

LA "MARCHANDE" S'EN VA-T-EN GUERRE

De la Grande Pêche aux Fusiliers Marins

1939-1945



par **Henri FERCOCQ**

Venant de la Grande Pêche et de la Marine marchande, Henri FERCOQC s'est engagé dans les rangs des Forces Françaises Libres en janvier 1941 au Cameroun, où son bateau, le Fort de Troyon, faisait escale. Il combattra durant toute la durée de la Guerre jusqu'à la victoire, au sein du prestigieux 1^{er} Bataillon de Fusiliers Marins de la France Libre, devenu en septembre 1943 le « 1^{er} Régiment des Fusiliers Marins », unité qui sera faite Compagnon de la Libération le 12 juin 1945.

Entre 1990 et 1992, Henri Fercocq entreprit de rédiger ses mémoires avec le projet, non d'une publication publique, mais d'une transmission familiale. Malheureusement, la maladie ne lui permit pas d'aller au bout de son récit qui couvre la période allant de son entrée dans la Grande pêche en 1939 jusqu'au combats de Bourgogne en septembre 1944, juste avant que ne s'engagent les combats de la 1^{ère} Division Française Libre en Franche Comté.

Henri Fercocq est décédé en janvier 1992 et son manuscrit fut ensuite mis en forme par son épouse Simone, pour être transmis selon son souhait aux membres de leur famille. De très nombreuses photos figurent dans ce document, dont une grande partie provient des archives personnelles de l'auteur.

Evoquant la suite des combats en Alsace, Madame Fercocq nous a raconté que son mari avait été marqué par le dévouement et la solidarité dont les Alsaciens firent preuve à l'égard des soldats français, leur apportant dans la neige du bouillon pour les réchauffer : il fit cet hiver-là dans la région jusqu'à moins 15°.

Autre souvenir mémorable, celui d'une commémoration du Débarquement de Provence de la 1^{ère} D.F.L à Cavalaire, lorsqu'un Ancien se présenta devant Henri Fercocq :

- *Tu ne me reconnais pas ?* lui demande l'inconnu...
- *Pourtant tu m'as sauvé la vie en Tunisie (1943) lorsque je me suis retrouvé coincé sous un véhicule...*

Singularité de l'histoire, ces Fusiliers Marins, dont certains comme Henri Fercoq venaient de la Marine marchande ou de la Grande pêche, ces « Forbans magnifiques » comme les surnomma l'un des leurs, le Compagnon de la Libération Roger Barberot, se retrouvèrent- à combattre dans l'Armée de Terre de la France Libre : dans le désert, dans la vallée du Garigliano, la boue des Vosges et d'Alsace sur les pentes du Massif de l'Authion...

Ils étaient ... « *rôleurs, cabochards, mais...déterminés !* » selon l'évocation admirative de Hubert Germain, ancien officier de la 13^{ème} Brigade de Légion Etrangère, qui combattit à leurs côtés dans le désert de Libye.

Au fil des pages du récit d'Henri Fercocq, surgissent les innombrables pays et paysages traversés, et les noms et les visages, illustres ou inconnus, des camarades de cette longue route, dont un grand nombre laissèrent leur vie pour notre Liberté.

Et pour Henri Fercocq qui eut la chance de revenir de ce long combat pour la victoire, il y eut une certaine forme de désillusion en retrouvant la France...

Le Président et les membres de l'A.A.A.F.L remercient Madame Simone Fercocq pour avoir mis à sa disposition les mémoires et les archives photographiques de son mari, permettant d'aboutir en octobre 2013 à cette publication, dans le cadre des travaux de mémoire de notre Association.

L'Amicale de la 1^{ère} Division Française Libre remercie Madame Simone Fercocq pour la mise à sa disposition de la totalité du fonds photographique de Henri Fercocq, accessible dans la photothèque en ligne du 1^{er} R.F.M. sur le site de l'A.D.F.L : www.1dfl.fr

F. Roumeguère

Association des Anciens et Amis de la France Libre du Havre

Amicale nationale de la 1^{ère} Division Française Libre



Henri Fercocq, le 7 novembre 1944 à Rupt sur Moselle - Fonds H. Fercocq

1939 – Début dans la Marine

Le métier d'apprenti boulanger ne me plaisant pas car je veux naviguer dans la marine de commerce, mon. Père m'orienté, en accord avec un Capitaine de pêche en retraite, vers la Grande Pêche. Je suis embauché par la Compagnie Générale de Grande Pêche dite "Morue Française" et j'embarque sur le chalutier « **ASPIRANT BRUN** ».

Ce chalutier, vieux navire provenant, je crois des dommages de guerre fut livré par l'Allemagne après 1918. La machine marche au charbon, les postes d'équipage contiennent chacun vingt-cinq personnes.

Février voit le départ de la flottille de Fécamp, charbonnage à Cardiff, puis en route pour les bancs de Terre-Neuve.

Le retour de cette première campagne se fait Saint Malo pour débarquer le produit de la pêche.

AOÛT 1939

En pêche depuis le début du mois, « **L'ASPIRANT BRUN** » doit rejoindre le Groenland lorsque le Capitaine reçoit l'ordre de se diriger sur St Jean de Terre-neuve. Lorsque nous pénétrons dans le port, nous découvrons plusieurs chalutiers malouins, bordelais et fécampois. Nous apprenons que la guerre avec l'Allemagne est sur le point d'être déclarée. Quelques chalutiers italiens sont également au port et les équipages ne cachent pas leur sympathie envers l'Allemagne. Les patrons pêcheurs qui les encadrent sont heureux d'embarquer avec nous.

La guerre étant déclarée, la flottille d'une cinquantaine de chalutiers prend la direction de la France, escortée par l'avisos « VILLE D'YS » qui se traîne à sept nœuds. Il est vite distancé et chacun navigue pour soi.

Au cours de sa navigation et en Afrique, je retrouverai ces chalutiers transformés en escorteurs dont certains aux Forces Navales françaises Libres.

Nous arrivons sans incident à La Palice et rejoignons nos foyers. Certains sont rappelés par la Marine Nationale et embarqueront parfois sur le même chalutier sur lequel ils avaient navigué en temps de paix.

Arrivé au Havre», je touche à la Mairie un masque à gaz qui sera perdu au cours d'un naufrage. Son prix me sera réclamé plus tard» lorsque, six ans après, je toucherai mon indemnité de sac.

Dire que j'ai regretté la vie de la grande pêche serait mentir, mais je suis gré à mon Père d'avoir fait commencer ma vie de marin par le plus dur. Non que des sévices corporels accablaient les mousses.

Mais des petites brimades : un matelot, se levant pour des besoins naturels, voyant que le charbon baissait dans le poêle, réveillait un mousse pour charger

celui-ci. Ce n'était pas son travail alors que le mousse venait de faire ses douze heures sur le pont à laver la morue.

Laver la morue était l'avant dernière étape avant le salage, enlever le sang avec une cuiller à énocter, le sang restant à la base de l'arête principale, et les morceaux d'os pouvant rester au collet. Gare si une morue était mal lavée, la manne regarnissait la baille sans compter les morues tombant normalement du trancheur. Ne buvant pas d'alcool, j'avais demandé du lait à la place du boujaron de rhum que traditionnellement, le mousse remettait au trancheur avec lequel il était bordé. Aussi, ne pouvant le lui remettre, je me retrouvais de temps en temps avec une morue où restaient des morceaux d'os ce qui rendait la besogne encore plus longue. Ce lavage était très pénible, une baille nous arrivant à la hauteur de la poitrine où l'eau de mer coulait continuellement à la température de celle du long du bord. Malgré nos cirés, serrés aux poignets par des caoutchoucs de chambre à air de moto, l'eau s'infiltrait dans les tricots et, par capillarité, nous remontait sur les épaules, le ventre et au bout de quelques heures, vous étiez trempés, sans compter les embruns, le travail s'effectuant sur le pont non couvert. Ce fut une rude école d'où j'aurais pu me soustraire car habitant Le Havre, mon père aurait pu faire embarquer sur un paquebot.

OCTOBRE 1939

Je viens d'embarquer en qualité de mousse sur le "**MORLAIX**" un caboteur qui, en temps de paix dessert les ports de Roscoff, Saint Brieu, Saint Malo, Cherbourg et Le Havre et qui maintenant navigue entre l'Écosse, l'Angleterre et Dunkerque.

Je suis muté sur le « **DINARD** » de la Compagnie et pour la même ligne. Le «**DINARD**» est armé seulement d'une vieille mitrailleuse St Etienne eu début de la Guerre de 1914 servie par deux marins de l'A.M.B.C. (Armement Militaire des Bateaux de Commerce). Le caboteur transporte du fer servant à la fabrication de briquettes (agglomérat de poussière de charbon et de brai) servant à la chauffe sur nos vieux cuirassés et aux Chemins de fer. Le voyage se fait de jour, avec un mouillage dans les baies de la côte anglaise.

Une nuit, étant au mouillage» nous passons notre temps à écarter des mines dérivantes avec des avirons enroulés de chiffons. Malgré le froid de Novembre, nous avons très chaud ! Un matin au mouillage devant la rivière Humber pour rentrer à Kull, tout l'équipage se retrouve sur le pont pour déborder à l'aide de guipons dont le bout est garni de sacs et de morceaux de prélaris, des mines dérivantes larguées dans le courant par des sous-marins allemands

Il nous faut faire très attention à ne pas toucher une des antennes car si elle se brisait, la mine exploserait et notre petit caboteur serait pulvérisé.

Lors de nos escales à **DUNKERQUE**, nous trouvons l'ambiance de la drôle de guerre avec tous ses slogans idiots alors que nous subissons, en plus du mauvais

temps et du froid, quelques mitraillages des avions allemands, car nous naviguons sans escorte.

Le 8 Décembre 1939, le "**DINARD**" est abordé au mouillage devant DOUVRES par un escorteur anglais qui signale cet incident à la station de Deal. Le navire coule rapidement. Les embarcations de sauvetage sont débordées et saisies sur les balastons. Comme toujours, au moment de la mise à la mer, celle de tribord ne peut descendre à cause de la gîte.

