ce qu'on appelle « la drôle de guerre ». Chacun restait du côté de sa frontière et, à part quelques tirs d'artillerie ou quelques escarmouches de patrouilles, il ne se passait rien. Ce n'est pas pour autant, que nous restions à la même place. Nous faisons souvent

mouvement, c'est-à-dire que nous changions souvent de cantonnement. Après en avoir fait plusieurs en Moselle, nous sommes partis dans le Nord, en Flandre française, la région d'Hazebroeck; le Pas-de-Calais, région de St Omer; la Somme, région de Péronne; l'Aisne région de St Quentin; la Marne région de Châlons-sur-Marne, Ste-Menehould et Givry-en-Argonne.

L'hiver 39-40 fut très rude et, comme nous cantonnions dans les fermes, nous couchions dans les granges et ce ne sont pas les courants d'air qui manquaient. Aussi, pour pouvoir dormir, il fallait se protéger du froid. Après quelques essais, nous avons résolu la question. Nous nous faisons un bon matelas de paille et, une fois couchés, nous ramenions de la paille par-dessus nos couvertures. Ainsi nous avions de la paille dessus et dessous et étions au chaud.

J'ai déjà dit que nous cantonnions dans les fermes. Il n'y restait plus que les enfants, les femmes et les personnes âgées, les hommes étant mobilisés. Alors, nous empruntions les fusils de chasse des fermiers et nous allions chasser. Je n'ai jamais mangé autant de perdrix, de faisans et de lapins qu'à cette époque-là. C'était la guerre et on ne la faisait pas. Aussi personnellement, j'en avais marre de cette vie- là. »



3.

Marine nationale
1935-1940

MON EXPÉRIENCE SCANDINAVE

« A la fin de l'hiver 1940, les Russes, qui étaient liés aux Allemands par le pacte germano-soviétique, attaquèrent la Finlande. Le commandement français décida de créer un corps expéditionnaire pour aller donner un coup de main aux Finlandais. Dans les unités, il était fait appel aux volontaires. C'est ainsi que je me portais volontaire pour aller combattre en Finlande aux côtés des Finlandais. Quittant le 27^e bataillon de chars, je fus muté à la 342^e compagnie autonome de chars de combats qui devait faire partie du corps expéditionnaire. Nous avons été équipés pour le Grand Nord, avec raquettes, moufles, pèlerine et vêtements chauds. Une fois bien équipés et la compagnie dotée de tout le matériel, tout est tombé à l'eau, les Russes ayant conclu un armistice avec les Finlandais.

Il faut vous dire que, pendant cette drôle de guerre, je suis venu deux fois en permission, la première en janvier 40. Nous étions trois frères, tous mobilisés. Un règlement stipulait que lorsque plusieurs frères étaient sous les drapeaux, lorsque l'un d'eux venait en permission, par un télégramme, il faisait avancer la permission des autres. Ainsi, mon frère aîné Henri venant en permission et m'ayant envoyé un télégramme, je vins moi aussi. Quant à mon frère Marcel, il était à l'hôpital avec un bras cassé et n'a pu se déplacer.

A Rezé, il faisait un froid de canard et je me souviens que la Loire était embâclée, avec des morceaux de glace enchevêtrés sur les rives. Pendant ce séjour, j'allai voir votre *grand'mère* que je connaissais depuis longtemps, ses parents habitant aussi Pont-Rousseau. Ses sœurs et mes sœurs étaient amies, étant allées à l'école ensemble. Nous avons convenu qu'elle serait ma marraine de guerre et, par la suite nous avons correspondu entre nous.

Ma deuxième permission se situe à la fin mars 40. J'étais alors à la 342^e compagnie et, comme nous n'étions pas partis en Finlande, nous eûmes



4.
Laponie
1940

des permissions. A cette occasion, je repris même mon travail à l'usine, histoire de me faire un petit pécule. Mais ceci ne dura pas car, au bout de quatre ou cinq jours, par le biais de la gendarmerie, je reçus l'ordre de rejoindre mon unité de toute urgence, because que les Allemands venaient d'envahir la Norvège.

C'est lors de cette courte permission que votre *grand'mère* et moi nous sommes fiancés.

J'ai donc rejoint mon unité, laquelle a fait mouvement pour venir cantonner à S^t-Marc, à côté de Brest, en attendant d'embarquer pour la Norvège. Le corps expéditionnaire français était constitué de chasseurs alpins, de légionnaires, d'artillerie tractée, d'une compagnie de train-auto, de ma compagnie de chars et de la légion polonaise, dont il faut que je dise quelques mots, car c'est avec ses soldats que j'ai fait la guerre. C'étaient de jeunes Polonais travaillant dans le Nord ou le Pas-de-Calais, soit dans les mines, soit dans les exploitations agricoles. Ils avaient été mobilisés en France, après que l'Allemagne et la Russie se soient partagées la Pologne. Ils avaient eu une instruction militaire très rapide au camp de Coëtquidan, dans le Morbihan. Leurs officiers étaient des Polonais ayant réussi à quitter leur pays quand il fut occupé. A S^t-Marc, j'ai retrouvé la famille d'un camarade du 27^e bataillon, Yves LE BARS, dont la mère tenait une boulangerie, le père étant décédé. Autant dire que j'étais bien reçu dans cette famille, étant le camarade du fils.

En ce début d'avril, il faisait un temps magnifique et je me suis baigné en rade de Brest.

A la 342^e compagnie, tous les officiers et sous-officiers étaient de réserve. Il n'y avait aucun militaire d'active, ce qui explique ce qui va suivre. Le sergent-comptable de la compagnie touchait directement l'argent pour l'entretien et la nourriture des hommes, car la compagnie était autonome et, comme nous étions en instance d'embarquement, il leur restait de l'argent. Le capitaine, nommé DUBLINEAU –qui, dans le civil, tenait une parfumerie rue Crébillon, à Nantes–voulait rendre cet argent à l'intendance. Mais le sergent-comptable réussit à le convaincre, en commandant un repas pour toute la compagnie à l'hôtel de St-Marc, si bien qu'un couple de jours avant d'embarquer, nous avons fait un gueuleton à l'hôtel.



5.
Narvik, navires
brulant après
violents combats

Les Allemands avaient envahi la Norvège, parce qu'ils voulaient s'assurer définitivement le minerai de fer, extrait en Suède et acheminé par voie ferrée jusqu'au port de Narvik en Norvège, ce qui fait dire que nous partions pour couper la « Route du Fer ».

Nous avons embarqué et quitté Brest le 17 avril 1940, dans cinq bateaux-transports de troupe : le *Colombie*, le *Pasteur*, le *Clemenceau*, la *Ville de Massilia* et un cinquième dont le nom m'échappe. J'étais à bord du *Colombie* parmi 1800 hommes : ma compagnie, des chasseurs alpins et la légion polonaise.

Le *Colombie* était un paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique, faisant surtout des croisières. Il y avait même une piscine à bord. Nous avons quitté le port de Brest, salués par la musique des équipages de la flotte jouant *la*

Marseillaise, les marins alignés sur le pont du *Surcouf*, le plus grand sous-marin français. Parmi les gars accoudés sur le bastingage, certains pleuraient.

Nous avons traversé la rade de Brest et gagné la haute mer. La rade était minée et on voyait très bien les mines entre deux eaux. Bien sûr il y avait un chenal.

Nous naviguions en convoi, escortés de navire de guerre, jamais tout droit et toujours en zigzag, si bien que la distance était au moins multipliée par trois. Au bout de huit jours de navigation, nous sommes arrivés devant Greenock en Écosse, après être passés entre l'Angleterre et l'Irlande, ce que les Anglais appellent le Canal-Saint-Georges.

Nous avons dû rester à Greenock trois jours environ. Deux bateaux de notre convoi, le *Pasteur* et le *Clemenceau*, paraît-il trop lents, furent remplacés par deux bateaux anglais : l'*Australia* et le *Bermuda*.

A Greenock se produisit un drame : un contre-torpilleur français, le *Maillé-Brézé*, qui nous avait escorté et était mouillé à environ 200 mètres du *Colombie*, a sauté et a coulé en l'espace d'une trentaine de minutes. L'accident a été causé par une torpille sortie de son tube et tombée sur le pont en explosant. J'étais, à ce moment-là, sur la plage arrière du *Colombie* à regarder le va-et-vient des bateaux, si bien que j'ai très bien vu et entendu la gerbe de flammes provoquée par l'explosion, les superstructures –dont la passerelle du commandant– s'envoler en l'air, au moins à une trentaine de mètres. L'incendie faisait rage, l'équipage n'avait pas eu le temps de noyer les soutes, si bien que les munitions sautaient les unes après les autres et occasionnaient des déchirures dans la coque. Les marins se jetaient à l'eau et tous les bateaux des alentours mettaient des chaloupes à la mer pour les recueillir. Malheureusement, tous les marins réfugiés dans le poste d'équipage de l'avant ne pouvaient se sauver. Une barrière de feu les en empêchait. Certains passaient leurs têtes à travers les hublots. Ils criaient ou appelaient leurs mères. Je les entendais distinctement. Ces malheureux ont rôti à l'intérieur. Le bateau s'enfonçait dans l'eau, peut-être que leurs souffrances ont été abrégées. Quant aux causes de ce drame : est-ce une négligence, un

accident, un sabotage ? Je ne l'ai jamais su, pas plus d'ailleurs que le nombre exact de marins qui y sont restés.

Il y a dans le port de Nantes, un bateau-musée : un escorteur déclassé de la marine nationale nommé le *Maillé-Brézé*. Ceci s'explique par le fait que, lorsqu'un bateau est perdu, son nom est donné à une autre unité.

Nous sommes repartis de Greenock en convoi, direction la Norvège, cette fois escortés par deux destroyers anglais.

La Mer du Nord n'est pas une mer tranquille. Quoiqu'il n'y ait pas eu de tempête, il y avait une très forte houle. Les bateaux, dont les superstructures n'étaient pas très hautes, et même les destroyers disparaissaient dans le creux des vagues.

A bord, le temps passait relativement rapidement. Tous les jours ou presque, nous avions des exercices de sauvetage. Nous avions soit une chaloupe, soit un radeau d'assigné et, au signal, nous prenions notre gilet de sauvetage et gagnions notre radeau. Le reste du temps, nous le passions à jouer aux cartes ou aux dominos, ou bien à contempler la mer.

C'est ainsi que, les premiers jours de mai 1940, nous arrivâmes en face des côtes de Norvège et c'est là que nous fûmes témoins de notre premier acte de guerre. J'étais, avec trois camarades, à jouer aux dominos dans le carré des seconds, lequel se trouvait à fond de cale, quand se produisit comme une explosion, et le bateau, qui faisait pourtant 200 mètres de long, se mit à vibrer et nous avec. Tout de suite, nous avons cru avoir touché une mine et n'avons plus eu qu'une idée : remonter chercher notre gilet de sauvetage et gagner notre radeau. Nous avons pris la cursive en courant mais, au bout d'une dizaine de mètres, une porte étanche s'est fermée devant nous, nous enfermant dans le carré des seconds. En cherchant bien, nous avons découvert une échelle de fer derrière une manche à air. Bien vite, nous y avons grimpé et sommes arrivés sur le pont supérieur, près de la piscine.

Les officiers du bord couraient dans tous les sens, car ils croyaient eux aussi que nous avions touché une mine. Au bout de quelques minutes, comme



6.

Sabordage
Toulon

nous avons rejoint notre radeau, le destroyer qui était le plus près de nous, se mit à nous faire des signaux en morse avec des projecteurs, en disant qu'il venait de larguer une grenade sous-marine, car il avait détecté un sous-marin allemand qui attendait le convoi, et qu'il allait en larguer d'autres dès qu'il l'aurait repéré à nouveau. Effectivement, il en largua quatre, coup sur coup, ce qui fit un beau raffut, mais nous étions prévenus et, quelle ne fut pas notre surprise en voyant, tout-à-coup, l'avant d'un sous-marin sortir de l'eau et le navire faire un tour complet, avant de sombrer corps et biens. Je n'aurais jamais cru qu'une simple grenade sous-marine put faire vibrer un bateau de cette taille comme un fétu de paille. Il est vrai que la grenade est grosse comme un tonneau. Ceci se passait à l'entrée de Vestfjorden, le fjord de Narvik.

D'autres sous-marins étaient sans doute signalés, car le convoi fut dérouté et nous sommes remontés plein nord. Nous avons doublé le Cap Nord puis nous sommes redescendus à Tromsø qui est un des ports les plus septentrionaux après Hammerfest. Après être restés une journée dans le fjord en vue de Tromsø, nous sommes revenus au Vestfjorden puis avons gagné Harstad, situé dans l'île de Hinnoey, la plus grande de l'archipel des Lofoten. Là, nous avons débarqué, ainsi que notre matériel. Nous avons été cantonnés dans



7.
Navire marchand
allemand brûlant
dans la baie de
Narvik

un collège de jeunes filles jusqu'au lendemain. J'y ai passé la nuit, ce qui est parfaitement inexact car, tout le temps que j'ai passé sur le territoire norvégien, je n'ai jamais vu la nuit.

Le lendemain, nous avons subi un bombardement sans dégâts et avons quitté Harstad pour aller cantonner à quelques kilomètres dans un village nommé Haadvik, où nous avons séjourné quelque temps. Nous nous sommes installés dans les dépendances des maisons du village.

Le premier matin, en nous réveillant, comme les cuistots n'avaient pas pu faire le café et que c'est l'intendance anglaise qui nous ravitaillait, nous eûmes droit au thé. Fini le café et le vin rouge. Boire le thé en mangeant, quelle saloperie ! Cela m'a guéri du thé pour toute ma vie.

Je reviens à notre réveil. Les copains avaient soif et se demandaient ce qu'ils allaient pouvoir boire. Il y avait un gamin de 11 ou 12 ans que la curiosité poussait à regarder par la porte. Je lui fis signe d'entrer et de me regarder et, par gestes, je lui fis comprendre que je voulais traire une vache. Et comme le gamin n'était pas bête, il comprit tout de suite et partit en courant et criant : *Ya, ya, melki*. Deux minutes plus tard, il revenait avec un seau plein de lait. C'est avec ce gamin que je suis allé plusieurs fois à la pêche dans le fjord, à deux ou trois cents mètres de la côte. Nous pêchions à la dandinette, mais lui, il n'y avait que la morue

qui l'intéressait. Je lui fis comprendre que, pour moi, tout le poisson était bon. Aussi, je lui donnais la morue que je pêchais et il me donnait les autres poissons. C'était souvent de grosses plies qu'ici nous appelons carrelets.

Le poisson, plus les œufs d'oiseaux de mer que nous dénichions pour faire des omelettes, plus les bigorneaux trouvés sur les rochers à marée basse permettaient de varier le menu, fait de conserves anglaises, ce qui n'avait rien de très appétissant. C'est alors que j'ai fait la connaissance d'Helgé MOUNHELY, un Norvégien, mais l'histoire vaut d'être racontée.

