

Association de la loi du 1er juillet 1901  
Préfecture des Hauts de Seine n° W922005183 - SIRET : 828 313 999 00017  
62 rue Marcel Dassault, 92100 BOULOGNE BILLANCOURT  
Tel : 0146085344 et 0687043630  
E-mail : [reseaualliance44@gmail.com](mailto:reseaualliance44@gmail.com)  
Site Internet : [reseaualliance.e-monsite.com](http://reseaualliance.e-monsite.com)

**En souvenir du Réseau ALLIANCE**

# NOTRE BULLETIN

**Edition septembre 2019**

**RESERVEZ VOTRE REPAS DU 26**

**VOIR PAGE 9**

**Sujets :**

- P 2 : Editorial**
- P 3 à 5 : Actualité**
- P 5 à 9 : Le chantier Sibiril**
- P 10 : Nos cérémonies**
- P 10 : Pour les férus d'art**
- P 11 : Vos mots croisés**



**Septembre : priorité aux enfants...**



**Rappelons que l'éditorial n'est pas l'opinion de notre association ni de ses membres. Son objectif est une invitation amicale à la réflexion qui n'engage que le point de vue de l'auteur.**

Je voulais vous parler de belles choses dans cet éditorial, mais j'ai été perturbé par la poussée politique en faveur de la PMA et j'aimerais finalement vous faire réfléchir sur un point d'actualité qui concerne me semble-t-il le réseau Alliance.

La PMA est, certes, le résultat d'une grande avancée scientifique : créer un être humain sans père. Les raisons en sont nobles a priori : en résumé, les couples de femmes pourront avoir un enfant. Des femmes heureuses, enfin, me dira-t-on.

Mais je me pose une question plus fondamentale que sentimentale : ne doit-on pas éviter de contrarier « mère nature » ? Peut-on remplacer un père par une deuxième mère ? Où allons-nous et où devons-nous nous arrêter ?

Nos familles savent ce qu'il en a été du régime nazi et des idées d'Hitler. Entre 1935 et 1945, les nazis ont tout mis en œuvre pour créer une race aryenne qu'ils considéraient comme une race « pure » et « supérieure ». Ce projet était monstrueux tant par son objectif que par les moyens qui ont été mis en place pour l'obtenir. On appelle cette terrible organisation le Lebensborn...

Si la science d'aujourd'hui avait pu s'appliquer 80 ans plus tôt, pensez-vous que Hitler aurait utilisé la science de la PMA ? A mon avis, oui, à l'évidence.

Erwin Grinski a séjourné à la maternité de Lamorlay quelques mois avec sa mère, qui a longtemps gardé pour elle les circonstances de sa naissance. « Elle m'a dit que mon géniteur travaillait à la Croix-Rouge allemande, c'est tout. « Je n'ai jamais cherché à en savoir plus. » confie-t-il. Il n'apprendra qu'en 2009 qu'il est un enfant issu de Lebensborn, et que son « géniteur » (comme il le dit lui-même) « était en réalité officier SS ».

On me répondra que cette atrocité inhumaine n'a rien à voir avec la PMA. Mais en êtes-vous sûr ?

Hitler n'a-t-il pas créé le moyen de faire des enfants sans père ? Lui, c'était pour la race arienne. Mais nous, c'est pour quoi ? Pour le souhait d'avoir un enfant ? N'y a-t-il pas une démarche égoïste dans la PMA ? Penses-t-on réellement à l'enfant, car c'est lui qui devrait être la seule question dans cette affaire ? Quelles générations sommes-nous en train de fabriquer ? N'est-ce pas la dislocation du noyau familial qui a été la base de l'évolution de l'Homme depuis plus d'un million d'années ?

Le principe de la PMA est de créer un enfant grâce à la science, sans père.

Nous sommes devant le même phénomène 80 ans après le début de la guerre.

Et rappelez-vous les critiques d'après-guerre quand on a appris cette folie des nazis !

Même si le contexte est différent, le résultat est identique pour l'enfant : il est né et vivra sans père.

Je connais un enfant qui n'a jamais eu de père. Lors de la fête des père à l'école, imaginez-vous ce que l'enfant pense ? Quand il veut jouer au foot ou faire du judo, demande-t-il à sa mère ?

Alors je m'interroge sur l'Homme qui, lui, est issu de la mer et de la terre. Car lorsque l'Homme veut, pour des raisons qui sont le résultat de ses cogitations intellectuelles, faire autrement que ce que la nature avait prévue, il provoque un déséquilibre dans le milieu où il vit, souvent catastrophique.

Il n'est qu'à voir, pour ne prendre qu'un exemple, les problèmes du réchauffement de la planète.

Oui, j'ai bien l'impression que la PMA, qui suit la destruction progressive de la famille, ressemble à un nouveau pas de l'homme vers l'absurde qui le conduit vers l'irrationnel.

Ne réaliserions-nous pas là le rêve de Hitler ?

### **JACQUES CHIRAC NOUS A QUITTES**

On ne peut rester sans réaction devant la mort de cet homme qui a incarné la politique de notre pays pendant plusieurs décennies.

