

Hervé LAURENT

NI LE TEMPS,
NI LES PASSIONS

RÉCIT BIOGRAPHIQUE

« Vous, les marins de la France libre, ce que vous avez fait pour la France en poursuivant la lutte sur la mer, envers et contre tout, dans le plus grand drame de notre Histoire, rien, ni le temps, ni les passions, ne l'effaceront jamais. »

Charles de Gaulle

*Remerciements à mon frère aîné Guy LAURENT
pour avoir participé à ce projet de « récit biogra-
phique » de notre père.*

*Remerciements à mon épouse Liouba LAURENT
pour avoir contribué par ses recherches et ses
encouragements à cet ouvrage.*

Auteur et éditeur : Hervé LAURENT

9 rue de Naples 78150 Le Chesnay-Rocquencourt
laurent.herve@neuf.fr

Graphisme : Pilar Saldivia

Impression : Impression Création Service (<https://imprimerie-ics.fr/>)

ISBN : 979-10-415-8478-9 Dépôt légal : octobre 2025 2^{ème} édition : 21.07.26

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, du texte contenu dans le présent ouvrage, propriété de l'auteur-éditeur et de ses ayants droit, est illicite et constitue une contrefaçon aux termes des articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.



En hommage à notre père Francis LAURENT

L' Enseigne de Vaisseau
des Forces navales françaises libres.

Paris, le 05 MARS 2026

Monsieur,

J'ai bien reçu le courrier que vous m'avez adressé en mémoire de votre père, officier sous-marinier des FNFL, et je tiens à vous remercier pour la confiance que vous témoignez à la Marine nationale en partageant ce récit biographique.

Le parcours de votre père, marqué par le courage, l'endurance et l'engagement au cours de la Seconde Guerre mondiale, force le respect. Les 38 mois de navigation en opérations, dans des circonstances périlleuses, témoignent du sens du devoir et de l'attachement à la France qui animait votre père et les marins ayant servi dans les Forces navales françaises libres, et qui honorent leur mémoire.

La Marine nationale n'oublie pas ceux qui ont contribué à son histoire et à sa grandeur. Par leur engagement, ils ont forgé l'esprit qui anime encore aujourd'hui nos marins. Le souvenir de votre père s'inscrit pleinement dans cette mémoire collective, qu'il nous appartient d'entretenir et de transmettre.

Je vous remercie d'avoir ainsi contribué à faire vivre cette mémoire et vous prie de croire, monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.

Amiral Nicolas Vaujour



Monsieur Hervé Laurent

EN MISSIONS
SPÉCIALES ET PÉRILLEUSES
EN SOUS-MARINS
DE 1940 À 1945

PRÉAMBULE

Les contextes politiques, géopolitiques et faits historiques qui sont décrits dans son récit biographique sont nécessaires pour comprendre la destinée de Francis.

DISPONIBLE
SUR DEMANDE

SOMMAIRE

I CONTEXTES POLITIQUES ET GÉOPOLITIQUES -	15
1917 À 1939	
II FRANCIS DE 1917 À 1939	19
Naissance, enfance, adolescence et études	
III LES ANNÉES DE GUERRE EN FRANCE 1939 À 1940	27
Extrait du carnet de bord: défendre Paris, battre en retraite	
IV CONTINUER LE COMBAT EN SOUS-MARINS	37
Arrivée en Angleterre, armistice, attente, mainmise sur la flotte française, Force Navales Française Libres	
V RETOUR EN FRANCE DANS LA PARTIE LIBÉRÉE	69
1946-1949 Missions	
VI GUERRE D'INDOCHINE	70
Missions et origines des conflits	
VII RETOUR EN FRANCE	75
1950-1959 Missions	
VIII GUERRE D'ALGÉRIE	80
Commandement de la base de sous-marins de Mers El Kébir, origines des conflits	
IX RETOUR EN FRANCE	83
X COMMANDEMENT DE LA RÉGION MARITIME DES ANTILLES ET GUYANE	85
XI CARRIÈRES CIVILES	89
XII DERNIÈRE MISSION MARINE EN MÉDITERRANÉE	90
XIII CONCLUSION	93
ANNEXES :	
CARNET DE BORD	96
CHRONOLOGIE	107



CONTEXTES POLITIQUES ET GÉOPOLITIQUES

Francis naît quelques mois après un évènement historique qui aboutira à un partage du monde pendant des dizaines d'années et à la naissance de nombreuses nations indépendantes

La révolution communiste aboutit en février 1917 à l'abdication du Tsar de Russie et se termine en octobre 1917 avec la prise de pouvoir par les Bolcheviks.

Leur objectif est que cette révolution s'étende à l'ensemble de l'Europe et au reste du monde.

La fin de la Première Guerre mondiale, le 11 novembre 1918, bouleverse profondément la société française avec ses nombreux morts, invalides, veuves et orphelins.

Les traités de paix entre les belligérants de la guerre, notamment, celui de Versailles (28 juin 1918), de Saint-Germain-en-Laye et du Trianon et leurs conséquences transforment radicalement la géopolitique européenne, et contribueront probablement à la Seconde Guerre mondiale (1940-1945).

La chute des empires allemand, austro-hongrois et ottoman conduit à la création de nouvelles nations :

La République de Weimar, la Yougoslavie, la Tchécoslovaquie, l'Autriche, la Hongrie, la Pologne, la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie, la Finlande et la Turquie.

Le fascisme et les régimes autoritaires de droite apparaissent en Europe souvent à la suite de coups d'État, notamment en Italie en 1922 avec Mussolini, puis en Hongrie, en Pologne, en Lituanie, en Roumanie, en Espagne et au Portugal.

L'arrivée du nazisme en Allemagne avec Hitler dans les années 1930 marque la montée du parti national-socialiste.

Le modèle soviétique de l'URSS se consolide sous la direction de Staline à partir de 1928.

Le Front Populaire est au gouvernement en France en 1936, introduit notamment des lois sociales et adopte une politique axée sur le pacifisme.

Les États-Unis deviennent une grande puissance économique, financière et géopolitique.

Les États-Unis sont entrés tardivement dans la Première Guerre mondiale en juillet 1918, invoquant des violations des droits internationaux par les belligérants.

À la fin de la guerre, lors de traités notamment de Versailles, les États-Unis imposent leurs volontés avec les 14 points du président Wilson, incluant la création de la Société des Nations pour promouvoir leurs valeurs : capitalisme, libre échange, indépendance, décolonisation et démocratie.

A son adolescence Francis n'ignore pas les événements qui aboutissent à une deuxième guerre mondiale :

- Montée du nazisme en Allemagne
 - 1933 : Adolf Hitler arrive au pouvoir.
 - Volonté de revanche après la défaite de 1918.
 - Remilitarisation, propagande, persécution des Juifs.
- Violation des traités et expansion territoriale
 - 1936 : Remilitarisation de la Rhénanie.
 - 1938 : Anschluss (annexion de l'Autriche).
 - Sept 1938 : Accords de Munich : la France et le Royaume-Uni laissent Hitler annexer les Sudètes région de la Tchécoslovaquie en espérant qu'il s'arrêtera là.
 - Mars 1939 : Invasion du reste de la Tchécoslovaquie.
- Déclenchement de la guerre
 - 1^{er} septembre 1939 : l'Allemagne envahit la Pologne.

- 3 septembre 1939 : la France et le Royaume-Uni déclarent la guerre à l'Allemagne.
- Juin 1940 : L'Allemagne envahit la France, la Belgique, les Pays-Bas.

Elle bouleversera en profondeur le cours de la vie de Francis, ainsi que celle de ses parents, qui pensent que la première guerre mondiale est la dernière.

Francis rentre à l'école navale le 28 septembre 1937, à la sortie il est nommé Enseigne de Vaisseau le premier septembre 1939, deux jours avant le début de la deuxième guerre mondiale, déclarée le trois septembre 1939.

DISPONIBLE
SUR DEMANDE



Mariage d'Angéline et Marcel



FRANCIS DE 1917-1939

Naissance, enfance, adolescence et études

Francis naît à Dourdan en Seine et Oise, le 25 août 1917.

- De père Marcel Laurent né le 19 avril 1891 à Angres, près de Liévin, dans le Pas de Calais.
- De mère Angéline Legru née le 23 décembre 1890 à Ablain-saint-Nazaire, près d'Angres dans le Pas de calais.

Son père Marcel est mobilisé en 1914 et blessé à Ramscapelle en 1916 par un éclat d'obus. Il s'en sort avec des côtes fracassées et des phalanges de doigts de la main en moins.

Il se marie avec Angéline Legru le 3 août de 1916.

A la fin de la guerre, ils s'installent à Arras, lui comme ciseleur, mécanicien, puis garagiste et elle comme institutrice.

Francis vit ses premières années avec ses parents à Dourdan, puis à Arras où son père possède un garage, 32 rue Michelet, sa mère continue à enseigner comme institutrice.

En 1930 naissance de sa petite sœur, qui hélas ne survie pas au-delà de ses 4 ans et qui est un drame pour la famille.

Il fait ses études à Arras et devient bachelier en mathématiques et en philosophie en 1937.

Francis décide de rentrer à l'École Navale de Paris, en septembre 1937.

À la fin de ses deux années d'école, il obtient son diplôme d'in-

génieur et devient officier de Marine, Enseigne de Vaisseau, le 1^{er} septembre 1939, juste avant le début de la Seconde Guerre mondiale.

Francis depuis son entrée en service dans la Marine nationale, vingt-deux années se sont écoulées (1917-1937) dans un contexte géopolitique et national bouleversé.

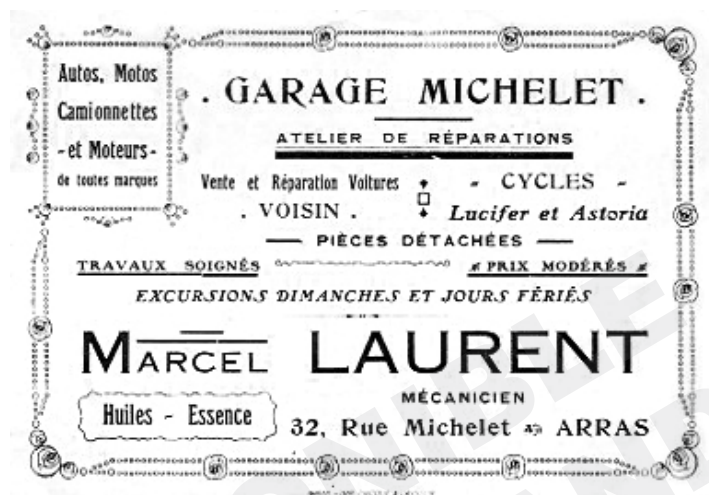


13. - DOURDAN (S.-et-O.). - Rue de Chartres

Ville de Dourdan vers 1907 - rue de Chartres

©jlduriez - licence CC BY-NC-SA 2.0

TRACES DE MARCEL LAURENT



..... PORTRAITS DE FRANCIS LAURENT





UNE VIE SOCIALE



Au café famille et amis



Au café avec Madeleine

ÉTUDES



École navale de Brest



Francis en uniforme



MANŒUVRES ET EXERCICES PRATIQUES



VOYAGES AU LIBAN





LES ANNÉES DE GUERRE EN FRANCE 1939 À 1940

Extrait du carnet de bord : défendre Paris, battre en retraite

Tout juste sorti de l'École Navale, Francis est embarqué :

- Sur le croiseur Dugay-Trouin du 01 septembre au 01 février 1940
- Sur le torpilleur « le Frondeur » pendant deux mois : à cette occasion Francis reçoit les félicitations, le 19 mars 1940, du commandement pour : « Avoir fait preuve de beaucoup d'allant au cours de l'engagement du 14 février 1940 avec un sous-marin allemand et le torpilleur Frondeur. »
- Francis ne reste que deux jours sur l'Ouragan pour cause d'hospitalisation à Brest jusqu'au jeudi 09 mai 1940.