Les palans de celle de bâbord sont grippés, les filins sont coupés à la hâte par le chef mécanicien. L'embarcation tombe brutalement et se renverse, le chef y trouve la mort. La seconde embarcation reste coincée, le navire ayant pris de la gîte et nous nous retrouvons dans l'eau. Les ceintures de sauvetage, alourdies par les couches de peinture de la visite annuelle arrivent à se maintenir, seules, sur l'eau. Aussi, une porte de cabine flottant à proximité, je suis assez heureux de m'en saisir et d'attendre. Après une bonne demi- heure, le canot de sauvetage de Deal recueille les naufragés, après être passé plusieurs fois près de moi sans me voir, la houle étant très forte. Enfin repêché, une gorgée de ratafia de la Navy me réchauffe et me fait tousser, n'ayant auparavant jamais bu d'alcool, même pas le boujaron¹ de gnole de Terre-Neuve.

A l'hôpital de Deal, nous sommes bien accueillis, mis en observation après un bain chaud puis le lendemain habillés par les Anglais, nous sommes logés à l'hôtel en attendant d'être rapatriés en France. Le Ferry nous transporte à Calais - où nous prenons le train, sans billet, car le second capitaine, en possession de ces billets, rate le train. Après Boulogne s/Mer, un contrôleur, nous voyant sans billet ni papiers d'identité avertit Amiens où nous attend un comité de réception baïonnette au canon commandé par un Lieutenant vociférant et prêt à nous fusiller comme espions ! Les rescapés du « **DINARD** » n'apprécient pas cet accueil car depuis le début de la guerre, nous naviguons sur mer dans des zones dangereuses mais la Marine marchande n'est guère connue en France et ne jouit pas de la considération qu'elle a en Grande Bretagne.

Oui, nous n'étions pas contents du tout, car beaucoup de nous étions réquisitionnés par la Marine marchande, âgés de plus de cinquante-cinq ans ou moi-même ayant seize ans et demi, de nous faire insulter par des planqués qui seront moins belliqueux face aux Allemands.

Je retrouve ma famille et mes deux frères avec joie car Noël approche et j'ai ramené d'Angleterre un beau sous-marin qui navigue. Mais je n'ai pas cette joie car le 20 Décembre, je dois rembarquer sur le « **CHERBOURG** » de la Compagnie.

Malgré les protestations de mon père auprès des Gendarmes Maritimes, je dois répondre à l'ordre de réquisition : je débarquerai malade en Février 1940, ayant une pointe de pleurésie sèche suite à mon bain forcé.

¹ (*Marine*) Petite mesure de fer-blanc qui sert, dans la cambuse, à distribuer des rations de divers liquides à l'équipage et qui contient un peu moins du seizième d'un litre.

Guéri, je rembarque en Avril 1940 en qualité de Novice Pont sur le "**FORT DE TROYON** » des Chargeurs Réunis pour Dunkerque où nous chargeons des divers, du ciment pour la Côte d'Afrique, après avoir charbonné à Ostende, le navire me dirige vers Le Havre où je revois ma famille», et pour la dernière fois frère Serge qui sera tué à 19 ans et demi au combat de Saint Marcel en Juin 1944. Je retrouverai mon père, engagé volontaire en Novembre 1944 près de Lure. Lui revenant de la Libération de Mulhouse et moi des environs de Belfort après plus de quatre années de séparation.

Au retour de Zeebrugge, le « **FORT DE TROYON** » passe sur le dock flottant au Havre car au voyage précédent, un objet flottant non identifié frappé sa coque, lui causant un léger enfoncement : torpille défectueuse ou bille de bois à demi immergée car la route de retour passe près de l'endroit où a été coulé le "BAOULE" avec une pontée de billes de bois. Le navire a été reconstruit en Angleterre à la fin de la guerre 14- 18. Un armement désuet nous assure une défense peu efficace : un canon de 90 de la fin du siècle dernier, deux mitrailleuses Hotchkiss et quatre fusils Lebel avec baïonnette. Nous repartons du Havre vers Bordeaux sous escorte mais à l'approche de La Rochelle, les escorteurs nous abandonnent pour remonter la Gironde, car nous sommes samedi, nous laissant trois chalutiers armés pour nous défendre. A Bordeaux nous chargeons des bombes, des munitions et des avions en caisses en provenance des U.S.A pour Casablanca.

Malgré le slogan « *Nous vaincrons car nous sommes les plus forts* », nous en doutons en voyant beaucoup d'officiers à la terrasse des cafés en face de l'Opéra de Bordeaux, plus occupés à faire les jolis cœurs plutôt que de penser à la défense du Pays.

Nous partons de Bordeaux vers la mi-Mai et nous commençons à entendre des bruits assez alarmants. A la sortie de Bordeaux, nous ralentissons pour un exercice de tir avec notre canon arrière de 90 m/m : obus, gargousse et étoupille puis «Feu » devant les Officiers de la « Royale ». Premier coup quelques mètres derrière notre sillage, le second un peu plus loin; mais sans atteindre le bût de 200 litres faisant office de but. Ces Messieurs sont satisfaits et se hâtent de descendre dans la vedette côtière, nous laissant à notre sort. "*Bah! dit le quartier-maître de l'A.M.B., nous n'aurons jamais le temps de nous en servir avant que le sous-marin nous coule*" A Dieu vat !

Au large de l'Espagne, deux navires sont torpillés dans la nuit et l'un d'eux disparaît rapidement. Le deuxième, en brûlant, éclaire le convoi qui zigzague et s'éparpille. Les escorteurs, au matin, auront du travail pour rassembler les égarés. Nous touchons **CASABLANCA** où de nombreux navires de guerre français sont embossés à l'entrée du port, près de l'épave du mouilleur de mines "PLUTON" qui a sauté il y a quelques mois. Escale où nous déchargeons les avions en caisses, les bombes. Puis DAKAR où les bruits de batailles perdues nous parviennent, mais les politiciens sont toujours assurés de la victoire.

Après DAKAR, nous déchargeons sur les boats en rade foraine de Grand Lahou, Sassandra, Grand Bassam, Lomé, Cotonou et, début Juin, nous entrons dans le Wouri pour remonter sur **DOUALA**.

Nous sommes abasourdis par la nouvelle que nous apprenons : La France a demandé l'Armistice ! Malgré nos inquiétudes au départ de Bordeaux, nous n'avions jamais imaginé pareille défaite. Nous déchargeons notre cargaison, y compris celle des ports du Sud : Libreville, Port Gentil et Pointe Noire. Déjà certains mouvements se dessinent : ceux qui veulent rentrer en France, ceux qui veulent continuer la lutte aux côtés des anglais et qui prennent contact avec le Consul de Grande Bretagne. L'Administration française est assez proche de se rallier à la continuation de la guerre avec les Anglais mais vers la mi-Juillet, les sous-marins "SIDI FERRICH" et « BEVEZIERS » mouillent à Douala et un retournement de la situation est vite amorcé.

Le «**FORT DE TROYON**» est remisé dans le haut du Wouri près de Deïdo, la culasse du canon et deux mitrailleuses sont enlevées. Les deux sous-marins devant repartir sur Dakar avec quelques meneurs gaullistes, quelques membres de l'équipage, compromis, s'enfuient en pirogue sur Tiko, au Cameroun anglais. Nous voici en pleine incertitude. Un soir, au bal doudou chez Fischer, quelques matelots sont arrêtés par la police pour chants séditionnels dont l'Internationale. Nous entendons parler de l'appel du Général de Gaulle et, malgré l'attitude du Commandant du navire qui ne veut pas rallier, un mouvement gaulliste se dessine à bord, entraîné par le Second Capitaine et le 1er Lieutenant. Enfin, le 27 août, le Colonel Leclerc débarque à **DOUALA** et le **CAMEROUN « Français Libre »** reprend sa place au combat aux côtés des Anglais.

Le « **FORT DE TROYON** » continue sa navigation en transportant du bois débité, du café, du cacao sur Lagos, au Nigeria britannique. Puis, début Décembre, embarque la Compagnie de chars de la France Libre pour Pointe Noire.

Entretemps, le Général de Gaulle à bord de l'avisos "**COMMANDANT DUBOC**" escorté du « **COMMANDANT DOMINE** » est arrivé à Douala où il reçoit un accueil enthousiaste de la part de la population.



Douala- l'accueil de la flotte Française Libre par la population sur le Wouri

Quelques colons, deux membres de l'équipage et les marins de l'A.M.B.C. sont partis sur le « **HOGGAR** » pour la France, n'approuvant pas le ralliement du Cameroun au Général de Gaulle.

Encore un Noël passé en mer et, malgré notre résolution à poursuivre la lutte, nous voyons l'avenir bien triste, séparés de nos familles, ayant plusieurs pères de famille parmi l'équipage.

JANVIER 1941

Ma décision est prise. Malgré le refus du Commandant de me laisser débarquer, prétextant qu'il est responsable de moi, novice et n'ayant pas 18 ans, je m'engage dans la Marine F.N.F.L. (Forces Navales Françaises Libres). Je signe mon engagement pour la durée de la guerre plus trois mois devant le Commandant CHARRIER.

Je suis affecté à la Police Navigation qui se fait sur le Wouri, avec huit piroguiers africains, un seul marin armé d'un mousqueton. Certaines nuits sont plutôt angoissantes, nous sommes amarrés à des palétuviers, ne pouvant lutter contre le courant. Puis j'embarque sur le « **HAOUSSA** », vieux caboteur de la précédente guerre mouillé au Pool sur le WOURI. Nous sommes deux Européens, une douzaine de tirailleurs et marins camerounais. Nous devons barrer la passe le soir avec un radeau de billes de bois. Nous avons un fusil-mitrailleur 24/29 et devons ouvrir le feu sur tout navire de guerre tentant de remonter le Wouri, les ordres datent du début de la guerre. Le quartier-maître qui est avec moi est natif d'Alsace, il n'accepte pas que son pays soit annexé par les Nazis. Réserviste, il travaille aux Chemins de fer du Cameroun à Bonabéri, pendant les jours de repos, car nous faisons, étant embarqués huit jours consécutifs, suivie de huit jours de repos.

