

SOMMAIRE

• Introduction et remerciements	4
---------------------------------------	---

Patrouilleurs ex-chalutiers et morutiers français réquisitionnés (jauge brute dépassant 400 tx)

7

Douze navires d'une jauge brute supérieure à 1 000 tx

• <i>Cap Nord</i> - P 11, ex- <i>Islande</i>	11
• <i>Cap Fagnet</i> - P 17, ex- <i>Lucien Fontaine</i>	14
• <i>Heureux</i> - P 28	18
• <i>Groenland</i> - P 29	32
• <i>Jutland</i> - P 37	39
• <i>Merceditta</i> - P 38	43
• <i>Président Houduce</i> - P 40	50
• <i>Vikings</i> - P 41	64
• <i>Minerva</i> - P 42	73
• <i>Sergent Gouarne</i> - P 43, ex- <i>Jacques Cartier</i> , ex- <i>Sergent Gouarne</i>	78
• <i>Aspirant Brun</i> - P 45, ex- <i>Jean Bart</i> , ex- <i>Aspirant Brun</i>	81
• <i>Vivagel</i> - P 82, ex- <i>Sacip V</i> , ex- <i>Alfred Vieu</i>	90

Cinq navires d'une jauge brute comprise entre 800 à 1 000 tx

• <i>Victoria</i> - P 13	93
• <i>Vaillant</i> - P 14, ex- <i>Édouard Watteau</i>	105
• <i>Clairvoyant</i> - P 15, ex- <i>Joseph Vandewalle</i>	114
• <i>Hardi II</i> - P 16, ex- <i>Hardi</i> , ex- <i>Jules Elby</i>	118
• <i>Téméraire II</i> - P 32, ex- <i>Téméraire</i>	122

Cinq navires d'une jauge brute comprise entre 600 à 800 tx

• <i>Capricorne</i> - P 12	126
• <i>Terre-neuve</i> - P 18, ex- <i>Éclairer</i>	128
• <i>L'Atlantique</i> - P 33	139
• <i>Patrie</i> - P 36	141
• <i>Reine des Flots</i> - P 39, ex- <i>Bois Rosé</i>	149

Cinq navires d'une jauge brute comprise entre 400 à 600 tx

• <i>Casoar</i> - P 10	156
• <i>Capitaine Armand</i> - P 30, ex- <i>Simon Duhamel</i>	160
• <i>Alfred</i> - P 31	165
• <i>Asie</i> - P 34	166
• <i>Notre Dame de France</i> - P 95	174

Annexes

179

Annexe 1

- Comparaison entre un chalutier à vapeur et un chalutier à moteur Diesel dans les années 1930

Annexe 2

- Patrouilleurs auxiliaires traités dans les deux volumes et ayant participé à la surveillance des côtes d'Espagne (1939-1940)

Annexe 3

- Convois franco-britanniques ou uniquement britanniques escortés par au moins un des patrouilleurs traités dans ces deux ouvrages

Annexe 4

- Récupération de l'épave du pétrolier *Picardie* (février-avril 1940) et bombardement britannique du cargo *Senneville* (2 novembre 1941)

Annexe 5

- a. Bâtiments de commerce escortés de Casablanca à Dakar par les patrouilleurs auxiliaires *Sergent Gouarne*, *Aspirant Brun* et *Victoria*

- b. Bâtiments de commerce escortés de Dakar à Casablanca par les patrouilleurs auxiliaires *Sergent Gouarne*, *Aspirant Brun* et *Victoria*

