

## BREST – La débâcle juin 1940

Extrait de l'ouvrage du Cdt Michel BUREAU : "Au service de la Marine (1920-1985)"

Commandement de la 23ème section de dragage

*Beaune - Verneuil / Keryado / Flamant*



Beaune-Verneuil, Keryabo et Flamant  
Dessin du Cdt Bureau

Je quitte Marseille au début de Mars 1940 avec une certaine émotion; après ces six mois de quiétude à peu près complète au Frioul, ce qu'on a appelé "drôle de guerre", j'imagine aller cette fois vers la vraie guerre.

Mon voyage par Paris s'effectue dans des conditions normales. Il y a bien quelques militaires dans le train, mais cela n'a pas l'allure des convois de l'autre guerre, celle de 14. Pour passer le temps, j'achète à la bibliothèque de la gare "l'Armée de Métier" par Paul Reynaud, je suis frappé des idées nouvelles sur l'armée motorisée et les propositions d'organisation nouvelle qui sont malheureusement restées sans écho. Je ne me doute pas alors que ce livre est inspiré par de Gaulle et la débâcle nous apprendra, trop tard hélas ! les erreurs du grand état-major, qui n'a pas retenu l'attention des théories du colonel de Gaulle.

Arrivé à Brest, je retrouve les premiers souvenirs du service, l'animation de la Penfeld, le grand port. Mais les bâtiments de guerre ont évolué, le *Victor Hugo* et le *Jules Ferry* qui en 1922, se préparaient à faire le tour du monde, ont cédé la place aux superbes unités modernes *Dunkerque* et *Strasbourg*. La rade est très animée, la marine rénovée, puissante, paraît donner toute confiance.

Je prends le commandement de la 23ème section de dragage *Beaune-Verneuil, Keryado, Flamant*. Le *Beaune-Verneuil* ainsi que ses deux coéquipiers sont des chalutiers de 250 tonnes de La Rochelle. Armé à 95% de réservistes; ils ont bourlingué au large de Brest depuis le début de la guerre. Mon prédécesseur, le lieutenant de vaisseau Michaud, me brosse un tableau assez sinistre de ce service. En réalité, ces quelques mois avant la débâcle se passeront sans incident notable, sauf un coup de vent sérieux milieu avril, qui nous surprend à une trentaine de milles dans le sud-ouest de Ouessant, au moment de relever les dragues et dont nous nous tirons grâce à Dieu, sans avarie, obligés cependant de nous mettre à l'abri à Roscanvel, le mouillage de Camaret étant rendu impraticable.

Après des années passées, je garde un bon souvenir de ce premier commandement, excellente formation pour les plus grandes responsabilités qui viendront plus tard.

Fin mai, les nouvelles du front depuis l'attaque allemande deviennent alarmantes, à Brest cependant on ne se rend pas compte de la situation, la vie suit son cours avec une incroyable insouciance, les cafés, les restaurants sont pleins et l'on mène la vie joyeuse sans se douter des jours sombres qui nous attendent.

Guitou et les enfants arrivent début juin et nous passons deux ou trois jours relativement tranquilles, alarmés cependant par les mauvaises nouvelles de la radio.

Le 12 juin, je prends la mer et j'assure la patrouille et l'arraisonnement des navires. C'est une animation extraordinaire et l'on ne peut croire que notre puissance soit ébranlée, les grands paquebots anglais arrivant chargés de troupe; pourtant de nombreux petits caboteurs commencent à arriver des ports du nord, chargés à plein de réfugiés, certains ont des blessés et des morts. Le 15 juin, la situation s'aggrave, du mouillage de Camaret on voit les tirs de D.C.A. de Brest contre les premières incursions des bombardiers allemands. J'essaie de tenir les hommes en alerte, mais la drôle de guerre a fait son effet et personne ne veut croire à l'offensive des "boches". Au cours du dragage, j'aperçois un avion allemand entre deux nuages mais il ne se préoccupe pas de notre petit navire.

