



**Association du Souvenir des Cadets de la France Libre
RNA W751227302**

Le départ de Morlaix du "S'ils te mordent" (6-8 mars 1943)

Récit extrait du livre de Gwenn-Aël Bolloré – "J'ai débarqué le 6 juin 1944"

Gwenn-Aël Bolloré est parti de Morlaix en même temps qu'un autre futur cadet, Jean-Paul Martin. Le récit de Gwenn-Aël Bolloré éclaire et complète celui écrit par Jean-Pierre Martin et met en valeur à la fois la solidarité des Bretons et malheureusement le triste sort qui a souvent été celui des résistants de la première heure. C'est aussi un hommage au travail extraordinaire réalisé par Ernest Sibiril

PARIS-LONDRES

Arrivée à Quimper

Le trajet Paris-Quimper s'accomplit sans incident. A la gare, une voiture à gazogène nous attendait. Bientôt ce fut Odet. A l'écart des grandes routes, située au bord de la rivière, la vieille maison respirait la paix et la tranquillité. Derrière elle, une papeterie avait cessé de vivre avec l'arrivée des Allemands. Le silence n'en était que plus significatif.

Le dîner en tête à tête fut vite expédié, car beaucoup de menues besognes nous attendaient. Tout d'abord organiser notre voyage du lendemain matin jusqu'à Brest. Un train s'y rendait. Mais il fallait auparavant gagner la gare de Quimper.

Nous voici tous les deux, dans la nuit, sous une pluie battante. Sizorn, le garde-chasse, habite à moins d'un kilomètre. Il pourra sûrement nous dépanner.

Trempés, nous frappons à sa porte. Il est plus de dix heures et tous, dans la campagne, dorment. Enfin, un rai de lumière : une clé grince dans la serrure et voici Sizorn, en pyjama, tout étonné de nous voir. Vite, nous rentrons. Une bouteille de lambic (eau de vie de pomme) sort prestement du dessous d'un meuble.

Sizorn ne cille pas pendant mon exposé. Il se trouvera demain matin à huit heures devant la maison avec une voiture à cheval. Il promet de ne rien dire, de feindre de ne nous avoir jamais vus. Je sais que je puis placer toute confiance en lui. Voici donc une affaire réglée.

Maintenant, il faut boucler les bagages. Mais la place restera limitée. Nous avons droit à une valise de petite taille, enfermant un costume de rechange, quelques chemises, un chandail, des chaussettes, etc. Nous préparons trois magnums de lambic, car il fera froid en Manche.

Enfin, travail plus émouvant : j'écris une lettre destinée à ma mère. Je lui annonce mon départ, j'en expose les raisons ; je lui communique l'indicatif signalant notre arrivée : « *A cœur vaillant il n'est rien d'impossible.* »

Et je l'embrasse.

L'argent du bateau

Il importe de s'occuper de l'argent destiné à payer le bateau. Et à ce sujet me revient en mémoire une anecdote que je juge aujourd'hui plaisante, mais qui faillit, à l'époque, remettre le voyage en question. Pour réunir la somme nécessaire, soit quarante mille francs, ce qui constituait, en 1943, une grosse somme pour un jeune de dix-sept ans, j'avais chargé Louis Garin de vendre (en cachette) mon cheval — animal très recherché à cette période.

C'était une belle jument baie, une anglo-arabe qui répondait au nom peut-être prédestiné de Crevette.

Vendre un cheval pour acheter un bateau, ce n'est assurément pas banal, mais quand il porte le nom d'un crustacé, cela devient plus compréhensible !

Trêve de plaisanteries, cela me crevait le cœur de me séparer de ce bel animal avec lequel j'avais, avant la guerre, gagné une coupe au concours hippique au Grand Palais. Mais il le fallait, c'était le prix à payer pour la liberté.

La liasse de billets devait être dissimulée sous mon lit. Si l'ami Louis remplit avec succès la première partie de sa mission, il estima que la cachette indiquée manquait de sûreté et il déposa l'argent dans le coffre de l'usine, dont son père assumait la direction.



