

L'Opération FRANKTON

Par Jean-Claude DÉRANLOT

Membre de Frankton Souvenir

Membre du Club HEPAT (Histoire et Patrimoine, Arts et Techniques)

Le présent texte est plus qu'un résumé de la conférence du 18 janvier 2020 à Salleboeuf, il reste cependant bien insuffisant pour raconter avec précision l'engagement remarquable de ces hommes qui croyaient en la Liberté, au point de sacrifier leur vie pour elle.

La France occupée

Afin de protéger la côte atlantique de toute tentative de débarquement, l'armée allemande occupe toute la bande côtière jusqu'à la frontière espagnole. HITLER était en outre persuadé que FRANCO serait un jour son allié, il fallait donc prévoir la possibilité de circuler librement de part et d'autre de cette frontière.

Bordeaux se retrouve en zone occupée. En 1939 son port était le quatrième port français, avec douze kilomètres de quais, 157 000 mètres carrés de hangars, 572 000 mètres carrés de stockages, de docks flottants de 25 000 et 8000 tonnes, deux formes de radoub de 105 et 152 mètres. Toutes les installations portuaires sont intactes.

Les échanges commerciaux entre l'Allemagne et l'Extrême-Orient

L'Allemagne nazie entretient des coopérations étroites avec l'Extrême-Orient, en particulier le Japon. Deux traités permettent d'utiliser la voie de communication la plus directe qui traverse la Sibérie : le pacte germano-soviétique du 23 août 1939 et le traité de neutralité entre l'URSS et le Japon d'avril 1941. Lorsqu'HITLER attaque l'URSS, le trafic était évalué à 460 000 tonnes de produits industriels et de matières premières.

Cette voie de ravitaillement étant définitivement coupée, c'est une voie maritime qui remplacera la voie terrestre. Le port de Bordeaux est bien situé et bien équipé pour satisfaire les objectifs stratégiques du Führer. Les navires, forceurs de blocus, navigueront donc entre Bordeaux et les ports d'Extrême-Orient en passant par le cap de Bonne Espérance.

Les moyens militaires de l'ennemi ont pour mission :

- De défendre le port de Bordeaux contre les attaques aériennes et maritimes.
- Assurer la sécurité des forceurs de blocus dès leur entrée dans le golfe de Gascogne, ou de les conduire jusqu'en haute mer.

Loin de la mer par voie terrestre ou fluviale, loin des bases de bombardiers de la Grande-Bretagne, Bordeaux est une chance inespérée pour l'ennemi qui ne doute pas d'y être en sécurité.

La nécessité d'agir

Les premiers réseaux de la Résistance étaient actifs et travaillaient pour le renseignement britannique. C'est le cas du réseau de Jean DUBOUÉ qui envoie régulièrement à Londres des informations sur l'activité du port montrant que le blocus maritime imposé à l'Allemagne est contourné.

Lord SELBORNE, à la tête du Ministère de la Guerre économique (*MEW, Ministry of Economic Warfare*) en 1942, transmet une première lettre au Premier ministre afin d'obtenir une prise de conscience et d'étudier les conditions d'une action militaire à Bordeaux.

Plusieurs options sont proposées :

- Bombardement : sans garantie de succès, il est dangereux pour la population.
- Largage de mines : les moyens de déminage étant importants, en particulier à Royan, l'obstacle à la navigation dans la Gironde sera de courte durée (et peu apprécié des nombreux pêcheurs qui trouvent parfois des mines dans leurs filets).
- Patrouilles de sous-marins : manque de moyens, les Alliés doivent protéger leurs convois.
- L'action commando : très difficile à réaliser, c'est la moins risquée pour la population.

Sous l'autorité du Premier ministre, Winston CHURCHILL, Lord Louis MOUNTBATTEN est nommé commandant en chef des opérations combinées (*COHQ, Combined Operations Headquarters*). Le major HASLER est affecté au centre de développement des opérations combinées (*CODC*). Ce dernier va se battre pour faire triompher son projet : envoyer des commandos se déplaçant à bord de kayaks. Mission : détruire les navires forceurs de blocus dans le port de Bordeaux. Les kayaks remonteront la Gironde puis la Garonne après avoir été débarqués au large de Montalivet.



Kayaks et HMS Tuna (Mémorial, Le Verdon)

Il ne reste qu'une question : quand aura lieu l'opération ultra secrète baptisée « FRANKTON » (nom de code qui n'a aucune signification) ? Trois exigences doivent être satisfaites pour la réussite de la

mission :

- Forte marée montante pour faciliter la progression des kayaks.
- Horaires de marée compatibles avec une progression de nuit.
- Nuit très sombre.