Après une période de huit mois sans combats directs, appelée « drôle de guerre », l'Allemagne se concentrent en priorité sur l'invasion et le partage de la Pologne avec l'URSS.

Parallèlement, ils cherchent à conquérir l'Europe du Nord pour sécuriser les approvisionnements en énergie nécessaires à l'effort de guerre, tels que le pétrole de Norvège et d'autres ressources.

Le 10 mai 1940, l'armée allemande franchit les Ardennes, surprenant l'armée française. Bien que considérées infranchissables, ces obstacles naturels sont traversés, et Sedan est occupée le 15 mai 1940.

DÉFENDRE PARIS EST DEVENUE LA PRIORITÉ DU GOUVERNEMENT

Le 17 mai, une semaine après l'occupation de Sedan, Francis et autres officiers de Marine nationale forment un détachement antitank au fort de l'Est à Paris Saint Denis, déployant des canons de L'isle Adam à Senlis pour défendre Paris de l'armée allemande qui progresse rapidement.

Dans son journal de bord joint en annexe, il décrit quotidiennement les mesures prises, pour protéger la capitale Paris des chars allemands, ainsi que les événements qui ont suivis lors de sa mission jusqu'à son arrivée en Angleterre.

CONDENSÉ DU JOURNAL DE BORD DE FRANCIS REPRIS EN FIN DE LIVRE DANS SA TOTALITÉ

LE 17 AU 22 MAI 1940

Organisation du détachement : équipement et personnel.

Départ de Brest à 8h30 avec le personnel et un wagon de munitions.

En route, ajout de 2 wagons de munitions et canons, factionnaires placés dans les wagons.

Arrivée à la gare de Saint-Denis vers 8h30, mise en subsistance du détachement, transport de matériel au fort de l'Est à 14h30.

DU 23 MAI AU 2 JUIN 1940

Départ des premiers pièces, visite du commandant Baucche au fort de l'Est.

Un détachement de 20 hommes, accompagné d'un second maître Meudec et de Bechtel, part vers Nanteuil avec des munitions de calibre 65.

Les munitions en provenance de Brest sont arrivées.

Un transfert de munitions a été effectué de la gare de Saint-Denis à la poudrière du fort de l'Est.

Pris de contact avec l'Etat-major de L'Isle Adam visite des emplacements des pièces à Epluches, Méry, Mours, et l'isle Adam

Régler munitions

Secteurs centre et secteur Ouest parés en munitions

Préparé envoi personnel, mitrailleuse, matériels consommables

Francis et camion marine 130 cartouches de
47-1902 pris à Jouy Laville et envoyés sur
L'Isle Adam

121 de caisses de 47-1902 mis en réserve au
parc du fort de l'Est

33 caisses de 47-85 en excédent dans le
secteur Ouest

Francis règle questions diverses, essences,
cigarettes et vivres

Demande camion à artillerie navale pour mettre
à disposition ingénieur Brunet

Départ camion pour Nanteuil avec canon

Attendu voiture de liaison n'arrivant pas ; ces
voitures étaient prévues pour le 1 juin

Départ à Nanteuil de Brunet secteur centre 11
pièces armées 4 à restant installer.

LUNDI 3 AU 11 JUIN 1940

Bombardé de 13h20 à 14h15

Bombes au fort de l'Est, tuant 2 hommes

ouvriers civils et blessant 15 autres

Voiture de liaison mis hors d'usage par un bombardement à Orly

Déjeuner à Ecouen vu EV Nay dont le PC situé au presbytère .

Francis resté à Pontarmé pour l'installation 2 détachements.

Pris contact avec officier de transmission secteur centre pour liaison téléphonique.

Francis vers Gouvieux recherche appareil de visé perdu. Inspection Senlis ville Boran est et ouest

BOMBES À PONTARMÉ, BORAN

Commandant secteur décide envoi de 5 hommes matelots et 14 soldats pour compléter secteurs ouest et centre

Départ Bourdais vers 6h30

Deux Bombes tombent aux abords de Pontarmé
Saint Ouen l' Aumône bombardé

Un blessé, un tué

Alertes pour les secteurs Senlis et Pontarmé

Commencement de la débandade 8 fuyards le matin à Pontarmé

18h bombardement en piqué de Senlis

Nanteuil détruit par aviation : 7 avions en 3 reprises

De nouveau Bombardement à Nanteuil

Premier contact avec l'ennemi à Brunoy Villers

MERCREDI 12 AU 15 JUIN 1940

Apprenons ordre de repli de l'armée à Paris à 11h

Détachement quitte Dammartin avec matériel, arrivé à Paris voitures dans la cour des invalides

Départ pour Soisy sur école. Embouteillage complet sur les routes

Arrivé à Soisy sur école

Attente pour départ Châteaudun

8 à 12h attente

Départ pour Montbazou coucher à Schillers,
dans une grange

La ville d'Abbeville est occupée par les Allemands depuis le 20 mai.

Le 3 juin, 200.000 soldats britanniques et 130.000 Français ré-embarquent à Dunkerque pour l'Angleterre, sous les attaques de l'aviation allemande.

Nombreux le 5 juin, les forces allemandes ont lancé une offensive vers l'Ouest et le Sud, déplaçant de nombreux réfugiés sur les routes de France.

Après de nombreux efforts pour défendre la capitale, Paris est déclarée ville ouverte et occupée par les Allemands le 14 juin 1940.

7h30 départ pour Montbazou

18h arrivée à Montbazou

BATTRE EN RETRAITE

DIMANCHE 16 AU 19 JUIN 1940

Départ pour Lorient

Arrivée à Lorient

Coucher à l'hôtel des voyageurs

Alertes sur Brest

Embarquement sur le navire du Condé,
direction Brest, le 17 juin à 17 heures, sous
bombardement aérien allemand.

Le même jour le Maréchal Pétain demande de cesser les combats lors de son Allocution radio du 17 juin 1940.

« C'est le cœur serré que je vous dis aujourd'hui qu'il faut cesser le combat. Je me suis adressé cette nuit à l'adversaire pour lui demander s'il est prêt à rechercher avec moi, entre soldats, après la lutte et dans l'honneur, les moyens de mettre un terme aux hostilités ».

Après l'allocution du maréchal Pétain du 17 juin 1940, de nombreux navires et sous-marins échappant aux autorités françaises de Vichy et allemandes se dirigent vers Plymouth et d'autres ports anglais.

MARDI 18 JUIN 1940

Embarquement à bord du navire Dinan

Le lendemain de l'allocution du Maréchal Pétain du 17 juin, le général De Gaulles, peu connu à l'époque, lance appel le 18 juin à la radio anglaise BBC à ne pas cesser le combat.

CONTINUER LE COMBAT ET RÉSISTER APPEL DU GÉNÉRAL DE GAULLE

De son côté, le Général lance son appel le 18 depuis les studios de la BBC à Londres mis spécialement à sa disposition : il insiste particulièrement sur l'importance de l'empire colonial français et de la maîtrise des mers pour continuer la lutte.

« Les chefs qui, depuis de nombreuses années, sont à la tête des armées françaises, ont formé un gouvernement. Ce gouvernement, alléguant la défaite de nos armées, s'est mis en rapport avec l'ennemi pour cesser le combat.

Certes, nous avons été, nous sommes, submergés par la force mécanique, terrestre et aérienne, de l'ennemi.

Infiniment plus que leur nombre, ce sont les chars, les avions, la tactique des Allemands qui nous font reculer. Ce sont les chars, les avions, la tactique des Allemands qui ont surpris nos chefs au point de les amener là où ils en sont aujourd'hui.

Mais le dernier mot est-il dit ? L'espérance doit-elle disparaître ? La défaite est-elle définitive ? Non !

Croyez-moi, moi qui vous parle en connaissance de cause et vous dis que rien n'est perdu pour la France. Les mêmes moyens qui nous ont vaincus peuvent faire venir un jour la victoire.

Car la France n'est pas seule ! Elle n'est pas seule ! Elle n'est pas seule ! Elle a un vaste Empire derrière elle. Elle peut faire bloc avec l'Empire britannique qui tient la mer et continue la lutte.

Elle peut, comme l'Angleterre, utiliser sans limites l'immense industrie des États-Unis.

Cette guerre n'est pas limitée au territoire malheureux de notre pays. Cette guerre n'est pas tranchée par la bataille de France. Cette guerre est une guerre mondiale. Toutes les fautes, tous les retards, toutes les souffrances, n'empêchent pas qu'il y a, dans l'univers, tous les moyens nécessaires pour écraser un jour nos ennemis. Foudroyés aujourd'hui par la force mécanique, nous pourrions vaincre dans l'avenir par une force mécanique supérieure. Le destin du monde est là.

Moi, Général de Gaulle, actuellement à Londres, j'invite les officiers et les soldats français qui se trouvent en territoire britannique ou qui viendraient à s'y trouver, avec leurs armes ou sans leurs armes, j'invite les ingénieurs et les ouvriers spécialistes des industries d'armement qui se trouvent en territoire britannique ou qui viendraient à s'y trouver, à se mettre en rapport avec moi.

Quoi qu'il arrive, la flamme de la résistance française ne doit pas s'éteindre et ne s'éteindra pas.

Demain, comme aujourd'hui, je parlerai à la Radio de Londres. »

*Mardi le 19 juin est passé en mer à bord du
Dinan*

DISPONIBLE
SUR DEMANDE



CONTINUER LES COMBAT EN SOUS-MARINS ARRIVÉE EN ANGLETERRE

JEUDI 20 JUIN 1940

Arrivée à Plymouth, en Angleterre, le 20 juin à 8 heures du matin.

Plymouth est un port naturel et une base navale stratégique située dans le sud-ouest de l'Angleterre, utilisée par la Royal Navy.

En arrivant en Angleterre, le 20 juin, Francis prend connaissance de l'allocution du maréchal Pétain du 17 juin 1940, lue par les hautes autorités françaises en Angleterre.

VENDREDI 21 JUIN 1940

Attente suite lecture conditions d'armistice acceptées par la France, en forêt de Compiègne du 20 juin 1940

L'amirauté française leur donne l'ordre formel de se replier en Afrique du Nord.