**Association du Souvenir des Cadets de la France Libre
RNA W751227302**

Le départ de Morlaix du "S'ils te mordent" (6-8 mars 1943)

Récit extrait du livre de Gwenn-Aël Bolloré – "J'ai débarqué le 6 juin 1944"

Je passai donc une partie de la nuit à chercher « mon trésor » et dormis fort mal. Le lendemain, vers huit heures, un coup de téléphone de Garin me rassura. Il restait quelques minutes pour ne pas rater le train. Cet imprévu engendra de fâcheuses conséquences pour nous. Si le père de Garin, bien qu'étonné, accepta de me remettre la somme en question à cette heure matinale, les minutes comptaient et j'avais prétexté un rendez-vous avec un maquignon de l'endroit pour acheter une nouvelle jument. Il ne m'était plus possible, sans éveiller ses soupçons, de lui demander les quelque dix ou quinze mille francs qui nous auraient servi d' "argent de poche"¹ en Angleterre. L'important était de partir. Joyeusement, nous fîmes nos adieux à Sizorn.

Sortie discrète de la gare de Brest

A Brest, dans la cohue, sur le quai de la gare, et suivant le plan établi, un homme nous attendait, le bord de son chapeau marron rabattu sur le visage. Il tenait dans sa main gauche, en signe de reconnaissance, une grande enveloppe de papier kraft.

Comme frontalier, je possédais un laissez-passer valable pour la zone côtière ; mais cette pièce manquait à Marc, et, par ailleurs, nous ne pouvions pas nous exposer à un contrôle de nos valises.

Un réseau de complicité nous aida à sortir de la gare. Ce fut d'abord la consommation d'une bière au buffet gastronomique, puis une traversée des cuisines et une sortie royale à bord de la camionnette à gazogène de l'établissement.

Chez le "sorcier de Brest"

Elle nous conduisit à domicile, chez notre guide.

Maurice Gillet, dit « Chénet » ou encore « le sorcier de Brest » dans la Résistance, indicatif Licorne, était chef du secteur de Brest, réseau Marine. Il habitait le quartier périphérique de Saint-Marc, juste derrière l'église. Depuis plusieurs mois, il assurait le relais entre Darsac et le chantier d'Ernest Sibiril. Son audace touchait à la témérité. Il croyait posséder la baraka. En dépit d'une chance indéniable, il sera arrêté quelques mois après notre départ.

Très exactement le 29 septembre 1943 l'accompagneront dans les geôles allemandes Joël Le Moigne, le colonel Gillet et sa femme, Amélie Simottel, sa belle-fille Marie, sa soeur ainsi que deux neveux Pierre et René Guezennec, Georges Lacroix, Paul Masson, Jean Eozenou, Marcel Dufoset, René Jamault, René Prémel, son épouse et sa belle-mère, Marie-Jeanne le Baquet, Alice Coudol et Clara Machton.

Tous devaient disparaître. N'étaient-ils pas classés « Nacht und Nebel », ce qui signifiait qu'ils devaient être exécutés sans laisser de trace ?

C'est ainsi que moururent d'une balle dans la tête au camp de Struthof (Alsace) Maurice Gillet et ses compagnons du réseau « Alliance », dont son père le colonel âgé de soixante-dix ans et cinq autres membres de sa famille. Quatre cent trente-neuf agents du même réseau devaient aussi disparaître, fusillés ou morts en déportation.

Les nazis avaient décidé dans leur orgueil qu'ils pouvaient transformer le corps et l'âme de leurs victimes en « nuit et brouillard ». Là encore ils avaient échoué, car le souvenir de « Licorne » est toujours bien ancré dans ma mémoire ainsi que dans celle de tous ceux qui l'ont apprécié et connu.

A cela nul ne peut rien.

Bombardement américain

Ce 6 mars 1943 ne marquait pas encore son mauvais jour, bien qu'il faillît sonner notre glas à tous.

En effet, dès le commencement du déjeuner, les sirènes mugirent. « *En plein jour, ce sont les Forteresses* », dit notre hôte.

Il ajouta :

« *C'est mauvais signe, car ces bombardements à haute altitude ont une efficacité nulle.* »

¹ L'argent français était très recherché par les services secrets. Il accompagnait le parachutage des agents en France.