Une nuit, les piroguiers, mécontents ou achetés par des trafiquants, chavirent et abandonnent le quartier-maitre gabier au milieu du marigot. Il perd son mousqueton et doit regagner Douala à pied dans le poto-poto les palétuviers et par miracle évitant les caïmans. Des contrôles sont faits sur les diverses marchandises venant et partant à Fernando Po, île espagnole au large du Wouri. Les Espagnols risquent de basculer aux côtés des Nazis et nous sommes en alerte contre un coup de main de leur part. L'Amiral Platon, de la Marine de Vichy, avait eu l'idée de reconquérir le Cameroun avec l'aide des allemands à partir de la Guinée Espagnole.

AVRIL 1941

Je viens d'avoir dix-huit ans. Ma mutation au 2^e Bataillon de Fusiliers Marins est acceptée. Ce Bataillon est commandé par le **Lieutenant de vaisseau THULOT**, capitaine au long cours des Chargeurs Réunis.



Mon chef de section est le **Maitre principal LOFI**, ancien moniteur d'éducation physique au sako de Lorient. Dans mon groupe, le **quartier maitre ROUGIER**, ancien légionnaire ayant participé au combat de Narvik, nous donne bien des conseils qui nous seront utiles.

Cantonnés à la Caserne Surcouf, grand bâtiment de style, nous nous entraînons intensément : marche rapide pendant les heures chaudes, tirs, éducation physique, LOFI ne nous épargne pas, rivalisant avec les autres sections des voltigeurs et la section de mitrailleuses et de mortier commandée par le **Maître GEORGETTI**, compagnon de combat de **ROUGIER** à la légion et à Narvik.

Entre les exercices, nous installons sur des Ford et Chevrolet canadiens une carrosserie en bois du pays pour les troupes du **Colonel LECLERC** qui est parti pour le Tchad. Pour obtenir un camouflage réaliste, nous devons mélanger du sable à la peinture ocre et jaune. Les vétérans de la Force L que nous retrouverons près de Tripoli avec ces véhicules nous décriront les blessures occasionnées par cette toile émeri.

JUIN 1941

Nous embarquons pour **POINTE NOIRE** où le climat est meilleur que celui de Douala et où il y a une belle plage, nous cantonnons au plateau, assez loin de la ville sur la route de Louango; pas loin du camp «Gaston Salun » occupé par des tirailleurs» du nom d'un fusilier marin du 1er Bataillon de Fusiliers Marins tué au combat contre les forces vichystes à Lambaréné en Octobre 1940.

Nous poursuivons notre entraînement enviant le 1er Bataillon qui a embarqué pour les combats d'Erythrée et d'Ethiopie, mais les éléments de la Légion et des Bataillons de marche formée de colons et de tirailleurs auront la victoire avant leur arrivée.



Nous participons à une manœuvre en terrain découvert en présence du **Général LEGENTILHOMME** qui est satisfait de notre entraînement mais nous avons hâte de nous mesurer contre les Allemands. Nous avons comme Capitaine d'armes le Maître ROUGIER, ancien fusilier marin de 14/18 qui ne badine pas avec la discipline, mais les ressources en virées nocturnes à Pointe Noire sont plutôt limitées. Par roulement, nous occupons plusieurs postes de combat sur la Côte. Notre Section loge dans une case en branches de palmiers et toiture en feuilles de bananes assez fraîche, à **LOUANGO**, pas loin de la Mission Catholique où nous sommes bien reçus. Retour à Douala avec déception car nous pensions partir au Liban rejoindre le 1er Bataillon qui vient de participer aux combats de Syrie.

Entretemps, notre chef de section se marie et je suis chargé d'offrir à son épouse, à la sortie de l'église un bouquet de fleurs que nous avons confectionné avec des fleurs du pays : hibiscus, frangipaniers, etc...

Nous participons à un exercice de débarquement pour prendre la batterie d'artillerie de marine de Manoka, à l'embouchure du Wouri, mais l'exercice

tourne court car les chalands se sont échoués sur des bancs de sable et nous crevons de chaleur dans la cale, entourés de ferraille surchauffée.

NOVEMBRE 1941

Enfin le départ. Après une dernière virée au Lido, nous embarquons sur un caboteur pour Victoria où nous transbordons sur le « **CHANTILLY** », ancien paquebot français armé par la Merchant Navy. Nous retrouvons à bord un détachement de chasseurs à pied des F.F.L, et leur officier faisant fonction de Commandant d'armes veut nous faire incliner nos bérets dans le même sens que celui des chasseurs, cela sans résultat.

Nous débarquons à **CAPETOWN**, en Afrique du Sud et le navire étant en panne de machine, nous devons prendre le train pour Durban. Ce voyage ne nous sourit guère, les souvenirs des wagons à bestiaux de France sont présents dans nos esprits.

Nous transbordons notre armement, nos paquetages dans un camion et des cars nous transportent depuis le quai jusqu'à la gare de Capetown. Surprise sur le quai de la gare : un train de voyageurs nous attend, avec de superbes wagons, mieux que les wagons de 1ère classe de France !

Après avoir chargé notre matériel dans un wagon, de marchandises, nous prenons possession de nos compartiments pour six, avec table rabattable, six couchettes : banquette, dossier décrochable, panneaux rabattables. Le voyage est magnifique avec un confort inconnu du soldat français mais tout naturel pour les Sud-africains, dans une contrée très belle avec un accueil des fermiers afrikanders, dans les petites villes où nous arrêtons, qui nous distribuent des fruits et des orangeades. Au cours du voyage, des repas froids et des boissons nous sont distribués dans nos compartiments.

Nous arrivons à Durban où nous attendons notre transport de troupe et nous pouvons sortir en ville.

DURBAN est une très jolie ville, avec de belles plages, et où il existe une colonie importante de français qui anime un foyer où nous sommes choyés, ce qui atténue notre tristesse d'être séparés de nos familles à qui nous pensons très souvent car nous n'avons pas de nouvelles. Avant de partir de Pointe Noire, j'avais passé un message par Radio Brazzaville, retransmis par Londres, avec mon prénom, ma date de naissance et ma ville. Une tante du Havre l'avait entendu et avait écrit à mes parents à Rennes.

Nous embarquons sur le «**NEURALIA**», paquebot hollandais chargé déjà de troupes sud-africaines partant sur l'Egypte. Nous sommes logés en entrepont avec un confort relatif. Pour ne pas nous laisser rouiller, l'**Officier des Equipages LOFI** nous fait faire séances d'éducation physique, de démontage et remontage des armes. Des séances de boxe sont organisées avec les Afrikanders, **LAOT et GAUTHIER**, nos deux pugilistes, se comportant devant ces géants avec succès.



Nous entrons en Mer Rouge où la température très étouffante nous surprend après le climat tempéré de l'Afrique du Sud et la chaleur de l'A.E.F.

Nous débarquons à **SUEZ** où des camions britanniques nous transportent dans un camp et nous logeons sous la tente. Près de nous, il y a un camp de prisonniers italiens, capturés par les Anglais lors de la campagne victorieuse de Wavell qui les a repoussés près d'El Ageila, à laquelle participaient des troupes F.F.L., **le Bataillon d'Infanterie de Marine** avec lequel nous aurons beaucoup de contacts lors des prochaines opérations en Lybie et Tunisie, Italie et France.



*1941 - Suez - 1er Groupe, 1ère section du 2e Bataillon de Fusiliers Marins –
Henri Fercocq et Charles Pageau à gauche--Fonds Henri Fercocq*

Après quelques jours, nous embarquons dans des camions, passons le Canal à **EI KANTARA**, traversons la Palestine et entrons au Liban. La température, très fraîche nous fait grelotter avec notre habillement colonial et nous endossons les capotes que l'Intendance nous a distribuées avant notre départ de Suez. Arrivés dans la soirée à **BEYROUTH**, sous la pluie mêlée de quelques flocons de neige, nous logeons sous des marabouts près des casernes de St Elié près de la Grotte aux Pigeons. Après un repas « frugal », nous nous endormons.



Enfin, nous avons un casernement à la caserne Drogou, un pâté d'appartements avec une grande cour, une galerie surplombant cette cour. Les appartements, sur trois côtés, sont occupés par des civils libanais et nous occupons des grandes pièces dans le fond Le nom du Commandant Drogou donné à la caserne est celui du Commandant du sous-marin «**NARVAL** », rallié à la France Libre dès Juin 1940 à Malte et qui a continué le combat Jusqu'à sa disparition en Méditerranée vers l'île de Pantelleria le 15 Décembre 1943.

Nous retrouvons à Beyrouth nos camarades du 1er Bataillon qui ont assuré la garde du pipe-line à Tripoli, de la cimenterie de Chekka et partent avec la Brigade Française Libre en Libye. Ils sont armés de mitrailleuses de 13 mm et de 20 mm,

montées sur des camions Chevrolet récupérés au Liban ou en Syrie et transformés par eux-mêmes en D.C.A autoportée.



Beyrouth 1942 - Section du 2e Bataillon de Fusiliers Marins - Cdt O-E LOFI- Fonds H. Fercocq

Plusieurs de nos camarades du 2ème essaient sans succès, de permuter, même clandestinement. Il nous faut rester, l'Amirauté ayant besoin du 2ème pour armer les postes de veille sur la côte libanaise, ainsi, une partie du Bataillon se trouve échelonnée à Djounié, Nar el Kel, Tripoli, Tartoz au Nord et au Sud, Tyr, Sidon.

La 1ère section reste à Beyrouth pour armer des auto-mitrailleuses Laffly, des chenillettes Renault. Les séances d'entraînement à la conduite et au combat de cavalerie se poursuivent. Je deviens conducteur d'engin blindé.