Depuis un couple de jours, j'avais remarqué que, d'un petit chalet à flanc de montagne, descendait une jeune fille avec un panier. Avec celui-ci, elle allait dans une petite cambuse, pas très loin de la route, puis en ressortait pour remonter au chalet. Ma curiosité fit qu'un matin, la voyant rentrer dans la cambuse, je l'ai suivie. Elle était tout simplement occupée à couper du petit bois. D'autorité, je pris la hachette et me mis à couper le bois. Sans marquer une grande surprise, elle se mit à ramasser celui-ci pour le mettre dans son panier. Quand il fut plein, je mis la main sur l'anse et sans autre forme de procès, elle me fit signe de la suivre.

Nous montâmes au chalet. Là, elle me fit comprendre de poser le panier dans l'entrée et de la suivre. Nous traversâmes la cuisine, elle devant et moi derrière, jusqu'à une porte de chambre qu'elle m'ouvrit en faisant signe d'entrer. Quelle ne fut pas ma stupéfaction en entendant dire à haute voix : *Bonjour Monsieur !* C'était Helgé, et la jeune fille était Martha, sa fiancée. Helgé était un militaire norvégien, en congé maladie pour une crise de rhumatismes. Il était chez les parents de Martha et encore alité.

Nous nous sommes mis à parler car, pendant un couple d'années, il avait appris le français à l'école et nous arrivions à nous comprendre.

Je devins un habitué du chalet et fis connaissance des parents de Martha. Helgé voulait à tout prix parfaire son français, alors, il faisait des devoirs et il fallait que je les lui corrige.

Ses futurs beaux-parents m'invitaient souvent à manger chez eux, ainsi j'ai pu me familiariser avec la cuisine norvégienne.

Ce sont des gens très sobres et leurs menus ne sont pas très variés. L'aliment de base est le poisson et la boisson est le lait, pas de pain mais du gâteau, qui en tient lieu. Comme apéritif il y a du « champagne » norvégien, boisson faite avec des fleurs de pissenlit et du sucre. Elle pétillie comme du champagne mais la ressemblance s'arrête là. J'ai pu constater combien ces gens étaient en avance sur nous. Tous les instruments de cuisine étaient électriques. J'ai dû dire au-revoir à mes hôtes car nous devions changer de cantonnement et prendre position en vue de l'attaque contre Narvik, proche maintenant. Survint un incident significatif de l'incompétence de ceux qui nous commandaient.



En Norvège, sur la côte nord, on ne fait pas 20 kilomètres sans avoir à traverser un bras de mer ou un cours d'eau. Le commandement avait décidé que les chars de la compagnie traverseraient un de ces bras de mer sur un bac, pour éviter les petits ponts routiers en amont qui auraient difficilement supporté le poids.

Le bac prévu était un bateau qui, de temps en temps, devait passer quelques voitures. Rien de comparable avec des chars de 12 et 13 tonnes. Il aurait fallu un bac à fond plat reposant sur le sable ; au moins il ne pouvait pas s'enfoncer.

Le bac que nous avions était amarré au quai. Les officiers firent avancer un premier char. Je connaissais bien le mécanicien qui le conduisait et je lui dis : *Surtout ne ferme pas tes volets !* et je dis au lieutenant qui s'occupait de l'équipe

de dépannage : *Mon lieutenant, vous ne pensez pas que le bateau va s'enfoncer quand le char va prendre appui dessus.* Il me répondit : *Penses-tu, il n'y a rien à craindre.*

Lui, il était lieutenant et moi 2^e classe, alors, évidemment, c'est lui qui avait raison !! Or, ce que j'avais prévu est arrivé. Quand les 12 tonnes du char ont pris appui sur le pont du bateau, celui-ci s'est enfoncé. Les élingues qui le retenaient au quai ont cassé et le char est tombé dans l'eau, entre le quai et le bateau. Le camarade qui était dans le char avait suivi mon conseil et il réussit à se dégager rapidement. Il en fut quitte pour une bonne frousse et un bain froid, l'eau ne faisant certainement pas plus de 2 degrés. Mais, après l'avoir déshabillé, frictionné et lui avoir fait enfiler des vêtements secs, il n'attrapa même pas un rhume. Quant au char, il reposait par 8 mètres de fond. Il fut sorti par la suite avec l'aide de scaphandriers et de cabestans. De toute façon, il était inutilisable.

Je ne suis pas resté longtemps au nouveau cantonnement. Une section de la compagnie fut désignée pour aller avec les chasseurs alpins, qui progressaient dans la montagne et le long de la côte, au sud de Narvik. Une deuxième section, avec deux chars, devant prêter main forte aux Polonais, qui occupaient les hauteurs au nord de Narvik. Je faisais partie de cette deuxième section.

Narvik est sur le continent et nous étions sur une île. Donc, il y avait un bras de mer à traverser. Mais, ce coup-là nous eûmes deux chalands de débarquement à fond plat pour mettre les chars. Nous fîmes la traversée remorqués par des bateaux de pêche norvégiens. Après un couple d'heures, nous arrivâmes dans un passage resserré avec un fort courant. Les bateaux de pêche n'étaient pas assez puissants et les chalands ont commencé à tanguer dangereusement dans les remous. Les chars risquaient de glisser dans les chalands ce qui les aurait déséquilibrés et peut-être précipités par dessus bord et nous avec.

8.

*Pavillon français
France Libre*

9.

*Soldats allemands
en Norvège*

Il fallait se laisser aller au courant puis, dans un endroit plus calme, changer de tactique. Au lieu de prendre les chalands en remorque, on les accoupla aux bateaux et, là, nous avons pu traverser le passage dangereux sans inconvénients. Arrivés en vue de l'endroit où nous devions débarquer, nous ne pûmes faire de reconnaissance de terrain. Nous étions sous le feu des Allemands. Un endroit nous sembla propice et nous prîmes la décision de débarquer un char. Un chaland s'approcha le plus près possible de la côte et nous mîmes le char en route. On ne voyait que le goémon. Manque de chance, en-dessous il y avait de petits rochers. Il était impossible de faire avancer un char là-dessus sans faire péter les chenilles, et pourtant, il fallait s'en sortir. Alors, nous avons joué le tout pour le tout et avec l'autre dépanneur, nous avons détendu les chenilles au maximum, au risque de les faire sortir des galets et, en progressant tout doucement, nous avons réussi à nous en sortir.



10.

Soldats finlandais

De temps en temps les Allemands nous tiraient dessus, mais ils devaient être assez éloignés et c'était sans beaucoup de précision. Pas question de débarquer le deuxième char au même endroit, c'était trop risqué. En longeant la côte, nous trouvâmes une petite plage qui nous sembla convenir. Nous débarquâmes le second char, mais son mécanicien n'était pas à la hauteur. Au lieu d'aller très lentement, il se mit à accélérer et les chenilles tournèrent dans le vide. Pas d'autre solution que d'aller chercher l'autre char pour le tirer de là. Il y avait bien une petite route pour le faire venir, mais il fallait passer un pont sommaire enjambant un torrent. Il n'était pas sûr du tout qu'il puisse supporter les 12 tonnes du char. Alors nous sommes descendus sous le pont pour voir de quoi il était constitué. C'était simplement deux poutrelles de fer prenant appui sur deux piles, une



de chaque côté du torrent. Par chance, l'écartement des poutrelles correspondait à l'empattement du char et; en allant très doucement, nous sommes passés et avons pu remorquer l'autre. Le mécanicien du premier char était un nommé GALLEN, un Breton de l'île de Groix, un bon petit gars avec qui je m'entendais bien, mais il était teigneux et, quand il en avait après quelqu'un, il lui sautait à la figure et, crac, il lui mordait le nez. Quand on fait une manœuvre avec un char, on correspond avec celui qui conduit par signes conventionnels. Rien ne sert de parler, ni même de crier, ça ne s'entendrait pas. Après avoir attelé le char de GALLEN sur celui qui était ensablé, je lui fis signe de mettre la gomme et d'emprunter un petit chemin qui aboutissait à un hangar où les Norvégiens mettent leurs canots à l'abri. Je lui fis signe de passer à travers la baraque et puis, par acquis de conscience, j'en fis le tour pour voir ce qu'il y avait dedans. Imaginez ma surprise. Elle était bourrée de munitions jusqu'au toit. Si GALLEN rentrait là-dedans, comme je lui avais fait signe, tout allait sauter et lui avec. Je revins en courant devant le char. Je lui fis signe de braquer à mort. Le char passa à quelques centimètres de l'angle de la baraque. J'avais eu chaud. En fin de compte, nous avons tout de même réussi à débarquer nos deux chars. Nous sommes allés cantonner à quelque distance, sur la route qui mène à Anheness, localité occupée par les Allemands et que nous avons pour mission d'attaquer. Pour mieux me faire comprendre, je vais vous parler de la topographie des lieux. Imaginez le fond d'une baie assez resserrée, avec au nord, le village d'Anheness et, leur faisant face au sud, le port de Narvik. Le dit port se terminait, vers le fjord, par un cap où arrivait la voie ferrée apportant le minerai de fer depuis la Suède.

Les quelques jours passés au cantonnement avant l'attaque d'Anheness ont été émaillés de plusieurs bombardements, dont j'ai gardé le souvenir. Pour l'un, parce que j'ai encore un éclat dans le poignet, et pour l'autre, parce que nous étions abrutis de fatigue. Il y a deux jours que nous ne dormions pas et, avec quelques camarades, nous nous étions installés dans un petit chalet à flanc de montagne. Nous nous sommes endormis rapidement. Un moment, je me suis à moitié réveillé, secoué par les camarades qui me disaient : *Paul ! Paul ! Viens ! Nous sommes bombardés*. Mais j'avais trop besoin de sommeil et je suis resté sur place, en me rendormant.

Quelques heures plus tard, je me suis réveillé mal à l'aise. Ayant porté ma main à la tête, je m'aperçus que, sans me rendre compte, j'avais mis mon casque. Du chalet, il n'en restait que la moitié et je n'avais même pas été réveillé.

Une autre fois, m'étant aventuré sur la route d'Anheness et arrivé au bord du fjord, je regardais



les bateaux de guerre anglais tirer sur Narvik. Très pris par le spectacle des bateaux tirant tout en se déplaçant, j'ai aperçu trop tard les avions allemands débouchant de derrière la montagne, lâchant leurs bombes sur les bateaux et mitraillant. Les balles me sifflaient aux oreilles et je piquais vite fait une tête dans les pâquerettes. Les balles de mitrailleuses d'avion ne pardonnent pas. C'est du 13 1/2 et ça a vite fait aussi de vous transformer en passoire.

L'heure H pour l'attaque d'Anheness et par-là même celle de Narvik était arrivée. Les fantassins

que nous étions chargés d'appuyer étaient des Polonais, ceux qui travaillaient dans le Nord et le Pas-de-Calais. J'ai bien connu l'un de leurs officiers, le capitaine-comte LAMOISKY. C'étaient des braves, mais peut-être un peu trop casse-cou.

Nous avons donc attaqué Anheness, une partie du bataillon polonais occupant les crêtes au-dessus du village, et l'autre progressant par la route, appuyée par les chars. Comme je l'ai dit, les officiers polonais un peu casse-cou, firent progresser leurs troupes trop vite, ce qui provoqua une contre-attaque des Allemands. Les Polonais prirent peur et reflurent en désordre. Heureusement, ne se sentant sans doute pas en force, les Allemands stoppèrent leur contre-attaque. Sans cela nous risquions d'être tous faits prisonniers.

Dans la bataille, nous avons perdu un char, sauté sur une mine. Heureusement l'équipage était sain et sauf et avait réussi à échapper aux Allemands. Nous avons repris le dispositif et réattaqué, cette fois-ci avec plus de circonspection. Nous avons pris Anheness et fait des prisonniers. Nous avons pu réparer le char qui avait sauté sur une mine. Maintenant, nous étions dans le port de Narvik, lequel avait vraiment un aspect particulier. 23 bateaux étaient coulés dans le port et on n'en voyait que des avants ou des arrières sortant de l'eau avec leur immatriculation : Brême, Hambourg, etc. Dans le fjord, il y en avait 42 en tout, dont plusieurs anglais. Je me souviens d'un destroyer, le *Hardy*, qui avait le côté complètement sans dessus-dessous.

Les chasseurs alpins et les légionnaires qui attaquaient par le sud et avaient pris Biervik, rentrèrent dans Narvik et firent leur jonction avec les Polonais. Je fus étonné de ne pas voir les camarades de ma compagnie qui avaient attaqué Biervik avec les chasseurs alpins. J'ai appris, depuis, que leurs chars s'étaient embourbés dans les marais entre Biervik et Narvik et qu'il leur avait été impossible de les récupérer. Quant aux Allemands, ils eurent des pertes importantes en tués et en prisonniers. Quelques-uns réussirent à gagner la Suède par la voie ferrée. Ils y furent internés.

11.
Soldats allemands

Ainsi se termina la bataille de Narvik, seule victoire française de 1940 et à laquelle, très modestement, votre grand-père prit part.

Nous avons repris Narvik et notre mission était terminée. Quand nous demandions à notre officier ce que nous allions faire par la suite, il nous disait que nous allions faire la même chose à Bodsoe (qui est à une centaine de kilomètres au sud de Narvik). En réalité il n'en savait rien, d'autant plus que de très mauvaises nouvelles venaient de France. Les Allemands étaient quasiment à Paris. Nous avons reçu l'ordre de retourner au cantonnement de la compagnie, ce que nous avons fait. Quand, deux ou trois jours après, nous sommes arrivés au cantonnement, il n'y avait plus personne. La compagnie avait rejoint le port d'Harstad et s'était embarquée à bord du paquebot polonais le *Batny*.

Nous avons aussi gagné Harstad et là nous n'étions plus que trois : un lieutenant, un caporal



12.

Soldats
finlandais

et moi en 2^e classe, avec pour mission d'embarquer le matériel du corps expéditionnaire français à bord des cargos anglais qui étaient dans le port. Le corps expéditionnaire français, commandé par le général BETHOUARD – que je n'ai jamais vu d'ailleurs – était composé de chasseurs alpins de plusieurs bataillons, un bataillon de légion étrangère, deux bataillons polonais, une compagnie d'artillerie de 75 tractée de chenillettes, une compagnie de train-auto avec surtout des camionnettes Peugeot, et d'une compagnie renforcée de chars Hotchkiss 39 dont je faisais partie.

Le matériel de toute ces troupes était concentré sur un terrain, pas loin du port, et il surplombait la mer d'une trentaine de mètres. Nous avons pour mission d'embarquer le dit matériel et de jeter à

l'eau ce que nous ne pouvions pas ramener.

Au bout de deux jours, le lieutenant nous a quittés pour embarquer à bord d'un navire de guerre français. Nous n'étions plus que deux, le caporal et moi. Pendant une huitaine de jours, nous avons fait notre possible pour embarquer le matériel restant et puis, un jour, on nous a dit : *C'est le dernier cargo. Quand il sera plein, ce sera fini.* Alors nous avons précipité dans la mer, depuis la falaise, les véhicules restant et nous sommes montés à bord du cargo. Les marins anglais voulaient à tout prix arroser notre arrivée à bord avec du *rhum and soda* et encore *rhum and soda*, si bien que nous étions complètement ivres.