Annexe 6

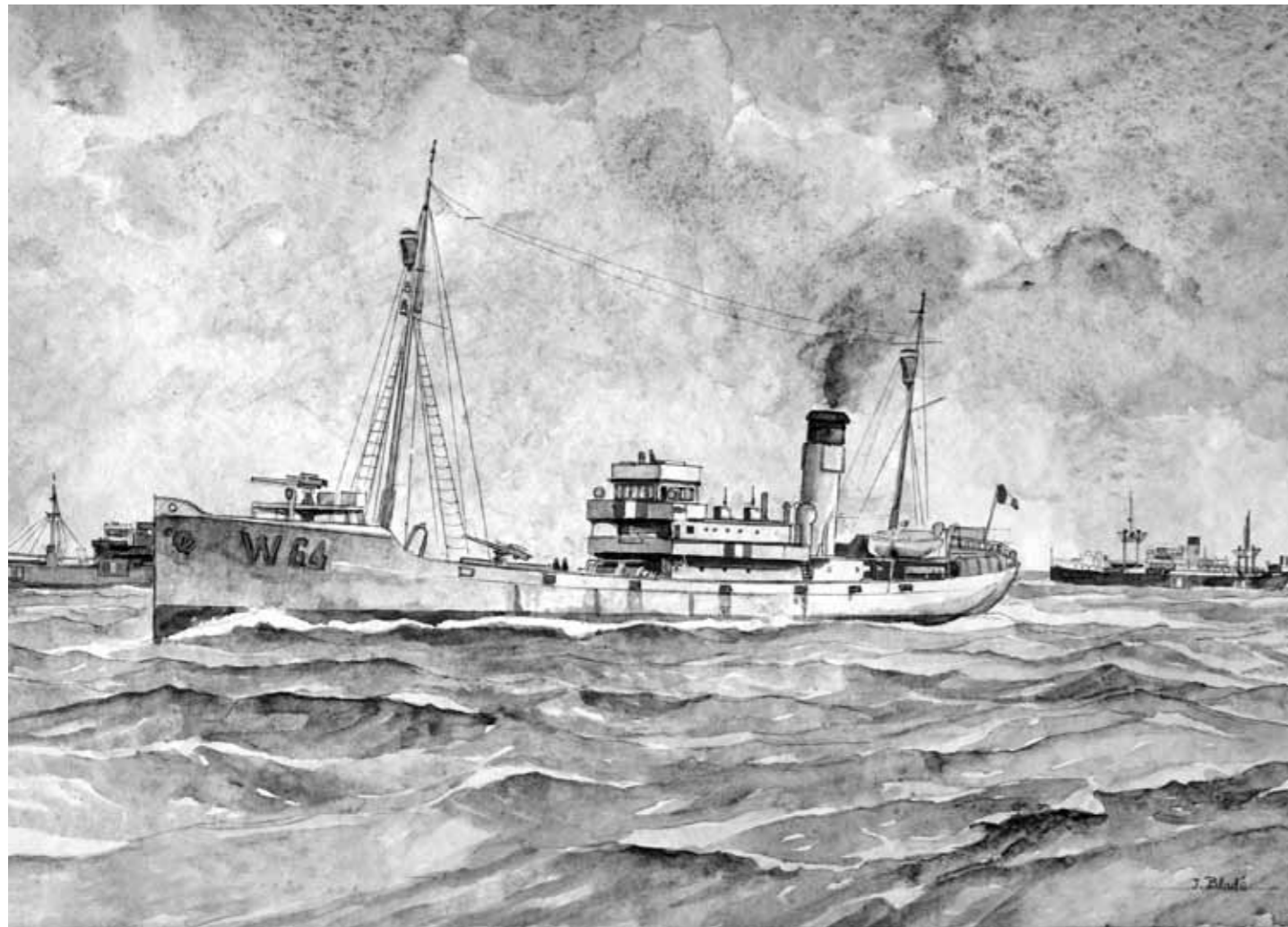
- Insignes, silhouettes et modèles réduits de divers patrouilleurs auxiliaires français exécutés par l'auteur

Annexe 7

- Tableau historique de l'ensemble des chalutiers traités dans ce volume

Annexe 8

- Bibliographie
- Crédit photos



L'Aspirant Brun escorte de convoi en 1942 avec les cargos Fort Royal et Saint-Louis.

Aquarelle au recto : Le patrouilleur auxiliaire Vikings lors d'une escorte de convoi en 1939.

INTRODUCTION

Le tome II de cette série veut, comme le premier, consacré aux chalutiers ex-britanniques et ex-américains achetés à l'occasion des deux guerres mondiales, mais particulièrement actifs en 1939-1945, rendre hommage à des bâtiments négligés, voire oubliés, mais plus présents dans ces conflits, et, en tout cas, au moins aussi décisifs, que bien des cuirassés aux passerelles « étoilées ».

Nulle trace de ces bâtiments réquisitionnés dans les prestigieux annuaires des flottes. Mais leur action filtre par bribes, dans les livres de souvenirs, dans des articles épars.

Il faut attendre les années soixante pour qu'à travers les publications du Service historique de la Marine ou les bulletins des Forces navales françaises libres émerge une vision plus large et mieux structurée de ces bâtiments réquisitionnés, mais toujours parents pauvres à côté de la « marine officielle ».

Dans ces mêmes années, Henri le Masson et Jean Labayle-Couhat condescendent à les citer pour leurs éditeurs britanniques, mais avec un minimum de caractéristiques. En valent-ils la peine, à côté du *Surcouf*, du *Dunkerque* ou de la *Jeanne d'Arc* ?

Peu importe ou, au contraire, beaucoup.

Car ces bouffeurs d'océan ont navigué par les pires temps, en Atlantique, en Méditerranée, dans

l'océan Indien, et bien ailleurs, dans le brouillard ou la mousson, pour escorter convois ou bâtiments isolés. Ce ne sont pas tant les actions prestigieuses à mettre à leur crédit qui comptent, même si elles ne sont pas négligeables, qu'une présence à la mer continue, harassante, avec un armement bien précaire, pour permettre que le ravitaillement passe et que l'ennemi sache que ses attaques ne seront pas sans risques pour lui. Dissuader et agir.