Notre automitrailleuse Laffly a une plaque à l'intérieur de la tourelle avec les noms de plusieurs spahis tués au combat dans le nord de la Syrie. Notre engin possède un canon de 37 mm et une mitrailleuse Robel. Nous sommes quatre à bord, un conducteur principal, un conducteur arrière pour l'inverseur, et un chef de voiture, **RICHEN**, Q.M. canonnier faisant fonction de chef de voiture est satisfait du comportement de sa pièce après un essai près de Tyr. Après quelques patrouilles le long de la route côtière, nous remettons le matériel blindé à une compagnie de la Légion à Saïda, après un banquet offert par eux et très arrosé à l'arak.

Je viens de faire une demande de mutation pour rejoindre le 1er Bataillon qui se bat en Lybie et occupe la position de Bir Hacheim mais je n'obtiens qu'une place de motocycliste à la Base Navale de Beyrouth par le **Cdt KOLB Bernard**.

Notre brave **Commandant THULOT** voudrait bien accéder à notre désir de nous battre, mais les ordres sont de ne pas dégarnir les côtes du Liban, les allemands occupant la Crête et les nombreuses Iles grecques peu éloignées.

Entretemps, une dame d'une quarantaine d'années, originaire du Havre, est venue demander un filleul au Bataillon. Malgré ma timidité, j'ai accepté d'aller dans cette famille. A ma joie j'ai trouvé son mari, originaire de St Briac, et leurs trois garçons, dont l'ainé a un an de moins que moi. Je deviens vite un compagnon de jeux dans leur maison de Beyrouth entourée d'un beau jardin et considéré comme un quatrième fils. En Juin, quelques dimanches me permettent de partir avec eux à la montagne à Souk El Karb profiter de belles promenades dans la montagne libanaise qui est très belle.

Mes fonctions de motard m'obligent à porter des plis à Tripoli, Djounié et Broumanah où est installé un centre de repos pour la marine : des blessés du chalutier "VIKIM" patrouilleur F.N.F.L., ancien de Terre-Neuve qui a été coulé par un sous-marin allemand en face de Saïda ainsi que des blessés du 1er Bataillon.

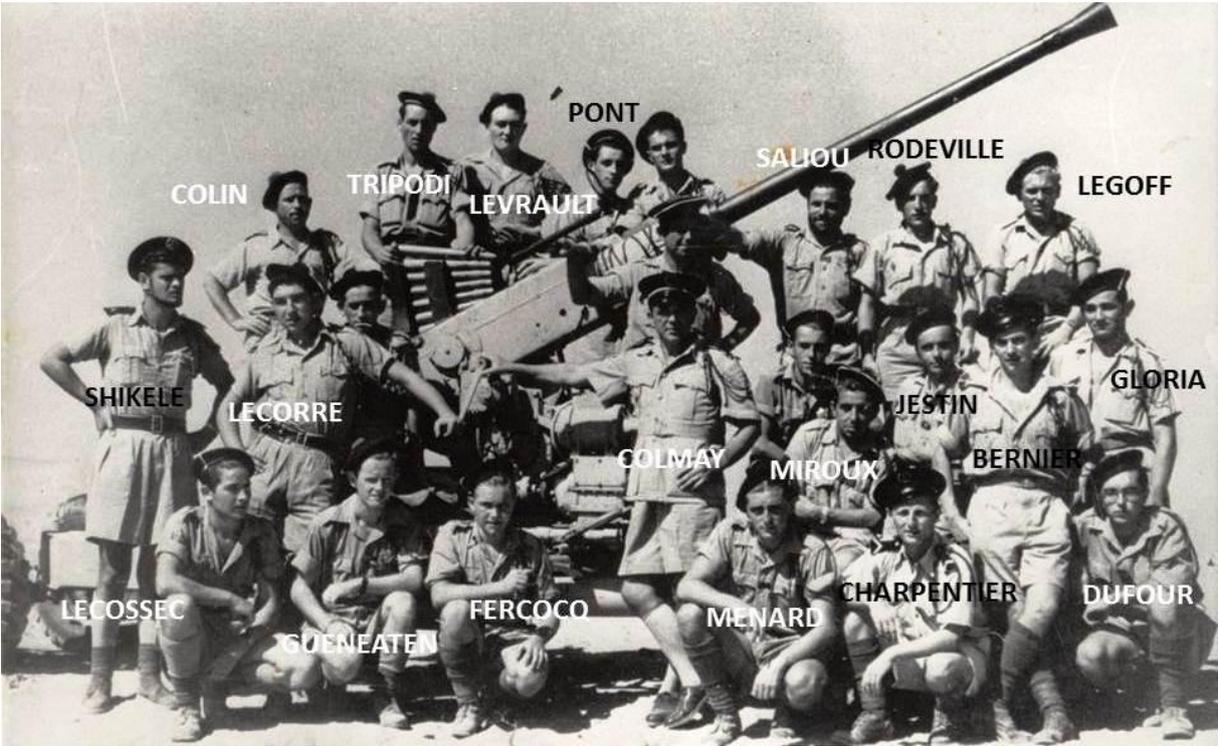
Je refais une demande pour le 1er Bataillon. Un renfort étant parti entretemps avec **DAGORN, LE CORRE, BERLAND**, etc... mais les combats de **BIR HACHEIM** ont lieu et les derniers renforts arriveront juste à temps pour participer aux combats. La situation n'est guère brillante après la sortie en force de la Brigade à Bir Hacheim, la chute de Tobrouk, le repli des forces britanniques sur EL Alamein. Nous voyons les blessés légers de la Brigade F.F.L. dont des fusiliers marins, les plus graves étant restés au Caire ou à Alexandrie en attente d'un navire hôpital pour l'Afrique du Sud. Nos demandes de mutation nous sont renvoyées avec promesse de jours de prison pour la suivante.

Quelques alertes sans gravité sur Beyrouth et le long de la côte, apparition de sous-marins ennemis signalée par les postes côtiers année par la Marine F.N.F.L. et la Cavalerie de marine libanaise, survol de quelques avions.



Enfin, en Août, je reçois mon ordre de route pour rejoindre le Bataillon à **HELIOPOLIS** près du CAIRE. Après des adieux touchants à ma famille adoptive, je rejoins le Bataillon. Je suis affecté à la 2ème Batterie au **Lieutenant de vaisseau IEHLE** et à la 2ème Section du Maître Principal **COLMAY Constant**. Je retrouve quelques anciens du 2ème Bataillon rescapés des combats. Notre pièce, symbolique - puisque le Bofor de 40 mm que nous attendons ne nous a pas été livré - est commandée par **le S/M SHIKELE**, ancien radio de la Marchande. Les matelots **COSQUER, LE COSSEC** provenant de la pêche fraîche, **DUHAMEL** et moi de la grande pêche. Les deux bataillons ont une forte proportion d'inscrits maritimes même parmi les officiers et officiers mariniens.

EGYPTE, SEPTEMBRE 1942



A Hélio polis près du Caire, la 2^{ème} Batterie du Bataillon de Fusiliers Marins, 2e section -
- PM Colmay – Fonds H. Fercocq





Egypte 1942 – Avant El Alamein

OCTOBRE 1942

Le 1er Bataillon quitte Héliopolis et Le Caire pour la **dépression de KATTARA** située au sud d'**EL ALAMEIN** grande étendue de sable mou réputée infranchissable. Mais depuis que les coloniaux F.F.L. l'ont traversée avec leurs véhicules lors du repli de la 8e Armée britannique, des patrouilles motorisées la surveillent. Les Allemands et les Italiens ont établi des points d'appui fortement défendus commandant les principaux passages dans la région. La 1ère Division Française Libre du Général Koenig est chargée d'attaquer. Nous n'avons toujours pas de pièce, notre entraînement à Héliopolis sur les pièces des **S/M BERNIER et CHARPENTIER** ne nous sert pas à grand-chose. Nous restons en protection d'infanterie près des deux pièces et du **P.C. de COLMAY**.

Le 21 Octobre, en fin de matinée, nous sommes bombardés par deux M.109 volant en rase-mottes parmi les dunes de sable. Une bombe n'explose pas, roulant à une dizaine de mètres de mon trou. Par contre, l'autre explose au ras du trou de **CLERC et de MIROUX** que nous entendons hurler. Nous nous précipitons vers eux avec COLMAY et chargeons les deux blessés grièvement atteints dans la Chevrolet. DUHAMEL et moi partons vers l'arrière pour rejoindre l'ambulance Spears attachée à la D.F.L, mais le radiateur du camion a récolté quelques éclats, ce qui nous force à arrêter près d'une patrouille d'automitrailleuses sud -africaine qui prend en charge nos deux blessés.

CLERC mourra au poste de secours. **MIROUX** sera amputé d'un bras.

Cette forme de combat n'a rien de commun avec notre attente passive dans les convois sur mer, à la merci d'une torpille ou d'une mine. Nous enrageons de ne pas avoir de canon pour répondre à ces attaques rapides et mortelles.

Je me souviens toujours de ces premiers camarades tombés près de moi.

Nous faisons mouvement dans la nuit légèrement éclairée par la pleine lune, sur l'avant, près des lignes de départ de la Légion. Progression pénible dans le feck-feck, le camion et les pièces de la section s'enlisant à tour de rôle. Après plusieurs heures d'efforts, il faut creuser les trous pour les pièces, les tranchées abris, les postes de combat, pour les fusils mitrailleurs et prendre un peu de repos. La Légion est partie à l'attaque du **piton de l'HIMEIMAT** appuyée par les automitrailleuses des spahis F.F.L. et semble gagner du terrain. Nous sommes en protection D.C.A. et antichar d'une batterie de 25 pour des Britanniques qui manœuvrent comme à la parade, malgré les tirs ennemis : les servants, genou à terre, se passant les obus, officiers avec le stick sous le bras donnant leurs ordres debout.