Mais les Britanniques s'opposent à ce retour. Dans cette confusion ambiante, le moral des équipages est au plus bas : ils sont complètement désorientés. Certains (réservistes pour la plupart) ne pensent qu'à rejoindre au plus vite leurs familles, d'autres ne comprennent pas pourquoi la lutte ne continue pas aux côtés des Anglais.

Dans le même temps, des communications officielles qui rappellent le devoir d'obéissance à la hiérarchie sont placardées sur les portes d'équipage.

Cette manœuvre semble porter ses fruits car on observe à ce moment-là que peu de marins songent à désobéir.

Les 10.000 hommes et les 350 officiers sont confrontés à trois choix que leur proposent les autorités britanniques :

Ceux qui désirent être rapatriés en Afrique du Nord.

Ceux qui désirent continuer la lutte seront constitués en un corps de volontaires français, sous les ordres du général de Gaulle.

Enfin, ceux qui désirent se battre sans rejoindre le corps de volontaires français peuvent servir sous le drapeau britannique.

SAMEDI 22 JUIN 1940

Attente suite

ARMISTICE LE 22 JUIN - LA FRANCE SIGNE L'ARMISTICE

Les clauses sont draconiennes :

L'armée française est réduite à 100.000 hommes.

Les matériels de guerre existant sont à livrer à l'Allemagne.

Les navires français doivent être désarmés sous contrôle Allemand et dans les ports de paix.
Une importante part du territoire est occupée du nord à l'ouest.

DIMANCHE 23 JUIN 1940

Attente (suite) Ras (rien à signaler)

LUNDI 24 JUIN 1940

Nous-mêmes à bord du Paris embarque sur le cuirassier Coucy

MARDI 25 JUIN 1940

*Armistice-franco-itallo-allemand
Embarqué à bord du Coucy qui va servir de ponton et de prison*

MERCREDI 26 JUIN 1940

*Passé la journée à Bord du Coucy remise en ordre du bord
Descendu à terre, changé argent à Devonport et à Plymouth*

JEUDI 27 JUIN 1940

Inspection à bord du Coucy ce matin.

Descendu à Devonport et à Plymouth l'après-midi, acheté gabardine et articles divers.

VENDREDI 28 JUIN 1940

Resté le matin à bord du Coucy -terminé le plan du bateau -mise en état de la baleinière, après-midi accompagné du commandant Castel dans les interrogatoires des remorqueurs.

SAMEDI 29 JUIN 1940

De garde à bord du Coucy, Francis écrit deux lettres, une à ses parents et l'autre à Madeleine, sa fiancée, pense que les lettres seront remises aux destinataires en dépit des événements récents entre La France et la grande Bretagne.

Les parents ne reçoivent pas la lettre de Francis partie en mission en Angleterre, sa mère écrira plus tard au cercle naval de Toulon et recevra la réponse suivante le 14 décembre 1940 :

Madame,

Dès que votre lettre m'est parvenue, je suis allé aux renseignements et voici, je crois, la situation actuelle de votre fils.

Sans qu'il me soit possible de rien certifier, l'Enseigne de Vaisseau Laurent serait actuellement en Angleterre ou il servirait comme volontaires dans les Forces Françaises libres.

S'il a appartenu à L'état-major du sous-marins Junon ce renseignement doit être considéré comme sur. En tout cas, il ne figure pas sur la liste du personnel actuellement rapatrié. Ne connaissant pas personnellement votre fils, je ne l'ai pas suivie pendant notre séjour en Angleterre et je ne puis pas vous dire dans quelles circonstances il a pu se décider à adopter une ligne de conduite qui n'a pas été celle de tous ses camarades. Je vais essayer de recueillir à ce sujet les renseignements, que je pourrai avoir et ne manquerai pas de vous les faire parvenir.

En tout cas, il est, à ce qu'on m'a dit, en parfaite santé et ne manquera pas, dès que les circonstances le permettront, de vous donner lui-même de ses nouvelles.

Le meilleur moyen de correspondre avec lui consisterait à passer par l'intermédiaire de CHARTIER consul général de France à Londres 51 Bedford Square.

Pour avoir été moi-même privé de nouvelles de ma famille pendant plusieurs mois, je connais les inquiétudes que vous avez éprouvé et c'est pour cela que je me suis efforcé de vous dire tout ce que je pensais devoir être utile. Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments très respectueux.

École Navale -Toulon

Angéline et Marcel, ses parents seront, par cette lettre, rassurés mais ils s'interrogeront sur les raisons et motivations de la décision de Francis de désobéir au Maréchal Pétain et à la France, et de continuer à combattre.

Peu de temps après ils recevront une deuxième lettre. Le signataire fait part son émotion par la deuxième lettre reçue de la mère de Francis exprimant son attachement au Maréchal Pétain et à la France, qu'il la qualifie dans sa lettre d'être une vraie mère française.

Les discussions entre les parents et son fils seront, lors de son retour en France, très animées, enflammées et inconciliables.

DIMANCHE 30 JUILLET 1940

10h Messe à bord de l'Ouragan

LUNDI 1 JUILLET 1940

Service ordinaire à bord du Coucy, descendu à terre

MARDI 2 JUILLET 1940

Inspection de l'amiral, transport du matériel au Coucy

Le 2 juillet, l'amirauté britannique organise une grande réception Garden Party sur le stade de Portsmouth pour les officiers et équipages et l'ensemble des militaires et marins stationnés en Angleterre.

MERCREDI 3 JUILLET 1940

5h prise du Coucy par une garde anglaise
débarquement de soldats et marins anglais.

7h embarquements hommes et officiers de tous les
bateaux français sur Remorqueur ;

Envois au camp de Raleigh. Passons la journée

Traitements ignobles par les Anglais (gardes armées) encadrant hommes et officiers.

Essai de sabotage du Mistral et Triomphant par des officiers français - officiers mis aux arrêts par amiral Anglais départ du 1^{er} et groupe de marins dans la direction de Liverpool.

JEUDI 4 JUILLET 1940

Allons à bord du Coucy prendre nos affaires

11h sir Walter Raleigh (en attente)

Avions allemands

Embarquements en train pour Liverpool

Arrivée à Aintree, installation plus que rudimentaire au camp.

VENDREDI 5 AU 7 JUILLET 1940

Camp de Aintree à Liverpool

LUNDI 8 AU 9 JUILLET 1940

Camp descendu à Liverpool

Dernière page écrite du carnet de bord

MAINMISE DE LA FLOTTE DE GUERRE

Le Royaume Unis comprend que la grande majorité des combattants français, notamment en Grande-bretagne ne continueront pas à combattre les Allemands : La mainmise de la flotte de guerre Française par les Allemands est un risque majeur pour la Grande-Bretagne.

Le lendemain matin, des fusillés marins britanniques envahissent silencieusement tous les bâtiments de la rade de Portsmouth.

Les invités sont devenus ennemis et sont regroupés et transportés par camions et trains vers des camps à Arrowe Park près de Liverpool, ainsi que l'hippodrome d'Aintree, gardés par des soldats armés de baïonnettes.

Par la suite de très nombreux légitimistes de Français retournent en France à la suite d'un accord entre l'État français et la Grande-Bretagne.

Les autres peu nombreux continueront le combat.

La flotte française a subi des destructions importantes ou des saisies à la suite de l'opération Catapult, lancée par les Britanniques le 2 juillet 1940 pour empêcher sa capture par les Allemands.

La capture ou la destruction de la flotte française par la marine britannique a principalement eu lieu dans les ports d'Angleterre, notamment à Portsmouth, ainsi qu'à Mers-el-Kébir et Alexandrie :

- A Portsmouth :

Le 3 juillet sont regroupés au mouillage sur rade une trentaine de bâtiments de guerre dont 2 cuirassiers, Le Paris et le Courbet, avec près de 5 000 hommes.

- A Mers-el-Kébir le 3 juillet :

Une partie de la flotte de méditerranée prise au piège dans le port, sans possibilité de se défendre, est

détruite sous les obus de la Royal Navy, 1300 marins sont tués.

- A Alexandrie :

Le 4 juillet l'autre partie de la flotte de méditerranée reçoit l'ordre de l'amirauté française de forcer le blocus britannique pour rejoindre le port de Toulon en France. Une attaque aérienne Italien sur le port d'Alexandrie survient, les bâtiments Français ouvrent le feu spontanément sur les appareils italiens prenant fait et cause pour les Anglais.

La flotte Française et les hommes sont épargnés par les Britanniques.

La flotte française de juin 1940 est une flotte hors d'atteinte : tous les navires en état de naviguer sont évacués vers l'Angleterre ou l'Afrique. Les autres sont sabordés : 6 sabordés et 40 en rade de Toulon. Les 238 bâtiments restants sont hors de portée de l'ennemi, en Angleterre ou dans l'empire.

De nombreux navires se sont réfugiés en Angleterre (leur état, leu manque d'approvisionnement ou les circonstances les ont empêchés de rallier directement l'Afrique).

La Force Navale Française Libre :

L'ambiance générale est rongée par un climat de renoncement : le sentiment de solitude gagne, d'autant que l'appel de De Gaulle aux autorités d'outre-mer est un échec. Il est à noter que huit jours après son célèbre appel du général de Gaulle a seulement quelques centaines d'hommes se sont rangés derrière lui : il faut souligner que les démarches ne sont pas facilitées par les Britanniques. Néanmoins, le général cherche toujours à constituer une force de combat. Le 28 juin, dans un autre appel radiophonique, il officialise sa reconnaissance par les Britanniques de « chef des français libres ».

Dans le même temps, les autorités du royaume ont hâte de se débarrasser de la masse encombrante des soldats français, hu-

miliés et entassés dans les camps. Ainsi, la traversée de 20.000 hommes de Liverpool à Casablanca est rapidement organisée (ils y débarquent le 8 juillet).

En ce qui concerne les ralliements sur les bâtiments de la flotte, l'énorme majorité des navires restent légitimistes.

A côté de cette tendance générale, on remarque quelques cas particuliers :

Le sous-marin Rubis est en mission de mouillage de mines dans le fjord de Trondheim, avec les ordres de l'amirauté lorsque l'armistice est signé. Lorsque le Rubis rallie son port d'attache, Dundee, son équipage apprend la situation et décide de rallier la France libre.

Le Narval rallie La Valette, et après un vote libre de l'équipage en faveur du ralliement à la France libre, les réfractaires sont débarqués.

Au niveau du haut commandement, le seul réellement déterminé à poursuivre la lutte est l'amiral Muselier, il gagne Marseille, d'où il s'embarque pour Gibraltar pour continuer le combat par convictions. Il rencontre le général De Gaulle à Londres le 30 juin et il est tout de suite nommé commandant des forces navales restées libres. Un communiqué officiel scelle l'acte de naissance des FFL (force française libre) le premier juillet 1940.

Les militaires et civiles français restant sur le sol britannique, très peu nombreux, décident de continuer à combattre soit en s'engageant dans la Marine Royale, ou l'armée de terre Britannique ou en constituant par la suite une Force Française Libre.