Les équipages de ces chalutiers et morutiers réquisitionnés sont soit des marins inscrits maritimes, qui connaissaient bien ces bateaux, parce que leur vie est justement de les faire naviguer, soit des réservistes, soit, plus rarement, des hommes de la Royale qu'on a affectés à leur bord.

Sitôt leur réquisition intervenue, ces bâtiments sont équipés à la hâte dans les arsenaux avec des canons sans âge et des grenades stockés que leurs équipages apprendront bien vite à manier et à armer. Il leur faudra assimiler le rituel militaire des codes, des signaux, des transmissions et coordonner leur action avec celle des torpilleurs, contre-torpilleurs, escorteurs ou corvettes de la marine ou de la Royal Navy.

Enfin, quand les activités militaires auront cessé, pour ceux de ces bâtiments qui auront survécu à la guerre, viendra parfois l'heure d'un

retour à la pêche, et celle de l'indemnisation de leurs armateurs.

Naviguer et servir, encore et bien sûr après avoir rendu à leurs morts l'hommage qu'ils méritent.

Les navires sont ce que les hommes en font. Pour nos chalutiers et morutiers réquisitionnés, ce n'est pas prendre le petit bout de la lorgnette, à l'heure

où tout s'évalue en termes d'impact sur les finances publiques, que de mettre en balance leur coût et leur activité avec ceux des bâtiments des programmes successifs de la Royale jusqu'au sabordage de 1942.

Voilà d'ailleurs de quoi reconforter La Fontaine. Sur mer aussi, « on a souvent besoin d'un plus petit que soi ».

REMERCIEMENTS

Cette « saga » moderne divisée en deux tomes comprend au total l'étude de 41 chalutiers, achetés en Grande-Bretagne et aux États-Unis ou réquisitionnés dans la flotte de pêche française par la Marine nationale pendant la Seconde Guerre mondiale. Autant que faire se peut, le navire est suivi de sa naissance à sa disparition par accident, perte de guerre, ou condamnation. La partie « pêche » n'est pas occultée, mais rapportée très succinctement, mis à part quelques faits les plus saillants. Sur les navires de pêche, on ne peut mieux faire que de renvoyer, par exemples, aux incontournables ouvrages : *Les chalutiers morutiers fécampois* de Jack Daussy, *La pêche boulonnaise au temps des chalutiers à vapeur* de François Guennoc et au passionnants récits des *Drames de mer 1939-1945 en Charente-Maritime* de Yves Joncour et Marcel Grignon.

La recherche de la documentation technique, historique et iconographique n'a pas été sans mal, et pour certains navires, elle est parfois restée infructueuse, car les informations et les photographies sont quasi inexistantes. De plus les renseignements tirés de plusieurs ouvrages traitant le

sujet, sont souvent inexacts, voire contradictoires. Quand les documents officiels manquent, il n'est possible que de comparer les données mentionnées dans d'autres livres. L'armement du temps de guerre de ces chalutiers transformés en patrouilleurs est lui aussi très disparate et n'est mentionnés officiellement nulle part, du moins à ma connaissance. Aussi les précieuses photographies d'époque sont des plus utiles, mais hélas, il en manque beaucoup. Il en est de même de la rareté des plans des navires : sur l'ensemble des quarante-et-un, bien peu ont pu être retrouvés.

Pour mener à bien cette étude, nous avons fait appel aux archives des services historiques de la Défense de Toulon et de Vincennes, du Centre d'archives de l'armement et du personnel à Châtelleraut et de la chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence.

Une grande partie des bases historiques utilisées pour la partie « guerre » française vient des ouvrages d'Hervé Cras (Jacques Mordal) et du capitaine de vaisseau Caroff du Service historique de la Marine.

Je remercie ici très sincèrement toutes les personnes qui ont facilité mes recherches et m'ont aidé, en particulier : le commissaire général Jean-Marie Huille, le médecin général inspecteur Jean Bladé, les médecins Paul Bois et Michel Thierry, Patrick du Cheyron, Jack Daussy, Frédéric Garier, Yves Joncour, Charles Limonier, Alain Le Poittevin, Hubert Leprêtre, Henri Ribot.

Enfin, j'ai eu recours, outre ma collection, aux documents iconographiques que m'ont fournis certaines des personnes déjà citées, et aux collections de MM. Philippe Bachas, Jean-Yves Brouard, Manfred Krellenberg, Marc Saibène et Bernard Castel que je remercie ici bien vivement, ainsi que les Établissements photographiques Marius Bar et Emery à Toulon, ECPAD, IWM.



Le chalutier réquisitionné Marie Mad¹, gréé en dragueur auxiliaire AD 148 en fin 1940. Les marques tricolores nationales de la convention d'armistice sont peintes en façade et de part et d'autre du pavois de la passerelle.