**Association du Souvenir des Cadets de la France Libre
RNA W751227302**

Le départ de Morlaix du "S'ils te mordent" (6-8 mars 1943)

Récit extrait du livre de Gwenn-Aël Bolloré – "J'ai débarqué le 6 juin 1944"

Il ne croyait pas si bien dire. Deux minutes plus tard, quelques petits points argentés brillèrent dans un ciel devenu bleu. Accoudés à la fenêtre, nous les regardions évoluer lorsque soudain d'autres points se mirent à grossir à une vitesse sans cesse accrue.

« Un chapelet de bombes, cria Chénet. Tous contre le mur! »

A peine nous étions-nous plaqués le long des cloisons qu'un vacarme assourdissant nous submergea. Les vitres volèrent en éclats, le plâtre du plafond et le lustre s'écrasèrent au sol.

Blancs de poussière, nous nous relevâmes, hébétés. Un même mouvement nous conduisit vers la fenêtre. Les deux maisons qui entouraient la nôtre avaient disparu

« *Il faut filer en vitesse. Des équipes de secours vont venir déblayer et chercher les victimes. Les Allemands seront là aussi et risquent de poser des questions. Parlons avant qu'ils n'arrivent.* »

Ainsi parla Gillet avec justesse et décision. L'alerte était d'ailleurs terminée et, après un rapide coup de brosse, nous nous retrouvâmes dans la rue, puis dans la salle d'attente de la gare.

De Brest à Morlaix

Le train qui va de Brest à Morlaix est un tortillard. Il vaut cependant mieux l'emprunter que d'aller à pied.

Avant d'arriver à notre station, Chéret nous remit le courrier pour Londres et nous dit que nous retrouverions Darsac devant la gare. Seul, il continua jusqu'à Saint-Brieuc par prudence.

Jassaud était effectivement là, avec quelques personnes qui devaient nous accompagner en Angleterre. Il y avait, si je me le rappelle bien, son frère cadet, Marcel, agent de liaison du secteur Méditerranée, un jeune élève de Saint-Cyr du nom de. Martin, et deux aviateurs, Fourguet et Dupoujet. D'autres hommes devaient nous rejoindre à Carantec.

La nuit baignait la terre et, par petits groupes de deux ou trois, nous quittâmes la ville. A quelques kilomètres de là, un camion s'arrêta à notre niveau. Sans prononcer une parole, le conducteur souleva la bâche. Derrière des piles de planches, il désigna une étroite cachette où nous nous serrâmes tous les sept. Le véhicule poursuivit sa route.

Le franchissement du poste allemand

A cinq kilomètres de Carantec, les freins grincèrent. Le camion passait devant le poste allemand de la zone côtière.

Mes souvenirs, ce sont d'abord des bruits de bottes, des bribes de phrases criées en allemand, mais surtout les silences. En premier lieu le nôtre, si total, mais aussi celui des sentinelles, entre chaque question. Ces longues pauses où nous nous demandions si les soldats en armes allaient vérifier le contenu du camion nous angoissaient plus que les rauques dialogues.

Combien de temps dura cette halte ? Peut-être cinq minutes. Pour nous, ce fut long. Très long.

Lorsque le véhicule redémarra, je sentis l'air frais baigner mes poumons, tant nous avions réussi à réduire notre dépense physique pour éviter tout bruit.

Feux éteints, le camion s'engagea dans un petit chemin qui donnait sur la mer. Il s'immobilisa bientôt devant le chantier naval d'Ernest Sibiril ; en quelques secondes nous fûmes chez lui et notre courageux convoyeur continua sa route.

L'accueil de Sibiril

Sitôt franchi le seuil, ce fut la détente. Un feu de bois pétillait dans l'âtre. Des verres étaient disposés sur la table. Ernest Sibiril nous accueillait avec sa gentillesse habituelle.

Trois Bretons, qui devaient nous accompagner, attendaient. C'étaient deux pêcheurs de Riec-sur-Belon, Couliou et Soufflez, et un homme de la Marine marchande, Guyader. Ainsi au complet, nous étions neuf.