Soudain nous voyons affluer des légionnaires blessés et la Compagnie de réserve de la Légion occuper les positions de départ. Les automitrailleuses, arrêtées par le terrain, n'ont pu appuyer efficacement la Légion, l'attaque a dû être stoppée.



Les spahis reviennent en appui des légionnaires ramenant leurs blessés et leurs morts dont leur Commandant le **Lieutenant-Colonel AMILAKVARI**, Prince géorgien servant à la 13ème D.B.L.E. L'attaque au nord d'El Alamein a réussi, l'ennemi commence à dégarnir ses positions ce qui permet aux Bataillons de marche africains de monter une attaque qui réussit et engage une poursuite par les éléments motorisés : Légionnaires et Marsouins sur leurs **Bren Carrier**, Spahis sur leurs **Marmion Herrington** surnommés "Tanaké roulant" car peu blindées, elles avaient la réputation d'être blindées avec la tôle des touques à essence dites «tanaké» en arabe !



Bren carrier en patrouille dans le secteur de Bir Hakeim

Nous avons encore des morts et des blessés dans le franchissement des champs de mines.

Nous apprenons le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord puis le sabordage de la flotte à Toulon : de si beaux navires perdus sans combattre. Nous pensons à ces marins français d'Alexandrie qui ne se seraient pas battus si les boches avaient envahi l'Egypte !

Je descends au **CAIRE** pour une courte permission et j'ai la joie de retrouver Bernard, le fils aîné de ma marraine de guerre qui vient de s'engager dans les Cadets de la France Libre. Je lui fais cadeau d'un ceinturon garni d'insignes allemands ce qui lui fait très plaisir. Nous aurons la joie, plusieurs années après la fin de la guerre, de nous retrouver ainsi que ses parents.



Nous quittons le secteur de l'Himeimat pour assurer la défense antiaérienne de divers terrains d'aviation anglais ; FUKA, EL DABA et **GAMBUT** où nous nous installons. **Le Lieutenant de vaisseau IEHLE** conduit une colonne de récupération sur **BIR HACHEIM** et sur **KNIHTSBRIDGE**.

Un jour, il me guide à pied ; je suis au volant d'un camion Chevrolet

immobilisé dans un champ de mines, remorqué par le camion de DUHAMEL, en dehors de cet endroit malsain.

Des légionnaires et des marsouins sont venus également avec nous à **BIR HACHEIM** pour édifier le cimetière et enterrer décentement nos camarades tombés en Juin.

DECEMBRE 1942

Noël bien triste dans le désert sous la tente individuelle près de la pièce en alerte l'aviation nazie venant bombarder et mitrailler le terrain qui abrite de nombreux bombardiers anglais et U.S.

Sous les ordres de **COLMAY** partons occuper un emplacement au-dessus du port de **TOBROUK**. Nous devons assurer la défense antiaérienne de ce secteur avec des tirs en ombrelle sans s'occuper si les avions ennemis sont dans notre secteur. Le port est ceinturé par de nombreuses batteries placées sur les falaises qui entourent la ville bien endommagée. Près de nous se trouve une batterie tchèque : ces soldats ne pensent qu'à libérer leur pays et anéantir les hordes sauvages.

Retour à **GAMBUT** où une chanteuse française, Madame Renée DAVELLI vient animer une soirée au Bataillon amenant une barrique de vin du Liban, ce qui réjouit les accoutumés à boire du thé infusé très souvent avec de l'eau saumâtre.

AVRIL 1943

Déjà trois ans que j'ai quitté la France et je viens d'avoir vingt ans.

L'ordre arrive de faire mouvement sur **la TUNISIE** et le convoi s'organise. Près de **BENGHAZI** une prise d'armes a lieu en l'honneur du **Général KOENIG** qui nous présente le **Colonel BROSSET** devenu général, qui commandera la 1ère D.F.L en Italie et en France avant de tomber devant Belfort.

Nous participons aux derniers engagements du **Djebel GARCI** et de **TAKROUNA**, appuyant les tirailleurs par tirs tendus sur les pentes des Djebels, l'aviation nazie étant inexistante. *Un défilé a lieu à TUNIS*, en Mai. Nous sommes applaudis par la population et les soldats français d'Afrique du Nord mais nous sentons une gêne chez les officiers qui sont vexés que des amateurs aient réussi à se battre contre les Allemands et qui multiplient les vexations envers les F.F.L. nous pardonnant pas d'avoir fait le travail à leur place.

Les tensions entre les « Giraudistes » et les "Gaullistes" ne tardent pas à nous réexpédier dans le désert à **ZUARA** près de **TRIPOLI**. De nombreux volontaires sont venus nous rejoindre au Bataillon : marins, zouaves, évadés par l'Espagne. Des bruits courant que nous allons laisser nos Bofors pour être transformés en régiment de reconnaissance, les spahis qui sont près de **SABRATHA** avec des éléments de la colonne Leclerc, nous prêtent quelques vieilles automitrailleuses





Humber et nous commençons un entraînement. Nous faisons mouvement sur Metlim près de **BIZERTE**, repassant la frontière tunisienne. Le 1er escadron est logé à la Pêcherie près de la grève, le reste du futur régiment à la caserne de la batterie de côte de Metlim.

Nous partons à Casablanca chercher notre matériel US : le 1er escadron des chars légers Stuart que nous avons vu évoluer en Libye dans les unités des Rats du Désert, les 2^{ème} et 3^{ème} escadrons de scout-cars armés d'une mitrailleuse de 12 mm7 et d'une de 7,62 de half tracks tractant un 57 mm antichar, d'obusiers chenillés avec un 75 mm et de jeeps armées d'une mitrailleuse de 7.62. Dès l'arrivée de ce matériel, un entraînement intensif se poursuit et nous déménageons de nouveau pour **BOU FICHA** près du Golfe de GABES où tout le régiment est regroupé.

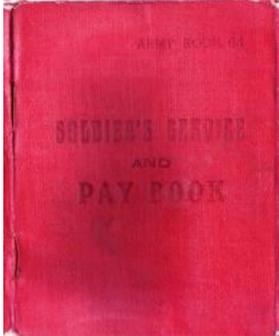


Un insigne du régiment est créé : deux hippocampes encadrant une ancre de marine sur lequel un blason bleu porte une Croix de Lorraine dorée, Je reçois le W 121 insigne en argent fabriqué au Caire. Malheureusement, cet insigne me sera volé en Italie, à ALBANOVA.

A **CASABLANCA**, l'Intendance française ayant recommencé à défaire les sacs américains comprenant la dotation d'habillement complet pour chaque militaire suivant sa taille et à ranger sur des étagères les vêtements sans ordre de taille, les uniformes d'été avaient été jugés trop beau pour les simples soldats Peut-être- que les uniformes neufs étaient prévus pour la prochaine guerre ? L'on ne changera pas les «riz-pain-sel ».



Casablanca, 1943 :
Henri FERCOQC, GUENANTEN, DAVID (Mort pour la France, à Sand en Alsace en janvier 45)
Fonds H. Fercocq

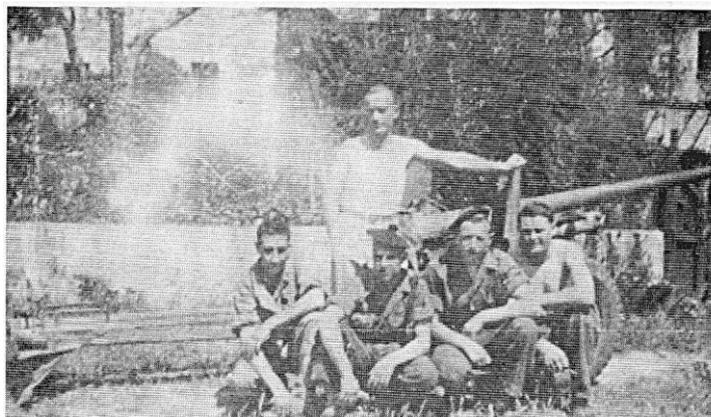


Lors du deuxième voyage à Casablanca de nombreux marins nous rejoignent» ayant quitté le dépôt pour combattre avec nous. Comme ils ne sont pas en situation régulière, nous devons le camoufler dans les véhicules que nous convoyons en Tunisie. Nous apprenons que des marins sont en prison pour menées gaullistes depuis près d'un an après le débarques américain. Après un coup de main sur la prison d'EL HANK, nous en libérons plusieurs qui nous rejoignent et partent avec le convoi ferroviaire. Au retour, nous sommes arrêtés près d'OUJDA par des gendarmes maritimes commandés par un lieutenant de vaisseau qui, par la suite, rejoindra le régiment. Une fouille du véhicule a fait découvrir quelques marins qui reprennent le chemin de Casablanca. Un gendarme maritime veut m'emmener avec eux malgré mon **pay-book**, affirmant m'avoir vu au Dépôt. Notre lieutenant a bien du mal à me récupérer.

Encore un NOEL passé loin des nôtres, dans un hiver froid et venté. Les poteaux télégraphiques de la voie ferrée alimentent les braseros de fortune qui chauffent les bâtiments plus ou moins étanches.

Je suis chauffeur du scout-car 223, troisième scout-car du 2^{ème} peloton du 2^{ème} Escadron commandé par le **Lieutenant de vaisseau SAVARY**, secondé par l'**Officier des équipages COLMAY**.

Nous sommes un équipage de six, le chef de voiture est le **Q/M. ZIMMER**. En plus des deux mitraillettes, nous avons un fusil mitrailleur, notre armement individuel : revolver, carabine U.S. ou mitrailleuse Thomson et des grenades. Le peloton commandé par l'**Enseigne de vaisseau BURES** est composé de trois scout-cars, un half-track tractant le 57 mm antichar, un obusier chenillé de 75 mm et de trois jeeps armées, soit une quarantaine d'hommes, avec, en plus, une Dodge de ravitaillement. Les véhicules sont tous équipés de radio. Nous sommes prêts à utiliser au mieux ce matériel.



Le canon antichar de 57 mm (six pounder). Quartier Maître Colnot (debout), Farugia, Ansidéi.

