



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

Evasion de Pierre HERRY sur le Saint-Yves (6 juin 1943)

La difficile traversée du Saint-Yves

7 juin 1943

Le Saint-Yves, sablier de la Penzé de 11 mètres, quitta Carantec le 7 juin 1943 avec 23 passagers à bord dont : Olivier Le Borgne, pêcheur, 21 ans, menacé par le Service du Travail Obligatoire (STO), barreur, futur membre du Coastal Command sur hydravion, Docteur Bertrand de Kerautem de Morlaix, 33 ans, le plus âgé du groupe, futur médecin de la 1^{ère} DFL, Jean Kerleroux, de Carantec, 25 ans, ouvrier-tailleur, deviendra marin de commerce à bord des cargos des convois de l'Atlantique, Gervais Person, de Plabennec, futur mécanicien RAF-FAFL, **Pierre Herry**, futur cadet de la France Libre, Oliver Guivarch, futur Commando Kieffer, Ernest Léon, 16 ans, futur FNFL, Charles Mériadec, futur para SAS de la base Dingson - Saint-Marcel (juin 1944), François Moguérou, FNFL, Didier Paugam, 1^{ère} DFL, Félix Perrin, qui avait quitté Carantec en sabots dont l'un fut exposé à la mairie de Fowey, 1^{ère} DFL, René Person, radio-radariste sur hydravion du Coastal Command, Hervé Quéré, FNFL, Jacques Bataille, para SAS, Jacques Jamet, FNFL, Pierre Le Duc, FNFL, Alain Clédic, Albert Keroulé, FNFL, Louis Galliou, FNFL, parmi eux, quelque 16 Carantécois.



Le propriétaire du bateau, Le Lez, ayant des problèmes de santé, avait décidé de le vendre. Il s'adressa tout naturellement à Ernest Sibiril bien placé pour trouver un éventuel acquéreur. Des candidats au départ ne tardèrent pas à se manifester et chacun, comme d'habitude, paya sa part, celle du Docteur de Kerautem étant plus importante.

Le départ du Saint-Yves fut avancé d'un jour car les Allemands, finalement intrigués par la disparition de bateaux, avaient décidé, à partir du 8 juin, de placer un pêcheur de garde la nuit au port de Carantec afin de surveiller les embarcations mouillées sur l'estran. Au cas où un nouveau départ se produirait, ils menaçaient de le fusiller.

Dix passagers embarquèrent grâce à un système de touline (une sorte de va-et-vient) alors que le Saint-Yves était resté à flot devant le chantier mouillé plus bas que d'habitude. Les autres candidats à l'évasion avaient simulé une partie de pêche aux coquillages à Callot avant de se cacher sur l'îlot Le Forn au NO de l'île. Le Saint-Yves passa devant la roche pour embarquer le reste de l'équipage et éviter un trop gros rassemblement devant le chantier.

À 23 heures, Armand Léon et Étienne Le Vert opérèrent sur le canot pour accomplir les opérations d'embarquement.

Comme on hissait la voile, une poulie se mit à grincer horriblement. Tout le monde crut que la garnison du poste allemand finirait par l'entendre. Aussitôt, un volontaire grimpa au mât du sablier pour y déverser le contenu d'une bouteille d'eau avec un effet immédiat.

Le bateau commença à glisser sur l'eau dans le plus profond silence.

Vers les deux heures du matin, l'habituel convoi allemand qui longeait le littoral nord de la Bretagne manifesta sa présence à la suite d'un éclat lancé par le phare de l'île de Batz, puis, par un lancer de fusées éclairantes digne d'un feu d'artifice. Le phénomène s'avéra tellement spectaculaire que les passagers auraient pu lire un journal à bord du Saint-Yves.



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

Evasion de Pierre HERRY sur le Saint-Yves (6 juin 1943)

Avaient-ils été repérés ? Que faire ? Amener les voiles ? Faire demi-tour ? Poursuivre la traversée ?

L'embarras fut grand parmi les évadés. Finalement, ils optèrent pour la poursuite du voyage en baissant les voiles, mais en lançant le moteur. Le barreur, Olivier Le Borgne, fit route plein est soit à l'opposé de la direction supposée suivie par le convoi. Les Allemands lancèrent une nouvelle fusée éclairante, ce qui renforça l'inquiétude chez les évadés. C'est alors qu'en ce 7 juin 1943, certains à bord firent le voeu d'offrir une statue de Saint-Yves à Notre-Dame de Callot, la chapelle des marins, ce qui allait être fait le 26 mai 1947.

Le vent se mit à souffler de plus en plus fort et la mer commença à se creuser avec l'effet que l'on devine sur l'équipage bientôt victime du mal de mer. Le moteur tomba en panne. Heureusement que Gervais Person, mécanicien d'aviation, parvint à le faire redémarrer pour quelque temps. Les heures passèrent et, vers 4 heures, une brume épaisse les enveloppa. Ils perçurent le bruit d'un moteur de bateau. Ils décidèrent de hisser le drapeau tricolore et de se diriger vers lui. Par chance, c'étaient des pêcheurs belges basés en Angleterre qui les remorquèrent jusqu'au port de Fowey, où ils vinrent mouiller au fond d'un aber, chaleureusement accueillis par les Anglais après une traversée de 22 heures.

Le lendemain midi, ils furent tous invités à déjeuner chez le Lord maire avant de rejoindre Londres et « Patriotic School ».

Le message de réussite de l'opération lancé par la BBC fut : « Fidèle a retrouvé son maître ».

Au cours de son interrogatoire a « Patriotic School », les Anglais auraient demandé à Olivier Leborgne qui il connaissait en Angleterre. Le Carantécois répondit « je ne connais personne hormis la famille de Gaulle ». L'officier de renseignement prenant son téléphone laissa à Olivier le soin de répondre : « *Allo, Élisabeth (fille aînée du général), tu me reconnais ? C'est Olivier Le Borgne de Carantec* ». Rendez-vous fut pris le lendemain à l'heure du thé. Les parents d'Olivier Le Borgne qui habitaient sur le port, avaient hébergé Mme de Gaulle et sa belle-soeur Mme Vendroux en juin 1940. En cette occasion, Olivier avait bien connu les enfants, en particulier Élisabeth qui avait son âge. Elle avait beaucoup apprécié les parties de pêche en mer avec le père Le Borgne. Lorsque les membres de la famille avaient dû quitter précipitamment Carantec pour Brest, d'où ils purent gagner l'Angleterre, ils confièrent leur chien Fidèle à la famille de leur hôte, d'où le libellé du message proposé par Olivier afin de rassurer ses parents ainsi que les autres familles des évadés.

Texte extrait du livre « Chantier d'évasion » de Roger HUGUEN