Que sont devenus mes huit co-passagers ? Ils connurent des fortunes diverses.

- Boudiez et Couliou ont péri en mer.
- Robert Guyader, après s'être marié avec une charmante native de Jersey, devint lieutenant au B.C.R.A. Déposé à Nangis, à quatre-vingts kilomètres de Paris, en Lysander, il fut capturé le 8



**Association du Souvenir des Cadets de la France Libre
RNA W751227302**

Le départ de Morlaix du "S'ils te mordent" (6-8 mars 1943)

Récit extrait du livre de Gwenn-Aël Bolloré – "J'ai débarqué le 6 juin 1944"

juillet 1944, déporté à Buchenwald, d'où il sortit treize mois plus tard, libéré par les Américains le 4 mai 1945. Il pesait à cette époque trente-sept kilos. Il a depuis professé au cours technique de l'école Saint-Joseph.

- Marcel Jassaud est représentant de commerce. Il a fait courageusement la campagne d'Italie. Thubé a dirigé des comptoirs en Afrique équatoriale. Maintenant, il navigue. Nous naviguons souvent ensemble.
- De Martin, je n'ai jamais eu de nouvelles.
- Dupoujet, qui se fit appeler « Navarre », s'occupe de machines-outils.
- Fourquet, qui choisit le nom de « Gory », commanda l'escadrille Lorraine et resta dans l'armée après la guerre. Il porte cinq étoiles, et a joué un rôle important lors du drame de l'Algérie. Il a fini sa carrière comme chef d'état-major des Armées, le plus haut poste qu'un militaire républicain puisse briguer.

Mais, ce soir, nous voilà tous frères, nous qui, dans l'ensemble, ne nous sommes jamais vus.

« Restaurez-vous, buvez un coup », dit Sibiril.

Il ajoute :

« Vous embarquerez vers onze heures car c'est le moment où le jusant sera le plus fort. »

Nous suivons son sage conseil.

Petit contretemps. La personne qui devait apporter le ravitaillement ne paraît point. Qu'importe. Sibiril nous donne trois gros pains noirs, si infects d'ailleurs que les Anglais prendront ce qu'il en reste pour l'analyser. L'heure de départ la plus propice ayant sonné, nous enfilons nos manteaux. Nous nous apprêtons à descendre dans le chantier.

Là, nous quittons Darsac. Une franche poignée de main. La dernière que je lui donnerai. Il embrasse son frère ; ce sera leur ultime accolade. Il sera bientôt pris, torturé, mis à mort.

Le "*S'ils te mordent*" flotte encore. Il est temps de dérader. Deux par deux, nous montons à bord grâce à une plate. Marin du pays, l'un des frères Leven nous fera sortir de la baie. Puis, passeur courageux, il regagnera la côte.

Ernest Sibiril

Ernest Sibiril, lui, reste dans « son » chantier, préparant déjà un nouveau départ.

Dix-huit bateaux quitteront ainsi la France avant qu'Ernest ne gagne, à son tour, la Grande-Bretagne. Le processus reste toujours le même. Une vieille coque, non inscrite sur les listes de la Kommandantur, est remise clandestinement en état. Une nuit sans lune, les patriotes embarquent à son bord et, profitant du jusant, s'éloignent de la côte, sans bruit. De la sorte, les Allemands ne s'aperçoivent pas des départs et la manœuvre n'entraîne pas le risque de faire fusiller les otages.

Que dire d'Ernest Sibiril ? Sinon qu'il fut admirable.

Ce Breton, né au bord de la mer, vivant de la mer, constructeur de bateaux de père en fils, était déjà âgé, du moins me le semblait-il à l'époque. Il avait été mobilisé dans l'armée territoriale. Évitant la captivité grâce à son esprit d'à-propos, il avait réussi à rejoindre Carantec et repris son métier. C'est alors qu'un ami, Jacques Guéguen (soixante-dix ans), lui demanda de l'aider à faire passer des patriotes en Angleterre en remettant en état son vieux bateau, le "Pourquoi Pas ?" —

Ernest le fit avec enthousiasme et pensa mêmes à les accompagner, ce qui était pour lui, du moins à cette époque, relativement facile. Mais il réfléchit au service immense que son chantier pouvait rendre à la Résistance et il décida de prendre le risque de rester. Son premier « convoi » sera justement pour Jacques Guéguen le 12 février 1942. En effet, le pêcheur était recherché par la Gestapo. L'aidèrent dans sa périlleuse entreprise, prenant eux aussi leur part de risques, sa femme, son jeune fils Alain, âgé de douze ans, et son frère Léon.