¹ Construit en 1918, réquisitionné en septembre 1939 à Arcachon, il est affecté à la 26^e section de dragage du front de mer de Charente, puis le 31 août 1940 à Casablanca, il est incorporé à la 5^e section de dragage. Participe pendant l'opération Torch (8 novembre 1942) au sauvetage des équipages de chalands américains naufragés. Le 13 novembre 1943, il arrive à Ajaccio et saute sur une mine devant ce port le 28 du même mois (17 disparus).

Le patrouilleur auxiliaire P651 La Sétoise ex-britannique Oriental Star appartenant au Groupe des Écoles Sud en mai 1957 (voir tome I).

Le canon de chasse de 100 mm du Vikings.



réserve Favreau] et *Merceditta*, déjà prévus pour relever l'*Asie* et le *Téméraire II*. Ces derniers furent relevés le 21 par l'*Heureux* et le *Sergent Gourarne*.

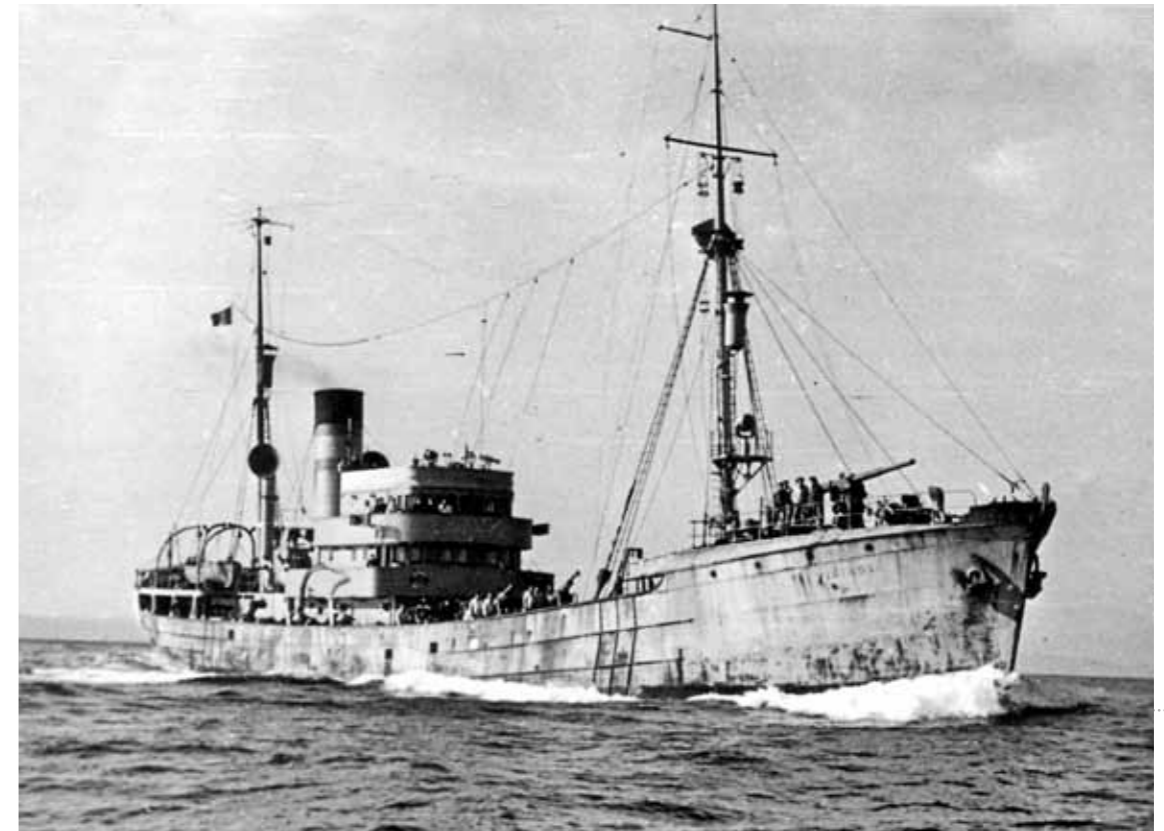
- Du 25 au 28, retour à Lorient, puis Brest.
- Le 29, départ de Brest pour Casablanca en escortant le convoi 15 BS qui arrive à destination le 5 décembre.
- Le 8, le *Vikings* appareille de Casablanca et participe à l'escorte du convoi 37 KS qui se dirige sur Bayonne puis Saint-Nazaire, et arrive à Lorient le 14.
- Le 28, appareille pour relever le *Président Houduce*, puis rallie le convoi 19 BS
- Le 30 décembre, l'Amiral Ouest alerte le *Vikings* qui se trouve en surveillance devant Le Ferrol, car deux cargos allemands ont appareillé le jour même à 20 h de Bilbao. L'ordre de les rechercher et de les intercepter sera annulé le lendemain.

