

## J

Georges BON-MARDION

Un marin de la France Libre

### *DAPHNÉ* et *ÉGÉE* pendant la 2<sup>e</sup> guerre mondiale

J'entrais à l'École Française de Radioélectricité en octobre 1937, pour en sortir après avoir obtenu le certificat de radiotélégraphiste de 2<sup>e</sup> classe.



Georges BON-MARDION

Simple coïncidence, ma vie professionnelle a commencé avec le début de la guerre.

Je ne m'attendais certes pas à vivre les aventures que j'ai traversées en embarquant comme "sans fil" sur *DAPHNÉ* de la S.N.C.

Début 1939, la non réception, suite à la défaillance de la Poste, d'un télégramme expédié par la Compagnie Radio-Maritime (C.R.M.), me valut de recevoir quelques jours plus tard une nouvelle convocation pour embarquer à Boulogne s/mer sur *DAPHNÉ*. C'était le 23 août 1939.

Je ne sus jamais pour quel navire j'avais été convoqué la première fois, mais une chose est sûre, toute ma vie et probablement l'heure de ma mort auraient été changées.

Cela s'appelle le destin, ou plutôt comme catholique, la Providence.

Afin de ne pas faire rire à mes dépens, pas question de révéler aux Bretons et aux Normands qui m'entouraient alors cette "anomalie" d'être parisien de naissance.

Le capitaine Guillaume Le Louarn - le *renard* en breton - qui commandait *DAPHNÉ*, était originaire de Lanloup, près de Plouha. Il devint, au fil des ans, un ami.

#### UN PREMIER VOYAGE

Le premier voyage fut un transport de charbon chargé à Seaham - près de Sunderland - le 2 septembre 1939 pour Cherbourg.

Le lendemain, 3 septembre, "nous étions dedans", dans cette guerre à laquelle on s'attendait, tout en espérant ...

C'est par un "CQ" - appel à tous - diffusé par les stations côtières que j'ai appris les déclarations de guerre française et anglaise à l'Allemagne nazie.

J'en avertis immédiatement le commandant qui donna aussitôt plusieurs ordres :

- les embarcations de sauvetage devaient être débordées à l'extérieur et parées pour être affalées rapidement ;
- pour tous faire le "black-out" de sa cabine ;
- pour moi enfin, c'était simple : silence radio. J'étais amputé de la moitié de mon travail : je pouvais recevoir, mais pas émettre.

Nous arrivâmes à Cherbourg et, en dehors de nos visiteurs habituels, nous reçûmes des représentants de la Marine Nationale. Scellés sur la radio. Pour l'armement de *DAPHNÉ* il était prévu deux mitrailleuses sur la passerelle, deux autres à l'arrière du château, les deux dernières sur la poupe, avec également un canon de 75.

Nous étions presque devenus un bateau de guerre et c'était réconfortant de pouvoir se défendre au cas où ....

Ces cas se présentèrent souvent par la suite.

Pour manier ces engins de guerre, il nous fallait des guerriers ; ce furent des gars de la Marine Nationale que l'on appelait A.M.B.C. - Armement Militaire des Bâtiments de Commerce. Ils étaient quatre ou cinq.

Ils s'intégrèrent parfaitement au navire et il y en a eu deux : Quinquis et Le Cunff, deux inséparables qui demeurèrent avec nous toute la durée de la guerre.

Ces A.M.B.C. furent d'autant les bienvenus qu'ils demandèrent assez vite au commandant de participer au travail du bord. Celui-ci accepta sans hésiter et l'équipage "*marchand*" se trouva ainsi soulagé dans son travail.

Les voyages se succédèrent entre ports français et anglais. Nous transportions du minerai de fer de France en Angleterre et du charbon d'Angleterre en France.

## UN PREMIER PÉPIN ET LA DRÔLE DE GUERRE

Le 8 février 1940 à cause du déplacement non signalé par les Anglais d'une bouée, *DAPHNÉ*, qui est en tête du convoi, se met au sec. Il est évacué par l'équipage, qui est recueilli par un chalutier anglais.

Le lendemain, sous l'effet de la marée, il se déséchoue tout seul et l'équipage en reprend possession.