Les Forces françaises libres (FFL) ont été créées le 1^{er} juillet 1940 par le général de Gaulle, qui a confié à l'amiral Muselier la tâche de les organiser et de les rendre opérationnelles.

La FFL devient plus tard la Force Navale Française Libre

La première caractéristique du personnel FNFL est qu'il ne comprend que des volontaires, qui s'engagent de façon incon-

ditionnelle jusqu'à la victoire finale, avec une période supplémentaire de trois mois. Même s'il a la possibilité d'émettre une préférence, l'engagé n'a pas le choix de son arme. L'amiral Muselier se bat pour faire reconnaître les besoins spécifiques des FNFL en réclamant dans ses rangs les anciens marins et une formule spéciale d'engagement. Enfin, l'acte d'engagement stipule qu'il n'aura pas à se battre contre son pays.

En Grande-Bretagne, le recrutement a lieu en trois vagues :

La première, entre le 18 juin et le 3 juillet les FNFL lèvent à l'Olympia Hall (leur premier QG à Londres) 334 personnels de la marine (14 officiers, 24 officiers marinières et 296 quartiers maîtres et marins) ainsi que 376 civils volontaires et inscrits maritimes non encore incorporés.

La deuxième est le résultat de l'opération Catapult du 3 juillet 1940. Un millier d'hommes sur un total de 11.000 décide de continuer le combat : 700 en s'incorporant dans la Royal Navy, 450 en ralliant les FNFL.

Enfin, la troisième provient des camps de Liverpool où sont concentrés les marins qui ont choisi le retour en France et les équipages des bateaux de commerce saisis le 17 juillet 1940. Ils forment un réservoir de 13.000 hommes, potentiellement mobilisables par les FNFL. Ils sont répartis en sept camps.

Entre le 13 juillet et le 23 novembre, date de départ des derniers personnels des camps de Liverpool, seulement 372 hommes dont 17 officiers rejoignent les FNFL.

Enfin, concernant les ralliements venant de France, il existe des personnes qui tentent de se rallier par tous les moyens et au péril de leur vie de rejoindre les FNFL, en passant par la mer à partir de la Bretagne, ou par l'Espagne au prix d'un emprisonnement prolongé qui n'a que peu de chances d'aboutir à une libération rapide.

De la marine nationale : de manière générale, les officiers légitimistes et les équipages suivent d'un bloc leur commandant.

Peu ont choisi de désobéir (le Rubis, le Narval) mais on voit que dans ces cas isolés, c'est l'unité tout entière ou presque qui choisit de poursuivre la lutte.

Néanmoins, on constate dans beaucoup d'équipages une crise morale. Les vichystes et les dissidents tentent de se rallier mutuellement à leur cause, d'où des déchirements fréquents.

D'une majorité relative de marins issus de la marine marchande : de même que dans la marine de guerre, lorsque le commandant fait un choix, l'équipage s'y range généralement en bloc.

LA BASE DE SOUS-MARIN À DUNDEE EN ECOSSE

Au début de la guerre, les sous-marins britanniques opérant en mer du Nord leur ravitaillement est assuré à Dundee, pénétrant dans la rivière Tay où était ancré le bâtiment de ravitaillement HMS Forth.

Une base terrestre, H.M.S Ambros, a été progressivement établie dans une ancienne fabrique de confitures à Carolina port.

Cette nouvelle base accueille en plus des sous-marins britanniques des sous-marins de Pologne, France, Hollande Norvégiens, et de soviétique.

La France pendant la campagne de Norvège dispose à Dundee d'une flotte de 10 sous-marins avec le ravitailleur Jules Verne, accompagné d'un mouilleur de mines Pollux et du sous-marin mouilleur de mines Rubis.

Seul le Rubis reste à Dundee, tandis que les autres bâtiments de guerre repartent en raison de la décision de la France de ne pas continuer la guerre.

Le Rubis est rejoint plus tard par deux sous-marins La Minerve et La Junon.

Les deux sous-marins lors de l'armistice sont à Cherbourg en réparation, et s'échappent l'un par ses propres moyens, l'autre en remorquage par un navire. Après plusieurs heures de mer, les 2 sous-marins accostent à Plymouth et Davenport.

La Minerve et la Junon ne sont pas du tout opérationnelles.

Francis par sa compétence et dévouement aide grandement à la préparation au combat des sous-marins Junon et Minerve sur lesquels il embarque.

Après plusieurs mois à Davenport, la Minerve rejoint la base d'entraînement de Holly loch sur la côte ouest de l'Ecosse avant de rejoindre sa nouvelle base à Dundee en décembre.

La Junon rejoint plus tard le Rubis et la Minerve après quelques mois du chantier à Davenport.

MISSIONS DES SOUS-MARINS FNFL 1940-1945

Les sous-marins de la Force navale libre accomplissent plusieurs missions cruciales pendant la Seconde Guerre mondiale, notamment à partir de l'Écosse.

MISSIONS DE GUERRE ET DE MOUILLAGE DE MINES

Pendant la guerre Le sous-marin Rubis, effectue 28 missions de guerre, coulant 18 navires de commerce ennemis, 11 patrouilleurs, chasseurs ou dragueurs de mines, et 1 sous-marin allemand. Il égale également mouille 683 mines dans les eaux ennemies, de la frontière espagnole jusqu'aux eaux du Cap Nord en Norvège.

PARTICIPATION À DES OPÉRATIONS SPÉCIALES

Les sous-marins participent à diverses opérations spéciales, comme la recherche du cuirassé allemand Bismarck et des missions dans les îles Féroé et à Scapa Flow.

SOUTIEN AUX OPÉRATIONS ALLIÉES

Les sous-marins jouent un rôle crucial dans le soutien aux opérations alliées, notamment en mouillant des mines pour pertur-

ber les opérations ennemies et en participant à des missions de reconnaissance et d'attaque.

Ces missions sont essentielles pour perturber les opérations navales ennemies et soutenir les efforts de guerre des Alliés.

LA VIE ET LES RISQUES DANS LES SOUS-MARINIERS

Les sous-mariniers français basés en Écosse pendant la Seconde Guerre mondiale, notamment à la base navale de Dundee font face à de nombreux risques et défis spécifiques en raison des conditions extrêmes de la guerre sous-marine.

LES ATTAQUES ENNEMIES

Menace des forces navales et aériennes allemandes : Les sous-marins français opérant en Atlantique du Nord notamment doivent affronter la Kriegsmarine, les navires de guerre et les chasseurs anti-sous-marins allemands, ainsi que la Luftwaffe, qui patrouillait les zones stratégiques :

- Les convois alliés et ennemis sont protégés par des destroyers équipés de sonar
- De grenades sous-marines, rendent chaque mission extrêmement périlleuse.
- Mines marines : les zones stratégiques, comme les accès aux ports et les routes maritimes, sont souvent minées, mettant les sous-marins en grand danger.

CONDITIONS CLIMATIQUES EXTRÊMES EN ÉCOSSE

- Froid intense et tempêtes : Les sous-mariniers affrontent les rigueurs du climat écossais, avec des mers froides et agitées qui compliquent les opérations.
- Humidité à bord : L'atmosphère confinée des sous-marins favorise la condensation et rend la vie à bord inconfortable et augmente les risques de pannes électriques ou de dysfonctionnements mécaniques.

- **Manque de visibilité** : En mer du Nord et dans l'Atlantique Nord, les tempêtes fréquentes et la brume épaisse limitent la visibilité, ce qui augmentent les risques de collision ou d'échouement.

CONDITIONS DE VIE DIFFICILES À BORD

- **Promiscuité et hygiène** : Les sous-marins sont exigus, avec des espaces partagés par plusieurs dizaines d'hommes, ce qui entraîne une promiscuité importante et des conditions d'hygiène médiocres.
- **Fatigue mentale et physique** : Les longues patrouilles, l'isolement, la surveillance constante et la menace permanente d'une attaque plongent les équipages dans un stress chronique.
- **Pénurie de nourriture fraîche** : Les sous-mariniers se contentent de rations limitées, ce qui affectent leur moral et leur santé.

RISQUES TECHNIQUES ET MÉCANIQUES

- **Pannes mécaniques** : Les sous-marins de l'époque sont des machines complexes, sujettes à des défaillances techniques, notamment des moteurs diesel, des batteries électriques ou des systèmes de pressurisation.
- **Problèmes d'étanchéité** : Toute défaillance dans les systèmes d'étanchéité peut entraîner une voie d'eau, voire une implosion si le sous-marin plonge à trop grande profondeur.
- **Risques liés à la navigation** : Les cartes marines sont parfois imprécises ou incomplètes, et augmentent les risques d'échouement ou de collision.

RISQUES PSYCHOLOGIQUES ET MORAUX

- **Isolement** : Les missions longues et les communications limitées rendent les équipages vulnérables à la solitude et à la lassitude.

- Culpabilité : Les sous-mariniers français engagés avec les Alliés ressentent un conflit moral en opérant contre d'autres Français restés fidèles à Vichy.

RISQUES D'EXFILTRATION ET D'APPROVISIONNEMENT

- Sorties en zone occupée : Certaines missions nécessitent d'opérer près des côtes contrôlées par les forces de l'Axe, et augmentent les risques d'interception.
- Problèmes de ravitaillement : Avec la distance entre l'Écosse et les zones de patrouille, les sous-marins gèrent soigneusement leurs ressources (carburant, torpilles, nourriture).

ESPIONNAGE ET CONTRE-ESPIONNAGE

- Risque d'infiltration : La base de Dundee, comme d'autres bases alliées, sont ciblées par les espions allemands ou leurs collaborateurs.
- Sécurité des communications : Les transmissions radio entre la base et les sous-marins sont toujours à risque d'être interceptées par l'ennemi.

FONCTIONNEMENT DES SOUS-MARINS

Les sous-marins de la Seconde Guerre mondiale, comme ceux utilisés pendant la guerre en 1940, fonctionnent grâce à une combinaison de technologies et de tactiques pour naviguer en surface, en plongée, et pour lancer des torpilles.

NAVIGATION EN SURFACE

Moteurs Diesel : En surface, les sous-marins utilisent principalement des moteurs diesel pour la propulsion. Ces moteurs sont efficaces et permettent aux sous-marins de voyager sur de longues distances à une vitesse raisonnable.

Recharge des Batteries : Pendant la navigation en surface, les

sous-marins rechargent leurs batteries électriques, qui sont utilisées pour la propulsion en plongée.

NAVIGATION EN PLONGÉE

Moteurs Électriques : En plongée, les sous-marins basculent sur des moteurs électriques alimentés par des batteries. Ces moteurs sont silencieux, ce qui était crucial pour éviter la détection par les navires ennemis.

Ballasts : Pour plonger, les sous-marins remplissent des ballasts (réservoirs de lest) avec de l'eau de mer, ce qui augmentait leur poids et les faisait couler. Pour remonter à la surface, l'eau est expulsée des ballasts à l'aide d'air comprimé.