Le lendemain, tous les bateaux se sont formés en convoi et nous avons quitté le port d'Harstad.

Avant de quitter définitivement la Norvège, je voudrais dire ce qui m'a le plus frappé dans ce pays en rappelant que je n'en connais rien en dessous du cercle polaire arctique.

C'est d'abord le paysage magnifique des fjords, des falaises impressionnantes à la plage de sable fin. Et puis la montagne toute proche avec, entre la montagne et la mer, une petite bande de terre et, quelquefois, une route et un village. Il y a aussi les maisons en bois souvent isolées avec, à l'intérieur, tous les appareils ménagers électrifiés.

En 1940, ceci nous surprenait, nous qui étions habitués à la cuisinière à charbon. Parmi les animaux, à part les oiseaux de mer, il y avait surtout des pies, pas farouches du tout et qu'on pouvait approcher à quelques mètres; des vaches noires et blanches, du genre vaches bretonnes, mais plus petites. Ce qui frappait le plus chez elles, c'est qu'elles n'avaient pas de cornes. Leurs étables étaient au premier étage – à cause de la neige – et on y accédait par une rampe. Il n'y avait pas de litière, les vaches ne se couchant jamais. Une espèce de chéneau leur battait les cuisses.

Il y coulait de l'eau continuellement, si bien que tout ce qu'elles faisaient était emporté immédiatement. Autres animaux intéressants, il y avait des petits chevaux couleur bois de rose. Qu'ils étaient jolis ces petits chevaux !

Les arbres par contre, n'étaient pas terribles : des petits sapins et des bouleaux, pas bien grands



non plus. Question de latitude sans doute.
 Revenons à notre convoi. Nous étions une douzaine de cargos, plus six destroyers pour nous escorter. Nous les appelions les chiens de garde.
 Avant de quitter le Vestfjorden, nous avons subi une première attaque de l'aviation allemande. Débouchant de la montagne et bénéficiant de l'effet de surprise, ils lâchèrent leurs bombes sur le convoi, mais sans résultat, celles-ci tombant toutes à côté.
 Par la suite, nous fûmes attaqués à deux reprises par les mêmes, mais nous étions en pleine mer et l'effet de surprise ne jouait plus. Les avions tournaient autour du convoi et, de temps en temps, poussaient une pointe sur lui, mais toute la DCA des destroyers se mettait à tirer et ils n'insistaient pas.
 Entre temps nous avons réclamé des gilets de sauvetage comme en avait l'équipage. Nous étions très bien vus à bord. Nous avons donné au capitaine quelques prises de guerre. Pour ma part, je lui avais donné une combinaison de parachutiste allemand et un chargeur de mitrailleuse d'aviation, avec des balles de 13/2. Lui, en contrepartie, nous donnait du tabac. Ce tabac était comme des barres de chocolat. Il fallait le râper. Mais c'était du bon tabac et, en plus, il était brun.
 La navigation en convoi n'est pas rapide. On fait trois fois plus de chemin, car le convoi ne reste jamais dans la même formation. Après plusieurs-jours de mer, nous avons été déroutés car, paraît-il, des sous-marins italiens avaient été repérés au large de l'Écosse. Si bien que nous avons continué

plein ouest jusque sur les côtes d'Irlande, pour revenir ensuite au nord de l'Écosse, dans l'archipel des Orcades, dans la grande base britannique de Scapa-Flow, où nous sommes restés plusieurs jours. On accédait à cette base par une entrée très resserrée entre deux pointes rocheuses. Elle était fermée par un filet métallique qu'un remorqueur ouvrait ou fermait selon le cas. Après l'entrée, il y avait un plan d'eau d'une grande superficie ¹³

*Guerre
russo-finlandaise*

et beaucoup de bateaux de guerre de toutes dimensions. C'était un vrai spectacle avec un ballet ininterrompu de ballons captifs reliés par un câble à des remorqueurs, qui ne restaient jamais en place. Pour l'histoire, au cours de la guerre, un sous-marin allemand est entré dans la base en suivant de près un bateau anglais. Il a torpillé plusieurs bateaux de guerre, dont un porte-avions, et il a fait des dégâts considérables. Il s'était sacrifié car s'il était entré, il ne pouvait plus sortir et, forcément, il a été coulé. Nous sommes partis de Scapa-Flow, cap au sud en direction de l'Écosse, et sommes arrivés à l'embouchure de la Clyde. Notre destination était Glasgow. Nous sommes donc passés devant Greenock et, comme la marée était basse, j'ai vu les quatre cheminées du *Maillé-Brézé* qui sortaient de l'eau d'une trentaine de centimètres.
 A Glasgow, notre bateau s'est amarré au quai. Le lendemain eut lieu le déchargement du matériel ramené de Narvik. Nous l'avons entreposé dans un terrain vague qu'on nous avait indiqué.
 Ensuite nous avons été mis en subsistance à bord du cargo français *L'Alberte Leborgne*, amarré au quai Georges V. En plus de l'équipage, on trouvait quelques marins de la marine nationale à bord. Nous avons gardé une voiture tout terrain de marque *Laffly* pour notre usage personnel. Elle s'avéra très utile, le port étant assez éloigné du centre ville. Le bosco du bord était bien content qu'on l'emmène faire son marché. Il nous est arrivé plusieurs aventures avec ce véhicule. Une fois, j'ai arraché le rétroviseur d'un tramway. Une autre fois, mon camarade caporal et moi étions en ville et avons laissé la voiture dans une petite rue. En

14

Divisions
britanniques

revenant vers elle, vers une heure du matin, nous vîmes un attroupement autour. En nous rapprochant, nous reconnûmes une patrouille de soldats anglais. Le gradé qui commandait ne cessait de répéter *dangerous*. Il fit signe de regarder à l'arrière du véhicule et là, effectivement, il y avait un fusil-mitrailleur et c'était dangereux. On était vraiment mal partis. J'ai fait signe au copain. Il s'est approché en écartant les soldats anglais et en disant : *Officier!* Il est monté dans la voiture et a donné un coup de démarreur. Il est parti en trombe et, comme j'avais prévu le coup, j'ai sauté sur le marchepied, laissant les Anglais sur place. Je ne sais pas ce qu'ils en ont pensé. Notre séjour à bord de l'*Alberte Leborgne* n'a duré que quelques jours. Un beau matin, nous avons tous été sortis par des soldats anglais, baïonnette au canon. C'est ainsi que les Anglais se sont appropriés tous les bateaux français stationnés dans leurs ports. Je me suis laissé dire que, dans certains ports, cela ne s'est pas passé tout seul, surtout avec les bateaux de guerre. Nous avons été conduits au centre de Glasgow, au St-Andrew-Hall, un théâtre désaffecté de Berkeley Street.

Nous pouvions sortir et, en me promenant en ville, j'ai fait la connaissance d'une Française mariée à un Ecossais qui était « contre-tire » aux chantiers de la Clyde. C'est elle qui m'a abordé

dans la rue en me demandant si j'étais français. Devant ma réponse affirmative, elle me dit qu'elle-même était française et de la Lozère. Elle avait d'ailleurs un très fort accent, et comme cela faisait vingt ans qu'elle n'avait pas parlé français, j'étais souvent obligé de la faire répéter pour la comprendre. Elle m'a plusieurs fois invité à dîner par la suite. Là, j'ai constaté que son mari et ses enfants – elle avait un garçon et une fille – ne mangeaient pas de pain, mais des pommes de terre en robe des champs. Par contre, pour moi, elle mettait toujours du pain.

La sortie du soir, à Glasgow, c'était la gare centrale. Là se réunissait toute la jeunesse de la ville. On y était constamment embêtés par des policiers qui ne pouvaient pas supporter de nous voir assis sur les bancs. Là, j'ai fait la connaissance d'un marin anglais qui était de Terre-Neuve et parlait un français très proche du patois vendéen. C'est ainsi que les filles, il les appelait les *femelles*. Il s'appelait BLOND et ses ancêtres étaient originaires de Charente. Il me dit que, dans son village, tout le monde parlait comme lui.

Les jeunes filles nous demandaient souvent de faire des promenades et d'échanger un souvenir. Tant que nous avions de la monnaie, même une pièce de dix centimes, elles nous donnaient un shilling. Et, quand nous n'avons plus eu de monnaie, elles se contentaient d'un : *kiss me*. Une fois j'étais dans un square avec une jeune fille quand j'entendis un ronronnement. J'étais sûr que c'était un Dornier 15. Ils nous avaient suffisamment envoyé de pruneaux pour que je les reconnaisse. Je dis à la fille : *Germany!*; elle me répondit : *No, no, English*.

Au même moment, les sirènes se mirent à hurler et la fille à fondre en larmes. Je ne savais que faire pour la calmer, mais l'alerte n'a pas duré et tout est rentré dans l'ordre.

A St-Andrew-Hall, nous étions peu nombreux et, souvent, des passants s'arrêtaient pour nous dire bonjour ou encore pour nous donner des gâteaux ou du chocolat. J'ai ainsi passé près d'un mois à Glasgow. Et puis, un beau jour, on nous a dit : *Faites votre sac. Vous partez par le train, direction le sud*.

Lors de ce voyage, je me suis aperçu qu'en Angleterre, il n'y avait pas de passages à niveau -tout

du moins sur les grandes lignes- et que, dans les gares, les quais étaient au niveau de l'entrée dans les wagons. Ils avaient de l'avance ces chemins de fer anglais.

Nous sommes ainsi arrivés au camp de Trentham, près de Birmingham où, ô surprise, nous avons retrouvé notre compagnie. Tous les copains nous croyaient morts. Dans ce camp, il y avait un peu de tout, des Français, bien sûr, mais qui venaient d'un peu partout. Nous, nous venions de Norvège mais d'autres venaient de Dunkerque, Boulogne, Brest et chacun avait son histoire. En tout, nous étions plusieurs milliers.

C'est là que DE GAULLE est venu haranguer les occupants du camp pour leur demander de rester et continuer la lutte. Il s'est fait huer et siffler. Et finalement, il n'est resté en Angleterre qu'un tout petit pourcentage de ceux qui étaient dans le camp.

Il faut dire que nous étions tous révoltés. Nous avions vraiment l'impression d'avoir été trahis,



trahis par des chefs incompetents, trahis par les Anglais qui, en fait, n'avaient pas encore mobilisé et s'étaient contentés de leur armée de métier. Les chasseurs alpins en voulaient aux Anglais qui les avaient fait étriller à Naxos (Norvège). De même pour ceux qui étaient à Dunkerque et Boulogne et sont restés se faire mitrailler sur les plages, sans pouvoir monter à bord des bateaux anglais, quand ils ne se faisaient pas jeter par dessus bord. Et puis DE GAULLE, qui était-ce ?

Un illustre inconnu, général depuis peu, avant colonel de chars. Mais nous, nous étions dans les

chars et nous n'avions jamais entendu parler de lui.

J'ai lu dernièrement, sous la plume d'un journaliste, que les soldats français qui étaient à cette époque en Angleterre ne voulaient pas se battre. Ce journaliste n'a sans doute pas vécu cette époque et je crois qu'il se trompe car des chasseurs alpins n'ayant pas voulu rester en Angleterre se sont retrouvés dans le maquis du Vercors. Il n'est pas juste de dire qu'ils ne voulaient pas se battre.

Quelques jours plus tard (le 3 juillet 1940) ce fut l'attaque de la flotte française au mouillage à Mers- el-Kébir, près d'Oran, par l'aviation anglaise, contre toutes les lois en honneur dans la marine. Ceci n'a fait qu'accentuer chez tous le sentiment d'être trahis. Nous n'avions plus qu'une envie : retourner en France et retrouver nos familles.

Est-ce qu'il y a eut des accords entre les gouvernements, je ne saurais le dire. Toujours est-il que nous avons été dirigé sur Newport, pas très loin de Cardiff. Là, nous sommes montés à bord de cargos anglais. Nous étions 1.000 sur le mien. Nous sommes partis sans connaître nos destinations. Le bateau n'était pas prévu pour faire un transport de troupes. Nous étions dans les cales, directement sur la tôle et, la nuit, bienheureux celui qui pouvait trouver un endroit pour s'allonger sans que trop de rivets ne lui entrent dans les côtes.

Des tinettes avaient été installées sur le pont. 15.

Elles se composaient de planches dans lesquelles on avait découpé des trous. Elles servaient de sièges et, sous les trous, on avait mis des seaux. Tous les jours il y avait une corvée de tinettes. La première fois, ce fût une catastrophe. Il y avait autant d'hommes que de seaux qui, aux commandes d'un sous-off, devaient jeter le contenu à la mer. Mais, ce sous-off n'était pas un marin et n'avait pas prévu le sens du vent, si bien qu'à son commandement, une trentaine de gars jetèrent le contenu des seaux contre le vent, qui leur renvoya le tout à la figure. Les pauvres gars, ils étaient propres ! Ils n'avaient plus qu'à puiser l'eau de mer pour se nettoyer. Pas question de se laver à l'eau douce.

De Gaulle



16.
*Steinland :
les vainqueurs
de norvège
septentrionale.*

Pour tout le ravitaillement, nous touchions un quart d'eau potable et deux biscuits de guerre anglais par jour, qui font à peine 4mm d'épaisseur, c'était vraiment très très peu de choses.

Après des jours de mer, nous sommes arrivés en vue des côtes marocaines et avons jeté l'ancre en rade de Casablanca. Le lendemain, nous étions à quai et avons commencé à débarquer. Nous étions affamés, mais les autorités avaient dû être prévenues, car, au bout de chaque passerelle, sur

le quai, il y avait de grands paniers d'osier plein de casse-croûtes et nous nous servions en passant. Pour ma compagnie, la 342^e compagnie de chars de combat, nous avons été dirigés vers le camp de la Jonguière où était déjà un bataillon de chars, le 64^e. Là, nous avons échangé nos tenues de drap contre des tenues de toile, et nous nous sommes installés. »

LC1 se termine le récit de Paul HALLOIN, décédé le 20 septembre 1995 sans avoir pu traiter de la suite de sa guerre.

Passé du Maroc à l'Algérie, il a été démobilisé à Marseille puis est rentré à Rezé où il a retrouvé Suzanne. Ils se fiancèrent en octobre 1940 et ne se marièrent que le 27 juin 1941 à la mairie et, le lendemain à l'église. Ils avaient pensé attendre la Libération, mais nous en étions encore bien loin. Paul avait repris son travail aux Batignolles, mais il fut rattrapé par le STO, le pire moment de sa guerre.

Son frère Henri était mort en Allemagne au printemps 1941. Lui fut envoyé, en novembre 1942, près de Gdansk, en Pologne. Libéré par l'armée soviétique, il ne rentrera qu'en juin 1945, pour retrouver son épouse et son fils alors âgé de trois ans. Il reprit son travail aux Batignolles. A Rezé, pendant longtemps il entraîna l'équipe de gymnastique des Chevaliers de St Paul.