Après dix longs jours d'attente, un remorqueur, *JEAN BART*, le conduit à Anvers pour être réparé. Elles furent conduites jours et nuits, pendant trois semaines. *DAPHNÉ* put partir le 12 mars 1940.

Entretemps, dans les parages que nous fréquentions : Manche, Mer du Nord, Canal de Bristol, la guerre s'était intensifiée et on voyait de plus en plus autour de nous des bateaux sauter sur une mine ou être bombardés.

## MAI 1940

Nous arrivons au 10 mai 1940. Finie la "*drôle de guerre*", la "*vraie*" commence.

Les Allemands envahissent la Belgique, puis c'est la percée des Ardennes, ils arrivent autour de Dunkerque.

À la fin de mai, nous recevions des ordres pour nous rendre à Cherbourg. Surprise ! Nous devons charger, en vrac, un plein chargement d'obus et de munitions ... pour Dunkerque.

À Cherbourg, les gars de la Marine travaillent jour et nuit pour nous charger.

Au bout de deux à trois jours, à la moitié du chargement, tout est stoppé et le "*déchargement du chargement*" est effectué. En effet, il était trop tard, Dunkerque venait de tomber le 6 juin 1940.

Si j'envisage ce qui aurait pu nous arriver, je pense aussi à ce que se produisit, quelques jours plus tard, avec un autre navire de la Caennaise : *NIOBÉ*.

Ce dernier quittant Le Havre avec des centaines d'hommes, de femmes et d'enfant fuyant ce grand port, avec, totale aberration, également un chargement de munitions, reçut une bombe de plein fouet lancée par un avion allemand et explosa. Il n'y eut aucun survivant. (*En fait il y eut 11 survivants et 800 tués ou disparus, on ne connaît pas le chiffre exact - NDRL*).

## JUIN 1940

Aux environs du 10 juin 1940, nous nous trouvons en Écosse, Methyl, où nous devons charger du charbon pour la France.

Les nouvelles se faisant de plus en plus mauvaises, on parle de demande d'armistice, le chargement est retardé.

Heureusement nous avons la radio.

En accord avec le capitaine, tout le monde est invité, officiers comme équipage, à venir écouter au poste radio les nouvelles. Nous étions bien une trentaine. Je faisais en sorte de recevoir aussi bien Radio Paris que Radio Londres, afin qu'on se fasse une opinion sur la situation.

C'est ainsi que nous entendîmes l'appel du général De Gaulle, le 18 juin.

Un homme, un général français, nous offrait un choix : le rallier ou rentrer en France. Pour ma part, la cause était entendue ; je rallierai De Gaulle.

Ce choix, que chacun avait fait pour lui-même, curieusement nous n'en parlions pas entre nous, tout au moins dans les jours qui suivirent l'appel.

## LE RALLIEMENT

Le 17 juillet fut le jour des grandes décisions et des ralliements.

Une commission anglaise, composée de civils et de militaires, monta à bord.

Tous les officiers, sauf un, ainsi que tous les membres de l'équipage, comprenant les A.M.B.C., sauf un, décidèrent de se rallier et rester ; nous avons la force tranquille de ceux qui sont sûrs d'avoir raison.

Pour le retour en France, nous espérions qu'en deux ans la situation pouvait se retourner.

Nous n'imaginions pas alors qu'il faudrait le double de temps. Nous espérions surtout que les Américains se mettraient en guerre à nos côtés.

Des décisions furent prises immédiatement :

- comme nous formions un équipage complet - moins deux- nous restions tous à bord, le complément d'équipage se ferait à Londres ;
- nous étions pris en charge par un armateur britannique, qui remplacerait provisoirement la Caennaise ;
- nous devions mettre à la poupe le pavillon anglais et en tête de mât le pavillon français.

Cela en vue de sauvegarder nos vies si nous étions capturés par les Allemands ;

Tout était déjà prévu car le commandant fut avisé qu'en cas d'invasion de l'Angleterre nous devions, sans aucun autre ordre, rallier les États-Unis ou le Canada. Comme nous n'avions pas une autonomie suffisante, il fallut faire une cloison en bois dans la cale II, afin d'y mettre une réserve de charbon.

## LE DAPHNÉ EST COULÉ

Nous eûmes la "*baraka*" jusqu'au 9 mars 1941.