1940

- Le 11 janvier, partant de Casablanca le patrouilleur renforce l'escorte du convoi 52 KS puis retourne à Lorient le 21.



Un matelot canonier armant le canon principal de 100 mm.



Le patrouilleur auxiliaire Vikings en escorte de convoi en Atlantique. Cette photo montre sans équivoque l'armement du navire. On distingue ainsi le canon de 100 mm en chasse sur le gaillard d'avant, puis au niveau de la cale à poisson, la silhouette typique d'un canon de 75 mm et derrière ce dernier celle d'un 37 mm AA. Ces deux pièces sont symétriques à bâbord. À l'extrême arrière se trouve un grenadeur de sillage. Les deux mâts sont gréés avec un nid-de-pie chacun, et le mât avant possède une petite plateforme supportant un projecteur.

- Le 28, le *Vikings* se trouve à Brest d'où il appareille le 29, pour escorter le convoi OG 16 jusqu'à Gibraltar, arrivé le 6 février.
- Le 9, quitte Gibraltar avec le convoi HG 18 pour Brest où ils arrivent le 17.
- Le *Vikings* et le contre-torpilleur *Tigre* appareillent de Brest, respectivement le 29 février et le 1^{er} mars, pour prendre l'escorte du convoi franco-britannique OG 20. Le 2, le *Tigre* qui possédait un appareil Alpha (nom français de l'Asdic), eut des échos très nets, et mouilla huit grenades. Le contact fut à jamais perdu après le grenadage. Convoi et escorteurs arrivèrent à Gibraltar le 7.
- Du 16 au 29 mars, le *Vikings* rallie le convoi OG 23 et participe à son escorte jusqu'au sud de la pointe Carnero à Algésiras. Le 31, il arrive à Gibraltar.
- Le 2 avril, il appareille de ce port avec le convoi HGF 25, puis rallie Lorient le 9.
- Du 17 au 24, il participe à l'escorte du convoi GF 28.
- Le 5 mai, décision de carénage en Grande-Bretagne.
- Le 17, le patrouilleur arrive à Sheerness (Angleterre) pour subir un carénage et une installation Alpha (non disponible).

- Le 27 juin il est toujours indisponible dans les chantiers⁵¹.
- Le 3 juillet 1940 Le *Vikings*⁵², toujours sous les ordres de l'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe Favreau, est saisi par la Royal Navy (opération Cata-pult) en même temps que le *Vaillant* à Sheerness en Écosse où il se trouve en réparations depuis le 17 mai.
- Le 30, le bâtiment est transféré aux FNFL qui le réarment.

⁵¹ Cf. 1168 MNF du 29 juin 1940.

⁵² Historique succinct extrait de l'ouvrage du Service Historique *Les Bâtiments de surface des FNFL* (Voir bibliographie).



Le canon de 75 mm tribord à bord du Vikings lors de l'escorte d'un convoi vers Gibraltar au 1^{er} semestre 1940.



1 Le canon de 37 mm bâbord, du Vikings. Ce canon AA est installé sur tous les patrouilleurs auxiliaires. On remarque au centre et à droite, les pâles d'une hélice, posée à plat pont ; à gauche le grand treuil pour la pêche. 2 La plage avant du Vikings, vue de la passerelle de navigation, la terre est proche. 3 Affût CAD Mle 26 pour une des deux mitrailleuses G de 8 mm Hotchkiss placée à bâbord arrière sur la passerelle du Vikings au 1^{er} semestre 1940. Ces mitrailleuses ont été mises en service après la Première Guerre mondiale pour remplacer les Saint-Étienne pour la défense rapprochée CA des navires (sur affût simple ou double). 4 Le Vikings arrive en vue du fameux rocher de Gibraltar, mission terminée, le convoi n'a subi aucune perte. 5 Sur cette même passerelle découverte le commandant du Vikings qui à la vue de la date de la photo (1^{er} semestre 1940), ne peut être que l'enseigne de vaisseau de réserve de 1^{re} classe Favreau. On reconnaît le compas magnétique avec ses deux boules de compensation et les cinq porte-voix destinés aux communications avec la machine, la passerelle fermée située au-dessous et autres lieux (y compris le local Asdic), à gauche le télémètre sous sa bâche. 6 Arrivée à Gibraltar (1^{er} semestre 1940), le commandant de sa passerelle observe le port où se forment de nouveaux convois.

Récit de l'enseigne de vaisseau Courtois⁵³

« Pour moi cela débuta le jour où à bord du Courbet un planton m'informa que le commandant Jacquelin de La Porte des Vaux désirait me voir.