Et, enfin, que les personnels soient formés et entraînés à la date retenue.

Préparation de l'opération commando

En avril 1942, une unité particulière est créée, le RMBPD (*Royal Marine Boom Patrol Detachment*), et il est fait appel « *aux volontaires pour un service dangereux, ardemment désireux de combattre l'ennemi, libres de tous liens familiaux.* » Le nom de cette unité, lorsqu'il est publié, ne doit pas indiquer sa véritable fonction, beaucoup croiront que cette unité a vocation à assurer la sécurité des ports.

Le recrutement terminé, deux sections sont constituées et sont mises en concurrence au cours d'entraînements militaires et de compétitions sportives. La devise d'HASLER est « *la sueur évite le sang* ». Au programme : entraînement physique, natation, marche, armement, infiltration en zone portuaire, mise en place des mines magnétiques (y compris sur la coque de navires en mouvement, pour simuler le courant de la Garonne, alors que les navires sont à quai), exercices d'évasion (en tenue militaire allemande).

La première section, perçue comme la plus combative avec la meilleure cohésion, est finalement retenue pour la mission. Le major HASLER, qui initialement ne devait pas participer à

l'opération, a estimé qu'il n'avait pas le droit d'envoyer ses hommes dans une mission à si haut risque sans être avec eux.

Le modèle de kayak est choisi et perfectionné, tout est étudié dans le moindre détail, y compris la répartition des charges à bord pour offrir le meilleur équilibre. À cette époque, un kayak qui se retourne est un kayak perdu. Le modèle retenu est le Cockle Mark II, en toile caoutchoutée, contre-plaqué et armature en bois. L'embarcation est pliante pour entrer et sortir d'un sous-marin, par l'orifice prévu pour la descente des torpilles (diamètre : 0,73 mètre). Les dimensions sont les suivantes : longueur 4,88 mètres, largeur 0,71 mètre, hauteur 0,28 mètre avec un tirant d'eau de 15 centimètres. Il faut imaginer ces frêles embarcations naviguant en mer et dans les eaux tumultueuses de la Garonne pour comprendre l'expression « *Opération coque de noix* ».

La tenue est un uniforme militaire adapté aux conditions d'humidité et de froids de l'opération, avec insigne d'unité et de grade. Malheureusement, une directive d'HITLER datée du 18 octobre 1942 ne reconnaît pas le statut de combattant aux commandos qui doivent être immédiatement fusillés, ainsi que ceux qui leur seraient venus en aide ou n'exécuteraient pas les ordres de la directive.

L'armement est très réduit : chaque commando porte un couteau de combat et un Colt 11,43 millimètres automatique dans un étui en tissu. Il y a deux grenades dans chaque kayak et un pistolet mitrailleur STEN avec silencieux pour trois kayaks.

Les mines sont des mines magnétiques (*limpet*, patelle en français). Le système de mise à feu est chimique. Lors de l'armement, une ampoule écrasée libère de l'acétone qui va dissoudre progressivement un film de celluloïd. Lorsque la résistance du film est trop faible, le percuteur est libéré et la mine explose. Le choix d'un type d'ampoule permet d'obtenir le retard avant explosion, en fonction de la température de l'eau. Une fixation magnétique avec poignée permet de maintenir le kayak en position contre la coque pendant que le coéquipier descend la mine pour la fixer sous la ligne de flottaison de l'objectif.

Pour tester l'entraînement, un exercice, au nom de code « BLANKET », a lieu dans les conditions réelles dans la Tamise. Le niveau de réussite se résume en un seul mot : fiasco ! Lord Louis MOUNTBATTEN ne perd pas confiance et dit à HASLER qu'il est certain que ce dernier saura en tirer les enseignements.

Composition du Commando Frankton

Le commando est composé de douze hommes répartis en deux groupes (appelés « force » ou « division »).

Force (ou division) I :

- *Catfish* (poisson-chat) : Major Herbert George HASLER (Chef du Commando), Marine William E. SPARKS.
- *Crayfish* (écrevisse) : Corporal Albert. S. LAVER , Marine William N. MILLS.
- *Conger* (congre) : Corporal George C. SHEARD, Marine David MOFFATT.

Force (ou division) II :

- *Cuttlefish* (seiche) : Lieutenant John MacKINNON (Commandant en second), Marine James CONWAY.
- *Cachalot* (cachalot) : Marine Eric FISCHER, Marine William ELLERY.
- *Coalfish* (morue noire), Sergeant Samuel WALLACE, Marine Robert EWART.