J'ai souvent après la guerre revu celui que nous appelions derrière son dos, car il l'eût très mal pris, « le Grand Passeur ». Il construisit de nouveau de forts beaux voiliers, mais refusait de parler des « temps



**Association du Souvenir des Cadets de la France Libre
RNA W751227302**

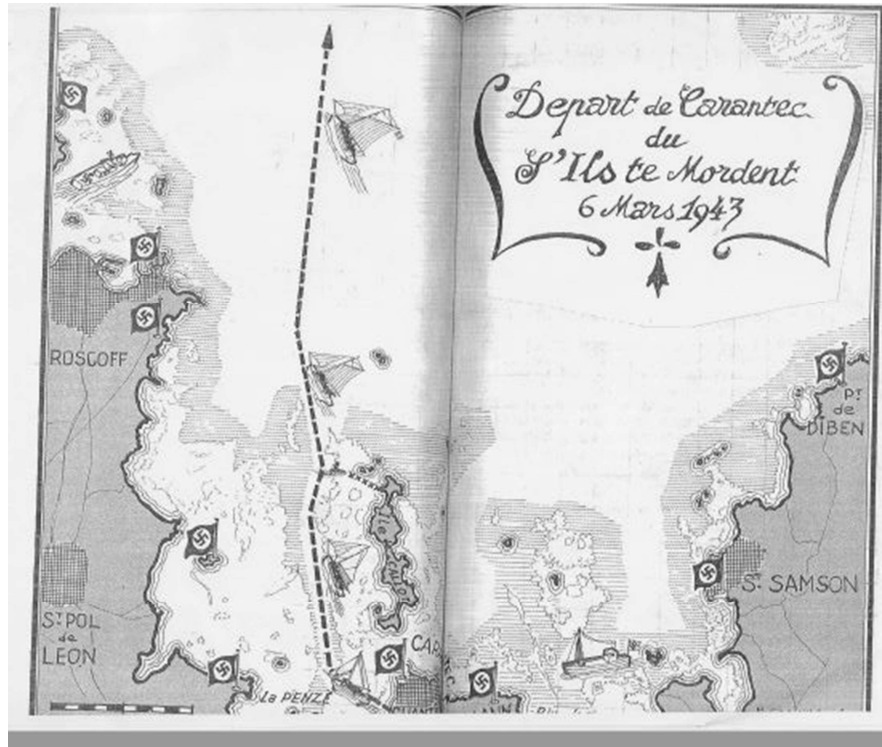
Le départ de Morlaix du "S'ils te mordent" (6-8 mars 1943)

Récit extrait du livre de Gwenn-Aël Bolloré – "J'ai débarqué le 6 juin 1944"

héroïques ». C'était un bon compagnon avec qui nous aimions discuter tard dans la nuit « entre Bretons ».

Il est mort en mer, en allant avec sa plate par un fort coup de vent de noroît « surveiller ses enfants », c'est-à-dire contrôler le mouillage de ses bateaux.

Le départ du "S'ils te mordent"



Nous voici, tous les dix, couchés dans le fond de la barque qui dérive lentement.

Ce plan établi à partir de la carte Nord de la France du Service hydrographique no 5821 (de la pointe de Bloscon à la pointe de Primel) couvre seulement la pointe de Bloscon et celle de Diben.

M. Alain Sibiril y a reporté les postes de guets allemands d'où partaient de fréquentes patrouilles et l'emplacement où étaient logées une vedette rapide et une pinasse, chargées de la surveillance de cette partie de la côte.

Le cheminement d'évasion de "S'ils te mordent" a été dessiné par lui en tenant compte de la voilure établie à chaque moment de la progression complète du cheminement de la barque du pilote Lever regagnant l'île Callot.

--000--