C'était un rituel et j'étais inmanquablement accueilli par un « Ah fils, regarde... » pour me montrer un vieux sabre rouillé ou autre récolte à la brocante. Mais ce jour-là ce fut différent. Il n'était pas seul. Un lieutenant de vaisseau se trouvait avec lui et en place du « Ah fils ! » ce fut, en se tournant vers le lieutenant de vaisseau : « Il te plaît celui-là ? ». Je dus lui plaire et puis n'importe comment il n'avait pas tellement le choix. C'est ainsi que je fis la connaissance du lieutenant de vaisseau Favreau (il avait été promu récemment) commandant du Vikings, à la recherche de tout pour armer son navire.

Je quittais sans regret mon rôle de nourrice auprès des échappés d'Hydro et de Navale et avec une dizaine de gars dans mes bagages, je ralliais le Vikings mouillé près de l'arsenal de Chatham qui se chargeait du réarmement.

Le Vikings était un chalutier moderne entré en service à la guerre et réquisitionné par la Marine nationale.

Je trouvais donc le Vikings à son mouillage et le commandant installé à bord avec une poignée d'hommes. Et tout de suite, ce fut la grande chasse

à travers l'arsenal de Chatham. Si mon Anglais était faible, celui de mes officiers mariners était inexistant et même en breton ça ne marchait pas. Nous allions d'un magasin à un autre désignant du doigt : filins, outils, assiettes, etc. pour les quantités, on se débrouillait. C'est, je crois, cet arsenal le grand responsable du début de la transformation d'une signature lisible en un idéogramme car ma qualité de second me valait des séances de signatures de « voucher » innombrables.

Par petits paquets, les hommes arrivaient aussi ; du gamin au plus âgé, de l'île de Sein à l'Alsace et pour beaucoup un canon c'était du jamais vu.

Tout s'organisait dans la hâte et l'improvisation. Dans notre coin isolé et calme, l'aviation allemande se chargeait de nous ramener à la réalité en venant larguer quelques bombes au moins à l'estuaire de la Tamise. Nous eûmes même droit un jour à notre table à un canard tiré par le BNLO⁵⁴ dans les marais nous entourant. Malgré la latitude c'était une histoire marseillaise, car il y avait un éclat de bombe dans la bestiole...

Favreau était très impatient de pouvoir câbler à notre amirauté : « Navire prêt ». Et si ce jour arrivé, nous ne fûmes pas le premier navire français à rentrer en opération, nous n'en étions certainement pas bien loin.

⁵³ Bulletin FNFL de 1981, article intitulé «Le Vikings» écrit par René Courtois capitaine de corvette (H).

⁵⁴ Officier de liaison britannique.

Vue sur la passerelle du Vikings en Atlantique alors qu'il escorte un convoi en 1940. On remarque sur le toit de l'abri de navigation un petit télémètre sur bâbord.



Reportage photographique de la refonte complète qu'a effectué l'arsenal de Cherbourg en rendant au navire sa vocation première.

L'Asie débarrassé d'une partie de ses superstructures se trouve en bassin de radoub dans l'arsenal de Cherbourg le 21 août 1946. On reconnaît au-dessus du bassin les hauts de deux torpilleurs de 600 t que les Britanniques viennent de nous rendre, sans doute L'Incomprise et La Flore.



Le chalutier est sorti du bassin le 5 octobre 1946, le petit remorqueur au premier plan est le Nacqueville (NV en lettres blanches). Les tôles de bordé abîmées au-dessus de la flottaison, n'ont pas encore été changées, ce travail se fera à flot. Au second plan on reconnaît le grand cargo des Messageries Maritimes Yang Tse, qui vient lui aussi se refaire une jeunesse dans l'arsenal.



1952

- Le 20 février 1952, il arme à Fécamp, écoré par Ledun pour la grande pêche, mais va débarquer occasionnellement de la morue salée à Boulogne. Cette année-là, l'Asie pêche en tout 407 tonnes.

1954

- Fin avril, le chalutier est désarmé.

1956

- L'Asie, retourne à Boulogne sous l'armement Malfoy & fils, il est avec trois autres chalutiers « exceptionnellement » admis à pratiquer la grande pêche, en mai, il ramène 130 tonnes de morue salée prise en mer Blanche.

- 31 juillet, il achève sa longue carrière sur une campagne de grande pêche.

1957

Il est vendu par son armateur et ferrailé à Boulogne en juillet par les établissements Hanse Lozinguez après 42 années de services et réquisitionné deux fois par la Marine nationale.

L'Asie toute pimpante le 24 février 1947 a retrouvé sa silhouette de chalutier armé pour la pêche.