Ce soir-là, après avoir quitté ma veille radio, à 22 heures, je montais à la passerelle pour dire un amical bonsoir au lieutenant de quart et au capitaine, ce dernier dormait toujours sur la passerelle ; tout allait bien, il faisait beau, la lune brillait, ce qui permettait de voir les deux files du convoi.

Vers 2 heures du matin, une explosion terrible me fait faire un bond au-dessus de ma couchette. Me voici sur le pont où je me heurtais au second-capitaine que me dit : "nous coulons sans-fil, embarquez vite dans l'embarcation tribord".

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



Le Cdt Guillaume LE LOUARN

Les Anglais réussirent in-extremis de tirer *DAPHNÉ* hors du chenal et le mettre au sec sur la côte toute proche;

Après une petite heure passée dans l'embarcation nous fûmes recueillis, ainsi que les hommes du radeau, par un remorqueur anglais qui nous débarqua à Grimsby.

Par des recoupements nous sûmes ce qui s'était passé ; une vedette rapide allemande s'était "*cachée*" derrière une bouée, à terre par rapport au convoi. Lorsque le convoi passa, elle choisit sa cible, un navire plus gros que nous, qui se trouvait dans l'autre ligne : "côté terre", alors que nous étions "côté large". La torpille passa sur l'arrière du navire ciblé, tandis que *DAPHNÉ*, légèrement décalé fut frappé. Heureusement ce ne fut pas par le travers de la machine car *DAPHNÉ* aurait coulé rapidement et, pour ma part et les autres camarades, nous aurions pas eu le temps de nous en sortir.

## ÉGÉE

Comme nous étions tous sains et saufs, l'équipage au complet, notre capitaine demanda au Quartier Général des F.F.L., à Carlton Gardens, d'intervenir auprès des autorités britanniques afin qu'elles nous cèdent *ÉGÉE*, abandonné par son équipage français, qui naviguait avec un équipage anglais.

Ce n'est que le 2 juin que je reçus des ordres, concernant aussi les autres membres de l'équipage, de rallier le port de Blyth - côte Est - pour embarquer sur *ÉGÉE* ; la demande de notre capitaine avait été acceptée, sûrement avec beaucoup de réticences, en se basant sur la durée de l'attente.

J'étais heureux, malgré les dangers, de reprendre la mer, l'inactivité commençait à me peser. Tous mes camarades étaient dans le même état d'esprit.

Le 3 juin au matin nous primes le train pour rejoindre Blyth où nous arrivâmes à 18 heures.

L'équipage anglais n'était pas décidé à débarquer et nous laisser la place. Les arguments du commandant Le Louarn firent quelque chose car le soir nous couchions à bord.

En tout cas, notre commandant avait visé juste en revendiquant *ÉGÉE*. C'était en effet un des derniers sortis des chantiers de la flotte caennaise, puisqu'il avait fait son premier voyage au tout début de 1940.

Trois jours après avoir embarqué nous reprenions la mer, chargé en charbon pour Londres. C'était reparti !

L'armement militaire de *ÉGÉE* était le même que celui de *DAPHNÉ*, mais en plus nous eûmes la fameuse "saucisse". C'était un ballon gonflable que l'on faisait grimper à 100 ou 150 mètres, quand les circonstances atmosphériques le permettaient. Quand elles ne l'étaient pas, les jurons proférés par l'équipe du pont chargée de la mettre en l'air, laissaient deviner les difficultés de l'opération. C'était une défense redoutable et efficace contre les avions ennemis qui voulaient bombarder en piqué ou gentiment nous mitrailler. Plus d'un avion s'y est brûlé les ailes

*ÉGÉE et son équipage reprirent leurs vieilles habitudes et effectuèrent essentiellement des transports de charbon au départ de Blyth sur Londres.*

1942

Au cours de l'année, une équipe du Service Photographique de la Marine embarqua à bord, de nombreuses photos furent prises.

Avant de débarquer, cette équipe proposa à chacun d'entre nous d'enregistrer un message pour être transmis par la B.B.C. ; comme plusieurs camarades je sautai sur l'occasion et

j'enregistrai à peu près ceci : " *Georges, né le 9 juin 1921, embrasse son père Maxime, sa mère Andrée, son frère et sa soeur, ainsi que toute la famille en Savoie stop santé et moral excellents* "

J'appris après la guerre que c'est un voisin de mes parents à Orsay qui entendit ce message et prévint mon père.