Je reçois un télégramme de la Croix Rouge m'annonçant la naissance de ma sœur Annick. Le télégramme a mis deux ans pour me parvenir mais ce frêle lien me relie à ma famille.

AVRIL 1944

Nous embarquons enfin pour l'Italie. Nous aurions préféré la France, mais puisque nous voulons combattre, cette route nous rapproche de chez nous. Après le déchargement de nos véhicules, nous cantonnons à **ALBANOVA**, à une trentaine de kilomètres de ROME. Le temps de remettre notre matériel en ordre de combat, les pleins d'essence et de munitions sont faits et nous partons pour le front. Tous les obusiers sont occupés à pilonner les postes d'observation et les abris ennemis. Déjà quelques morts et blessés dans les escadrons.

La 1^{ère} D.F.L gagne ses positions de combat, le 1^{er} escadron devant attaquer dans **la plaine du GARIGLIANO** avec le 22^e Bataillon Nord-Africain en appui d'infanterie. Les premiers pelotons lancés dans la fournaise sont cueillis par les antichars allemands, faute de pouvoir manœuvrer, le terrain étant marécageux. En position d'attente, nous suivons sur la radio les appels de nos camarades dont les chars sont touchés.

Quelques chars du 1^{er} ayant réussi à percer et ayant reçu un renfort d'infanterie, nous pouvons exploiter les chemins dégagés. Déjà la 3^{ème} Division d'Infanterie Algérienne s'est enfoncée dans la montagne pour tourner les défenses ennemies.

Dans le petit village que nous venons d'atteindre, une dégelée d'obus allemands nous accueille, sans trop faire de dégâts pour les hommes et les engins blindés. Nous continuons notre progression pour rencontrer une résistance farouche d'une compagnie allemande abrité le cimetière ; nous réussissons à la bousculer, notre infanterie venant à la rescousse. Le cimetière nous sert d'abri car l'artillerie et les mortiers allemands se déchainent, nous apprécions la solidité des caveaux funéraires. Nous prenons position pour la nuit à la sortie du village, protégés par une section d'un bataillon de marche. Nous reprenons la progression au matin faisant quelques prisonniers que nous refoulons vers l'arrière. Nous faisons connaissance avec les mortiers six tubes de l'armée allemande qui émettent un rugissement lors de l'arrivée au sol, projetant de gros éclats. Deux scout-cars sont déjà passés, dévalant un petit chemin près de **PONTECORVO**, lorsque, remontant sur petite route, notre engin est allumé par une mitrailleuse. Aussitôt se déchaîne une fusillade qui semble venir des arbres, les morts et les blessés étant atteints par derrière et de haut en bas.

Le Maitre LAPORTE est tué dès le début de l'engagement et nos jeeps emmènent les nombreux blessés, Notre mitrailleur a été atteint dès le début de l'attaque ainsi que le radio, mais nous continuons le combat, tiraillant dans les arbres et sur une petite hauteur qui nous domine. Les deux premiers scouts cars ont également subi de lourdes pertes et sont enlisés dans une prairie, le nôtre refuse de repartir. Aussi, ayant démonté notre mitrailleuse 7mm6, nous nous installons près des véhicules en position de défense. L'ennemi se manifeste peu, juste quelques rafales de mitrailleuses, pour nous Interdire de récupérer nos engins ainsi que par des tirs de fusants.



L.V. Alain SAVARY dans les ruines de Pontecorvo
Crédit photo : Musée des Fusiliers Marins de Lorient



Les Canadiens ont pénétré dans **PONTECORVO** et progressent sur notre droite, le long du LIRI et la pression ennemie se relâche. Dans l'engagement d'hier, nous avons eu deux morts et onze blessés, notre peloton a perdu un tiers de ses effectif mais continue la progression, les véhicules ayant été dépannés pendant plusieurs kilomètres, sous une pluie battante, pour nous heurter à une nouvelle ligne de résistance ennemie au **MONTE LEUCIO**.

"Attention, antichar à gauche" hurle **ZIMMER**. Je fonce à droite derrière une maisonnette de cantonnier et le coup se perd dans la nature. De nouveau à couvert, chaque-scout-car arrose les bouquets d'arbres abritant les mitrailleuses ennemies tout en avançant de couvert en couvert. De nouveau, l'infanterie vient nous épauler, aujourd'hui ce sont les légionnaires. J'y retrouve un ancien camarade des vedettes F.F.L. d'Alexandrie, quartier maître mécanicien qui muté à la d'Agadir, a préféré rejoindre la Légion étrangère, les porteurs de la Croix de Lorraine n'y étant en odeur de sainteté !

Notre peloton, après **ACQUAPENDENTE**, passe en tête de l'escadron. Notre scout-car est en tête et nous stoppons près d'un pont détruit. Le détachement du Génie qui accompagne notre peloton a vite fait d'aménager un gué en s'assurant qu'il n'y a pas de mines. Nous poursuivons notre progression lorsque, quelques centaines de mètres plus loin, nous entendons une forte déflagration. Pensant à un antichar je trouve instinctivement un couvert dans un chemin creux. Par la radio, nous apprenons que le 3ème scout-car a sauté sur une mine au passage du gué. L'explosion a été très forte, le scout-car a été disloqué, l'équipage étant grièvement blessé. Nous apprendrons qu'en plus de la mine, une charge de T.N.T. était posée dessous, Quelques centimètres nous ont sans doute sauvé la vie ou, comme la rumeur se répand, était-ce un détonateur à cliquet réglé pour plusieurs véhicules ? Nous continuons lorsqu'un tir d'armes automatiques et de mortier nous arrêtent.

A l'abri derrière une maison, le chef du scout-car scrute le paysage à travers ses jumelles et donne les renseignements au radio qui les transmet au chef de peloton. Nous sommes incommodés par une odeur pestilentielle provenant des

chevaux morts, gonflés par la chaleur, lâchant des effluves qui ne ressemblent pas à l'odeur de la rose.

En accord avec mon chef de voiture, ayant repéré une maisonnette de cantonnier abritée dans un petit creux à défilement de mitrailleuse, je conduis le scout-car une vingtaine de mètres plus bas. Grâce à ces pauvres chevaux, nous échappons une fois de plus à la mort qui frappe tant de camarades de la D.F.L car deux obus tombent sur la maison où quelques instants avant nous nous trouvions. Nous croyons de plus en plus au destin.

Abritées derrière la légère levée de terrain nos mitrailleuses tirent sur un bosquet d'arbres et nous voyons quelques allemands s'enfuir indemnes malgré notre arrosage et celui de la jeep du chef de peloton qui nous a rejoint.

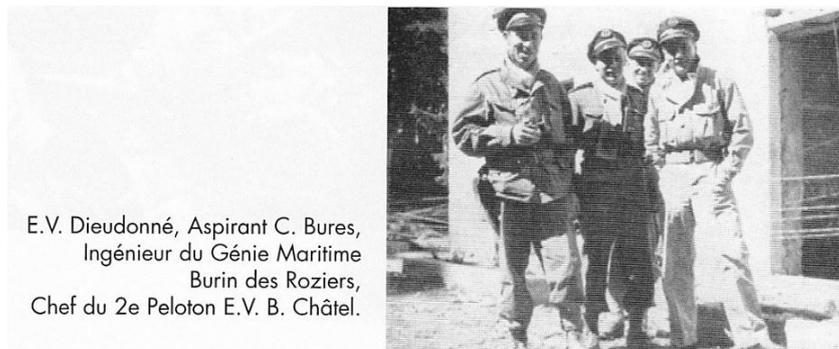
Par moment, il en faut des balles pour abattre un homme.

Nous approchons de **TIVOLI** et le beau temps s'installe. Finie la boue mais la poussière des petites routes d'Italie qui pénètre partout colle à la sueur. Cela nous rappellerait le désert si nous n'avions pas d'eau et de vin blanc à satiété.

Possédant un petit baril **ZIMMER** à chaque arrêt près d'une ferme y goûte le vin, vide le baril et le remplit de nouveau, celui-ci étant meilleur d'après lui. Après quelques petites escarmouches, nous progressons à l'ouest de **ROME**. Une patrouille, commandée par **l'Enseigne de vaisseau de 2^{ème} C. SILVY**, est accrochée et celui-ci est tué. Le front se stabilise et nous en profitons pour remettre notre matériel en état.

Poursuivant un cochon enfui d'une ferme, une de nos jeeps s'aventure assez loin et se fait allumer sans cesse, l'ennemi n'est pas très loin et veille au grain.

L'Enseigne de vaisseau BURES commandant notre peloton ayant été légèrement blessé, **l'Ingénieur du génie maritime BURIN DES ROZIER**s en prend le Commandement. L'Ingénieur à quatre galons avait rendu deux galons pour pouvoir combattre, alors que les Giraudistes déclaraient que les « Gaullistes » s'étaient engagés pour gagner des galons. Nous poursuivons notre reconnaissance sur les axes confiés à notre D.F.L avec les arrêts pour les antichars et les mitrailleuses que nous essayons de détruire avant de continuer sur le Nord.



E.V. Dieudonné, Aspirant C. Bures,
Ingénieur du Génie Maritime
Burin des Roziers,
Chef du 2e Peloton E.V. B. Châtel.

Un jour, nous arrivons à un pont miné par deux bombes d'avion, avec un tas de fils et une boîte mystérieuse. Notre Commandant BURIN DES ROZIERES l'examine et déclare que, soit elles sont télécommandées avec une mise à feu d'un allemand caché dans les alentours ou elles sont reliées à une mine. Ne trouvant rien aux alentours, il donne l'ordre à l'équipage du scout-car de débarquer et, marchant devant lui, nous fait traverser le pont. Rien ne se produisant, l'équipage rembarque et le peloton repart. Quelques instant après, un violent tir de mitrailleuses lourdes nous arrête et une dégelée d'artillerie nous force à abriter nos véhicules derrière des fermes ou des bosquets.

Un second maître, en effectuant une reconnaissance à pied, est salement mouché par un éclat d'obus lui entaillant le testicule.