Chaque kayak fait référence à un animal aquatique dont le nom commence par le « c » de « commando ».

Tous ces *marines* étaient jeunes, ils avaient entre 20 et 29 ans. Ils croyaient en la liberté et en la nécessité de vaincre le monstre nazi. Ils savaient que les chances de survie étaient faibles, mais le risque était accepté, car la mission dépassait leur intérêt personnel. Ils aimaient pourtant la vie et ne participaient pas à une opération suicide.

En route vers l'objectif

Sous les ordres du *Leutenant* Richard Prendergast RAIKES, le sous-marin HMS TUNA est désigné pour la mission. Ce n'est pas une simple affaire : il faut en effet réduire de moitié la dotation de torpilles et laisser une partie de l'équipage à terre pour avoir la capacité de transporter les douze commandos et leurs équipements. Dans un milieu superstitieux, les douze étaient en réalité treize, avec le *marine* Norman COLEY, suppléant pour remplacer un homme défaillant.

Le HMS TUNA quitte le port de Greenock le 30 novembre à 10 heures 30. C'est seulement en mer que les hommes du commando découvrent la mission : il ne s'agit pas d'attaquer le Tirpitz, comme ils le croyaient ! Après un arrêt pour exercice de mise à l'eau des kayaks (le canon est équipé pour servir de grue), le voyage se poursuit. Les occupations à bord sont nombreuses : apprendre des mots de français, mémoriser les détails de la mission, maîtriser l'armement et les équipements. Place aussi à la détente en fêtant un anniversaire.



Monument de Montalivet

Le 5 décembre le sous-marin se présente au large d'Arcachon, il doit rejoindre Montalivet en naviguant le long de la côte : à bâbord des champs de mines et à tribord les plages de sable. De plus, les fonds sont faibles. Dans ces conditions, le risque serait maximum pour un sous-marin repéré par l'ennemi.

Le 7 décembre, en fin de journée, les commandos sont débarqués, en un temps record, au large de Montalivet. Dix commandos seulement partent vers la pointe de Grave, un kayak étant endommagé. Pour le HMS TUNA, la mission est terminée, il rejoint le port de Southampton. Il ne faut pas oublier l'équipage du sous-marin qui a lui aussi assuré une mission périlleuse. Détecté par les radars, avec la précision de l'époque, l'ennemi savait que « quelque chose avait eu lieu ».

En remontant vers le nord, *Coalfish* disparaît, pris dans les remous. Il ne reste que quatre kayaks pour franchir la barre à l'entrée de la Gironde. *Conger* chavire et les deux marines s'accrochent à deux kayaks qui les rapprochent de la côte vers Le Verdon. Dans l'eau froide du mois de décembre, le temps de survie est très court quand ils tentent de rejoindre la terre ferme à la nage. Il ne reste que trois kayaks alors que la mission en est à ses premières heures et que le contact avec *Cuttlefish* est perdu.

La navigation se fait la nuit, le jour est consacré au repos dans des bivouacs camouflés. Parfois, les commandos rencontrent des civils, moment particulièrement stressant, car il est impossible de savoir a priori de quel bord ils sont.

Le premier bivouac est établi à l'île aux Oiseaux, non loin de Saint-Vivien. Découverts, des ostréiculteurs leur conseillent de déplacer leur bivouac pour plus de sécurité. Le deuxième bivouac est sur la rive droite, le troisième à la pointe amont de l'île Cazeau. Le quatrième et dernier bivouac est sur la rive gauche de la Garonne, au niveau de Blanquefort. *Catfish* et *Crayfish* sont toujours sans nouvelles de *Cuttlefish* quand ils se préparent à l'attaque : *Catfish* ira poser ses mines aux navires du quai Carnot à Bordeaux, *Crayfish* se chargera des navires du port de Bassens.

Le 12 décembre, entre 7 heures 30 et 13 heures 05, les explosions se succèdent, elles visent :

- À Bassens : l'Alabama et le Portland.
- À Bordeaux : le Tannefelds, le Dresden, le Cap Hadid et le Sperbrecker N°5.

Après la mise en place des mines, les marines ont quitté les lieux depuis longtemps pour rejoindre les itinéraires de repli.

Sur les chemins des tentatives de survie

Coalfish ayant été destabilisé dans les remous de l'océan, le sergent Samuel WALLACE et le *marine* Robert EWART rejoignent la côte du Médoc à la nage et cherchent refuge auprès de la population. C'est ainsi qu'ils se trouvent face à face avec des soldats allemands. Prisonniers, ils sont interrogés puis fusillés. Une plaque est apposée sur un bunker situé dans la propriété du château du Déhez, aujourd'hui château Magnol.