LANCEMENT DE TORPILLES

Tubes Lance-Torpilles : Les sous-marins sont équipés de tubes lance-torpilles, généralement situés à l'avant (et parfois à l'arrière). Ces tubes sont chargés avec des torpilles avant le lancement.

Système de Visée : Les sous-marins utilisent des périscopes et des systèmes de visée pour aligner les torpilles sur leurs cibles. Les calculs de visée prenaient en compte la vitesse et la direction de la cible, ainsi que la vitesse et la trajectoire de la torpille.

Lancement : Une fois alignées, les torpilles sont lancées à l'aide d'air comprimé. Les torpilles sont propulsées par des moteurs électriques ou à vapeur et sont équipées de systèmes de guidage rudimentaires pour atteindre leurs cibles.

TACTIQUES DE COMBAT

Attaques en Meute : Les sous-marins allemands (U-Boote) utilisent souvent des tactiques de meute pour attaquer les convois alliés. Plusieurs sous-marins travaillent ensemble pour submerger les défenses des convois.

ÉVITEMENT ET CAMOUFLAGE

Les sous-marins évitent la détection par les navires de surface et les avions ennemis. Ils utilisent des tactiques de camouflage et de plongée rapide pour échapper aux attaques.

Ces défis montrent à quel point la vie des sous-mariniers français basés en Écosse est dangereuse et exigeante. Ces hommes font preuves de courages extraordinaires en affrontant des missions où la moindre erreur ou panne peut être fatale.

VIE SOCIALE

De nombreuses familles écossaises de Dundee invitent, notamment les Français à des déjeuners, réunions et divertissements divers pour rendre leurs séjours le plus agréables possibles. De nombreux Officiers et membres d'équipages tissent des liens avec des Écossaises et créent des familles.

Francis rencontre une jeune femme étudiante de 18 ans, qui deviendra son épouse.

MISSIONS DE MINERVE ET JUNON NOTAMMENT

Le sous-marin Minerve effectue 13 missions, la Junon 9 et le Rubis 28 avec pour :

- La Minerve : 4 officiers et 38 membres d'équipage
- La Junon : 4 officiers et 38 membres d'équipage
- Le Rubis : 3 officiers et 37 membres d'équipages

Francis participe notamment à des missions avec la Minerve et la Junon.

Les missions sont périlleuses et peuvent être fatales pour les officiers et l'équipage.

Les missions suivantes illustrent les risques :

▲ Mission de la Minerve

Le **2 avril 1941** La Minerve quitte Dundee pour rejoindre un convoi naviguant en direction de Scapa Flow au nord-ouest de l'Écosse.

Le sous-marin s'approche de la côte Norvégienne après 4 jours de mer en raison des mauvaises conditions météorologiques.

Après quelques jours de surveillance, la Minerve fait surface dans la nuit du 17 au 18 avril et se positionne au large du feu Udsire conformément à son ordre de mission : surveiller.

Un peu plus tard un télégramme de la station de Rugby provenant de l'amirauté est capté par la Minerve avec pour instructions de « faire route au sud. Convoi allemand repéré ».

Le sous-marin change de cap pour le sud et s'approche de la côte en immersion périscopique de la Norvège et des abords du fjord de Skudenenes, et repart pour se positionner en immersion à la pointe de Tungeness.

Le 18 avril au matin un convoi allemand est repéré à travers le périscope et disparaît dans le chenal intérieur. La Minerve ne peut rien faire. Elle reste sur place. Il est trop périlleux de pénétrer à l'intérieur d'un fjord car les fonds y sont dangereux sans oublier le nombreux courant sous-marin.

En fin d'après-midi un cargo sort du fjord et se dirige escorté par un chalutier armé, droit vers le large.

Deux torpilles sont lancées par la Minerve et explosent sur le rivage côtier.

Le cargo continue sa route sans réaction du chalutier qui l'accompagne.

Le lendemain matin, la Minerve voit dans son périscope un pétrolier accompagné d'un torpilleur et 2 chalutiers, cette fois-là deux torpilles sont lancées et coulent le pétrolier.

La minerve plonge avec retards pour échapper aux réactions des chalutiers et torpilleur, et touche le fonds par 45 mètres et reste immobilisé.

La minerve subit pendant des heures les explosions de grenades sous-marines. La minerve passe la nuit sur le fonds avec son équipage muet de peur et de stress.

La minerve s'amarre à son quai à Dundee le **22 avril 1941**, obligée d'abandonner sa mission en raison des dégâts occasionnés par les explosions des grenades sous-marines lancées par les Allemands.

L'équipage sort heureux, couverts de taches d'huiles, de gras et de pétroles avec une barbe non rasée et sans oublier les odeurs de corps.

Ils ont coulé un pétrolier Allemand et sont félicités. Ils sont tous le sentiment d'avoir échappé de peu à la mort.

- ▲ Francis est embarqué sur La Junon du 29/01/1943 au 12/10/1944

Francis participe à plusieurs missions avec la Junon, dans le cadre notamment de la Bataille de l'Eau Lourde :

La bataille de l'eau lourde est une série d'opérations pendant la deuxième guerre mondiale pour empêcher l'Allemagne de développer une arme nucléaire en sabotant la production de l'eau lourde en Norvège.

Le sous-marin Junon joue un rôle crucial dans cette opération en septembre 1942 en débarquant un commando de 14 hommes chargé de détruire une usine d'aluminium susceptible de produire de l'eau lourde. La Junon permet au commando de réussir sa mission sans être détecté.

De nombreuses missions de protection des convois vers Mourmansk, et d'autres missions spéciales (débarquer des commandos radios en Norvège ou venir les rechercher notamment). Afin de récupérer, dans un fjord norvégien occupé par les Allemands, un commandant spécialisé en ren-

seignements et sabotage, déposé par la Junon trois mois auparavant dans les mêmes circonstances.

CONDAMNATION

Le 19 mai 1943 le jeune Enseigne de Vaisseau en mission au CMM Paris est condamné à 20 ans de détention et de dégradation militaire, mise sous séquestre de ses biens pour désertion à l'étranger en temps de guerre.

FRANCIS EFFECTUE D'AUTRES MISSIONS ET STAGES

- ✦ A Londres pour un Cours de sous-marins : du 15/06/1941 au 01/08/1941.

Il effectue d'autres missions avec les navires de surfaces :

- ✦ Corvette La Lobelia : du 16/02/1942 au 08/09/1942,
- ✦ L'Ouragan : du 08/09/1942 au 14/12/1942 (cours de canonier),
- ✦ Le Chasseur 14 : du 14/12/1942 au 29/01/1943,
- ✦ A Londres : du 12/10/1944 au 20/10/1944 dans le cadre d'une formation de commandement de sous-marin,
- ✦ Prend le commandement du sous-marin, donné par La Royale Navy Britannique, Le Morse : du 20/10/1944 au 01/01/1945,
- ✦ Et il est affecté à L'État major à Londres : du 01/01/1945 jusqu'à la fin des hostilités.

Citation au corps d'armée du 27 avril 1945 de Francis :

- Il a par sa grande compétence, grandement aidé à la préparation au combat des sous-marins sur lesquels il a embarqué.
- Comme officier en second a contribué au succès du sous-marin Minerve lors du torpillage d'un pétrolier allemand en mai 1941.
- A la bonne marche d'une opération particulièrement audacieuse du sous-marin sur les rivages occupés par ennemis en mars 1943 et Citation à la division le 7 décembre 1945 :

« A fait preuve de courage et d'endurance au cours de la guerre 1939-1945 en effectuant dans des circonstances périlleuses 38 mois de navigation en opération. »

DÉROULEMENT DE LA GUERRE (1939-1945)

1939-1942 : LES VICTOIRES DE L'AXE (ALLEMAGNE, ITALIE, JAPON)

En Europe :

1940 : Blitzkrieg (guerre éclair) :

- L'Allemagne envahit la France, la Belgique, les Pays-Bas.
- Juin 1940 : la France capitule armistice de Rethondes (Pétain / Hitler).

1941 : Opération Barbarossa Hitler attaque l'URSS.

1941 : Yougoslavie et Grèce envahies.

Dans le Pacifique :

7 décembre 1941 : attaque japonaise sur Pearl Harbor - les États-Unis entrent en guerre.

1942–1943 : TOURNANT DE LA GUERRE

- Février 1943 : défaite allemande à Stalingrad (URSS) première grande défaite d'Hitler.

Afrique :

- 1942-43 : bataille d'El Alamein + débarquement allié au Maroc/Algérie (opération Torch) recul de l'Axe en Afrique.

Pacifique :

- 1942 : victoires américaines à Midway et Guadalcanal contre le Japon.

1944–1945 : VICTOIRE DES ALLIÉS

- 6 juin 1944 : Débarquement en Normandie (D-Day).
- Août 1944 : libération de Paris.
- Avril–mai 1945 : les Alliés et les Soviétiques entrent en Allemagne.
- 30 avril 1945 : suicide de Hitler.
- 8 mai 1945 : capitulation de l'Allemagne.
- Fin de la guerre en Europe.
- 6 et 9 août 1945 : bombes atomiques sur Hiroshima et Nagasaki.
- 2 septembre 1945 : capitulation du Japon.

FIN DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE



Francis et l'équipage de Minerve ;
les deux sous-marins Minerve et
Junon sont arrivés en 1940 en
Angleterre sans équipages et sans
motorisations.



Équipages de Minerve.

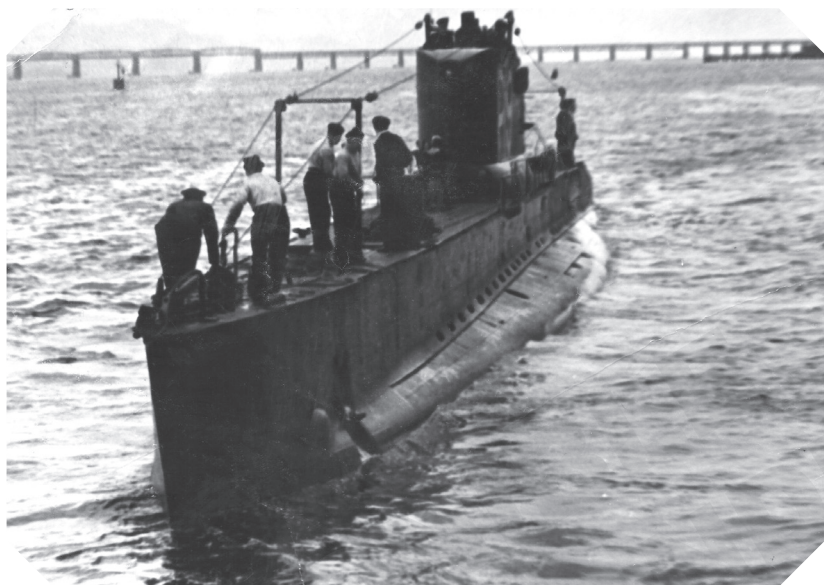
Il a fallu trouver des volontaires qui a priori
n'ont jamais navigués dans un sous-marin
pour former de vrais équipages et sans
oublier avec l'aide de l'industrie anglaise
remotoriser les 2 sous-marins.



