Le 26 Juillet, au matin, un bateau immatriculé à Audierne (c'était un faux néméro) rentre au port de Guilvinec avec ses filets pendant aux mats.

Un jeune homme, habillé en pêcheur descend peu après et rencontrant le gendarme maritime lui demande de le conduire au bureau du chef de quartier.

Il se présente aussitôt : Enseigne de Vaisseau Moreau, fils du contre-amiral Moreau, Commandant de la Marine à Marseille. Il m'expose le but de sa visite.

Etablir une liaison Angleterre-France par la voie maritime aux fins de faciliter les passages clandestins et de renseigner le Commandement français à Londres sur le dispositif ennemi.

Cet officier me fait savoir que les indications qui lui ont été données sur mon compte par les évadés d Guilvinec lui permettent d'avoir toute confiance.

Ce fut mon premier contact avec ceux qui poursuivaient la lutte, j'en fus très heureux et je pris l'engagement de le conserver jusqu'à la victoire.

Dans la journée, l'Enseigne Moreau reprend la mer, largement approvisionné en imprimés : rôles, livrets maritimes professionnels recouverts de tous les cachets réglementaires et emportant avec lui une première série de documentation.

Début Aout, cet officier revient à nouveau en France et passant rapidement à Guilvinec, il part pour accomplir une mission à Lorient, Brest, ...

Nous prenons accord pour nous rencontrer à Quimper le I5 Aout, afin de lui donner tous les détails d'organisation par les allemands du camp d'aviation de Pluguffan (région de Pont-L'Abbé)

Nous passons la journée ensemble et convenons que notre point de chute sera Tréboul, hotel TY Mad ou Moreau est déjà descendu sous le nom d'Etienne.

C'est là que je lui fais parvenir, courant septembre, deux nouvelles collections de rôles d'équipage et de livrets maritimes.

Moreau revient en France à la fin de ce mois, mais les boches ont, entre temps, organisé leur cordon de surveillance des côtes, bien connu sous le nom de Gast et notre ami rencontre de sérieuses difficultés qui l'obligent à rentrer précipitamment en Angleterre.

Ce sera son dernier voyage en France car il embarque ensuite à bord du contre tropilleur "Léopard" et part pour les mers lointaines.

Le service de liaison est alors assuré par le jeune Daniel Lomenech fils d'un industriel de Pont-Aven.

Il vient à l'Inscription Maritime de Guilvinec courant d'Octobre, et je m'empresse de lui remettre un exemplaire des premiers permis de

de circulation imposé par les allemands à tous les bateaux de pêche français.

Lomenech accomplit plusieurs missions pendant l'hiver et au printemps de 1941, chaque fois il passe à l'Inscription Maritime pour y prendre les derniers renseignements recueillis sur l'ennemi.

En mai 1941, les allemands renforcent leur système de surveillance et mettent en application le fameux livret rouge, chaque marin pêcheur recevant de la Gast une carte d'identité spéciale, les arraisonnements en mer par les patrouilleurs allemands deviennent plus fréquents et de nombreux bateaux sont examinés.

Il devient donc indispensable de doter les bateaux clandestins de toute la paperasserie boche et c'est ce qui est fait lors d'un nouveaux voyage de Daniel Lomenech.

Parallèlement, j'entre en relations avec le Capitaine de la Marine Marchande Le Dréau de Lesconil, soigné aux frais de la Caisse Générale de Prévoyance et qui dirige un service de renseignements en liaison avec une organisation de Paris.

Une embarcation lui est nécessaire pour se rendre en mer où il lui sera plus facile de faire ses émissions par T.S.F.

Les allemands hésitent à l'autoriser de sortir en " plaisance " l'intervention du chef du quartier les rassure et le capitaine Dréau peut sans danger opérer de jour et même de nuit, il sera puissament aidé dans cette tâche par le matelot garde-pêche Giraud nommé garde maritime suppléant à Lesconil.

Dans le courant de l'été, Daniel Lomenech revient à Guilvinec et remet à l'Adlinistrateur, chef du Quartier, un porte cigarettes en argent, offert par le Chef du Service de Renseignements à Londres.