Nous ne commenterons pas cet événement couvert par tous les médias.

Nous voudrions simplement vous signaler quelques paroles de Jacques Chirac sur le réseau Alliance lors d'une cérémonie à USSEL en présence de Marie-Madeleine Fourcade : <http://www.ina.fr/video/RXC05076414>

Il avait pensé au Réseau Alliance. Nous pensons à notre tour à lui.

### ➤ **LE SOUTIEN DE DEUX ASSOCIATIONS IMPORTANTES**

Approuvé par votre Comité, nous avons signé une convention avec l'association LE SOUVENIR FRANÇAIS.

Le Souvenir Français est l'association privée la plus importante de France, s'agissant des anciens combattants. Son soutien est donc d'autant plus déterminant pour notre avenir.

L'essentiel de cet accord est ci-après reproduit :

1.) Le Souvenir Français est une association mémorielle reconnue d'utilité publique créée en 1887 qui a pour objectif de sauvegarder les lieux du souvenir de la mémoire combattante française (tombes, nécropoles, monuments, stèles), d'animer ces lieux (cérémonies) et de transmettre cette mémoire aux jeunes générations (expositions, rencontres, voyages scolaires).

2.) L'Association L'ALLIANCE est une association créée en 2000 qui a pour objectif d'entretenir et de transmettre le souvenir du Réseau Alliance, composée de familles de résistants du réseau et de sympathisants.

Les deux entités partageant des valeurs et des objectifs communs, elles ont décidé de signer une convention de partenariat.

Article 1 : L'Association L'Alliance et Le Souvenir Français concluent une convention de partenariat.

Article 2 : Dans le cadre de ce partenariat, chaque entité s'engage :

- À participer aux principales initiatives mises en œuvre par l'autre entité en fonction de leur disponibilité (Congrès, Cérémonies, Initiatives pédagogiques, ...).
- À signaler dans ses outils de communication les principales initiatives réalisées par l'autre partenaire.
- À faire figurer une référence à ce partenariat sur ses principaux documents de communication.
- À favoriser l'adhésion de ses membres à l'autre association.

Article 3 : Dans le cadre de ce partenariat, Le Souvenir Français s'engage à aider l'Association L'Alliance dans ses initiatives listées dans l'annexe.

Cette annexe reprend les actions principales de notre association dans les 2 ans à venir. Nous pourrions avoir ainsi l'appui du Souvenir Français pour nos cérémonies, nos recherches et nos initiatives.

C'est ainsi que le Souvenir Français participera à notre cérémonie du rallumage de la flamme sous l'Arc de Triomphe, le samedi 26 octobre.

Nous aurons également la présence du vice-président de l'ANDMRF et de son épouse, ainsi que le drapeau des Médaillés de la Résistance. Nous sommes en train de conclure un accord similaire avec cette association.

Notre association se dévoue à la transmission des valeurs du réseau Alliance auprès du public et notamment des jeunes. L'association le Souvenir Français et l'ANDMRF vont nous permettre, notamment, d'avoir leur appui auprès des autorités dans les écoles, lycées, universités, car s'introduire dans le réseau de l'éducation nationale est une chose très difficile, car très fermée.

Si l'un d'entre vous de par sa formation, ses aptitudes, ses connaissances, accepterait de participer à ce devoir de transmission en intervenant de temps en temps auprès des jeunes, merci de nous en informer, soit par téléphone (0687043630), soit par e-mail ([reseaualliance44@gmail.com](mailto:reseaualliance44@gmail.com)), soit par courrier (association L'ALLIANCE, 62 rue Marcel Dassault, 92100 Boulogne-Billancourt).

Cette aide nous sera d'une grande utilité. Elle nous confortera dans nos choix et nos actions. Elle sera essentielle pour la transmission des valeurs du réseau Alliance. Alors, merci !

## ➤ **LA LISTE DE TOUS LES NOMS ET PSEUDOS DES MEMBRES DU RESEAU**

Nous sommes heureux de vous annoncer la fin de la réalisation d'une liste claire de tous les noms et pseudonymes des membres du réseau Alliance. Cette liste existait en grande partie dans les archives du réseau, publiées sur le site pour les membres de notre association, mais elle comportait des doublons, erreurs, ratures, parfois mal orthographiée à la main et l'alphabétisation n'était pas toujours respectée de telle sorte qu'il était difficile de se repérer.

Cette fois, la liste est claire et est publiée selon la liste des noms, d'une part, et la liste des pseudonymes, d'autre part, ce qui permet un repérage différent.

Vous pourrez ainsi y retrouver vos aînés, mais aussi leurs amis qui travaillaient ensemble.

Ceux qui ont été tués pendant la guerre sont indiqués par une croix à la fin de leur nom. Ils ont eu la médaille de la résistance.

Nous vous invitons à vérifier par vous-même son utilité.

En cas de question, ou d'erreur de notre part, n'hésitez pas à nous contacter par le site, ou par e-mail ([reseaualliance44@gmail.com](mailto:reseaualliance44@gmail.com)), ou enfin par téléphone (0687043630).