Sous-marin Junon



Sous-marin Minerve



Junon à Dundee



Visite du Général de Gaulle à Dundee
et visite de la Junon et la Minerve



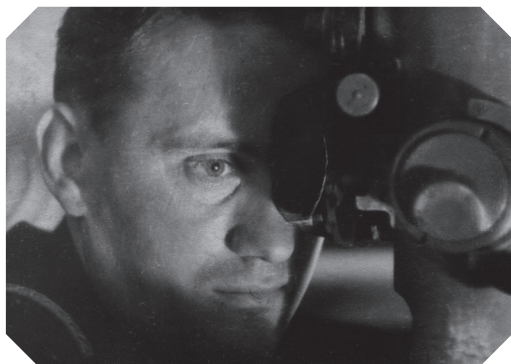
Hommage à la Junon



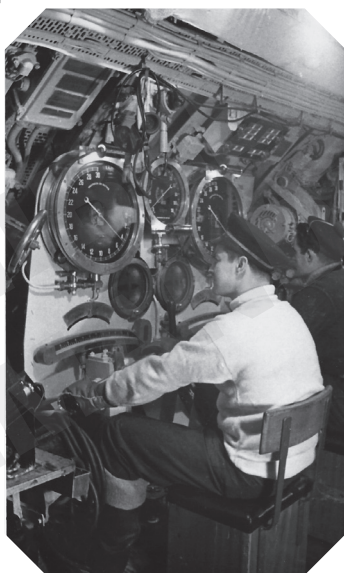
Équipage Junon

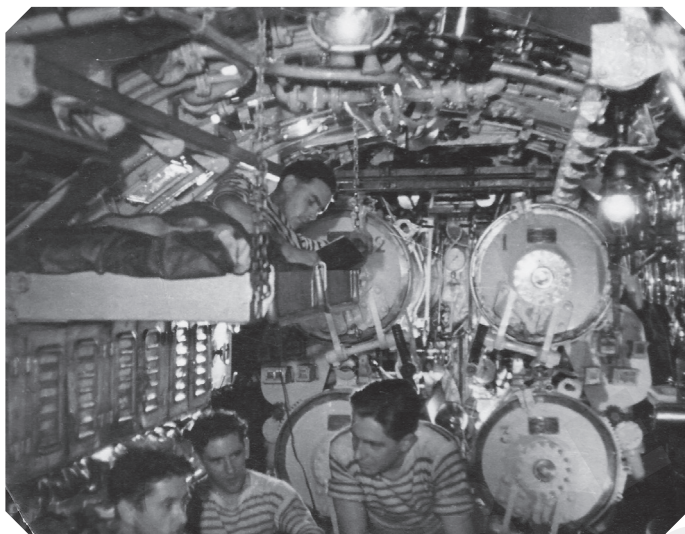


Équipage et officiers de la Minerve



Francis au périscope





Membres de l'équipage



Retours de mission

Retours d'une
cérémonie officielle,
Francis se trouve à
gauche



..... Mariage de Francis et Catherine





Francis avec son épouse, son fils Guy
et beaux-parents écossais



Des officiers sortent du
club des Forces Françaises
Libres à Londres

Réceptions





RETOUR EN FRANCE DANS LA PATRIE LIBÉRÉE

1946 - 1949 MISSIONS

Retour en France 1^{er} juillet 1946 après 6 années passées en Grande Bretagne.

- 1^{er} juillet au mois de 1^{er} octobre 1946 : affecté à la région maritime de Lorient.
- 1^{er} octobre au 15 octobre 1946 : Base sous-marins de Lorient.
- 15 octobre au 10 avril 1947 : Flottille 2 région maritime (état-major).
- 10 avril 1947 au 1^{er} janvier 1949 : Commandant de la Junon.
- 1^{er} janvier 1949 au 1^{er} juin 1949 : Groupe d'action anti sous-marines Béarn



GUERRE D'INDOCHINE

MISSIONS ET ORIGINES DES CONFLITS

LE NATIONALISME VIETNAMIEEN ET LA LUTTE POUR L'INDÉPENDANCE.

Le Vietnam est une colonie française depuis la fin du XIX^e siècle, intégrée dans l'Indochine française (avec le Laos et le Cambodge).

- Pendant la Seconde Guerre mondiale, le Japon avait occupé le pays. À la fin du conflit en 1945, les nationalistes vietnamiens, dirigés par Hồ Chí Minh, proclament l'indépendance du Vietnam.
- La France, souhaitant reprendre le contrôle colonial, refuse de reconnaître cette indépendance. Cela entraîne un conflit armé entre la France et le Việt Minh.
- Hồ Chí Minh et le Việt Minh sont communistes. Dans le contexte de la guerre froide, les États-Unis et leurs alliés, dont la France, voient cela comme une menace.
- Les États-Unis soutiennent financièrement la guerre coloniale française, craignant une extension du communisme en Asie (théorie des dominos).
- Cela a donc transformé une guerre coloniale en conflit idéologique entre le communisme (soutenu par l'URSS et la Chine) et l'Occident.

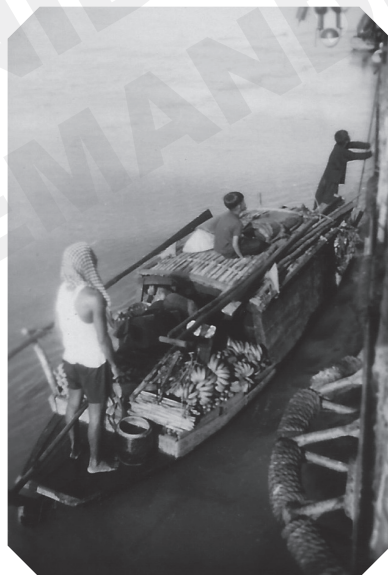
- Après une période de tensions en 1945-1946, des négociations sont tentées entre la France et Hô Chi Minh, mais elles échouent. Les deux camps avaient des objectifs incompatibles :
 - Le Viêt Minh veut l'indépendance totale.
 - La France propose seulement une autonomie partielle dans le cadre de l'Union française.
 - Le conflit donc éclate officiellement en décembre 1946.
 - L'Indochine représente une source de richesse (riz, caoutchouc, minerais) et une position stratégique en Asie du Sud-Est.
 - La France veut conserver ce territoire pour maintenir son statut de puissance coloniale après la Seconde Guerre mondiale.
- La guerre dure jusqu'en 1954, avec des combats très violents, surtout dans le nord du Vietnam.
- Elle se termine par la défaite française à Diên Biên Phu et les accords de Genève, qui divise le Vietnam en deux : un Nord communiste et un Sud soutenu par les États-Unis.



Francis et les officiers



Retour d'une mission
avec prisonniers



Goélette Indochinoise

Repos en Indochine







RETOUR EN FRANCE

1950 - 1959 MISSIONS

- 9 décembre 1950 au 8 avril 1951 : base de Keroman, Brest Pollux La créole.
- 8 avril 1951 au 14 août 1952 : Commandant de la Sultane sous-marin type Statestman prêté par la Royale Navy Britannique.
- 4 août 1952 au 11 janvier 1954 : Centre d'école des mécaniciens Aero navale Rochefort.
- 11 janvier au 25 octobres 1954 : Marine militaire Paris inspection générale des forces maritimes et aéronavales
- Aide de camp Amiral Ortoli Paris état-major.
- 25 octobre 1954 au 1^{er} août 1957 : centre Béarn Première escadrille de sous-marin.
- 1^{er} août 1957 au 1^{er} septembre 1959 : Commandant en second Dupetit-Thouars.

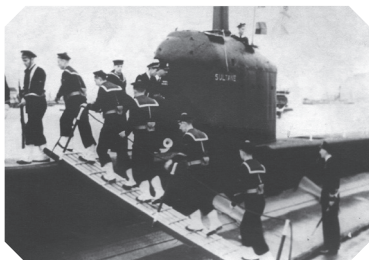


Guy Mollet président du conseil des ministres,
Amiral et Francis commandant de la Sultane

Cérémonie du drapeau Britannique



.....Fin de la cérémonie



Le Président Guy Mollet descend du sous-marin « Sultane »
devenu Français et prêté par les Britanniques



Sultane à quai à Toulon





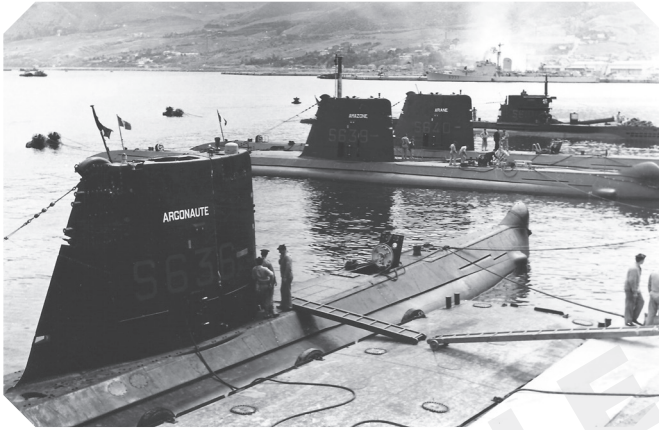
GUERRE D'ALGÉRIE

COMMANDEMENT DE LA BASE DE SOUS-MARINS DE MERS EL KÉBIR, ORIGINES DES CONFLITS

1 septembre 1959 au 1 janvier 1960 unité marine Oran : Mers El Kébir : Aréthuse-Attentif-Argonaute (sous-marins).

- L'Algérie est une colonie française depuis 1830, mais elle a un statut particulier : considérée comme trois départements français, avec une forte population européenne (les pieds-noirs).
- Les Algériens musulmans subissent des discriminations politiques, économiques et sociales.
- Un mouvement indépendantiste algérien, le FLN (Front de libération nationale), réclame l'indépendance.
- 1^{er} novembre 1954 : le FLN lance une série d'attentats début de la guerre (appelé « Toussaint rouge »).
- La France refuse l'idée d'indépendance et envoie l'armée.
- Guerre de guérilla menée par le FLN contre l'armée française.
- Torture, attentats, bombardements, répressions, déplacements de population.

- ⤴ Forte opposition entre :
 - Le FLN (et l'Armée de libération nationale).
 - L'armée française et les pieds-noirs (Français d'Algérie).
 - Les Harkis : Algériens musulmans qui ont combattu pour la France.
 - En France, l'opinion publique se divise.
- ⤴ En 1958, retour au pouvoir de Charles de Gaulle.
- ⤴ Progressivement, il s'oriente vers la solution de l'indépendance, malgré l'opposition des pieds-noirs et d'une partie de l'armée.
- ⤴ Tentatives de putschs militaires (1961) et attentats contre de Gaulle (OAS).
- ⤴ Mars 1962 : Accords d'Évian de cessez-le-feu.
- ⤴ 5 juillet 1962 : proclamation officielle de l'indépendance de l'Algérie.
- ⤴ Exode massif des pieds-noirs et répression contre les Harkis.