Commentaire

MICHEL KERVAREC

Pour les débuts de la guerre, Paul HALLOIN évoque le conflit entre Soviétiques et Finlandais, puis l'invasion de la Pologne. Probablement, beaucoup de nos lecteurs ignorent ce qu'il en fut. Nous allons tenter d'y répondre.

COMMENÇONS PAR LA POLOGNE en remontant à la fin de la Première Guerre mondiale et à la Révolution russe de 1917. Aux prises avec une guerre civile, les Russes durent négocier une paix séparée avec les Allemands à Brest Litovsk, à la frontière polonaise le 3 mars 1918. Le 11 novembre c'est l'Allemagne qui capitulait. Le 20 juin 1919, les belligérants signaient le traité de Versailles lequel, entre autres, fixait les frontières à l'intérieur de l'Europe. Lord George CURZON, ministre des affaires étrangères britannique, proposa un tracé pour la frontière entre la Pologne et ce qui n'était pas encore l'URSS (née en 1922). C'est ce qu'on appela la ligne CURZON agréée par les négociateurs (et c'est l'actuelle frontière orientale de la Pologne).

Cependant, l'ensemble des gouvernements occidentaux voyait d'un très mauvais œil le nouveau régime de Moscou et, alors même qu'ils signaient le traité de Versailles, ils pensaient fortement à porter la guerre à l'est. La France était particulièrement concernée et avait même pris la tête de cette nouvelle coalition, avec l'Angleterre à ses côtés. Il fallait donc maintenir en Orient une partie de l'armée et toute la flotte, malgré la fin officielle du conflit mondial.

Une escadre fut mise en place en 1919 devant Sébastopol et une autre devant Odessa. Des débarquements auront lieu avec des Français et des Grecs. On avait même enrôlé, pour l'occasion, des soldats allemands, les « boches » de la veille.

Hélas pour les va-t-en-guerre, les marins français se révoltèrent massivement. Ils n'avaient qu'une envie : rentrer chez eux, et les révolutionnaires russes leur étaient plus sympathiques que les blancs qui leur auraient marché sur les pieds sans dire pardon. Ils croisèrent donc les bras. Parfois ils allèrent plus

loin, comme à Sébastopol, où le drapeau rouge fut hissé sur le Jean Bart, navire amiral. En ville d'Odessa, un fort groupe de soldats français défila avec les bolcheviks.

C'était catastrophique pour les politiciens au pouvoir comme pour l'état-major, mais ils avaient une carte en réserve : les Polonais. En 1920, l'ancien empire tsariste était toujours en pleine guerre civile. Les blancs allaient de défaite en défaite et les nationalistes ukrainiens aussi. Alors, l'armée polonaise, forte de 730.000 hommes entra en action, avec la collaboration étroite des Français et des Anglais. Le général français WEYGAND et son collègue polonais ROZWADOWSKI commandaient cette force depuis Varsovie. Elle s'empara de Kiev, la capitale de l'Ukraine, le 7 mai 1920, mais ne put s'y maintenir, Les révolutionnaires russes durent affronter simultanément les blancs, les nationalistes ukrainiens et les Polonais. Ceux-ci furent les derniers à tenir, mais ne purent être refoulés complètement au delà de la ligne Curzon. Le traité de Riga leur concéda 170.000 km² pris à l'Ukraine et la Biélorussie. Indépendamment de ce que l'on pense de l'URSS, elle avait des raisons nationales à faire valoir dans l'affaire polonaise en s'appuyant sur le traité de Versailles.

HITLER réclamait entre autres les Sudètes, en Tchécoslovaquie. Les Français et les Anglais, pourtant liés par traité aux Tchèques et Slovaques, vont lui livrer par les accords de Munich en septembre 1938.

Une fois dans la place, les troupes hitlériennes allaient envahir toute la Bohême- Moravie puis la Slovaquie.

Le général DE GAULLE écrit dans ses Mémoires de guerre : « En septembre, le Führer, avec la complicité

17.

Gouvernement
Paul Renaud

de Londres puis de Paris exécutait la Tchécoslovaquie. Trois jours avant Munich, le chancelier du Reich [...] avait mis les points sur les i, au milieu des rires de joie et des hourras d'enthousiasme. Maintenant, criait-il, je puis avouer publiquement ce que, déjà, vous savez tous. Nous avons réalisé un armement tel que le monde n'en a jamais vu. »

Ce n'était pas la naïveté qui avait amené DALADIER et CHAMBERLAIN à livrer les Sudètes à HITLER, mais la haine des communistes et de l'URSS en particulier. Ainsi ils offraient un couloir aux nazis pour détourner leur agressivité vers la puissance qu'ils voyaient comme leur ennemi principal. Le général DE GAULLE écrit encore : « Il faut dire que certains milieux voulaient voir l'ennemi bien plutôt dans STALINE que dans HITLER. Ils se souciaient des moyens de frapper la Russie, soit en aidant la Finlande, soit en bombardant Bakou, soit en débarquant à Stamboul, beaucoup plus que de la façon de venir à bout du Reich. Beaucoup professaient tout haut l'admiration qu'ils éprouvaient à l'égard de MUSSOLINI. Quelques-uns, au sein même du gouvernement, travaillaient à obtenir que la France achetât les bonnes grâces du Duce en lui cédant Djibouti, le Tchad, une part du condominium sur la Régence tunisienne ».

Cette dimension doit être notée pour comprendre le comportement de l'URSS autour de la déclaration de guerre. Elle se savait menacée sur deux fronts et avait absolument besoin de renforcer ses frontières. Elle tenta, en vain, de conclure un accord avec la France et l'Angleterre puis, faute de l'obtenir, se tourna vers l'Allemagne afin de n'avoir qu'un seul ennemi à affronter à la fois. Le 23 août 1939, elle signait un pacte de non agression avec elle.

Le 1^{er} septembre, les troupes hitlériennes envahissaient la Pologne. Le 3, la France et la Grande-Bretagne déclaraient la guerre à l'Allemagne avec l'intention de ne pas la faire. L'Allemagne faisait avec la Pologne comme elle avait fait avec la Tchécoslovaquie, alors que les soldats français allaient chasser les lapins derrière la ligne Maginot. Le 17 septembre, les troupes soviétiques pénétraient à leur tour dans la partie du territoire que les Anglo-franco-polonais avaient conquis en 1920. Le 20 ils signaient un traité avec l'Allemagne par lequel celle-ci reconnaissait la ligne Curzon fixée à Versailles comme frontière de l'URSS.

Ce territoire était habité par des populations parlant polonais, russe, ukrainien et yiddish selon leur origine. Léon NOEL, ambassadeur de France à Varsovie, replié avec les Polonais, écrira plus tard : « Les Juifs, très nombreux dans ces parages, attendaient l'Armée rouge avec une impatience qu'ils ne dissimulaient pas. Les Ukrainiens espéraient les uns en HITLER, les autres en STALINE ».

Le 30 novembre 1939, l'Armée rouge bousculait l'armée finlandaise. Dans le plan d'attaque contre l'URSS préparé par les Anglais et les Français, soutenus par les Américains, la Finlande était une des bases de départ. Le maréchal MANNERHEIM gouvernait avec l'appui des fascistes locaux et avait profondément militarisé le pays. Sur la frontière avec l'URSS, à 32 kilomètres de Leningrad entre la Baltique et le grand lac Ladoga, il avait fait construire une ligne fortifiée semblable à la ligne Maginot et portant son nom. L'Allemagne nazie et l'Italie fasciste l'avaient surarmé tout comme la France et la Grande-Bretagne. A elle seule, la France lui avait fourni 179 avions de combat, alors qu'elle allait en manquer quelques mois plus tard. Le but de l'URSS était, là encore, de retrouver ses



18.

*Narvik,
6 mai 1940,
Soldats français*

frontières de 1920 et surtout de mettre Leningrad hors d'atteinte des canons ennemis. Les Occidentaux n'eurent pas le temps d'intervenir. Les Etats-Unis avaient autorisé leurs citoyens à s'engager dans l'armée finlandaise alors que les Français et Anglais créaient un corps expéditionnaire. La Norvège et la Suède refusèrent de le laisser passer à travers leurs territoires, d'une part. D'autre part, les combats cessèrent rapidement et, en mars 1940, par le traité de Moscou, l'URSS récupérait la Carélie et une partie de la Laponie. Au sud, la ligne Mannerheim se trouvait maintenant en territoire soviétique.

Lorsque, le 22 juin 1941, l'armée hitlérienne pénétra en Union soviétique, l'armée finlandaise était à ses côtés. Elle connaîtra le sort des armées vaincues. Les 179 avions et le matériel de guerre français n'auront donc servi qu'à combattre ceux qui furent les alliés dans la libération de la France. Que les soldats français aient eu l'impression d'avoir été trahis n'est pas qu'une impression.

Au procès des criminels de guerre nazis à Nuremberg en 1945, le maréchal KEITEL- qui allait être condamné à mort et fusillé – pouvait dire : « Nous avons été surpris de voir la France ne pas attaquer l'Allemagne pendant la campagne de Pologne. Nous n'avons pas compris que la France ne saisisse pas cette unique occasion et cela nous confirma dans notre idée que les puissances occidentales ne voulaient pas la guerre contre nous. »

A l'époque, le général GAMELIN et l'amiral DARLAN étudiaient comment ils allaient faire pour détruire les installations pétrolières de Bakou et de Batoum en Union Soviétique. Ils avaient soumis leur plan à Paul REYNAUD, président du conseil, et au général WEYGAND, chef des armées. Celui-ci estimait qu'il faudrait 3 mois de préparation.

En ce qui concerne la formation des Forces Françaises Libres, Paul HALLOIN évoque la venue du général DE GAULLE au camp anglais de Trentham-Park. Notre Rezien écrit à partir de témoignages, n'étant pas encore parvenu en ces lieux. Il nous parle des sifflets et huées. Bien sûr, le général ne les évoque pas. Voici ce qu'il écrit : « Le 29 juin, je me rendis à Trentham-Park où se trouvait campée la Division légère de montagne. Le général commandant la Division voulait lui-même regagner la France, quoique avec la ferme intention de rentrer quelques jours en ligne, ce qu'il devait d'ailleurs faire effectivement et glorieusement plus tard. Mais il avait pris ses dispositions pour que je puisse voir chaque corps de troupe rassemblé. Ainsi me fut-il possible de rallier une grande partie des deux bataillons de la 13^e demi-brigade de Légion Étrangère avec leur chef, le lieutenant-colonel MAGRIN-VERNERET, dit MONCLAR et son adjoint, le capitaine KOENIG, deux centaines de chasseurs alpins, les deux-tiers d'une compagnie de chars, quelques éléments d'artillerie, du génie, des transmissions, plusieurs officiers de l'état-major et des services, parmi lesquels le commandant DE CONCHARD, les capitaines DEWAVRIN et TISSIER ».

Parmi les recrues de ce jour-là, il y avait donc deux grands noms de la Résistance gaulliste, le futur général KOENIG et le futur colonel PASSY, alias DEWAVRIN, les chasseurs alpins du Vercors et la base de la 2^e division blindée du général LECLERC. Il n'avait pas perdu son temps.

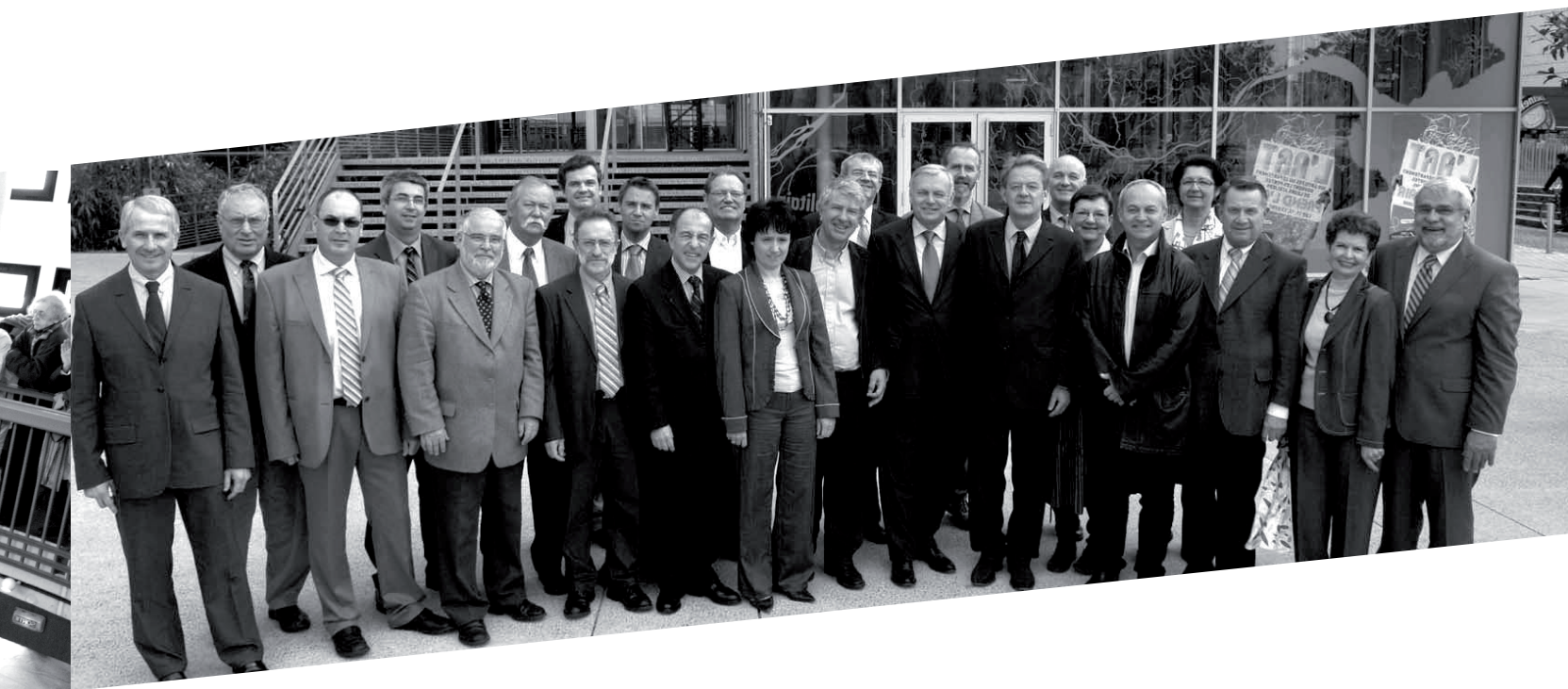
Photo 1.
*Les citoyens surveillent
le déroulement du conseil
municipal*



LES CITOYENS APPRÉCIENT

leur maire,

MAIS...



6

Gilles RETIÈRE

Photo

*Les 24 maires de
l'agglomération nantaise*

CRÉATION ET ADMINISTRATION

Des communes

PARTIE 1



3.