1944

Joli mois de mai, mois de tous les espoirs.

Dès notre arrivée à Cardiff, le suspense ne dura pas. Une commission anglaise monta à bord et nous informa que nous étions réquisitionnés par le War Transport, si chacun d'entre nous étions volontaires pour une mission dangereuse. Ce fut un délire, tout le monde s'esclaffa : des missions dangereuses nous en faisons depuis cinq ans. Évidemment pas un homme ne manqua pour cette mission que nous voulions pas rater, même pour un empire.

Le déchargement terminé, nous fûmes dirigés sur un petit port jouxtant Cardiff : Penarth, port destiné uniquement aux chargements de matériels de guerre.

Nous prîmes un plein chargement d'obus et de munitions, effectué par des militaires, jour et nuit.

Le 6 juin 1944, alors que nous étions en cours de chargement, j'apprenais, dès mon réveil, que le débarquement allié en France avait commencé.

Je répandis immédiatement la nouvelle et ce fut l'euphorie générale.

Enfin, ce que nous attendions depuis quatre ans se réalisait, c'était la récompense de cette longue espérance.

Le 9... ou 10 juin, nous quittâmes Penarth à destination de Portsmouth. Nous attendîmes 24 heures qu'un convoi se forme et fîmes route pour les côtes de France.

Quelle intense émotion ! Nous sommes tous surexcités.

Cette surexcitation tombe d'un coup, lorsqu'au milieu de la Manche, le convoi reçoit l'ordre de faire demi-tour sur Portsmouth. Une tempête, que nous ressentons nous-mêmes, empêchait tout débarquement de matériel sur les plages. Jamais, depuis quatre ans, notre moral n'était tombé aussi bas, car nos redoutions, si cette tempête durait, que les alliés soient rejetés à la mer.

Mis en attente, nous en repartions au bout de 24 heures, le temps s'améliorant. Et pourtant, que ces 24 heures furent longues !

Le 15 juin, nous atterrîmes sur Ouistreham. Spectacle incroyable, magnifique, inoubliable que la vue de ces milliers de bateaux de toutes sortes ; les plus petits déchargeant les plus gros, les navires de guerre surveillant et protégeant cette flotte immense.

Un des plus imposants était notre cuirassé *COURBET*, remorqué depuis l'Angleterre et coulé volontairement devant Arromanches pour servir de digue extérieure au port artificiel.

Nous suivîmes la côte française avec une émotion indescriptible jusqu'à la plage américaine d'Omaha Beach, devant Vierville-sur-Mer et nous mouillâmes.

Presqu'aussitôt une noria de "*ducks*" - canard, en anglais -, des engins amphibies prit notre chargement. Les quatre cales travaillant en même temps. Pour décharger nos 3.000 tonnes, il fallut quant même 12 jours.

Le lendemain de notre arrivée, mon bon camarade le chef-mécanicien Charles Paumier me disait subitement : "*sans-fil, si nous allions à terre ?*"

Après l'avis et la permission du capitaine nous enfilâmes notre uniforme Marine Marchande et demandé à un Noir américain si nous pouvions embarquer sur son "*duck*", nous descendîmes par l'échelle de pilote et ... en route pour la Terre de France

Arrivés sur la plage, un officier américain s'étonna de notre présence et nous fit descendre du "*duck*". Nous lui expliquâmes, puis au colonel commandant la plage, les raisons qui nous poussaient à fouler le sol de notre Pays.

Très compréhensif, il nous dit : *"OK boys, mais suivez seulement la route qui va à Vierville, car le reste n'est pas déminé"*.

Remerciements et nous prenions la direction indiquée. Une intense activité de militaires et de véhicules de toutes sortes régnait, personne ne faisait attention à nous. Nous arrivâmes ainsi rapidement à Vierville dont nous fîmes rapidement le tour.

Nous entrâmes dans un bistro, le patron et les quelques clients nous regardèrent d'abord avec curiosité et un brin de méfiance. Ayant commandé du cidre, le patron, ainsi que les autres clients, voulu savoir en savoir plus. Quand nous leurs annonçâmes que nous étions des Français Libres, ralliés à De Gaulle, que nous venions d'un navire marchand français débarquant du matériel sur la plage, tout le monde nous fit fête, et ... plus question de payer que ce soit.