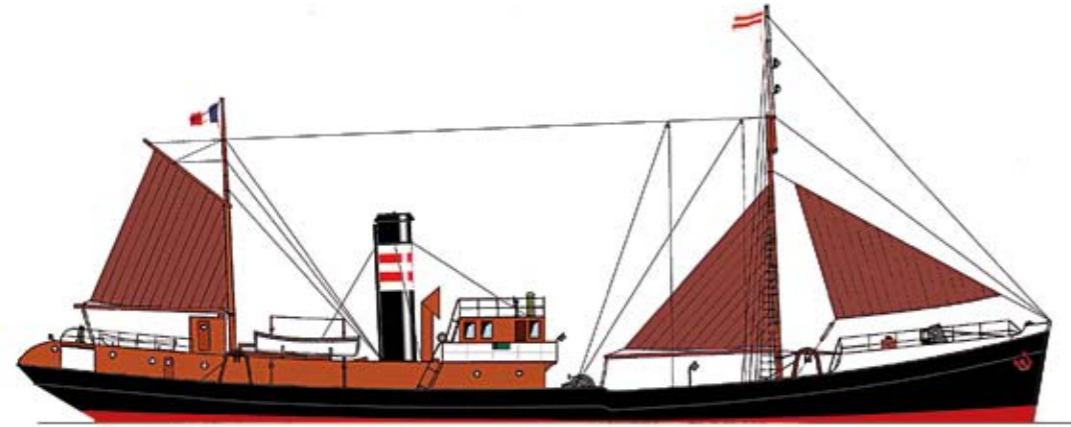


Cherbourg le 24 février 1947, le navire est fin prêt pour reprendre l'activité pour laquelle il a été conçu 34 ans auparavant.