Mairie de Rezé,
du XIX^e.

Pendant 80 ans, seuls les citoyens aisés votent... et encore.

PENDANT LA RÉVOLUTION, l'Assemblée constituante crée les communes, en 1790, avec la capacité de percevoir des impôts directs, de taxer les prix et denrées de première nécessité et de requérir la force publique. Toutefois, le suffrage reste censitaire pour l'élection du maire et des membres du corps municipal. Ainsi, Louis-Michel Dupré-Villaine, curé de la paroisse, est élu maire le 11 mars 1790. La Convention institue un suffrage démocratique en 1793, mais il ne sera pas appliqué.

La constitution thermidorienne de l'an II, en 1795, rétablit le suffrage censitaire et instaure une base cantonale (de 1796 à 1800); le siège de la commune cantonale éphémère Bouguenais-Rezé est fixé aux Couets. Le Premier consul promulgue une nouvelle loi municipale le 5 fructidor an VIII, soit le 23 août 1800, qui rétablit la commune de base. Bonaparte

a surtout installé le préfet dans chaque département, le 17 février 1800. Pierre- François Huard, négociant en bois, notable, redevient maire le 23 août 1800.

Le préfet nomme les maires: Jean-Baptiste Ertaud, marchand de vins, puis Jean- François Ertaud, négociant. Le préfet nomme les conseillers et contrôle toutes leurs décisions. L'armature administrative mise en place pendant le Consulat et l'Empire est maintenue pendant la Restauration; Joseph de Monti de Rezé est maire pendant 10 ans. La loi municipale votée le 21 mars 1831 rétablit un suffrage censitaire, mais le maire est nommé par le préfet (parmi les conseillers): Pierre Giraud. Sous le Second Empire, le maire est toujours nommé par le préfet, mais cette fois parmi les notables: Philémon Chénantais et Hippolyte Aguesse.

Pendant 75 ans, seuls les hommes votent, pas les femmes.

TOUS LES HOMMES de plus de 21 ans peuvent élire le conseil municipal par la loi du 14 avril 1871. Mais, la loi du 20 janvier 1874 restaure le dispositif de l'Empire. A peine 3 ans !

La loi républicaine du 12 août 1876 réinstalle l'élection des Maires et adjoints par le conseil municipal. Julien Albert, instituteur public retraité, est élu Maire ; à son décès, Joseph Raphaël Lancelot le sera pendant 12 ans. La loi du 5 avril 1884 rétablit l'élection au suffrage universel direct pour tous les citoyens (pas les citoyennes) et sera en vigueur durant toute la IIIème République. Georges Grignon-Dumoulin, Ernest Sauvestre, Jean-Baptiste Vigier, Charles Rivière se succéderont. Le Préfet contrôle toutes les décisions a priori et a posteriori.

Le régime de Vichy remplace le conseil municipal de Jean Vignais par une délégation spéciale et nomme le maire, Alexandre Le Lamer, par la loi du 16 novembre 1940. La Libération réinstalle la municipalité Jean Vignais, 4 ans plus tard, et donne le

droit de vote aux femmes. Les élections municipales se feront à la proportionnelle intégrale en 1947 et 1953. Arthur Boutin, puis Georges Albert Bénézet seront ainsi élus Maire.

Le scrutin majoritaire est réinstauré en 1959 et le restera jusqu'en 1977 : Alexandre Plancher conduit les équipes élues. Toutes les délibérations restent contrôlées par le Préfet dont le budget.

Depuis 1983, la liste majoritaire emporte d'entrée la moitié des sièges du conseil municipal ; la deuxième moitié est partagée à la proportionnelle entre toutes les listes. Le débat démocratique peut s'installer. Jacques Floch, socialiste, est Maire et tient compte des interventions de Benoît Macquet, le député gauliste des années précédentes.

Au 1er janvier 2015, la France compte 36529 communes dont 26879 de moins de 1000 habitants ; seules 901 ont plus de 10 000 habitants et plus. En Loire-Atlantique, 3 ont moins de 400 h, 19 plus de 10 000 h sur 221 communes.

Trop de communes, fusionnez-les.

LA LOI MARCELLIN du 16 juillet 1971 incite les communes à se regrouper librement et offre une assistance et une aide financière. Seules 1 000 communes se regroupent dans une entité plus grande. Cette loi n'a pas eu l'effet escompté. Corcoué-sur-Lognon est créé en 1971 par fusion de St Etienne-de-Corcoué, de St Jean-de-Corcoué et de La Benâte. Pornic, Sainte-Marie et Le Clion-sur-Mer fusionnent le 1 juin 1973. En 1865, Nantes demande l'annexion de Pont-Rousseau qui n'a pas pu se constituer en commune indépendante de Rezé. En juillet 1905, Nantes annexe, par décision du Conseil d'Etat, Chantenay et Doulon, mais pas Rezé. En février 1946, dans le but d'aménager une zone portuaire sur la rive sud de la Loire, Nantes tente l'annexion de Rezé : 2/3 contre par référendum. En 1972, André Morice, maire de Nantes, envisage, sans succès, de fusionner 5 communes : Nantes, Rezé, Saint Sébastien, Saint Herblain et La Chapelle-sur-Erdre. La loi crée les communes associées comportant un maire délégué.

VILLE DE CHANTENAY-SUR-LOIRE

PROJET D'ANNEXION A NANTES
des COMMUNES de CHANTENAY, REZÉ, DOULON

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE
De la Commune de REZÉ

L'an mil neuf cent cinq, le dimanche 16 juillet, à neuf heures du matin, Nous soussigné, Commissaire-Enquêteur chargé par M. le Préfet de la Loire-Inférieure, en date du 3 juillet courant, de procéder dans la commune de Rezé, à une enquête sur le projet d'annexion de cette commune à la Ville de Nantes, laquelle enquête a été annoncée par voie de publication et affiches placardées aux lieux accoutumés, ainsi que par insertion dans les journaux le *Populaire* et le *Phare de la Loire*.

Nous sommes transporté à la Mairie et avons ouvert le présent procès verbal.

Après nous être fait présenter les pièces de l'affaire et les avoir revêtues de notre visa, nous avons procédé à la réception des déclarations.

DÉCLARATIONS EN FAVEUR DU PROJET	DÉCLARATIONS CONTRE LE PROJET.
<p>Pour l'annexion des lies.</p> <p>Signé : H. ALLARD, Propriétaire à la Haute-Île.</p> <p>Signé : Edouard DENIAU, Propriétaire à l'Ouche-Dintier.</p> <p>Je proteste contre la manière dont on a procédé à l'enquête à domicile et demande que si l'enquête est à refaire, elle soit faite par vote au bulletin secret et me déclare favorable à l'annexion de toute la commune.</p> <p>Signé : A. GUELLAUD, Au Prieuré de Pont-Rousseau.</p> <p>Signé : MOREAU, Pont Rousseau.</p> <p>Signé : RENON, Pont Rousseau.</p> <p>Je désire un vote secret pour plusieurs cas passés.</p> <p>Signé : RENON.</p>	<p>Après avoir pris connaissance de la protestation de M. J.-B. Olive, je déclare l'accepter en tous points et proteste contre l'annexion de la commune de Rezé à celle de Nantes.</p> <p>Les augmentations futures des impôts ne pourront être compensées par les améliorations insuffisantes qui ne pourront être apportées dans un certain périmètre de la commune.</p> <p>Signé : GRILLET, La Haussaye.</p> <p>Signé : MATOÛÉ fils. — Signé : MATOÛÉ père.</p> <p>Le soussigné proteste contre le projet d'annexion de la commune de Rezé <i>tout entière</i> à la ville de Nantes comme contraire aux intérêts aussi bien de la ville de Nantes qu'aux habitants de Rezé. Il estime que ce projet devrait comprendre seulement Trebutouët et les lies avec le Seil de Rezé pour limites.</p> <p>Signé : BOUQUÉ.</p> <p>Je proteste contre le projet de l'annexion de la commune de Rezé; payant déjà assez d'impôts et étant à</p>

4.
Rapport d'enquête,
1905.

A partir de 1982, le préfet contrôle toujours, mais après.

LA LOI DEFERRE

*promulguée le 2 mars 1982
par le gouvernement Mauroy
est l'acte I de la décentralisation.*

1. Suppression de la tutelle administrative à priori exercée par le préfet
- 1^{bis}. Établissement d'un contrôle de légalité à posteriori exercé par le tribunal administratif saisi par le préfet et par la chambre régionale des comptes
2. Transfert de l'exécutif départemental du préfet au président du conseil général
3. Élection de la Région en une collectivité territoriale de plein exercice

LE MAIRE n'est plus contraint de transmettre son budget avant de le voter ; mais, il a l'obligation de l'établir en équilibre. Toutefois, le recours à l'emprunt n'est possible que dans la section d'investissement. Sinon, c'est la mise sous tutelle. Toutes les délibérations du conseil municipal, toutes les procédures de recrutement et d'évolution de carrière des agents titulaires et auxiliaires, tous les appels d'offre, les contrats et marchés sont transmis au contrôle de légalité de la préfecture. Certaines décisions peuvent être rapportées, sinon transmission au Tribunal administratif.

La Chambre régionale des comptes examine tous les 3, 4 ou 5 ans, les comptes de chacune des collectivités locales importantes (c'est le cas pour Rezé) et de leurs structures associées : SEM, agences, établissements publics, ... La CRC entend l'ordonnateur, maire ou président, émet son avis et préconise, ordonne ou déferre au Tribunal administratif s'il y a infraction. Cette lettre de la CRC est un document public et doit être portée à la connaissance du conseil municipal, et donc, de la presse et peut être lue par tout citoyen. Tout maire et membre d'un exécutif doit faire une déclaration de patrimoine.

L'intercommunalité

PARTIE 2



5.

Trentemoult
vu de la Loire

Sur un sujet commun, les maires peuvent s'associer en SIVU.

POUR GÉRER ENSEMBLE UN SUJET, la loi du 22 mars 1890 crée le SIVU, Syndicat Intercommunal à vocation unique, entre 2 ou plusieurs communes pour gérer une compétence ; Les premiers SIVU ont vu le jour pour l'alimentation en électricité des communes rurales, car les opérateurs ne s'intéressaient qu'aux villes ; le département peut en être membre.

Nantes et Rezé créent en 1919, un SIVU pour la réalisation et l'exploitation d'un abattoir sur un terrain qui est sur la commune de Rezé. Rezé, Bouguenais et La Montagne créent un syndicat d'alimentation en eau potable pour ces 3 communes : ce syndicat achète l'eau à la Ville de Nantes, assure la distribution et le stockage et fait payer les usagers. Nantes, Rezé, Vertou, Saint Sébastien créent un SIVU pour construire un lycée aux Bourdonnières avant de le céder à l'Etat et un gymnase associé avant de le céder récemment à la Région.

En 1973, est créé le SIVRAN entre l'Etat et 15 communes de l'agglomération nantaise pour réaliser les grandes voiries structurantes. En 1975, est créé le SITPAN entre 9 communes pour assurer la desserte en transport en commun de ces 9 communes.

Un syndicat d'assainissement collecte les eaux usées et les traite dans une usine d'épuration ; ainsi, se constitue un syndicat au nord de l'agglomération pour les communes reliées à la station de Tougas et un au sud pour celles reliées à la station de la Petite-Californie. Il peut y avoir un syndicat entre 2 communes pour une station où la commune peut rester seule (Les Sorinières). Le prix de l'eau à l'usager varie beaucoup d'une commune à l'autre. Des communes peuvent créer un SIVU pour gérer un centre aéré (La Montagne, St Jean-de-Boiseau, Le Pellerin) , une piscine (St Sébastien, Basse-Goulaine), un groupement scolaire, une crèche ou un relais assistante maternel, une maison de retraite ou un Clic, une maison pour handicapés, une cuisine centrale, un parc, une forêt, une aire d'accueil pour gens du voyage, un port de plaisance (La Baule, Pornichet), un aménagement hydraulique limité ou un bassin versant de rivière, un aéroport, la collecte et/ou le traitement des ordures ménagères. Une commune peut être engagée dans de nombreux SIVU : plus d'une dizaine pour Rezé en 1980. Il existe 12 157 SIVU en France au 1er avril 2006.

*Sur plusieurs sujets communs, les maires peuvent s'associer en SIVOM :
Nantes en 1982.*



6.
*Nantes vue de
Trentemoult*

POUR GÉRER EN COMMUN plusieurs sujets, une ordonnance de 1959, crée le SIVOM. Chaque commune doit accepter de contribuer à plusieurs compétences et peut, avec quelques communes du SIVOM, participer à des compétences optionnelles.

Sur l'agglomération nantaise, André Morice, maire de Nantes, parvient à créer l'ACRN, Association Communautaire de la Région Nantaise par arrêté préfectoral le 23 novembre 1967. L'ACRN regroupe 36 communes, puis 37 et existera jusqu'en 2013. Club de maires, cette structure permet d'avoir une connaissance partagée et de dégager des ententes pour résoudre quelques sujets par des SIVU.

L'ACRN permet surtout à André Morice d'écarter l'agglomération nantaise du projet de Communauté urbaine que Marcellin voulait imposer à Nantes comme il l'a fait à Lille, Lyon, Bordeaux.

Cela n'empêche pas André Morice, en 1972, de proposer une fusion de 5 communes. Cette proposition n'a pas de succès, alors, il propose d'adopter volontairement le statut de Communauté urbaine comme l'on fait Strasbourg ou Brest : pas plus de succès.

Ces diverses volte-faces ne créent pas un climat de confiance ; les SIVU prolifèrent et la coopération collective est à construire.

Alain Chénard, élu Maire de Nantes en 1977, propose la création d'une Agence d'Etudes Urbaines, l'AURAN, sous forme associative, avec 11 communes et l'Etat. Tous les sujets sont instruits ; toutes les procédures sont évaluées. Là se forge une conscience intercommunale et une volonté de travailler ensemble avec un maire de Nantes rassembleur.

Elle aboutit à la création d'un SIVOM pour fusionner un certain nombre de SIVU de l'agglomération nantaise. Son périmètre correspond à celui de l'agglomération définie par l'INSSEE : soit 19 communes. Les communes délibèrent et le préfet prend un arrêté le 15 mars 1982. Il a fallu 5 ans pour y parvenir.

Toutes les communes participent à 6 compétences de base : urbanisme d'agglomération, transports publics de voyageurs, voirie d'agglomération, hébergement des gens du voyage, traitement des déchets, actions foncières. Elles peuvent participer à 5 compétences optionnelles : assainissement, incendie et sécurité, équipements d'agglomération, environnement, développement économique d'agglomération.

En 1983, Michel Chauty, élu maire de Nantes, ne désire plus jouer le jeu de l'agglomération et, malgré une partie de son équipe, met le SIMAN en sommeil.