Malgré la douleur, notre camarade se lamente d'être diminué et de ne plus pouvoir faire l'amour. (Bien soigné, sortant de l'hôpital, l'essai sera concluant et effacera tous ces instants de douleur).

Il est aberrant d'entendre les Italiens déclarer ne pas savoir ce que signifie les fasciste : « *no capiche* » répond-t-on à ces questions, même dans la ville départ de la Marche sur Rome. Est-ce possible que ce pays ait combattu avec les Allemands ?



MONTEFIASCONE : notre escadron livre un dur combat en appui avec les légionnaires, L'entrée de la ville par une route sans abri pendant plus d'un kilomètre à flanc de coteau, pris sous le feu d'un automoteur et où il faut calculer les intervalles des coups, le passage, par miracle, se passe sans perte, mais le combat dans ce gros bourg est meurtrier. Le lendemain, nous reprenons le collier, changeant l'ordre des scout-cars, le premier de la veille passant en dernier, chacun à tour de rôle faisant le "lapin". Cet ordre de marche ne met pas le dernier à l'abri. Après **ACQUAPENDENTE**, passant une rivière à gué, le dernier a sauté sur une mine à cliquet réglée à un nombre de véhicules. Cette mine devait être accompagnée de T.N.T. car le scout car a bondi à plusieurs mètres, se disloquant, l'équipage a eu plusieurs tués et blessés.

Le régiment a de nombreuses pertes dont celle de son Commandant **le C.C. AMYOT D'IVILLE**, sa jeep ayant sauté sur une mine au cours d'une reconnaissance avec le 3ème Escadron. Notre Commandant avait remplacé le **Commandant DETROYAT** après la mort de celui-ci au combat, mitraillé dans le dos par une patrouille française vichyste. Nous inaugurerons plus tard une rue des trois frères AMYOT D'INVILLE à BEAUVAIS, ayant tous les trois périés au cours de cette guerre : l'un en Tunisie comme Capitaine à la Légion, l'autre, Abbé, en camp de concentration (dernièrement, à Senlis, dans l'église, j'ai trouvé une plaque à sa mémoire de Résistant), et le nôtre. **Le C.C. DE MORCIER**, Capitaine au long cours prend le commandement ; son surnom le suit : *Trompe la Mort*.



LES COMMANDANTS DU RFM : DETROYAT, AMYOT D'INVILLE, DE MORCIER



Les combats de **BOLSENA** font suite et les sakos ne font guère de cadeaux aux Fritz, voulant venger leur Commandant "l'Astuce" ou « l'Amiral » pour le restant de la Division.

Au cours de la reconnaissance sur **RADICOFANI**, le début se passe assez bien, respectant les intervalles réglementaires, nous protégeant de voiture à voiture, mais certains arrêts nous amènent près de cadavres allemands ou de chevaux en décomposition, détruits par l'artillerie, la puanteur est intenable et nous préférons le danger de l'antichar pour pouvoir respirer librement.



RADICOFANI est proche. Notre peloton monte allègrement la route menant à la ville. A un virage avec quelques maisonnettes, un char Panther nous accueille et loupe le véhicule de tête. Ayant l'ennemi sans pouvoir l'anéantir, nous le signalons à l'artillerie de la D.F.L, et nous replions rapidement car un autre automoteur nous prend sous son feu. Le scout-car que je conduis tombe sous le feu d'une mitrailleuse allemande un verger et, accélérant, je franchis une dénivellation de deux bons mètres sans dégâts, à part quelques bleus à l'équipage. Nous rejoignons à l'abri le peloton qui a quelques blessés. La Légion avec le Bataillon de marche, prend **RADICOFANI**.

La D.F.L est relevée pour débarquer à **CAVALAIRE**.

Nous descendons à **NAPLES** et nous nous rendons au Foyer du Soldat français. Un après-midi, une violente bagarre éclate avec les Américains auxquels se sont joints des civils italiens qui nous balancent des boîtes de tomates depuis les étages surplombant la rue.

En permission à Naples, nous retrouvons la même puanteur qu'à notre arrivée et toutes les combines du napolitain ! Tu veux ma sœur, ma mère, ma fille mon petit frère, etc. Tout est à vendre.

Plus que le combat, nous craignons les maladies vénériennes et nous sommes contents de partir vers le Sud. Les véhicules sont acheminés sur **BRINDISI** où les chauffeurs se retrouvent à waterproofer leurs engins, monter un dispositif pour l'évacuation des sas, la ventilation du carburateur, graisser la delco avec abondance, les bougies, tout le circuit électrique.

Vient l'embarquement sur les Liberty ships, pour **TARENTE** où nous reprenons nos équipages.

Ayant assez de la fonction de conducteur de blindés où, suivant l'usage de la Marine, la «machine" est considérée comme du superflu et du « non combattant, je demande ma mutation comme mitrailleur, fonction que j'ai déjà remplie lors d'embuscades où les titulaires étaient blessés. En plus, la place de chauffeur n'était pas la plus plaisante. Outre le manque de considération, nous ne pouvions nous défendre et profiter de l'exaltation du tireur ayant abattu des ennemis ou les faisant fuir.

De plus, les après les combats, au repos du soir, il fallait compléter le ravitaillement en essence, vérifier le moteur, etc.. Les radios n'étaient guère mieux lotis que nous.



L'Officier des Equipages COLMAY, pour me faire râler, m'affecte à la conduite de Dodge 6 X 6 de ravitaillement et nous voguons -vers la France.

Avant l'embarquement des équipages des véhicules blindés, TARENTE a été le théâtre de violentes bagarres entre Français et Italiens, Les marins italiens, par moquerie ayant arboré des tomates sur leurs bérets. Le soir, deux marins français étaient assassinés dans un bistrot italien. Ceux-ci n'avaient pas abandonné leurs mentalités fascistes, même s'ils avaient trahi leur allié nazi. La patrouille de Fusiliers Marins chargée de récupérer des suspects à la caserne des carabiniers avait été accueillie par un feu nourri et un jet de grenades faisant quelques blessés. Le restant de la D.F.L. (légionnaires, marsouins, bigors) apprenant ces faits, voulait descendre en ville avec leur armement léger. Le Général BROSET, très aimé de la D.F.L, eut bien du mal à calmer les esprits car les Américains prenaient parti pour les Italiens qui étaient encore nos ennemis il y a quelque temps.

Nous n'avons pas trouvé d'aide de la part des maquis fantômes italiens qui existent peut-être dans le Nord, mais plutôt de fausses indications.

Nous quittons ce pays sans regret, en ayant une pensée pour tous nos camarades restés dans les cimetières.

Vivement **la FRANCE** que nous pensons à notre futur débarquement, bien que des bruits de course parlent de la Grèce ou de la Yougoslavie.

Depuis l'annonce du débarquement de Normandie, nous regrettons à ne pas avoir été choisis pour cette région, surtout les Normands et les Bretons nombreux au régiment.

Enfin, nous quittons **TARENTE** en convoi, destination Inconnue.

Quatre années de séparation avec la famille. Je pense à ma petite sœur qui va avoir trois ans, à mes deux frères dont l'un, à 19 ans et demi sera tué aux combats de Saint Marcel dans le Morbihan en Juin 1944.

16 AOUT 1944



Nous voici en face des côtes de **FRANCE**. Une forte émotion nous saisit, même pour les plus blasés. ***Le Liberty Ship nous transborde dans des chalands de débarquement*** et nous débarquons dans peu d'eau. Notre travail à Brindisi pour protéger nos engins ne sert à rien. Après avoir foulé le sol de France, malgré notre émotion sans gestes spectaculaires pour le cinéma, nous nous mettons rapidement au travail pour débarrasser nos véhicules des gaines d'aération, de la graisse spéciale des moteurs, etc... Nous nous dispersons les vignes et les oliviers de **RAMATUELLE** et de **CAVALAIRE**. Au moment de notre débarquement, quelques avions allemands ont bombardé et mitraillé la 3ème Division d'Infanterie Algérienne, à notre droite, il y a quelques dégâts. Nous entendons dans le lointain le grondement du canon. Malgré un semblant de pagaille, nous nous regroupons par peloton et escadre, chacun vérifie son matériel.



Dans la soirée du 16, nous faisons mouvement sur **HYERES**. A **LA LONDE** s'établit le P.C. du 2ème escadron. Conduisant le Dodge 6 X 6 du 2ème peloton, je m'installe dans le village. Ayant échangé un revolver italien avec le cambusier du Liberty ship contre quelques sacs de farine, je les remets au boulanger du village qui nous fait du bon pain à la mode française. Mon farniente ne dure pas : un chauffeur de jeep ayant été blessé, je suis désigné pour faire la liaison avec le 1er peloton. Celui-ci est à une dizaine de kilomètres sur les bords du **GAPEAU**, aux prises avec les Allemands. Après quelques explications sur les chemins à emprunter, je vais surtout au pifomètre et au son du canon, comme l'on disait jadis.

Par un coup de veine, je retrouve le peloton planqué un petit bois de chênes lièges et d'oliviers tout rabougris. Lors de mon arrivée, une salve de calibres s'abat sur nous, un obus tombe sur la boîte de vitesse de la jeep, je suis éjecté par le souffle dans la nature. A moitié assommé, j'entends les camarades m'appeler, je me tâte et à part de nombreux petits éclats, rien ne me manque, mais les ordres ont disparu dans l'incendie de la Jeep. La dégelée d'obus n'avait pas été déclenchée par mon humble personne mais par les fanions fixée à antennes qui dépassaient le faite des arbres. Ce port de fanions nous avait été ordonné par l'Etat-Major du Général De Lattre, soit pour reconnaître à la jumelle les différentes unités ou pour faire plus joli, par goût du faste. Au cours de ce déluge d'obus, plusieurs camarades couchés dans les fossés furent blessés sérieusement.