Ce devait être notre dernière rencontre ; en effet la gestapo s'organise et elle surveille étroitement les abords de l'usine de Mr. Lomenech, père, à Pont-Aven.

Dans les premiers jours de Septembre 1941, les boches cernent la maison croyant y trouver Daniel qui bien qu'en France, est heureusement absent ; ils découvrent un poste émetteur de T.S.F. et arrêtent toute la famille ainsi que la bonne.

Daniel accomplira encore une mission sur la côte sud de Bretagne avant de s'engager dans la Marine Anglaise où il est toujours affecté.

Je ne devais plus avoir de ses nouvelles avant Mars 1943, date à laquelle je reçois la visite d'une envoyé de londres, venu à Douarnenez, où j'étais affecté depuis Septembre 1941, pour y chercher deux matelots spécialistes du chalutage et prendre tous les papiers de navigations nécessaires à l'armement de nouveaux bateaux clandestins.

Traqué par la police de Vichy - sous la conduite du commissaire de police local Edlinger - mon visiteur doit quitter Douarnenez avec mes effets et ma bicyclette et gagner Quimper par des chemins détournés.

J

J'expédie sa valise trois jours après sur Paris chez Madame Roberts, 4, rue Henri Duchêne.

A cette même époque, j'avais pris contact avec les mouvements de Résistance locaux et coopérais aux départs organisés de Douarnenez, dont le compte-rendu est donné d'autre part.

Je joins à cet exposé la copie d'une lettre reçue en Janvier dernier de l'Enseigne de Vaisseau de Ière classe Moreau.

Douarnenez, le 30 Avril 1945

L'Administrateur en Chef de 2ème classe
de l'Inscription Maritime QUEBRIAC

ACTION de L'INSCRIPTION MARITIME

au Quartier du Guilvinec du 20 Juin 1940 au 1er Septembre 1941

Les allemands arrivent à Guilvinec le 20 Juin 1940, à 13 heures 35 et l'on peut dire qu'immédiatement une idée de résistance germe dans l'esprit de la population.

Elle se manifeste surtout dans la journée du 23 Juin, lorsque l'ordre est donné aux hommes en âge de porter les armes de se constituer prisonniers à Quimper le 25 Juin avant 9 Heures.

Le résultat ne se fait pas attendre et dans l'après-midi du 24, je suis informé qu'un nombre assez important d'hommes et de jeunes gens ont projeté de quitter le port au cours de la nuit suivante.

J'aurai dû m'y opposer conformément aux consignes reçues des allemands ; au lieu de cela, m'abritant derrière le couvre feu d'occupation fixé à 23 heures, je ne demande pas de laissez-passer spécial pour mes agents, dégageant ainsi la responsabilité de l'Inscription Maritime.

Plus même, je laisse la vedette garde pêche mouillé dans l'avant port avec plusieurs bidons de carburant sur le pont pour alimenter, si besoin est, le moteur des fugitifs.

Les deux bateaux de pêche emportant une centaine d'hommes, appareillent à une heure du matin et font route sur l'Angleterre.

Plainte est portée par les propriétaires, mais je ne l'accepte pas et me limite à informer le Préfet de la disparition de deux bateaux, deux jours après, c'est-à-dire l'orsque les bateaux sont présumés arrivés à destination.

Coté allemand, tout le monde observe un silence complet ; je crois même que jamais ils ne l'ont appris -à cette époque la collaboration n'était pas encore inventée-, et les deux bateaux arrivent à bon port à Penzance.

Le 14 Juillet, à 8 heures du matin, je décide de hisser au mât de l'Inscription Maritime le "Pavillon Français" , la douane, la poste, la mairie et quelques personnes m'imitent - un peu timidement au total 7 pavillons flottent aux maisons.

Les boches qui occupent la ville ne semblent pas s'en apercevoir et notre meblème national restera hissé jusqu'à 16 heures, une patrouille allemande de Quimper circulant en auto-blindée l'ayant brusquement amené.

Il a peut-être été heureux pour moi que je sois absent à ce douloureux moment, sans cela je ne puis dire ce qui me serait arrivé.

D'après les renseignements recueillis les jours suivants, les pavillons français de Guilvinec auraont les derniers à flotter dans le Finistère jusqu'au jour de la Libération.