Le général Charbonneau, responsable de la défense de Brest écrit ce 16 juin : "cependant, c'est un beau dimanche, les gens se promènent entre deux alertes d'avion, cherchant, peut-être, par une gaité factice, à dissimuler l'angoisse profonde qui les étirent".

Le 17 juin, c'est le retour au port pour la relève, j'espère voir Guitou et les enfants et me réjouis de pouvoir profiter un peu de leur séjour, mais à mon arrivée, on m'informe de me tenir prêt à appareiller aussitôt que possible, faire le plein de charbon et de vivres pour quinze jours. Naturellement, il n'est pas question d'aller à la maison. Nuit d'alerte presque continuelle mais pas de bombardement. Dans la matinée du 18, les bombes pourtant commencent à pleuvoir, trois bombardiers arrivent du goulet et sèment leurs "pruneaux" sur l'école navale jusqu'au centre des sous-marins où je vois les bombes tomber à 400 à 500 mètres du bord, sans faire de gros dégâts. L'atmosphère de débâcle commence à se faire sentir, tous les navires préparent leur appareillage, les équipes de vivres commencent à piller les subsistances. Il est vaguement question d'armistice, mais le *Richelieu* signale par haut-parleur un message de l'amiral Darlan : "La guerre continue à outrance".

Vers 16 heures, je dois quitter Guitou et les enfants venus à l'arsenal, je dois partir probablement vers l'Angleterre et je les quitte dans une atmosphère de déroute complète, les anglais rembarquent, abandonnant leur matériel et l'arsenal donne le spectacle du désordre le plus complet. Je conseille à Guitou de se réfugier à Plougastel chez Madame Dumas-Simard.

Quelques alertes surviennent encore l'après-midi, mais les avions volent sans doute très haut, il y a un gaspillage inouï de D.C.A., le *Richelieu* qui appareillera fin d'après-midi, tire de toutes ses pièces légères. Soudain, j'aperçois dans mes jumelles une énorme gerbe qui se profile derrière la grande jetée, je pense aussitôt à une grosse bombe, mais j'apprendrai plus tard, qu'il s'agit du remorqueur *Provençal* sauté sur une mine magnétique à 13 heures, à quelques centaines de mètres de nous, aucun survivant. A quai de Laninon, le *Ville d'Alger* et l' *El Kantara* embarquent en catastrophe l'or de la banque de France.

Vers 19 heures, l'évacuation du port est très avancée. Devant appareiller dans la soirée, je prends mes dispositions pour larguer du bord le coffre qui me tient par l'arrière, bien m'en prendra car il n'y a plus aucune aide pour larguer les amarres, c'est un sauve-qui-peut général et pour ceux qui ne peuvent appareiller, c'est le sabotage improvisé; c'est ainsi qu'au moment du départ, je vois deux sous-marins se saborder à leur appontement. Il s'agit des sous-marins de 1500 tonnes, *Agosta* et *Ouessant* (amiral Auphan "L'honneur de servir"); il s'agit en fait du sous-marin *Pasteur*. Un aviso saute au large du Conquet au cours de cette triste journée du 18 juin 1940, environ 400 victimes, dont mon camarade Milliner, ancien lieutenant du *Mariette Pacha*. Il s'agit de l'avisos *Vauquois*, le souvenir vient de me revenir, aujourd'hui 29 janvier 1980, en lisant l'aventure d'un certain "André Milliner" dans la mini-transat 1979.

Vers 20h30, nous avons aperçu le grand sous-marin *Surcouf* paraissant en panne de moteur (\*).

Ces dernières journées de la première quinzaine de juin 1940, ont marqué les moments les plus noirs de mon existence. J'avais le sentiment que la France était rayée de la carte, on vivait au jour le jour et ça a été une chance d'avoir à agir pendant ces terribles journées. J'avais l'impression d'être emporté par les événements.