Les corps du Corporal George C. SHEARD et du Marine David MOFFATT, qui étaient à bord de *Conger*, ont été emportés par les flots. Le premier a été retrouvé dans l'île de Ré, il n'y a aucune certitude en ce qui concerne le second disparu.

Dès l'entrée dans la Gironde, le contact avait été perdu avec *Cuttlefish*. À bord se trouvaient le lieutenant John MacKINNON et le *marine* James CONWAY. Ils avaient abandonné leur kayak, mais, l'officier étant blessé, la progression vers le sud a été difficile. Aidés par des habitants, ils ont réussi à atteindre La Réole. Le lieutenant y a été hospitalisé. Repérés, les deux commandos ont été arrêtés par les Allemands. Envoyés à Bordeaux puis à Paris, ils ont été fusillés en mars 1943.

Les deux kayaks qui avaient atteint leurs objectifs descendent la Garonne et la Gironde où ils débarquent au nord de Blaye, au niveau de la « passe de Saintonge ». Après avoir sabordé leurs embarcations, les deux équipes de deux hommes se séparent et commencent une longue marche vers le nord pour atteindre Ruffec, où ils doivent être pris en charge par la Résistance. L'hypothèse était que les recherches de l'ennemi seraient orientées en priorité dans le sud de Bordeaux, en direction de la frontière espagnole. Le 11 novembre 1942, la Zone libre avait été envahie par l'armée allemande, l'ennemi est donc présent sur la totalité du territoire français.

Repérés au lieu-dit « Chez Ouvrard », le caporal Albert LAVER et le *marine* William MILLS ont été arrêtés au lieu-dit « Chez David », à Montlieu-la-Garde. Comme leurs deux camarades arrêtés à La Réole, ils seront fusillés à Paris en mars 1943, avec leurs deux camarades de *Cuttlefish*.

Les prisonniers n'ont jamais trahi, ne donnant jamais la moindre information permettant à l'ennemi de comprendre la réalité de l'action en cours.

L'aventure des deux survivants

Impossible de raconter en peu de mot la marche d'HASLER et SPARKS vers la liberté retrouvée !

Ils atteignent Ruffec le 18 décembre, où ils se présentent à l'hôtel-restaurant « La Toque Blanche » pour y manger une soupe (seul plat pouvant être servi sans ticket de rationnement). C'est



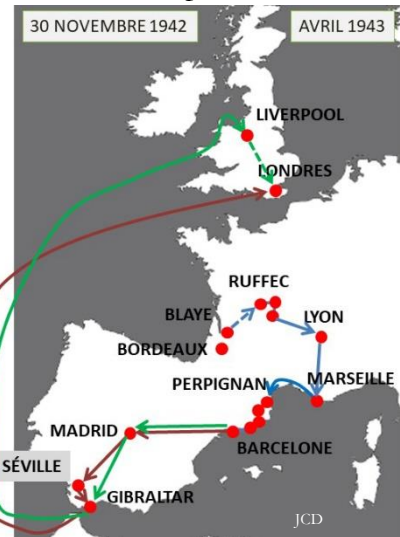
La Toque Blanche (juin 2012)

là qu'ils prennent le risque de dévoiler leur statut. La Résistance est disposée à les aider mais un professeur d'anglais est invité à vérifier la maîtrise de l'anglais par les deux hommes. Le verdict est sans appel : l'accent londonien de SPARKS est inimitable ! René FLAUD, le boulanger, conduit HASLER et Sparks chez un passeur qui prend le relais et les conduit jusqu'à Marvaux, dans la ferme isolée d'Armand DUBREUILLE, de l'autre côté de la ligne de démarcation. Ils y resteront quarante-deux jours, le réseau d'évasion n'étant plus en état d'agir.

À pied, à vélo, en camion, en train (même assis à côté de militaires allemands !), c'est un long voyage qui les conduira jusqu'à Gibraltar. Avant, HASLER et SPARKS sont séparés à Barcelone où l'officier de sécurité du consulat suppose que SPARKS est un espion. HASLER s'envole de Gibraltar pour Londres. SPARKS voyagera en bateau où il est mis aux arrêts, car il est toujours suspecté d'espionnage. Débarqué à Liverpool, il fausse compagnie à ses surveillants pour rendre visite à son vieux père. Après quelques jours, il se rend à sa caserne. Sa situation ayant été clarifiée, il n'y aura aucune conséquence disciplinaire.