Les maires transfèrent une partie des impôts au District : Nantes 1992

EN 1989, Jean Marc Ayrault, élu maire de Nantes, prolonge la réflexion prospective de l'AURAN, initiée par André Louisy, qui aboutit à l'élaboration d'un projet d'agglomération. Ce projet produit un schéma directeur des transports collectifs, un plan de déplacements, l'engagement d'une 2^e ligne de tramway, de 2 ponts, du programme Arc-en-Ciel pour les déchets, du regroupement des 2 syndicats d'assainissement, ..., et la transformation du SIMAN en district. Pour réaliser ce projet, il faut un budget et une structure adaptée.

Les 19 communes délibèrent, puis Saint-Aignan s'y ajoute ; le District de Nantes s'installe le 1 janvier

1992. Les communes membres n'inscrivent plus leur contribution à l'agglomération ; un impôt additionnel est institué sur chacune des 4 taxes. De plus, le District bénéficie d'une dotation d'Etat, la DGF, et perçoit le versement transport auprès des entreprises de plus de 10 salariés.

Avec ces capacités financières, le District peut investir et réaliser le programme : tramway jusqu'à la Trocardière puis jusqu'aux facs, périphérique, 2 ponts (Trois Continents et Willy Brandt), usine traitement des déchets urbains Arc-en-Ciel, casernes de pompiers, ...

Siman 1982 - 19 communes



District 1991 - 20 communes



District 1995 - 21 communes



7.

Cartes évolution de la structure d'agglomération

Chevènement supprime le District en juillet 1999 où la progression est très difficile.

CETTE LOI dite du renforcement et de la simplification de la coopération intercommunale ne retient plus que 3 communautés ; elle supprime les districts et communautés de ville. Nantes doit faire un choix.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES pour la gestion de l'espace local peu urbanisé avec une fiscalité propre (créé par la loi du 16 février 1992). Elle n'a pas de seuil minima de population ; elle doit être d'un seul tenant, sans enclave, avec une

continuité géographique (cas de La Boissière-du-Doré). Les compétences sont très variables et recouvrent une part de services à la population ; le nombre de communes peut être réduit : 3 à Cœur d'Estuaire, 4 à La Haie-Fouassière (cherchez l'argent !).

Au 1 janvier 2012, 2 581 communautés de communes où résident 27,5 M h. Cette Communauté de communes est trop minimaliste pour l'agglomération nantaise.

Communauté d'agglomération ou Communauté urbaine ?

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION pour regrouper les communes réunissant au moins 50 000 h autour d'un centre de 15 000 h (moins si le centre est chef-lieu de département) avec pour fiscalité une taxe professionnelle unique. Elle avance l'idée d'un projet là où il n'y avait que de la gestion : aménagement de l'espace, développement économique, transports urbains, politique de la ville et habitat. Au 1 janvier 2015, 226 communautés d'agglomération regroupent 4 744 communes où résident 25,9 M h dont Rennes, Angers, Lorient, La Roche-sur-Yon,... La CARENE, autour de Saint Nazaire, et Cap Atlantique autour de La Baule sont les 2 Communautés d'agglomération de Loire-Atlantique.

Communauté urbaine pour les grandes agglomérations réunissant au moins 500 000 habitants avec des compétences obligatoires fortes dont toute la voirie et l'urbanisme réglementaire (PLU) et opérationnel (ZAC).

La loi Marcellin du 31 décembre 1966 a imposé aux agglomérations de Lille, Lyon, Bordeaux, Strasbourg un statut de Communauté urbaine. La dotation de l'Etat y est plus forte ; mais, les compétences transférées obligatoires aussi. Marseille, Nantes et Nice y échappent, à cette date.

D'autres agglomérations sont prêtes pour cette structure plus intégrée : Dunkerque 1968, Le Creusot-Monceau 1970, Cherbourg 1970, Le Mans 1972, Brest 1973. La loi du 30 décembre 1995 permet aux districts de devenir communautés urbaines : Nancy en 1996, Alençon en 1997 et Arras en 1998 avec des motivations financières. Trop tôt pour Nantes, quand elle fait le choix du district.

Nantes peut choisir entre Communauté d'agglomération et Communauté urbaine à partir de la loi Chevènement.

Les maires transfèrent l'action économique : Nantes en 2000.

DANS TOUS LES CAS, il faut passer à la taxe professionnelle unique que ce soit CA ou CU. Les années 1998 et 1999 sont consacrées à l'uniformisation de cette taxe : de Carquefou à Saint-Sébastien. La Communauté urbaine vote la mise en place de cette TPU au 1^{er} janvier 2000 avec la mise en place d'une dotation de solidarité, notamment au profit des petites communes.

Les discussions pour attirer une entreprise sur son sol n'ont plus de volet financier ; mais aussi, les débats pour écarter certaines entreprises nuisantes qui ne rapportent plus rien. Toutefois, les communes perçoivent une attribution de compensation qui maintient les ressources antérieures.

Les maires transfèrent l'urbanisme et la voirie : Nantes en 2001.

LES DÉBATS sur les compétences obligatoires des Communautés urbaines sont éclairés par 2 visites : l'une à Lyon où Raymond Barre prône la gestion consensuelle ; l'autre à Lille où Pierre Mauroy est dithyrambique. La manne financière est non négligeable. La gestion de la voirie peut être décentralisée et proche des maires : les pôles communautaires sont inventés à Nantes. La forme de chaque ville et la maîtrise des permis de construire conduisent les maires à adopter une charte de fonctionnement.

Serge Poignant et Laurent Dejoie, notamment, restent partisans d'une Communauté d'agglomération moins intégratrice. Certains partis défendent la commune et s'opposent aux transferts trop importants. Que restera-t-il aux communes ? Tout le social, l'éducation et les services à la population. Le conseil de district vote majoritairement la transformation en Communauté urbaine pour le 1^{er} janvier 2001, soit 3 mois avant les élections municipales.

Des fonctionnaires municipaux deviennent communautaires. L'attribution de compensation fait la balance entre les ressources transférées à l'agglomération et les charges que les communes n'ont plus à supporter, au moment du transfert. Ainsi, la Communauté urbaine reverse aux communes une somme qui ne modifie pas la situation des « communes riches et des communes pauvres » au 1^{er} janvier 2001. Le déséquilibre peut être corrigé

par une DSC, dotation de solidarité communautaire, qui a bien amélioré les finances des petites communes, mais est restée sans effet sur des communes moyennes comme Rezé.

Des maires de petites communes assument des responsabilités majeures à l'échelle communautaire : Camille Durand, Jean-François Retière,...

Le mandat 2001-2008 est consacré à la mise en place de ces politiques communautaires : PLH programme local de l'habitat et l'obligation de réaliser des logements sociaux, SCOT avec Saint-Nazaire et 3 communautés de communes, PLU avec un projet politique commun PADD et une déclinaison réglementaire sur les 24 communes, harmonisation de la qualité de la voirie, charte commerciale ...

Le mandat 2008-2014 mettra plus de cohérence entre la politique d'habitat et la répartition des logements sociaux, les lignes structurantes de transports en commun et la préservation des espaces agricoles et des espaces naturels. La répartition déséquilibrée des emplois reste à corriger ; toutefois, la guerre des grandes surfaces est finie. Marseille se transforme en Communauté urbaine au 1^{er} janvier 2000 ; mais elle est entourée notamment de plusieurs communautés d'agglomération défensives : l'une autour d'Aubagne, l'autre autour d'Aix et la plus riche sur l'étang de Berre. Nice et Toulouse se transforment en 2008. Toutes les plus grandes villes sont en Communauté urbaine.

Les communautés de l'Estuaire s'associent, les grandes villes de l'Ouest aussi, en pôles communautaires.

LA LOI SARKOZY du 16 décembre 2010, supprime les départements, modifie les compétences, abaisse à 450 000 h le seuil de création des CU et crée un nouveau statut de Métropole...

Un amendement porté par l'ACUF, association des communautés urbaines de France, permet de créer des pôles communautaires de territoire ou de réseau. Nantes, Lille et Lyon l'ont voulu.

Nantes l'a fait avec St-Nazaire, Savenay, Cordemais, Erdre et Gesvres sur un projet de territoire Estuaire

dont le Scot n'est que l'expression réglementaire ; des projets urbains sur Savenay et Nort-sur-Erdre sont prêts.

Nantes l'a fait dans un pôle de réseau avec Rennes, Brest, Angers, St Nazaire sur l'enseignement supérieur, la recherche et le rayonnement. Dans ce mouvement, les 7 universités de l'Ouest ont créé une Union qui doit maintenant être reconnue par les 2 régions et par l'Etat dans les investissements d'avenir.



9. Carte pole métropolitain Estuaire



10. Carte pole métropolitain Loire Bretagne

Le statut de Métropole ne convient pas aux grandes agglomérations, sauf à Christian Estrosi qui s'unit habilement aux communes de l'arrière-pays niçois et ses stations de ski. Les grandes villes, dont Lyon,

Toulouse et Nantes veulent un réel statut de Métropole qui permet de discuter à armes égales avec la Région sur le dynamisme du territoire.

Les maires regroupés en métropole sont plus forts : Nantes en 2015.

DANS LA LOI MAPTAM, dite de Modernisation de l'action publique et de l’Affirmation des métropoles du 27 janvier 2014, la clause de compétence générale est rétablie provisoirement ; Les Régions sont chefs de file sur l’aménagement du territoire, le développement économique et l’innovation, l’enseignement supérieur, ... Les départements sont centrés sur l’action sociale, l’autonomie des personnes et la solidarité de territoire. Le bloc communal (communes et communautés) est responsable de la mobilité durable, l’aménagement de l’espace, le développement local, et l’organisation des services publics de proximité. Une métropole est créée pour le Grand Paris, un statut particulier pour le Grand Lyon qui prend les compétences du département sur son territoire et la fusion des communautés dans une métropole Aix-Marseille ; 9 métropoles de droit commun sont créées par la loi à Lille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Nice, Strasbourg, Rennes, Grenoble et Rouen, dans des agglomérations de plus de 400 000 h dans une aire urbaine de 650 000 h. Brest s’est ajoutée volontairement ; Montpellier s’interroge.

Ces métropoles sont reconnues partenaires des Régions en y mettant l’argent nécessaire, notamment sur l’enseignement supérieur, la recherche et le rayonnement.

Un article crée les pôles d’équilibre territoriaux ruraux ; un petit article permet aux pôles métropolitains d’avoir un périmètre qui va au-delà de leur Scot. Ainsi le pôle Estuaire pourrait intégrer une communauté de communes du Sud-loire qui est dans un autre Scot : Sud-Estuaire de St-Brévin-Paimboeuf.

La Métropole Nantaise s’installe le 1^{er} janvier 2015 : elle intègre de nouvelles compétences, celles qui font le rayonnement de Nantes, grands équipements culturels et sportifs et le patrimoine. Nantes Métropole a augmenté ses interventions financières sur l’Université, l’IRT Jules Verne, le quartier de la création, le futur pôle agro-alimentaire pour être en mesure de dialoguer avec la Région.



11. Carte les Métropoles en France



12. Carte des 23 communautés dans le département en 2013

Département de Loire-Atlantique

17 Structures intercommunales au 1^{er} janvier 2017Projets de fusion de nouvelles intercommunalités au 1^{er} janvier 2017Métropole
Communautés d'Agglomération (C.A.)
Communautés de communes (C.C.)

Périmètre structure intercommunale 2016-2017

Rattachement
Département de Loire-Atlantique

Après l'adoption du Schéma Départemental de la coopération Intercommunale - SDCI



13.

Carte 17
structures*Les lois sur le périmètre des régions et sur les compétences des départements et régions.*

LES DÉPARTEMENTS sont créés à la Révolution. Les Régions sont installées en Etablissements Publics le 5 juillet 1792 et en collectivités locales par les lois Defferre de 1982. La loi du 17 décembre 2014 modifie le périmètre des Régions et fait passer le nombre de régions de 22 à 13.

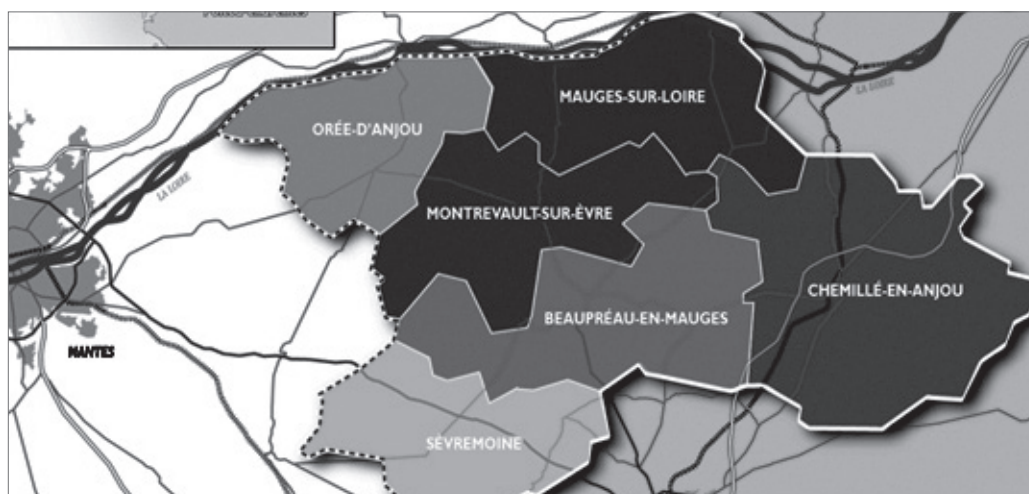
La loi *Notre*, Nouvelle Organisation territoriale de la République, modifie les compétences des Régions et Départements Région et Département perdent la compétence générale qui leur permettait de s'occuper de tout. Les Régions gagnent peu : les transports interurbains et scolaires, les ports départementaux. Les départements gardent les collèges et les routes départementales et se recentrent sur l'action sociale.

Les communautés de communes doivent regrouper au moins 15 000 habitants au lieu de 5 000 actuellement : 1 507 communautés sont concernées sur 2 145 existantes.

Machecoul et Legé se rapprochent. Derval et Nozay ne s'entendent pas, mais Derval se tourne vers le Castelbriantais. La CC de Cœur d'Estuaire de Cordemais (EDF) se rapproche de celles de Loire et Sillon de Savenay.

Loire-Divatte et Vallet vont vers la fusion des 2 communautés de communes. Sèvre, Maine et Goulaine de la Haye-Fouassière (LU) se tourne vers Clisson et peut y constituer une communauté d'agglomération. Le vignoble qui étudiait en 2013 la fusion des 4 communautés eu une seule, en aura deux.

Cœur Pays-de-Retz de Sainte Pazanne rejoint Pornic pour constituer aussi une communauté d'agglomération.



14.

Carte de la communauté des Mauges

Les communes auront moins d'argent de l'Etat sauf si elles fusionnent en 2016

LA LOI DE FINANCES 2015 diminue les dotations d'Etat aux communes et communautés, sauf si elles se marient; alors elles conservent les dotations précédentes. Cela ne fait pas un projet de territoire, mais le calcul financier peut être attractif; Le département 44 passe de 221 à 212 communes en 2016.