Enfin vers 20 heures, j'appareille avec une trentaine de passagers dont 5 officiers : le capitaine de frégate Lavollé, commandant de la D.L., son second, le capitaine de corvette G., pauvre épave transformée en fontaine, incapable de réagir à ces tristes événements. En route vers le large, grâce à Dieu, je passe le barrage sans encombre, d'autres y prendront malencontreusement leur hélice et je rallie aussi rapidement que possible les fonds de 100 mètres où le risque de mines magnétiques devient nul. Le temps est splendide, vent d'Est qui emporte l'énorme nuage de fumée des immenses incendies qui illuminent Brest. Au passage du goulet, les officiers qui regardent le spectacle, aperçoivent une énorme flamme en direction de l'Elorn, "la poudrerie de Saint Nicolas qui saute" disent-ils, et j'ai eu la folie d'envoyer Guitou dans cette direction, j'ai le coeur serré, ne les ai-je pas conduits à la catastrophe ?

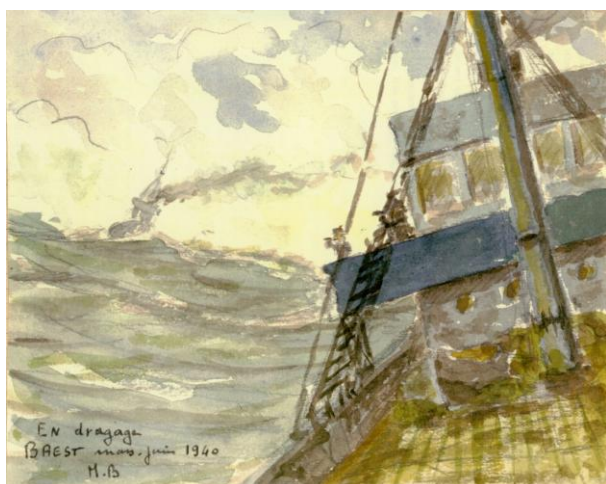
Nuit magnifique et belle journée le lendemain. J'aperçois de nombreux bâtiments qui font route comme moi vers l'Angleterre, par une chance inouïe, nous ne recevons aucune attaque, ni sous-marins, ni vedettes, ni avions, une vraie promenade de temps de paix.

C'est ainsi que j'arrive sans incident en rade de Crowsand, rade extérieure de Plymouth, côte charmante avec sa plage et ses vertes collines. On aperçoit le port, les gros bâtiments de guerre, on se croirait à nouveau loin de la guerre, tout semble calme si ce n'était l'arrivée continue de navires de France de toutes les espèces, du cuirassé et du paquebot aux petits navires de pêche.

Après deux journées en rade, on m'envoie charbonner, il semble qu'on doit continuer la lutte, ici on n'entend pas parler d'armistice. Mais brusquement, changement de décor, à peine le charbonnage commencé, je suis expédié au fond de la rivière Devon, près du faubourg Saltash, où l'on place d'ailleurs les dragueurs en couple par quatre ou cinq, manoeuvre pas très facile avec le très fort courant régnant dans la rivière. Le coin est en tout cas très sympathique, les hommes vont à la pêche et rapportent de magnifiques crevettes, l'Amirauté anglaise nous fournit abondamment du ravitaillement, la vie est facile mais nous ménagent les événements ? Aux réunions des Commandants à bord du *Paris*, l'amiral nous fait l'éloge des anglais, nous vantent leur amitié, mais l'atmosphère est lourde, on sent que cette situation d'abandon peut durer.

Premiers jours de juillet, voilà déjà une dizaine de jours d'inaction, on se demande ce qui va advenir, le moral des équipages n'est pas très élevé. J'ai occupé tant bien que mal ces jours sombres, en assurant l'entretien général du *Beaume-Verneuil*, il n'a jamais été aussi beau, frais peint gris-clair, matériel en ordre, pont très propre.

(\*) Confirmé par le service historique de la Marine : CAROFF - page 314 "pris en remorque par *Infatigable*".