Un motard des fusiliers marins rata le peloton de quelques centaines de mètres et tomba sur les allemands ; il put se replier dans la garrigue avec sa mitrailleuse et attendre notre avance. Le peloton reste en défensive pour la nuit, les allemands poussant des patrouilles sur notre droite.

Au matin le peloton reprend sa progression. Je rejoins le 2ème peloton où je reprends la conduite d'un scout-car avec un nouveau chef de voiture, **le Second maître MORVAN** avec qui je m'entends très bien. Notre chef de peloton, **l'Ingénieur du génie maritime BURIN DES ROZIERS** prend passage dans notre engin et nous progressons sur **LA CRAU** par des chemins de terre. Notre chef ayant été blessé à la tête porte un superbe turban blanc taché de sang.

En progression, chaque véhicule est à une trentaine de mètres, couvrant la précédente de ses mitrailleuses. Le peloton se heurte à plusieurs mitrailleuses allemandes et à une pièce d'artillerie. Après un arrosage de part et d'autre nous décrochons après que la pièce nous ait allumée. Nous parcourons une certaine de mètres en marche arrière, nous trouvons un couvert et signalons le bouchon à l'artillerie divisionnaire.

Nous reprenons notre progression après un arrosage de la position par nos bigors et faisons plusieurs prisonniers dont des Arméniens et des Russes. Après quelques accrochages avec des retardataires nous atteignons notre objectif et nous nous installons en défensive pour la nuit.

Toute la nuit, le grondement des artilleries amies et ennemies se fait entendre. Par radio, nous savons que la libération de **HYERES** est un dur morceau et que le 4^{ème} escadron a eu de grosses pertes ainsi que le 1^{er} Bataillon d'Infanterie de Marine et du Pacifique, pour la prise d'un point fortifié, **le Golf Hôtel**.

Le 23 août, nous relevons le 4^{ème} escadron qui a eu 12 tués et blessés lors de l'attaque du sud d'**HYERES**, de **LA GARDE** et du **PRADET**.

J'apprends la mort du **Second maître SCHICKELE** qui fut mon chef de pièce en Egypte et en Libye.

Nous nous dirigeons sur le fort du CAP BRUN tenu par les Fusiliers Marins allemands. En cours de route, **le scout-car** tombe en panne, la veille un obus est tombé très près et la plaque de blindage de la batterie a été faussée. L'équipage part en renfort dans les autres blindés. Je tente de me dépanner ; pour la batterie cela va bien mais je dois nettoyer le filtre à essence. Depuis quelques instants, j'entends des chuintements et je me rends compte que depuis un bosquet, je suis allumé par un sniper. Je remonte dans le véhicule et allume le coin à la mitrailleuse légère. Etant tranquille, je peux continuer mon dépannage et je rejoins le peloton qui, avec l'appui de Chars Destroyer du 8ème Chasseurs d'Afrique se rend maître du fort. Nous trouvons des caisses de Cognac réservées à la Kriegsmarine. Le Cognac est le bienvenu au peloton.





Un scout car et son équipage : le REVOLTE – Fonds H. Fercocq

Nous pénétrons dans **La VALETTE** libérée par la 9ème Division d'Infanterie Coloniale et à part des patrouilles dans **TOULON**, le régiment panse ses plaies.

Au peloton, nous recevons de jeunes marins dont certains proviennent des marins pompiers de Marseille qui étaient au Maquis de SIGNES où les Allemands se livrèrent à des atrocités sur les maquisards prisonniers.



Notre régiment part sur **ARLES** pour traverser le Rhône et faire mouvement sur **MONTPELLIER**. Après la traversée sur un pont de bateaux, notre peloton progresse sur l'axe LUNEL et NIMES. Nous sommes arrêtés par la foule qui nous offre des bouteilles de vin et nous avons bien du mal à continuer notre route. Nous n'avions pas encore été choyés de cette façon, après cette promenade, la Résistance ayant refoulé les Allemands, nous remontons dare dare sur **LYON**.

En cours de route, nous voyons des colonnes allemandes détruites par l'aviation alliée et la Résistance.

SEPTEMBRE 1944

Le 5 septembre nous pénétrons dans **LYON** et assistons à un tir entre les deux rives, jusqu'au moment où **l'O.E. COLMAY** aperçoit aux jumelles que des F.F.I se trouvant près du pont où nous arrivons tirent sur d'autres F.F.I sur l'autre rive. Après un cessez le feu, nous traversons le fleuve sur un pont à demi-détruit. Nous sommes accueillis par des démonstrations de joie de la population lyonnaise.

Quelques tirs se produisent provenant des toits de l'Hôtel Dieu : Allemands ou miliciens, je ne le sais pas. Notre **Général BROSSET**, Lyonnais de naissance, est parvenu avec les premiers éléments dans la ville.





Les pompons rouges Place Bellecour à Lyon

Notre peloton part reconnaître un barrage dans le nord-est de Lyon et prendre contact avec des éléments U.S. remontant par les Alpes. Notre Ingénieur commandant le peloton me fait traverser le Rhône sur un pont métallique de wagons Decauville portant l'inscription "3 T. "

Notre véhicule pesant 7 t. et voyant le Rhône bouillonner sous le pont, je ne suis pas très fier. Il se place devant moi et me guide pour placer les pneus sur les rails, il a fait traverser l'équipage à pied. Parvenus sur l'autre rive, nous remontons jusqu'à un autre pont, plus solide celui-là.



14 Septembre 1944 LYON Le Général de Gaulle décore Marie Jeanne de la Légion d'Honneur

La liaison étant établie, nous repartons sur **LYON** où a lieu un important défilé réunissant la D.F.L. et les F.F.I. Nous cantonnons à **NEUVILLE SUR SAONE** et ma soif de lecture me fait découvrir les œuvres de Marcel Grangier (au cours d'arrêts de reconnaissance, je me mettais à lire et les copains devaient me prendre pour un cinglé en me voyant pouffer de rire).

Notre séjour à **NEUVILLE** est brusquement écourté. Le 2^{ème} escadron est désigné pour rejoindre **AUTUN** le plus rapidement possible, les F.F.I. de la région étant attaqués par une forte colonne allemande remontant du Centre et du Midi, La D.F.L. étant en panne d'essence et de munitions, les autres escadrons nous cèdent leur essence et complètent nos munitions.

Nous partons un peu à l'aveuglette car nous allons traverser des régions peu ou pas libérées, avec des éléments allemands en retraite mais très combattifs. Nous devons avoir un élément de Légion avec nous.

Avant **AUTUN**, chaque peloton progresse par le Nord-est sur un axe différent.

Notre peloton est accueilli par un tir de mitrailleuse dans un chemin creux avec des jets de grenades, près de **SAINT SYMPHORIEN**. Nous rejoignons la route nationale où notre scout-car est en tête. Après un virage, j'ai la vision d'un départ

de Tour de France à vélo ! Sur toute la largeur de la route, les Allemands à vélo pédalent allègrement. Nos mitrailleuses ont vite fait de disperser le peloton.

Un feldwebel vient courir près de notre scout-car, atteint par un tir de nos revolvers à travers la fente de visée pour la conduite; il tombe avec la bicyclette dans le fossé.



Le scout car REVANCHE – Fonds H. Fercocq

Je descends lui prendre sa mitraille Beretta et les chargeurs ainsi qu'une sacoche contenant quelques papiers sans importance.

Le combat continue sur des voitures hippomobiles où nous récupérons deux femmes provenant d'un bordel. Bien que les bâches des voitures aient été hachées par le tir des mitrailleuses, les filles n'étaient pas blessées. Nous les envoyons sur l'arrière.

Les Allemands augmentent leur pression et s'infiltrèrent le long des haies, nous balançant des grenades dans nos véhicules qui n'ont pas de toit. Sur notre droite, malgré le tir, ils réussissent à mettre un 37 antichar en position, le portant à une douzaine, se relayant pour remplacer les tués ou les blessés, et à nous allumer. Notre blindage ne résiste pas au 37, aussi nous devons nous replier, surtout qu'un groupe menace de s'emparer du passage à niveau sur nos arrières défendu par deux 4 près du Hameau de l'Orme.

Entretemps, nous en sommes à notre 3ème chef de peloton depuis le début du combat et plusieurs quartiers maitres et matelots ont dû être évacués. Nous sommes tombés sur une importante colonne et les deux autres pelotons sont fortement accrochés.

La Légion n'est pas encore arrivée et, sans appui d'infanterie, nous ne pouvons que laisser passer les allemands, les saluant de quelques tirs de mitrailleuses lorsqu'ils essaient de s'approcher des bâtiments de la ferme où nous sommes retranchés.

Le lendemain, le 1er peloton retrouve la queue de la colonne et lui inflige de grosses pertes à **DRACY- St LOUP**.

NOVEMBRE 1944

Les rangs s'éclaircissent avec le départ des blessés et les renforts se font attendre.

En Octobre, passant une permission à Rennes avec quelques camarades du régiment natifs de la région, nous avons constaté le peu d'enthousiasme pour venir nous épauler. Nos camarades revenant d'autres régions nous font la même réflexion.

A l'arrière, le marché noir, la combine sont à l'honneur. Les Zazous, les résistants de la dernière heure parquent et ne tiennent pas à venir affronter les nazis en armes. Pourtant, dans leurs récits, ils en ont abattus. A se demander comment les occupants ont pu rester quatre années en France ! Devant ces superbes guerriers, nous sommes des petits garçons.

Heureusement que nos camarades blessés regagnent rapidement leurs pelotons qui sont devenus une deuxième famille. Souvent sans profiter de leur permission de convalescence, parfois pour se faire tuer au prochain combat. Comme nous l'entendrons souvent après la guerre par des gens de notre âge :

"Ils étaient volontaires"

Henri Fercocq

La Victoire !



***Paris 18 juin 1945, Place de la Concorde
Le général de Gaulle décore le 1er Régiment de Fusiliers Marins
de la Croix de la Libération
de gauche à droite Prébilsky – Colmay-Jestin***



Défilé de la Victoire aux Champs-Élysées, 18 juin 1945.