Bourgneuf et Fresnay ; Machecoul et Saint-Même-le-Tenu ; Arthon et Chéméré ; Barbechat et La Chapelle-Basse-Mer ; Anetz et Saint-Herblon ; Varades avec Belligné, La Rouxière et La Chapelle-Saint-Sauveur. Le-Fresne-sur-Loire quitte le département pour fusionner avec Ingrandes ; Restent Vallet et La Remaudière qui réglerait la discontinuité de La-Boissière-du-Doré dans la CC,

mais la fusion des 2 CC règle tout. Château-Thébaud et Saint-Fiacre ; Sainte- Pazanne et alentours, ...

Nos voisins font beaucoup mieux: le syndicat mixte du Pays des Mauges regroupait 6 communautés de communes. Il comportait 63 communes dans ces 6 intercommunalités. Les communautés de communes se sont transformées en 6 communes nouvelles le 15 décembre 2015: Beaupréau-en-Mauges, Chemillé-en-Anjou, Montrevault-sur-Evre, Orée d'Anjou et Sèvremoine; les 63 anciennes communes sont devenues des communes déléguées de ces 6 communes nouvelles. Le syndicat mixte est maintenant une communauté d'agglomération: Mauges-Communauté.

L'INCITATION FINANCIÈRE va faire bouger les territoires dynamiques. La cohérence conduit à la coopération et à l'association, tout en gardant le contact. Le maintien de la relation de proximité est d'abord une volonté et peut se traduire par une organisation. Je crains que les secteurs en déshérence regardent passer le mouvement, même dans notre département. Le repli sur soi ne doit pas l'emporter chez les élus responsables. Que produiront les grandes régions? Que deviendront les départements? L'histoire nous le dira. Les citoyens ne suivent pas toujours, sauf si la proximité est assumée et organisée.

Photo 1.

Bal, 1970



DU SAMEDI SOIR

Les bals

...OU DU DIMANCHE



— 7 —

René MASSON, Michel KERVAREC
et Josette MOYENCOURT

Photo
Bal, 1960

Les bals

LIEUX DE RENCONTRE

Présentation

Beaucoup d'entre nous ont fréquenté les bals dans leur jeunesse et même, pour certains, lorsqu'ils étaient moins jeunes. C'était un lieu de rencontre privilégié et beaucoup de couples s'y sont formés.

Dans les années 60 encore, beaucoup de jeunes n'avaient pas de voiture et se déplaçaient en vélos et cyclomoteurs.

A la belle saison, le bal le plus couru dans le secteur était probablement celui de Portillon en Vertou, avec plancher sous chapiteau. On pouvait s'y rendre avec le car Drouin ou, éventuellement, par le bateau, avec descente à la Chaussée de Vertou, et nouvel embarquement en amont de l'écluse. Ceux qui disposaient d'une voiture pouvaient aller jusqu'à Challans, au bal Raballand, alors réputé dans toute la région.

Pour animer ces bals, il fallait de bons musiciens et certains orchestres parvenaient à se bâtir de solides réputations. Notre ami René Masson a été un de ces animateurs et nous lui avons demandé de témoigner sur son expérience. Nous avons aussi demandé à notre amie Josette Moyencourt qui a justement fréquenté les bals de Vertou dans sa jeunesse, de nous apporter le témoignage de la danseuse.

Maintenant, les jeunes vont en « boîte ». L'esprit n'est plus le même et il importe que nous gardions trace de ce fait de société. J'ai choisi de traiter le sujet par le moyen de questions et réponses, d'abord avec René Masson, qui a eu son propre orchestre, ensuite avec Josette Moyencourt, née Haméon, qui appartient à la même génération.

QUESTIONS M.KERVAREC

RÉPONSES R. MASSON J. MOYENCOURT

M.K. -René, tu as commencé, je crois, à « faire les bals » à partir de 1960 ou environ, pour terminer avec le siècle. Une quarantaine d'années, ce n'est pas rien. Tu étais déjà salarié aux PTT, alors comment t'es-tu engagé dans cette voie ? Hasard ou vocation ?

Je suppose que tu as commencé la guitare très jeune, mais tu as aussi été chanteur et c'est autre chose. Raconte-nous comment ça s'est passé ?

R.M. -L'aventure a commencé en 1958. Je travaillais aux Chèques Postaux de Nantes. J'étais attiré par la musique et la chanson. Or, un de mes camarades de travail, Maurice Savin, jouait déjà de l'accordéon et de la guitare. Nous avons donc décidé de monter un numéro de duettistes pour nous produire dans les kermesses de la région nantaise, les flamandes, les radio-crochets, les bals. Nous sommes aussi passés plusieurs fois à Radio Nantes.

Puis, je suis parti à Paris pour mon travail. Je suis entré dans le groupe des « Comédiens des PTT » de Paris, J'avais beaucoup appris avec mon copain Maurice pour ce qui est de la chanson. J'ai alors pris des cours de guitare.

Je suis revenu à Nantes en 1961 avec un emploi au bureau-gare de la Poste. J'y fis la connaissance de Claude Tremblais, qui jouait dans l'orchestre dirigé par son frère Michel. Ils cherchaient un chanteur. Ce fut moi et je pris le pseudonyme de René Simon. Je commençai donc avec l'orchestre de Michel Tremblais comme chanteur au bal Raballand, à Challans, en septembre 1962.

Les bals s'enchaînaient tous les week-ends et j'eus l'occasion de me produire avec des musiciens prestigieux comme André Verchuren, Michel Polnareff et Pascal Danel lors des galas. J'avais l'honneur de les présenter. Pendant cette période, j'ai pu apprendre la contrebasse puis la guitare basse, tout en restant chanteur. Ceci a duré jusqu'en 1969 et la fondation de mon propre orchestre.

M.K. -Et en mai 1968, comment ça s'est passé ?

R.M. -Nous étions débordés par les demandes. Tout le monde organisait des bals, mais nous nous sommes trouvés à court d'essence. C'est alors que notre collègue et ami André Mahé nous a conseillé d'aller à La Rochelle, où il y en avait encore. Nous y sommes donc allés avec notre camion et tous les jerricans que nous avons pu récupérer. Notre problème était réglé.

M.K. -Parle-nous de ton groupe.

R.M. -J'ai changé de pseudonyme pour m'appeler Claude Mercier, ce qui faisait régional. Nous étions quatre, un guitariste-chanteur, un bassiste-chanteur (moi-même), un batteur et un accordéoniste-clavier. Parfois, selon les besoins de la soirée, un cinquième musicien, souvent un trompette, se joignait à nous. Nous animerons beaucoup de bals de noces et de sociétés, ceci jusqu'en 1994. Par la suite, je ferai encore quelques années comme D.J, puis viendra la retraite.



3.

*R.Masson debout
à droite*

M.K. -Peux-tu nous parler des autres groupes nantais.
Combien étaient-ils et combien de musiciens cela représentait-il ?

R.M. -Pour l'époque allant de 1960 à 1980, il faut compter une bonne vingtaine de groupes. Leurs effectifs variaient de 4 à 8, voire 9 musiciens pour ceux qui étaient devenus professionnels.

Outre Michel Tremblais, il y avait André Mahé, Paul Terrien, Pierre Joly, Podium, Les Spectres, Climat, Lou Cazeneuve, Guy Alex, José Andry, Marianne Delourme, José Abiza, Marcel Bourgeois, Mick Calvero, etc.

M.K. -Comment arrivais-tu à gérer ton temps entre ton travail à la poste, les répétitions et les bals. Lorsque tu étais avec Michel Tremblais, vous couvriez toute la région et vous rentriez au petit matin. Parle-nous des déplacements et de leurs incidences.

R.M. -L'orchestre de Michel Tremblais était connu dans toute la région. Nous allions beaucoup en Vendée, en Maine-et-Loire, en Mayenne, en sud Bretagne et, bien sûr, nous allions dans toute la Loire- Atlantique.

Curieusement, si l'on excepte Nozay, où c'était très bien, le pays de Châteaubriant n'était pas porté sur les bals. Nous ne sommes jamais allés à Derval, par exemple. Vers l'est, nous sommes allés jusqu'à Amboise, vers l'ouest jusqu'à Roscoff et au nord jusqu'à Saint-Malo. Nous nous déplaçons alors dans un fourgon J7 Peugeot aménagé.

Tout ceci prenait effectivement beaucoup de temps dans notre vie et certains musiciens étaient devenus professionnels, ainsi de Michel Tremblais qui s'occupait en plus de la gestion. C'est sûr que j'ai eu des lundis matin difficiles, mais je tenais à rester amateur et conserver mon emploi aux PTT. C'est pour ça que je suis parti et ai formé mon propre orchestre en 1970.

M.K. - Aviez-vous un programme établi pour l'année ?
Est-ce qu'il vous est arrivé d'avoir des annulations de dernière minute ?

R.M. - Bien sûr, nous mettions au point un programme de morceaux de musique bien préparé et répété, entre le musette, les slows, les rocks, les tangos, le cha cha cha, les boléros, etc. A l'époque, dans un bal allant de 15 heures à 20 heures sans interruption je chantais 50 chansons. Il ne fallait pas être enrhumé.
Il y a eu quelques annulations de dernière minute, mais assez peu. Dans ces cas-là, on restait à la maison. Une fois - c'était à Saint-Julien-de-Concelles - lorsque nous sommes arrivés sur le lieu du bal, le parquet n'était pas encore posé, alors nous avons fait demi-tour.



4.

Bal, 1965

M.K. - Comment étiez-vous rémunérés ? Quels étaient vos rapports avec La SACEM ? Avec les autres groupes de musiciens de bal, aviez-vous une association, des échanges ?

R.M. - Mes cachets de bal n'étaient pas une fortune pour l'époque, environ 40 francs, parfois 60 francs, selon qu'il s'agissait d'une matinée (l'après-midi) ou d'une matinée-soirée.

Avec la SACEM, nous devions remplir un document avec le titre et l'auteur de chaque morceau interprété, puis nous leur transmettions, ce qui permettait aux auteurs de toucher leurs droits. La SACEM prélevait aussi une taxe près des organisateurs de bal.

Il existait effectivement une Amicale de musiciens de bal. Elle se réunissait tous les mercredis soir au café de l'Europe, place du Commerce à Nantes. Les rencontres nous permettaient, entre autre, de compléter un orchestre lorsqu'un musicien était absent ou de le renforcer lorsque nous en avions besoin pour une prestation particulière.

M.K. -Certains bals ne fonctionnaient que l'été, ainsi celui de Portillon, démonté en fin de saison, le terrain étant inondable. La saison d'hiver, ils se déroulaient salle de la Rousselière, au bal Braud, Est-ce que cela nuisait à votre activité ?

R.M. -Non, nous fonctionnions toute l'année. Il y avait généralement un creux en février, je ne sais pas pourquoi. L'été, nous travaillions beaucoup sur la côte vendéenne où il y avait beaucoup de fêtes populaires, lesquelles se terminaient ordinairement par un bal en soirée.

A Nantes, nous allions aux salons Mauduit, Loquet, Piou, au Tourbillon (Dalby), à l'Eldo, au Châlet-Suisse (Zola), aux Cadets de Gascogne (Tortière), chez Jean Bhu (la Jonelière), à la salle de la Convention à Chantenay, etc. J'en oublie sûrement. En bord de Loire, nous allions à Saint-Julien-de-Concelles, Oudon, Champtoceaux, Ancenis, etc. Dans le vignoble, nous sommes allés plusieurs fois à Clisson, Vallet, Château-Thébaud, etc.

L'hiver était une excellente saison en ce sens que les sociétés y organisaient leur soirée annuelle : les amicales laïques, les anciens d'AFN, les comités des fêtes, etc. Nous étions, par exemple, invités lorsqu'il y avait l'élection des reines locales, les bals costumés et autres. La banlieue sud de Nantes nous occupait été comme hiver. A Bonne-Garde, nous allions aux salons Laheu. A Bouguenais, c'étaient les restaurants des Ailes et des Couëts pour les bals de nocés. A Rezé, nous allions aux Trois-Moulins et à la salle de l'AEPR, bien adaptée pour les bals. Nous avons accompagné la revue annuelle des Roussipontains, au théâtre, en 1983, 1984, 1985 et 1986. Nous sommes intervenus au même endroit pour le spectacle de Hugues Auffray en 1982. Nous avons encore animé les galas de l'Amicale des donneurs de sang.

A Vertou, nous sommes souvent allés animer le bal de Portillon à la belle saison. Il était tenu par un entrepreneur de bals, M. Braud. En 1968, il fit construire une salle en dur entre la Rousselière et l'Ebeaupin. Elle fut détruite lors des travaux d'aménagement du périphérique nantais. Nous avons aussi beaucoup joué dans cette salle et dans celle qui avoisine le stade municipal, au bourg, enfin à la salle Sèvre-et-Maine, tant pour les bals d'associations que les bals de nocés. Il nous est aussi arrivé d'aller à Monte-Cristo, à la Chaussée, mais là c'était la galère pour monter notre matériel à l'étage.

Vertou était vraiment privilégié en matière de bals puisqu'il y avait encore le Laurier Fleuri et l'hôtel d'Anjou, route de Clisson, où nous sommes aussi intervenus plusieurs fois. J'aimais particulièrement l'ambiance des bals de nocés. Nous y allions avec 4 ou 5 musiciens, selon les moyens des familles. Ce sont de bons souvenirs.

M.K. -Pour les mauvais souvenirs, parlons des bagarres. Il y avait des personnes qui ne venaient au bal que pour cela. J'en ai connu dans ma jeunesse à Vertou. C'était aux organisateurs de régler ces problèmes. Comment réagissiez-vous ?

R.M. -Le plus souvent, les bagarres provenaient d'histoires entre garçons, parce qu'une fille avait refusé de danser avec l'un pour aller avec l'autre. Généralement, les organisateurs parvenaient à régler le conflit et ça ne durait pas longtemps. La seule vraie bagarre à laquelle nous avons assisté et qui impliqua de nombreuses personnes se situe à Vallet, sur fond de guerre d'Algérie et d'alcool. Pour nous, musiciens, il ne fallait surtout pas nous arrêter et faire en sorte que le bal continue.

M.K. -Comment se passait le contact avec les organisateurs d'une part, les danseurs d'autre part ?

R.M. -L'accueil des organisateurs était généralement très bon. Ils nous retenaient sur notre notoriété de bons musiciens de bal et qu'ils nous savaient appréciés par les jeunes du pays. Dans beaucoup de communes, nous étions très attendus, en particulier par les filles, toujours les premières à arriver, même avant nous pour certaines. Pendant la première heure de bal, le public écoutait plus qu'il ne dansait, car on avait souvent de nouvelles chansons et beaucoup de gens avaient des électrophones et les connaissaient. Ainsi, ils pouvaient comparer et nous jauger. Nous étions de petites vedettes et il nous fallait aussi avoir une présentation vestimentaire impeccable avec tous la même tenue. C'était important pour le public comme pour nous.



5.