En dragage Brest mars-juin 1940 /  
Dessin du Cdt Bureau

***Nous reviendrons bientôt avec un autre extrait de l'ouvrage du Cdt Michel BUREAU, le récit du torpillage du « Meknès » dont il fut l'un des survivants.***

# BIOGRAPHIE DU CDT MICHEL BUREAU

Capitaine au long-cours.  
Capitaine de corvette (R).

Né le 2 mars 1901 à Nantes, décédé le 26 septembre 2000 à Toulon.



Michel Bureau, alors étudiant à Nantes a beaucoup été marqué par la liesse populaire de l'armistice le 11 novembre 1918 mais deux décennies plus tard, il mesurera combien la paix était un état précaire.

Breveté Elève-officier de la Marine Marchande en 1919, reçu au concours de formation du navire école « Jacques Cartier » de la Compagnie Générale Transatlantique à bord duquel il effectue donc son premier embarquement en 1920. Elève-officier en cette Cie en 1921 sur les navires « Roussillon », « Saint Servan » et « Chicago ».

En 1922, débute son service militaire, d'abord en qualité de matelot élève-officier sur le cuirassé « Voltaire », il embarque sur le « Ernest Renan » à la division navale du Levant, témoin donc de la guerre gréco-turque en apportant l'aide aux populations de Smyrne. L'année suivante, promu Enseigne de Vaisseau de 2<sup>ème</sup> classe, ce qui lui vaut d'obtenir le brevet de Lieutenant au long-cours sans examen.

De 1924 à 1926, Il embarque comme lieutenant sur les cargos « Cantal », « Carimaré », « Saint Joseph », « Cuba », « Gâtinais » (de très mauvaise réputation), « Ohio » et « Guyane » et sur les paquebots « Flandre », « Lafayette », « Espagne » et « Puerto-Rico ».

En 1927, diplômé Capitaine au long-cours, Michel Bureau passe des cadres du Nord à ceux du Midi de la Compagnie Générale Transatlantique, embarque sur le « Sydney Lasry », en 1928, navigue sur « Ville de Bône », le « Nièvre », ce fût son dernier embarquement en cette Compagnie.

En 1928, passe à la Compagnie des Messageries Maritimes, embarque comme lieutenant sur le cargo « Commandant Dorise » jusqu'en 1930 (23 mois de bord...), puis sur les paquebots « Général Metzinger », « Leconte de Lisle », « Mariette Pacha », « Pierre Loti », son sister ship « Lamartine » puis le « Sphinx ».

En septembre 1937, se trouvant à bord de l'Aramis au mouillage sur le Yang Tsé Kiang à l'entrée du Wan Poo, rivière de Chang Haï lors des hostilités japonaises, assiste à l'incendie des quartiers Nord de cette ville. Parmi une flotte japonaise importante assurant le blocus des côtes chinoises, Michel Bureau a pris une photo immortalisant cette scène : l'avis colonial « Dumont d'Urville » se rendant à Changhaï en feu afin d'évacuer les membres de la concession française qui seront transbordés sur l'Aramis ; cette photo ayant paru en 1<sup>ère</sup> page de l'Illustration du 11 septembre 1937. En 1938, il embarque sur l'« Athos II » puis sur le « Théophile Gautier » en 1939.

Mobilisé 8 jours avant la déclaration de guerre, affecté à la défense littorale de Marseille aux îles du Frioul dès 1939, sa fonction a été de mouiller les filets d'arrêt et filets à mines destinés à protéger la rade et le port.

Désigné pour le commandement (lieutenant de vaisseau) à Brest de la 23<sup>ème</sup> Section de dragage sur le dragueur « Beaune Verneuil », dans ses mémoires, le Cdt M. Bureau y décrit avec beaucoup de clarté et sérénité la débâcle de 1940 et les événements qui vont suivre.