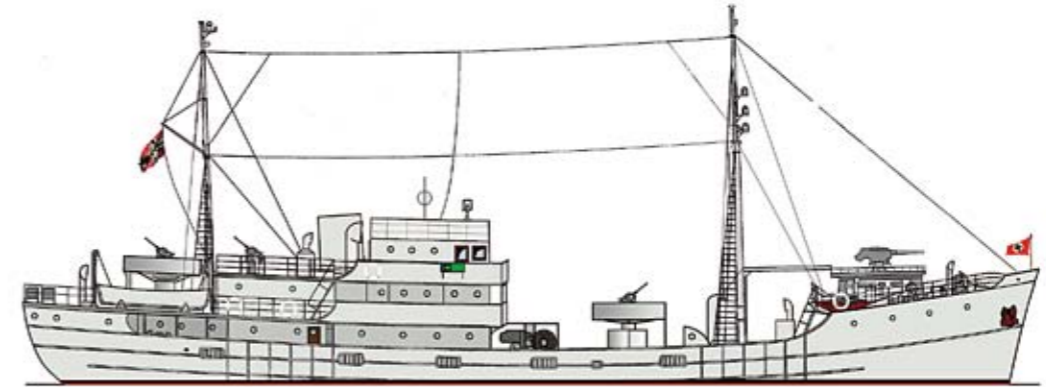
DIVERSES SILHOUETTES DES PATROUILLEURS AUXILIAIRES

PLANCHE - 5
Gérard Garier

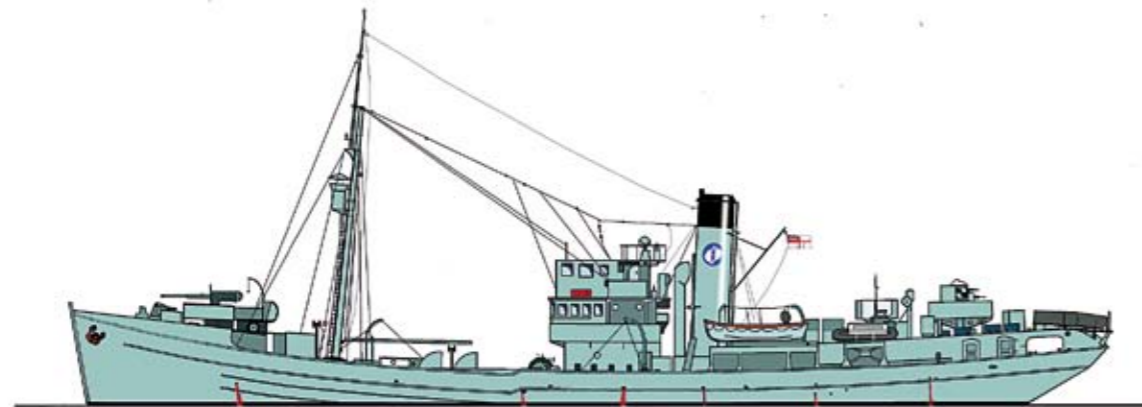
PLANCHE - 6
Gérard Garier



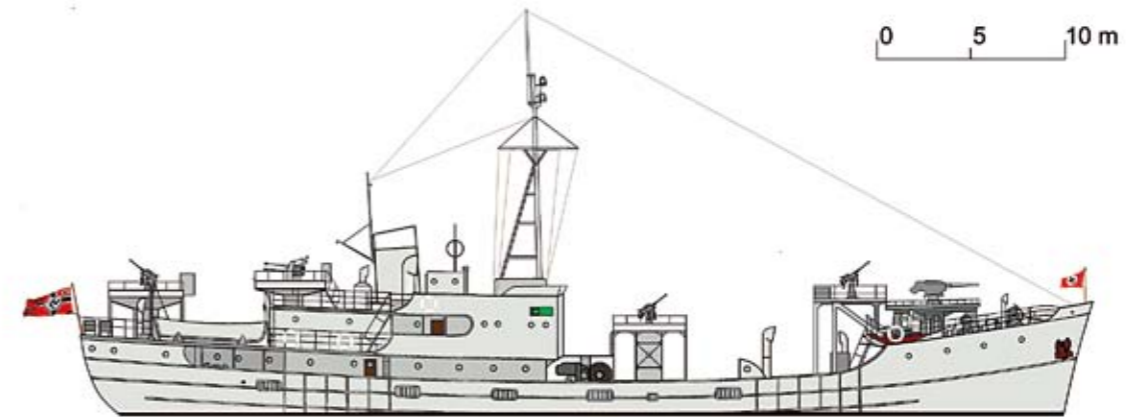
Asie - 1914, Armateurs : MM. Poret, Lobez & Cie, Boulogne.



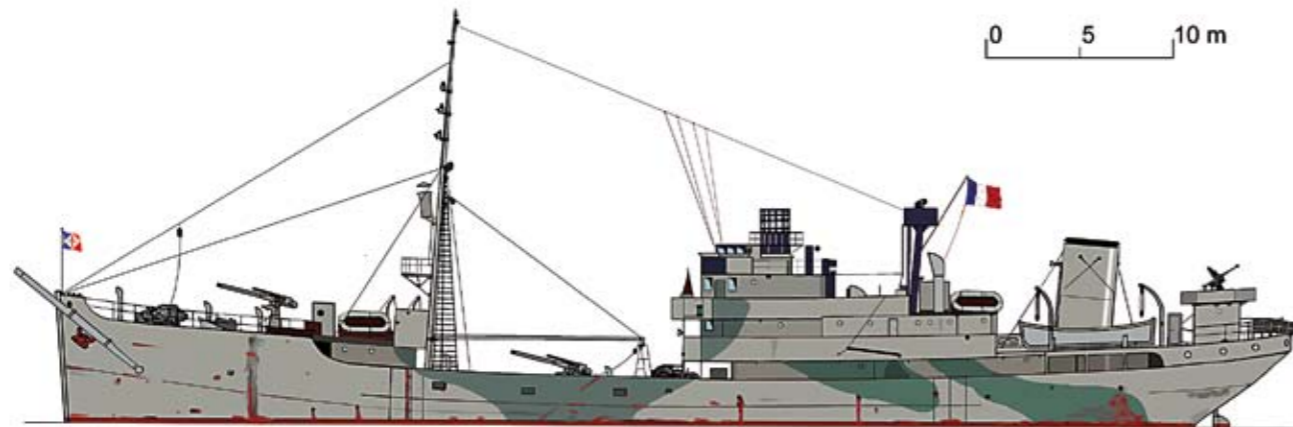
Natter ex-P10 Casoar = V1604 - 1940, Kriegsmarine.



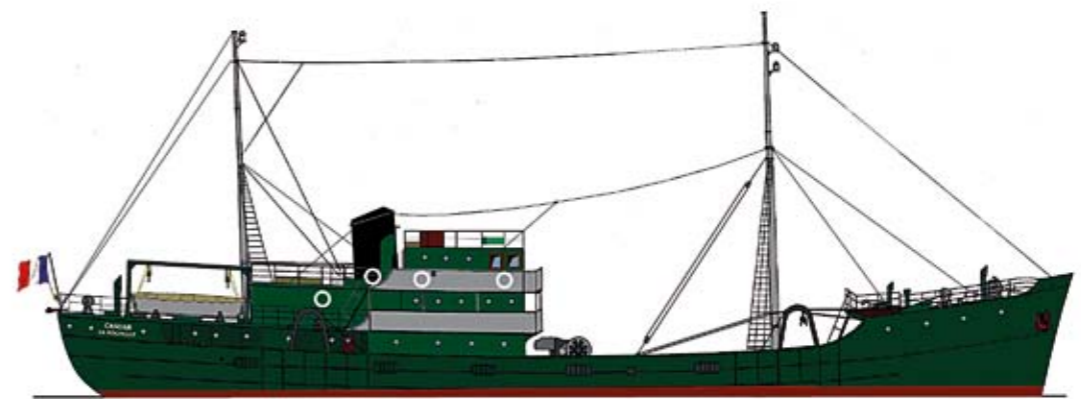
HMS Asie FY 370 ex-P 34 - 1943, Royal Navy.



UJ1121, ex-V1710, ex-V1604, ex-Natter, ex-Casoar - 1944, Kriegsmarine.



Président Houduce ex-P 40 - 1942, Forces navales françaises libres.



Casoar - 1947, Société anonyme des chalutiers de La Rochelle.