Bilan de l'opération

Sur le plan strictement militaire, les dégâts infligés à l'ennemi ne sont pas matériellement significatifs. En effet, les navires ont été rapidement renfloués et ont repris du service. Certains d'entre eux finirent coulés pour former le « barrage de Lagrange » mis en place par l'ennemi pour interdire l'accès au port de Bordeaux pendant de nombreux mois, après son départ.



Carte de l'évasion

Sur le plan du moral, le message reçu était clair : aucune zone du territoire national occupé n'était à l'abri d'une attaque. Il fallait donc renforcer la défense, ce qui signifie aussi mobiliser des soldats loin des fronts.

Lorsque les explosions ont retenti dans le port de Bordeaux, la surprise a été grande chez les Résistants qui avaient prévu de saboter des forceurs de blocus. Le SOE (*Special Operations Executive*), Direction des Opérations Spéciales a été réorganisé afin d'assurer une meilleure coordination entre services, tout en garantissant le secret.

Pour les commandos, le bilan humain est lourd : seulement deux survivants sur les dix qui avaient quitté le HMS TUNA le soir du 7 décembre.

Le souvenir

L'Opération FRANKTON, secrète, n'a été révélée qu'en 1954. En France, François BOISNIER a œuvré pour la faire connaître et rendre hommage aux commandos ainsi qu'aux Français qui les ont aidés. Il est le fondateur et le premier président de l'association FRANKTON SOUVENIR. Érick POINEAU lui a succédé dans cette fonction.

Un mémorial a été érigé au Verdon, il raconte à lui seul toute l'histoire de l'opération. Des plaques ou des monuments rappellent également en d'autres lieux le courage et le sacrifice de ces *marines* sur le sol français. Tous les ans, au mois de décembre, des cérémonies sont organisées, avec la participation des Britanniques pour rendre hommage au commando FRANKTON.

Un chemin de la mémoire relie Blaye à Ruffec (aménagement à terminer !). Il est régulièrement emprunté par des marcheurs curieux de découvrir et de comprendre.

À la fin d'un ouvrage écrit avec Raymond MUELLE, François BOISNIER a résumé les valeurs qui ont motivé les hommes du commando :

« Le destin tragique des noyés et des fusillés et la réussite de "Frankton" méritent de rester parmi les exemples à citer aux générations à venir pour lesquelles LE GOÛT DE LA LIBERTÉ, LE SENS DE L'HONNEUR et LE COURAGE sont à conserver parmi les vertus essentielles à l'instar de celles de ces Royal Marines qui se sont sacrifiés pour elles. »

Il faut ajouter à cette citation, le magnifique texte qui figure sur un monument érigé en Inde :

*« Quand vous rentrerez chez vous,
Parlez-leur de nous, et dites-leur,
Pour vos lendemains,
Nous avons donné notre aujourd'hui. »*

Souvenons-nous que la liberté n'est pas un dû, mais la récompense d'une lutte permanente pour qu'elle survive.

Bibliographie :

ASHDOWN Paddy, *A brilliant little operation, the Cockleshell Heroes and the most Courageous Raid of WW2*, Aurum history, Londres, 2012.

BOISNIER François, MUELLE Raymond, *Le commando de l'impossible, Bordeaux 1942*, Trésor du Patrimoine, Paris, 2003.

BRICE Martin, *Axis blockade runners of World War II*, Naval Institute Press, Great Britain, 1981.

LEPOTIER Adolphe, *Commando dans la Gironde*, Éditions du Nord-Médoc, Soulac, 2017 (1955).

LYMAN Robert, *Opération suicide, l'incroyable récit du raid le plus audacieux de la Seconde Guerre mondiale*, Ixelles éditions, Bruxelles, 2012.

PARKER John, *S.B.S., The Inside Story of the Special Boat Service*, Bounty Books, London, 2005 (1997, 2003).

PHILLIPS Luca (C.E.), MOUNTBATTEN OF BURMA Amiral Comte (préface), CLAIREAU Hélène (traduction), *Opération coque de noix*, Claman-Lévy, 1954.

REES Quentin, *Cockleshell Heroes, The final witness*, Amberley, 2010.

REES Quentin, *The Cockleshell canoes, British Military Canoes of World War Two*, Amberley, 2009 (2008).

SPARKS Bill, *Cockleshell Commando, the memoirs of Bill Sparks*, Leo Cooper, 2002.

SPARKS William, MUNN Michael, *The last of the cocleshell heroes, a World War Two memoir*, Leo Cooper, Londres, 1995(1992).

Bulletin & Mémoire de la Société Archéologique et Historique du Créonnais

Année 2020 - Troisième série n°14

Collectif SAHC ISSN : 1959-2930

Site Web de l'association : <https://www.sahc33.net>