Le 17 juin 1940, le Cdt Bureau reçoit l'ordre de se rendre en Angleterre, le lendemain soir, il appareille puis parvenu à Plymouth, son navire est saisi par les Anglais, il est interné au camp de Aintree près de Liverpool, Il embarque à Southampton pour être rapatrié en France sur le Meknès sur lequel il avait été Lieutenant en 1926 (le navire s'appelait alors « Puerto Rico »), survivant lors du torpillage le 24 juillet 1940, récupéré par un torpilleur anglais qui fait relâche à Portland, il retourne dans les camps...

Fin septembre, son état de santé justifie son rapatriement, il embarque à Belfast sur le « Sphinx » naviguant de conserve avec le « Canada » pour débarquer le 8 octobre 1940 à Toulon (après avoir escalé à Oran), le Cdt Bureau avait navigué sur le « Sphinx » en 1936 à l'occasion d'une croisière autour du monde lors d'un congrès eucharistique de Manille aux Philippines.

Fin 1940, il embarque alors à Marseille sur le 1<sup>er</sup> cargo à forcer le blocus, «Ville de Verdun » des Messageries Maritimes afin de rallier comme 2<sup>nd</sup> capitaine le « Galliéni », navire de cette compagnie, stationnaire à Madagascar.

Rappelé fin 1941 au service de la Marine Nationale / Chef d'Etat Major, chargé plus spécialement du chiffre personnel entre l'Amiral Darlan et le Cdt de la Marine de Diégo-Suarez, début 1942, désigné 2<sup>nd</sup> capitaine sur le « Général Duchesne » (ex Maroussio Logothétis), en juin à Mayotte, repris par les Anglais, en 1943, avec quelques autres français, le Cdt Bureau a rallié les F.N.F.L. dès que les bâtiments à croix de Lorraine ont paru à Diégo-Suarez.

Après quelques péripéties, il est désigné pour le commandement en 2<sup>nd</sup> de l'école de la Marine à Tamatave.

En 1944, à partir de Diégo-Suarez, passager sur le « d'Entrecasteaux » rallie l'Afrique du Nord. En juillet bien que lieutenant de vaisseau seulement, il prend le commandement du fameux navire-hôpital « Canada », débarque le 1<sup>er</sup> janvier 1946 (anecdote ; selon le regretté Dr Paul Bois le « Canada » a la particularité extraordinaire d'avoir eu le même Cdt de 1922 à 1942...), désigné aussitôt pour le poste de chef du Service Social de Ferryville.

En 1948, il occupe le poste de chef adjoint du 4<sup>ème</sup> Bureau de la Préfecture Maritime puis celui de Commandant du CIRAM de Marseille.

De 1949 à 1950, inspecteur de la navigation à Rouen, rejoint le Ministère de la Marine Marchande pour y exercer les fonctions de Secrétaire de la Commission Centrale de Sécurité.

En 1954, enquête et étudie les naufrages qui ont fait plus de 50 victimes chez les pêcheurs bretons.

En 1958-1959, préside le Syndicat des inspecteurs de la Navigation.

En 1960, participe à la Conférence Internationale de Londres pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

En 1961, participe aux essais à la mer de quelques navires en particulier à ceux du paquebot « France ».

En 1966, participe à la Conférence Internationale de Londres sur les lignes de charge.

De 1967 à 1970 : Secrétaire fédéral de la FAMMAC.

*De 1980 à 1985 : Président de la section du Var du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur de Marins.*

### **Décorations :**

Chevalier de la Légion d'Honneur.	1946
Témoignage de satisfaction du Ministre de la Marine Marchande.	1955
Officier de la Légion d'Honneur.	1956
<i>Chevalier du Mérite Maritime.</i>	<i>1957</i>
Médaille de vermeil de la FAMMAC.	1976
Médaille de bronze des Services militaires volontaires.	1977
<i>Officier du Mérite Maritime.</i>	<i>1979</i>

### **Centre de Documentation Maritime**

Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des Marins

Ecole Nationale Supérieure Maritime  
39 avenue du corail  
13008 Marseille cedex 08  
[centredoc@merite-maritime.com](mailto:centredoc@merite-maritime.com)