Les 4 sous-marins de la base de Mers el Kebir



Francis passe
en revue les
officiers de la
base



Francis passe
en revue les
équipages



RETOUR EN FRANCE

- 5 octobre 1961 au 1^{er} septembre 1970 : Etat major Marine Paris Afrique centrale, division Navires et armes.
- Etat Major des Armées division logistique.
- Etat major marine division logistique et matériel.
- Les collègues du Shape lors de réunion.
- Collègues de l'Otan lors de réunion.





Les collègues du Shape lors de réunion



Collègues de l'Otan lors de réunion



COMMANDEMENT DE LA RÉGION MARITIME DES ANTILLES ET GUYANE

Francis est nommé du 1^{er} septembre 1970 au 1^{er} janvier 1973
Commandant de la marine des Antilles et en Guyane et de la
station navale à fort de France.



Réception officielle de Francis



La Jeanne d'arc en visite à Fort de France



Cérémonie du 14 juillet



Réception officielle



Francis et son épouse



Accueil d'un
commandant de la
marine Nationale
Sud-Américaine







CARRIÈRES CIVILES

Secrétaire Général de l'association pour l'Étude des liaisons fluviales entre la seine et l'Est de la France du 1 janvier 1973 au 31 décembre 1976.

Projet abandonné par le gouvernement français de l'époque.

Représentant délégué de la compagnie d'assurance Canadienne auprès des militaires et marins.

En 1986 hospitalisations aux Invalides suite d'un AVC et malheureusement meurt pendant sa convalescence de crise cardiaque à l'hôpital militaire de Fréjus.



DERNIÈRE MISSION DE FRANCIS LE 04 NOVEMBRE 1986

Cérémonie marine de dispersion de ses cendres à l'occasion d'une mission d'un bâtiment marine en mer méditerranée de l'avis d'Estienne d'Orves le 4 novembre 1986 à 10h40.

Nous remercions encore l'Amiral préfet Maritime pour la troisième Région et le commandant en chef de la Méditerranée, et tout particulièrement le commandant du « d'Estienne d'Orves », officiers et équipages pour la cérémonie très émouvante qu'ils ont offert à notre père.



Au point 42° 59,3 Nord 005° 59,9 Est situé en mer méditerranée à environ 100 kilomètres au Sud Est de Toulon.

..... Funéraire de l'Amiral Francis Laurent





Minute de recueillement



Dispersion des cendres



CONCLUSIONS

Nous avons écrit ce livret biographique de notre père, pour notre génération et nos descendants sachent ce que leur père, grand-père et aïeul a fait, avec ses compagnons sous-marinières pour continuer le combat contre le Nazisme en Europe.

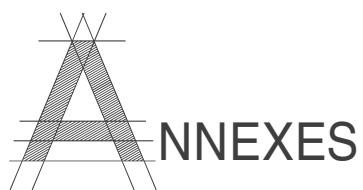
Depuis l'Europe occidentale a connu pendant 80 ans une relative paix.

Nous remercions notre père pour ses actes de résistances et notre mère pour l'avoir soutenue notamment pendant la deuxième guerre mondiale.

Nous espérons que notre siècle sera digne de leur l'héritage, ne jamais cesser de combattre.

Nous concluons ce livret par la citation du général de Gaulle :

« Vous, les marins de la France libre, ce que vous avez fait pour la France en poursuivant la lutte sur la mer, envers et contre tout, dans le plus grand drame de notre Histoire, rien, ni le temps, ni les passions, ne l'effaceront jamais. »



JOURNAL DE BORD DE FRANCIS

Vendredi 17 mai 1940 :

Organisation du détachement : équipement et personnel.

Samedi 18 mai 1940 :

Départ de Brest à 8h30 avec le personnel et un wagon de munitions.

En route, ajout de 2 wagons de munitions et canons, factionnaires placés dans les wagons.

Dimanche 19 mai 1940 :

Arrivée à la gare de Saint-Denis vers 8h30, mise en subsistance du détachement, transport de matériel au fort de l'Est à 14h30.

20 mai 1940 :

Répartition du personnel et inventaire du matériel.

Mardi 21 mai 1940 :

Francis a été envoyé à Paris et prend contact avec les commissaires Blanc et le commandant Tavier.

Le lieutenant de vaisseau Martinot a rencontré le commandant Parés et Emz aux Invalides.

Mercredi 22 mai 1940 :

Ingénieur Brunet et LV Martinot au ministère.

Jeudi 23 mai 1940 :

Départ des premiers pièces, visite du commandant Baueche au fort de l'Est.

Vendredi 24 mai 1940 :

Un détachement de 20 hommes, accompagné d'un second maître Meudec et de Bechtel, part vers Nanteuil avec des munitions de calibre 65.

Les munitions en provenance de Brest sont arrivées.

Un transfert de munitions a été effectué de la gare de Saint-Denis à la poudrière du fort de l'Est.

Samedi 25 mai 1940 :

13h départ de Enseigne de Vaisseau Nay pour L'Isle Adan.

15h départ de 21 hommes sous les ordres du maître Glivec pour L'Isle Adan.

14h30 à 19h visite avec le commandant Brauellec, le LV Martinot et Francis des emplacements des pièces secteur ouest.

Pris de contact avec PC Etat-major de L'Isle Adam visite des emplacements des pièces à Épluches, Méry, Mours, et l'isle Adan.

Hospitalisation des matelots Gross et Guennec.

Dimanche 26 mai 1940 :

8h30 départ EV Bourdais sur Nanteuil.

Ingénieur AN Serpolet et LV Martinet, Francis inspection de Senlis à l'Isle Adan.

Départ sur l'Isle Adan des pièces BR et affûts C1 C2 C3.

Lundi 27 mai 1940 :

17h Départ de munitions prélevées sur le lot envoyé de Brest le 24 pour le secteur Est.

Inspection LV Martinot et Francis des pièces MA41 à MA
Passée à Nanteuil.

Présenté au Général Brocart à Dammartin.
Hospitalisation de Lemoigne et Paci.

Mardi 28 mai 1940 :

12h45 départ de 18 hommes pour Nanteuil, avec 180 caisses de 3 cartouches chacune de 65-2.

15h 121 caisses de 3 cartouches 65-02

32 caisses de 6 cartouches 47-02

100 caisses de cartouches 47-8 (via l'Isle Adam) pour le centre (Nanteuil)

200 caisses de 6 cartouches de 47-85

104 caisses de 6 cartouches de 47-02

Pour secteur ouest.

Matelot Gross rentre de l'hôpital avec 10 jours de repos à l'infirmerie du fort de L'Est.

Mercredi 29 mai 1940 :

Régler munitions.

Secteurs centre et secteur Ouest parés en munitions.

Préparé envoi personnel, mitrailleuse, matériels consommables.

1-11 hommes et 1 S/M sur Nanteuil pour le 30 mai.

2-6 hommes et 1 maître Le mas pour une date fixée ultérieurement.

14h envoyée à l'hôpital matelot Rougier pour soins dentaires.

16h hospitalisation du matelot Caizza pour bronchite.

Jeudi 30 mai 1940 :

Matelot Le Louane signalé absent au fort de l'Est.

Francis et camion marine 130 cartouches de 47-1902 pris à Jouy Laville et envoyés sur L'Isle Adam.

121 de caisses de 47-1902 mis en réserve au parc du fort de l'Est.

33 caisses de 47-85 en excédent dans le secteur Ouest.

Arrivée des 4 camions prévus par notre 5199 AG/4 du 27 mai.

Vendredi 31 mai 1940 :

9h à 19h LV Martinot et Francis inspection du secteur Ouest jusqu'à L'Isle Adan contact avec l'Etat major d'Ecouen.

Prêt du 3 mai (avances sur solde) :

- Richepin : 200
- Huon : 150
- Leborgne : 150
- Delclaux : 150
- Garin : 200
- Gornouvel : 150
- Schultz : 200
- Di Fava : 150
- Bonn  ze : 150

Samedi 1 juin 1940 :

Francis règle questions diverses, essences, cigarettes et vivres.

4h LV Martinot accompagne le ministre de la Marine.

CA Gouton CE Jourdain CC Voizarot.

Contact EM Ecouen postes 1 à 5 inclus.

Rentré à 10h du matelot Le Louaru.

Demande camion à artillerie navale pour mettre à disposition ingénieur Brunet.

Dimanche 2 juin 1940 :

7h départ camion pour Nanteuil avec canon pour Brunet et Le Louaru (effectif Bourdais).

Régler la suite en route des matelots sortant de l'hôpital.

Martinot et Francis restent à saint Denis régler affaires diverses en Suspens.

Attendu voiture de liaison n'arrivant pas ; ces voitures étaient prévues pour le 1 juin.

Départ    Nanteuil de Brunet secteur centre 11 pièces armées 4 à restant installer.

Lundi 3 juin 1940 :

Pièce 2 change de poste, transporté à Borau.

Bombardé de 13h20 à 14h15

- 1 bombe au fort de l'Est, tuant 2 hommes ouvriers civils et blessant 15 autres

14h45 arrivée de la voiture de liaison destiné à LV Martinot.

Voiture destinée à EV Nay mis hors d'usage par un bombardement à Orly.

Voiture destinée à EV Bourdais arrivée à Nanteuil.

Martinot et Francis contact Pontarmé et Nanteuil.

20h départ vers Nanteuil.

Mardi 4 juin 1940 :

Départ 10h fort de l'Est, réglé billets de logement des officiers, contact à Ecoen.

Général André (Palais de la légion d'honneur) déjeuner à Ecoen vu EV Nay dont le PC situé au presbytère.

Francis resté à Pontarmé pour l'installation 2 détachements, Pris contact avec officier de transmission secteur centre pour liaison téléphonique.

Martinot inspecte secteur centre avec Bourdais.

Mercredi 5 juin 1940 :

Changé huile voiture après environ 450 km.

13h30 visité secteur ouest de saint Léonard à Epluels inclus.

Vu Serpollet, Gouvieux encore en travaux.

PC Nay au presbytère, reçu voiture venant de Nanteuil via ministère.

Jeudi 6 juin 1940 :

8h30 Francis vers Gouvieux recherche appareil de visé perdu Martinot reste au PC pour régler questions diverses et mettre au point la réunion du lendemain .

Francis départ à 4h passe au PC pour demander liaison téléphonique et chauffeur - puis inspection Senlis ville Boran

Est et ouest.

Bombes à Pontarmé, Boran.

Vendredi 7 juin 1940 :

Réunion au PC Marine : Martinot, Nay, Bourdais et Francis
14h30 Commandant secteur Est Marine et adjoint décident
envoi de 5 hommes matelots et 14 soldats pour compléter
secteurs ouest et centre.

15h30 Commandant Braunelie et commissaire Blanc
réglé toutes questions concernant courriers, subsistance,
habillements et matériels et équipements.

Départ Bourdais vers 6h30.

Deux Bombes tombent aux abords de Pontarmé.

17h Saint Ouen l'Aumône bombardé.

Scultz blessé, Bonneze tué.

Samedi 8 juin 1940 :

Alertes pour les secteurs Senlis et Pontjumé/
Commencement de la débandade 8 fuyards le matin à
Pontarmé.