*René Masson
en bas à droite*

M.K. - Nous avons vécu de profondes transformations sociétales. As-tu senti venir les mutations qui allaient mener à la raréfaction des bals traditionnel ? Comment vois-tu l'avenir des musiciens héritiers de cette tradition ?

R.M. -Jusqu'en 1980, tout allait bien pour les orchestres et les organisateurs de bals, puis sont arrivés les discothèques : nouveauté pour les jeunes. La musique et les chansons étaient maintenant diffusées à partir de disques et de CD. Les bals populaires allaient forcément se raréfier.

Cependant des orchestres animent toujours les soirées à thèmes : thés dansants, dîners dansants, où ils ont toujours du succès. Lors d'une de mes dernières présentations, à l'Eldo, parmi les danseurs, j'ai reconnu M. Braud, l'organisateur des bals de Portillon et de la Rousselière. Je garde le souvenir de quelqu'un de bien. Nous sommes allés discuter de ce que nous avons vécu ensemble et qui n'était plus.

Ce furent de bons moments pour l'un comme pour l'autre.

Peut-être que la nouvelle génération de musiciens devra-t-elle se tourner vers les concerts.

M.K. -Josette, les réponses de René Masson à mes questions ont dû réveiller bien des souvenirs chez toi, ce d'autant plus qu'habitant alors Vertou, tu as certainement dansé plus d'une fois au son de son orchestre. Je vais poser des questions.

Tu habitais plus précisément Beautour et les salles les plus proches étaient le salon Laheu et le Laurier Fleuri. Est-ce qu'il t'arrivait d'aller au bourg de Vertou ou encore à Nantes? Est-ce que le nom de l'orchestre déterminait ton choix?

A quel âge as-tu commencé à fréquenter les bals et quelles étaient les obligations vis-à-vis de tes parents, du moins au début? Comment t'y rendais-tu : en vélo, seule ou en groupe?

L'été, le bal de Portillon était incontournable pour ceux et celles qui aimaient danser et tu en étais. Quels souvenirs en gardes-tu et que tu peux rajouter aux réponses de René qui compléterait notre propos, à savoir laisser un témoignage sur un fait de société?

J.M -En dehors des couples de danseurs, il y avait des non-danseurs qui étaient auditeurs et se contentaient d'écouter la musique près du bar.

En ce qui concerne les jeunes filles, elles allaient au bal le dimanche après-midi et cela donnait lieu à un cérémonial : elles se mettaient sur leur 31, « en tenue de bal » réservée à cet effet. Les robes style B.Bardot, jupe Sheila ou jupe Charleston étaient cousues par les filles, avec chaussures à talons ; l'âge moyen était plutôt la vingtaine ; la coiffure chignon ou choucroute à la BB était très importante.

La discipline était stricte, il fallait être rentré avant 20 h.

Les moyens de locomotion pour se rendre au bal variaient selon les circonstances, distances, météo, moyens de la famille et âge des intéressés. Pour rejoindre certaines salles proches, l'aller se faisait à pied et le retour si possible dans les voitures de ceux qui en possédaient. Il y a eu aussi les vélos, avec foulard de soie sur la tête pour ne pas écraser les coiffures, les bus et les cars (Drouin ou Brounais). Les budgets étaient réduits.

De Beautour, la salle la plus près était Laheu, à Saint-Sébastien, accessible à pied ; après il y avait le Laurier Fleuri, route de Clisson, où il y avait souvent des orchestres réputés.

Chez Laheu c'était souvent l'orchestre de Mick Calvero, avec un style sud-américain qui donnait une impression d'exotisme.

D'autres salles connues à l'époque : le Tourbillon à Nantes, bd Dalby, les salons Mauduit, rue Arsène-Leloup, le Châlet Suisse, place Emile Zola, le bal d'été à Portillon, sous chapiteau.

Pour Portillon, la distance étant plus importante, l'auto-stop était encore possible pour rentrer.

Les bals de noce étaient très prisés, certaines personnes se glissaient dans la fête pour danser ou boire aux frais de la noce.

La chanson de Michel Sardou : « Les Bals populaires » symbolise bien cette époque :
« On est là pour boire un coup On est là pour faire les fous
Et pour se reboire un coup Et ne pas payer nos verres »



6.

*J. Haméon-
Moyencourt, par
Danièle Huteau*

M.K. -Je ne fréquentais pas les bals, mais il m'arriva d'être « réquisitionné » par mon père pour l'aider à l'entrée du bal organisé par la section de l'ARAC (anciens combattants) de Vertou. Il se tenait à la salle municipale d'alors située au bourg, à l'angle du boulevard des Sports et de la rue Alexandre Arnaud. J'étais chargé de marquer le poignet des danseurs avec le tampon de l'association, ce qui prouvait qu'ils avaient payé leur entrée. Tout se passait bien jusqu'à ce qu'arrivent les frères R., de la Chaussée de Vertou, connus comme bagarreurs. L'aîné, Jojo, avait été mon camarade de classe dès la maternelle puis je l'avais perdu de vue en route car il fréquentait assidûment l'école buissonnière. Il devint conducteur d'engins de chantiers, ce qui allait bien avec sa puissance corporelle. Nous avons toujours été bons copains, mais je le surveillais ainsi que son frère plus jeune, lequel s'appliquait à provoquer tel ou tel danseur. Lorsque celui-ci se rebiffait, Jojo entrait en jeu : « Touche pas à mon petit frère ! » et c'était parti. C'est alors que j'intervins auprès de Jojo en jouant sur notre vieille camaraderie pour qu'il ne trouble pas le bal. Il appela alors son frère et ils quittèrent la salle. Pour les danseurs, mais aussi pour l'accordéoniste Maryvonne Lafont, qui animait, l'après-midi se passa au mieux. Il y avait du monde et il n'y eut pas d'autre incident. A l'époque, beaucoup d'associations avaient recours aux bals, concours de belote, bourriches, etc. pour améliorer leur trésorerie et vivre. Les bagarreurs n'étaient les bienvenus pour personne.

René, tu as plein d'anecdotes à nous raconter. Est-ce que tu peux en citer quelques-unes, comme celle de cet entrepreneur qui s'était mis en tête de concurrencer le bal Raballand à Challand ?

R.M -Sur la place du marché, le chapiteau « Raballand » attirait des danseurs et danseuses venus de toute la région. Un propriétaire de parquets de bal vint s'installer face au chapiteau « Raballand ». C'est alors, que M. Raballand fit entrer les 50 premières filles gratuitement dès le début du bal. Cette méthode avait pour but d'attirer les garçons.

La ruse fonctionna et le nouveau venu dut rapidement cesser.

Je pourrai encore parler des rencontres, ainsi, lors des soirées à thème que j'animais, nous avons fait celles du danseur Jacques Chazot, de l'imitateur Pierre Douglas, du chansonnier Jean Amadou ainsi que du chanteur Mouloudji. Il y a bien d'autres choses à dire, mais il faudrait un livre pour cela.

Simone Leray

UNE AMIE DE REZÉ



Photo 1. et 2

*Cycles Peugeot,
S. Leray au tournage
de la Reine Blanche*

Simone

NOUS A QUITTÉS...

Simone LERAY nous a quittés en mai au temps des fleurs. Avec elle, nous avons perdu une amie fidèle et combien active. Tant que la santé le lui a permis, elle a diffusé notre bulletin autour d'elle à Trentemoult, et nul dans nos rangs n'a autant fait pour le faire connaître.

SIMONE était née en 1925, à Basse-Goulaine, dans une famille paysanne, les Godin. Elle fréquenta l'école publique de sa commune. Son enfance fut assez rude, comme souvent à la campagne dans ce temps-là. Pendant la Seconde Guerre mondiale, elle était ouvrière à la raffinerie de sucre Say. Après le conflit et son mariage, elle vint s'installer sur le quai Léon Sécher à la Morinière. Son mari travaillait alors aux chantiers navals. Le couple décida de s'installer comme réparateurs et marchands de vélos à Trentemoult, là encore sur le quai, près de l'embarcadère des *roquios*, au débouché d'une impasse dite familièrement *la Cour des miracles*. Là, des ouvriers et des employés des chantiers navals, prenant le bateau quotidiennement, trouvèrent un lieu sûr pour déposer leurs vélos le matin et les reprendre le soir. Simone connaissait l'importance de l'image pour l'histoire et elle devint une collectionneuse de cartes postales, mais aussi, une photographe toujours prête à saisir le moment exceptionnel. Il en fut ainsi lors du tournage du film *La Reine Blanche* par Jean-Loup Hubert, un enfant de Trentemoult qu'elle connaissait bien. Elle prenait parfois des risques. Un jour, un très long cargo vint manœuvrer en face de chez elle. Elle décida de descendre au ras du fleuve pour un cadrage original, en empruntant un emmarchement du quai. Elle glissa et tomba à l'eau. Par chance, un chauffeur routier, passant par-là, arrêta

son camion pour voir la manœuvre du bateau et aperçut un chandail sur l'eau. Avec une présence d'esprit exceptionnelle, il sauta de sa cabine et parvint à remonter notre amie, la sauvant de la noyade. Ainsi était Simone, mais elle avait aussi toujours soif d'apprendre.

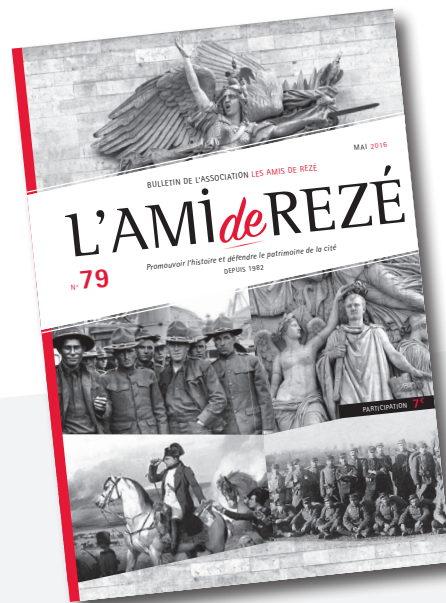
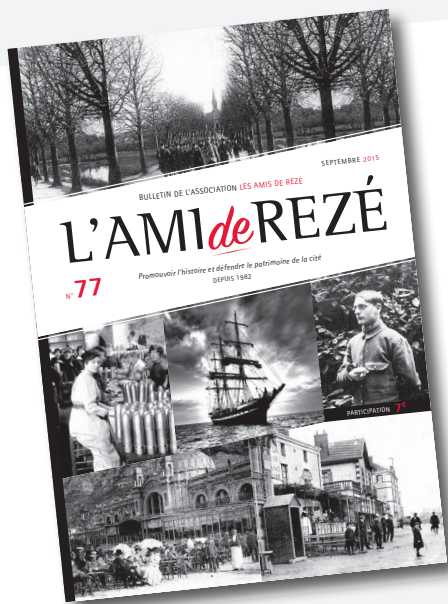
Sa seule école fut l'école publique de Basse-Goulaine. Tant qu'elle a pu, elle avait suivi le cours public mis en place par l'association Nantes-Histoire, tous les soirs, entre octobre et mars. Son intelligence et son esprit critique compensaient largement son manque de formation secondaire. Nous avons perdu une amie et une militante. Trentemoult a perdu un témoin majeur de l'époque où les derniers capitaines voisinaient avec le monde ouvrier. Sur le quai Marcel Boissard, on verra encore pendant longtemps – espérons-le – le magasin qu'elle et son mari fondèrent, orné de l'enseigne des cycles Peugeot.



3.
S. Leray

Bulletins déjà publiés :

L'AMI DE REZÉ



PAROLES

De Lecteurs

CE BULLETIN EST LE VÔTRE

- Contribuer à sa rédaction, à sa diffusion et à son succès.
- Faire part de vos réactions, vos suggestions dans une nouvelle rubrique que nous avons intitulé « Paroles de lecteurs ».
- Confier vos documents, photos, mémoires d'un membre de votre famille en rapport avec notre commune. Ils peuvent faire l'objet d'une diffusion et d'une sauvegarde aux archives municipales de notre ville.

*La rédaction des articles est, par ailleurs, ouverte à tous.
Un membre de l'association peut vous y aider en cas de demande...*

ALORS À VOS PLUMES...

CONTACT :

Société Les Amis de Rezé
4 Place J. Daviais , 44400 Rezé
Email : lesamisdereze@laposte.net

ADHÉSION À LA SOCIÉTÉ DES AMIS DE REZÉ

Pourquoi adhérer ?

En adhérant à l'association, vous recevrez chez vous vos bulletins gratuitement. La cotisation annuelle est fixée cette année à 12 euros pour les Rezéens et 18 euros pour les autres (participation de 6 euros pour frais d'envoi).

Vous bénéficiez ainsi d'une importante réduction sur l'ensemble des bulletins.

Votre participation est indispensable pour continuer de publier des faits relatifs à notre commune car elle permet de régler les frais de mise en pages et d'imprimerie. L'association est régie par la loi de 1901 et tous ses membres sont bénévoles.

Comment adhérer ?

Contactez nous par :

INTERNET : Lesamisdereze@laposte.net

COURRIER : **Société des Amis de Rezé,**
4 place J. Baptiste Daviais, 444000 Rezé

TÉLÉPHONE : **06 72 25 70 84**

Indiquer vos nom et prénom, votre adresse, votre téléphone et votre email et nous vous enverrons en retour un bulletin d'adhésion.

*Société des Amis de Rezé, Rezé-Séniors,
et la Résidence Saint-Paul en partenariat
vous proposent :*

11^e Saison

2016-2017

Les Mardis de l'histoire

CONFÉRENCES À 14H30, À LA RÉSIDENCE SAINT-PAUL DE REZÉ, ENTRÉE LIBRE ET GRATUITE

MARDI 11 OCTOBRE 2016

La perfide Albion

Jean Guiffan

MARDI 22 NOVEMBRE 2016

La Fayette

Jean-Pierre Bois

MARDI 17 JANVIER 2017

Le théâtre aux Armées pendant la guerre de 1914-18 à partir d'un régiment nantais

Jean Bourgeon

MARDI 28 FÉVRIER 2017

La condition de la femme dans la Chine contemporaine

Roland Depierre

MARDI 28 MARS 2017

Nicolas Fouquet

Dominique Pierrelée

MARDI 25 AVRIL 2017

Le brigandage au XVIII^{ème} siècle : Marion du Faouet

Michel Kervarec

RÉSIDENTE SAINT-PAUL
103, rue Jean-Fraix,
44 400 Rezé.

Ours

Responsable du bulletin
Isidore IMPINNA et
Michel KERVAREC

Contact
Michel KERVAREC
président de l'association
des Amis de Rezé
Tel. 02.40.75.47.60
lesamisdereze@laposte.net

Maquette :
Tous droits réservés

Reprographie
MAIRIE DE REZÉ

Numéros ISSN
226-4012

LES TEXTES DE CE BULLETIN
*n'engagent que la responsabilité de
leurs auteurs. Les articles de cette
publication ne peuvent être reproduits
qu'avec l'autorisation de leurs auteurs
et de l'Association Les Amis de Rezé.*