Cidre-calva et calva-cidre m'empêchent encore aujourd'hui de raconter comment se termina cette journée et comment nous regagnâmes notre bord.

Cette fois, ce n'est pas dû à une défaillance de mémoire, mais bien à une *"sacrée"* cuite à la suite de cette *"sacrée"* journée. Excusable, non ?

Le déchargement terminé, nous reprîmes la route de Penarth.

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

En quittant Penarth nous reprîmes la même route qu'au premier voyage, mais avec destination Utah Beach, plage américaine à la base du Cotentin, en face de Ravenonville. Cette fois changement de tactique, on nous demanda de nous mettre carrément *"au sec"*.

Le matériel était débarqué seulement à marée basse, quand d'immenses camions et remorques pouvaient se ranger le long du bord pour pouvoir recevoir les palanquées amenées par nos treuils et mâts de charge.

Le déchargement se fit plus rapidement que le premier. Mais, pour nous tirer de là, nous dûmes attendre deux pleines mers consécutives en battant arrière-toute, pendant je ne sais combien de temps.

Cette fois, nous repartions pour Londres, pour charger du matériel divers pour le secteur britannique au port artificiel d'Arromanches, belle réalisation de pontons-caissons qui permettait un déchargement direct du bateau aux camions.

*"Chapeau, vraiment chapeau aux intendances, tant américaines qu'anglaises"*

## RETOUR À CAEN

Je ne rappelle plus, mais qu'importe, si ce fut au quatrième ou au cinquième voyage qu'on nous annonça qu'on déchargerait à Arromanches ... puis à Caen.

Quelle récompense pour les quelques Caennais qui se trouvaient encore à bord, pour les Bretons-Caennais de la Caennaise, et surtout quelle glorieuse revanche pour notre commandant, qui était le seul à ramener un bateau de la Caennaise à son port d'attache.

Pour moi, qui n'était pas Caennais, j'avais d'autres désirs : aller à Paris et revoir ma famille.

## DÉBARQUEMENT

Au mois de mars 1945, le capitaine et le maître d'hôtel furent remplacés et débarquèrent à Caen. Nous étions tous sur le pont, étreints d'une profonde émotion les voir quitter le bord.

La Caennaise mis une voiture à leur disposition, afin qu'ils rejoignent plus rapidement leur domicile.

C'est dans la deuxième quinzaine d'avril 1945, qu'un remplaçant arriva pour moi à Londres.

Je débarquai le 30 avril 1945, à Cherbourg, 5 ans, 8 mois et 7 jours après mon embarquement sur *DAPHNÉ*.

Une part importante et mouvementée de ma vie était tournée. L'épopée était finie !

## POSTSCRIPTUM

*J'ai écrit ces souvenirs \*) avant d'aller à Londres du 11 au 14 juin 1990 afin de commémorer le Cinquantième Anniversaire de l'appel du 18 juin 1940.*

*Une gracieuse et émouvante cérémonie eut lieu le 13 juin à l'Albert Hall, où près de 3.000 Français Libres ayant invité la Reine, la Reine-Mère et le prince Philip, écoutèrent dans un profond silence le sympathique discours - lu dans un français parfait - de la Reine Elisabeth II, qui fut suivi par une formidable ovation de tous les "Free French".*

*Le 14 juin eu lieu une cérémonie au cimetière militaire de Brookwood - sud de Londres - avec un carré où sont enterrés des Français Libres, morts pour la France pendant la guerre. J'ai en ai fait le tour et eu l'intense émotion de retrouver la tombe d'Élie Sutra de Germa, notre lieutenant pont de DAPHNÉ, qui a trouvé la mort lors d'un bombardement de Londres, le 6 novembre 1940.*

*Dans le même cimetière se trouve une plaque commémorative où figurent les noms des navires marchands de la France Libre coulés par l'action de l'ennemi. DAPHNÉ n'a pas été oublié*

Note : Nous remercions M. H. Philouze d'avoir bien voulu rédiger ce texte, synthèse du récit de notre ami Georges BON-MARION