Dimanche 9 juin 1940 :

18h bombardement en piqué de Senlis.

8 à 12h au PC du général Carpentier

1.500 fuyards à Senlis.

Martinot à Saint Ouen l'aumône.

18h15 Nanteuil détruit par aviation : 7 avions en 3 reprises.

Lundi 10 juin 1940 :

Quitte Pontarmé pour installation à Dammartin vu Brunet,
Roiselle, vu Bourdais.

Retour à Dammartin.

De nouveau Bombardement à Nanteuil.

Premier contact avec l'ennemi à Brunoy Villers.

Mardi 11 juin 1940 :

Nanteuil vu PC engagé (1 automitrailleuse).

Francis se rend à Senlis pour compléter l'armement de la pièce sur Equoy Ouest de Senlis.

Retour à Droiselles et rencontre Martinot et Bourdais.

Retour à Dammartin.

Francis se rend à Paris déposer matériels.

Reconnaissance Baron et Senlis par Martinot et Bourdais.

Mercredi 12 juin 1940 :

Retour à Droiselles.

Pour récupérer matériels.

Déjeuner avec 56 BNN.

Matin PC de Moussy le vieux.

Soir Pontarmé loye Montgé.

Bourdais Silly le long, Peroy les Gombries.

Apprenons à Montge ordre de repli de l'armée à Paris à 11h.

Détachement A EM quitte Dammartin à 20h avec matériel, arrivé à Paris voitures dans la cour des invalides.

Jeudi 13 juin 1940 :

3h du matin départ pour Soisy sur école, Martinot, Bourdais et Francis.

Embouteillage complet sur les routes.

11h arrivé à Soisy sur école.

Vu état-major armée de Paris à Réaux.

18 arrivées du LC Septans.

Attente pour départ Châteaudun.

Vendredi 14 juin 1940 :

8 à 12h attente.

2h départ pour Montbazou coucher à Schillers, dans une grange.

Samedi 15 juin 1940 :

7h30 départ pour Montbazon.

18h arrivée à Montbazon.

Retrouver Bectel et quelques hommes.

Nay parti pour destination inconnu.

Départ de Paris (Invalides) le 12 juin à 20h.

Arrivée à Soisy-sur-École le 13 juin à 11h.

Puis, arrivée à Montbazon le 15 juin en fin d'après-midi.

Départ pour Lorient et arrivée le 16 juin 1940 à Loirent

Dimanche 16 juin 1940 :

7h30 départ pour Lorient.

18h arrivée à Lorient.

Coucher à l'hôtel des voyageurs.

Lundi 17 juin 1940 :

9h à Bord du Condé.

11h apéritif chez le commandant Braunelie.

1h départ pour Brest.

17h arrivée à Brest.

Alertes sur Brest.

Embarquement sur le navire du Condé, direction Brest, le 17 juin à 17 heures, sous bombardement aérien allemand.

Mardi 18 juin 1940 :

EV Bourdait et Francis aux ordres du commandant Constantin (police commission du port) 1h30 Embarquement à bord du navire Dinan.

Mercredi le 19 juin est passé en mer à bord du Dinan.

Jeudi 20 juin 1940 :

8h arrivée à Plymouth.

Attente.

Arrivée à Plymouth, en Angleterre, le 20 juin à 8 heures du matin.

Plymouth est un port naturel et une base navale stratégique située dans le sud-ouest de l'Angleterre, utilisée par la Royal Navy.

En arrivant en Angleterre, le 20 juin, Francis prend connaissance de l'allocution du maréchal Pétain du 17 juin 1940, lue par les hautes autorités françaises en Angleterre.

Vendredi 21 juin 1940 :

Attente suite lecture conditions d'armistice.

Samedi 22 juin 1940 :

Attente suite.

Dimanche 23 juin 1940 :

Attente (suite) Ras (rien à signaler).

Lundi 24 juin 1940 :

Attente 20h chaloupe Anglaise .

Nous-mêmes à bord du Paris embarque sur le cuirassier Coucy.

Mardi 25 juin 1940 :

0h30 armistice-franco-itallo-allemand.

Embarqué à bord du Coucy qui va servir de ponton et de prison ?

Mercredi 26 juin 1940 :

Passé la journée à Bord du Coucy remise en ordre du bord
Descendu à terre, changé argent à Devonport et à Plymouth.

Jeudi 27 juin 1940 :

Inspection à bord du Coucy ce matin.

Descendu à Devonport et à Plymouth l'après-midi, acheté gabardine et articles divers.

Vendredi 28 juin 1940 :

Resté le matin à bord du Coucy-terminé le plan du bateau -mise en état de la baleinière, après-midi accompagné du commandant Castel dans les interrogatoires des remorqueurs. Venues à bord du fils du commandant Robert réfugié d'Ouessant.

Samedi 29 juin 1940 :

De garde à bord du Coucy, Francis écrit deux lettres, une à ses parents et l'autre à Madeleine, sa fiancée, pense que les lettres seront remises aux destinataires en dépit des événements récents entre La France et la grande Bretagne.

Dimanche 30 juillet 1940 :

10h Messe à bord de l'Ouragan.

Lundi 1^{er} juillet 1940 :

Service ordinaire à bord du Coucy, descendu à terre.

Mardi 2 juillet 1940 :

Inspection de l'amiral, transport du matériel du Pomerol au Coucy.

Le 2 juillet, l'amirauté britannique organise une grande réception Garden Party sur le stade de Portsmouth pour les officiers et équipages et l'ensemble des militaires et marins stationnés en Angleterre.

Mercredi 3 juillet 1940 :

5h prise du Coucy par une garde anglaise débarquement de soldats et marins anglais.

7h embarquements hommes et officiers de tous les bateaux français sur Remorqueur.

Envois au camp de Raleigh. Passons la journée traitements ignobles par les Anglais (gardes armées) encadrant hommes et officiers. Essai de sabotage du Mistral et Triomphant par

des officiers français -officiers mis aux arrêts par amiral
Anglais départ du 1 et groupe de marins dans la direction de
Liverpool.

Jeudi 4 juillet 1940 :

6h allons à bord du Coucy prendre nos affaires.

11h sir Walter Raleigh (en attente).

Avions allemands.

2h embarquements en train pour Liverpool.

23h arrivée à Aintree, installation plus que rudimentaire au
camp.

Vendredi 5 juillet 1940 :

Camp de Aintree.

Samedi 6 juillet 1940 :

Camp (terre) à Liverpool.

Dimanche 7 juillet 1940 :

Camp de Aintree.

Lundi 8 juillet 1940 :

Camp descendu à Liverpool.

Mardi 9 juillet 1940 :

Camp Dernière page écrite du carnet de bord.

CHRONOLOGIES

GRADES

- 09/1939 : Enseigne de vaisseau 2 classe
- 10/1940 : Enseigne de Vaisseau 1 classe
- 04/1945 : Lieutenant de Vaisseau
- 07/1954 : Capitaine de corvette
- 04/1961 : Capitaine de frégate
- 10/1966 : Capitaine de Vaisseau
- 09/1977 : Contre-amiral

BREVETS ET CERTIFICATS

- Brevet de navigation sous-marine
- Brevet de qualification militaire supérieure
- Certificat de sécurité

NOMINATIONS

1940	Officier en second du Sous-marin Minerve
1942	Officier en second de la corvette Lobellia, Ouragan et Chasseur 14
1943-1944	Officier en second du Sous-marin Junon
1945	Etat major Londres puis commandant provisoire sous-marin Morse
1945	Etat major Londres, cours de commandants de sous-marin puis Base de sous-marins Lorient
1947-1949	Commandant du sous-marin Junon
1949-1950	Officier en second Aviso Bisson (Indochine)
1951-1952	Commandant du sous-marin Sultane

- 1952-1954 Commandant de la force Navale service engagement Hourtin et aide de camp Amiral Ortoli Etat major Paris
- 1954-1957 Commandant en second du 1 escadrille de sous-marins
- 1957-1959 Commandant en second du Dupetit-Thouars escorteur d'escadre
- 1959-1961 Commandant de la base sous-marine de Mers-el-Kébir (Algérie)
- 1961-1963 Etat major Zone stratégique Afrique centrale
- 1963-1966 Etat major de la marine division Navires et Armements
- 1966-1968 Etat major des Armées division logistique
- 1968-1969 Etat major de la marine division logistique et division matériels
- 1970-1973 Commandant de la marine aux Antilles et de la Guyane à Fort de France (La Martinique)

DÉCORATIONS

- Ordre National de la Légion d'Honneur chevalier
7 octobre 1946
- Médaille Coloniale avec agrafe Extrême-Orient Saigon
9 mars 1950
- Croix du combattant Volontaire 1939-1945
16 juillet 1957
- Ordre National de la Légion d'Honneur
6 juillet 1961
- Ordre National du Mérite commandeur
19 mai 1971

FÉLICITATIONS ET CITATIONS

- 21/08/1941
Félicitations à l'occasion de la sortie du cours de navigation du Vice-Amiral Muselier
- 01/12/1943 du Contre-Amiral Lemonnier attribue le droit de porter l'insigne individuel à Croix de Lorraine
- 27/04/1945
Citation à l'ordre du Corps d'Armée par le Vice-Amiral Lemonnier
- 24/07/1950
Citation à l'ordre de la division de l'avis Bisson (lieutenant de Vaisseau Laurent officier en second du 1 juin 1949 au 10 juillet 1950)

COMPAGNONS SOUS-MARINIERS

- Rousselot Henri : sous-marin Rubis
- Cabanier George : sous-marin Rubis
- Simon-Dubuisson : sous-marin Minerve
- Pierre Sonnevillle : sous-marin Minerve
- Etienne Schlumberger : sous-marin Junon
- Corbasson François : La combattante torpilleur
- Petrochilo Socrate : sous-marin minerve
- Querville : sous-marin Junon

NI LE TEMPS, NI LES PASSIONS

C'est l' hommage détaillé à Francis Laurent, très jeune officier de Marine nationale, qui a incarné l'esprit de résistance et de devoir au service de la France, pendant la Seconde Guerre mondiale.

Son histoire illustre le courage, la fidélité à la liberté. Il participe à la défense de Paris lors de l'invasion allemande.

Après la débâcle de 1940, il rejoint l'Angleterre et fait le choix courageux de continuer le combat avec les Forces Navales Françaises Libres (FNFL), malgré les risques de condamnation pour désertion.

Il participe à la recherche d'équipage et à la remise en état des sous-marins Minerve et Junon, effectuant de nombreuses missions périlleuses en sous-marins, en mer du Nord et en Norvège.

Il est cité pour son courage, ses missions périlleuses et son endurance, ayant effectué 38 mois de navigation en opérations de guerre. Il décède en 1986, ses cendres sont dispersées en Méditerranée lors d'une cérémonie de la Marine Nationale.

Son parcours est salué par la Marine Nationale et ses fils souhaitant transmettre la mémoire de ses engagements avec ses compagnons à ses descendants.



35 €

ISBN 979-10-415-8478-9