## **UNE HISTOIRE DE BATEAUX**

### **Le chantier Sibiril (extraits de la revue Chasse-Marée)**

Selon Jean-Pierre Le Goff, son propriétaire actuel, l'histoire du chantier naval Sibiril de Carantec aurait commencé à Pors Trez dès 1790. « Cela en fait le plus ancien chantier français encore en activité », affirme-t-il, non sans fierté. L'une des premières mentions de son existence remonte, en effet, au début de la Révolution française. Le chantier aurait été fondé par un groupe de sculpteurs et de charpentiers désœuvrés faute de commandes de la noblesse et du clergé. Avec la disparition de l'évêché de Saint-Pol-de-Léon et l'émigration des aristocrates, les artisans locaux ont perdu leurs marchés traditionnels, comme la réfection d'églises. Ils décident alors de se reconverter dans la construction de barques de pêche. Au demeurant, sous l'Ancien Régime, les passerelles étaient déjà nombreuses entre les métiers du bois, beaucoup de charpentiers ou de menuisiers de marine réalisant aussi des meubles ou des charpentes de bâtiments en périodes creuses.

Quelques décennies plus tard, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la construction navale se développe fortement tout autour de la baie de Morlaix. L'activité de pêche et de cabotage est intense, tout comme la récolte du goémon. Alain Sibiril s'installe au Varquez en 1890. Il dirige son entreprise jusqu'en 1927, quand son fils Ernest prend le relais. Le chantier trouve alors de nouveaux débouchés avec les débuts de la plaisance dans la Manche.



Alain Sibiril entouré de son fils Ernest (à sa gauche) et de son petit-fils Alain. © Coll Musée maritime de Carantec

Par ailleurs, la fin de la guerre de 1914-1918 a entraîné de nouvelles commandes de bateaux de pêche, car les *U-Boote* en ont décimé la flottille. Ernest Sibiril a lui-même perdu ainsi son bateau. Il faut donc remplacer une partie de la flotte. En 1927, quand Ernest prend la relève, le chantier tourne à plein régime. Dans l'entre-deux-guerres, il construit des vedettes, des voiliers de plaisance, des navires de pêche...

À la fin des années trente, l'entreprise Sibiril est une affaire qui tourne plutôt bien, un chantier de taille intermédiaire, comme il en existe beaucoup sur les côtes de la Manche.

## Le réseau d'évasion de Carantec

Sous l'Occupation, le chantier se retrouve au cœur d'une incroyable épopée, au point de devenir l'un des hauts lieux de la Résistance en Bretagne Nord. Au moment de la débâcle française, dès juin 1940, des patrons pêcheurs bretons organisent des traversées vers Jersey – avant que l'île ne soit occupée – puis vers l'Angleterre. Très risquées, ces liaisons transmanche permettent de faciliter les contacts avec les services secrets britanniques, de transporter des volontaires pour les Forces françaises libres et d'évacuer agents et pilotes alliés. L'un des premiers et des plus efficaces de ces réseaux d'évasion se met en place à Carantec.

Dès juillet 1940, Jacques Guéguen, un ami d'Ernest Sibiril, amène à bord de son cotre, *Le Pourquoi pas ?* – il avait navigué avec Charcot –, des militaires britanniques jusqu'à Fowey, en Cornouailles. Basé à Henvic, il fait quatre allers-retours avant que le moteur ne le lâche. Le chantier Sibiril répare le bateau et c'est le début d'une aventure hors norme qui va permettre de faire passer la Manche à cent quatre-vingt-dix-sept personnes depuis la petite commune du Nord Finistère en partenariat avec le réseau Alliance.

En septembre 1941, Jacques Guéguen rencontre, au large de l'île de Batz, des agents du *Secret Intelligence Service* de Londres. Ensemble, ils mettent en place la filière d'évasion de Carantec. Celle-ci fonctionne au sein du réseau Alliance chargé de regrouper et de cacher les agents alliés et une partie des aviateurs abattus au-dessus de la France et de la Belgique. Les candidats au départ sont ensuite convoyés jusqu'en Bretagne, à nouveau cachés, parfois dans la maison des Sibiril, puis embarqués discrètement en pleine nuit.

Début 1942, une première alerte a lieu. Guéguen est arrêté, puis relâché. Le 3 février, plutôt que de répondre à une convocation, il se rend chez son ami Ernest Sibiril, qui l'exfiltre quelques jours plus tard à bord de l'*André*, un cotre de 7,5 mètres. La traversée est terrible en raison du mauvais temps ; les passagers sont obligés de pomper jusque Fowey.

Le 23 juillet 1943, le goémonier de 6,50 mètres *Le Pirate* traverse la Manche en vingt-six heures pour atteindre Penzance. Il est mené par Louis Le Ven qui a embarqué six hommes avec lui. © Musée maritime de Carantec

C'est la première des quinze évasions réussies par le réseau Sibiril. Les Allemands multiplient pourtant leurs contrôles, particulièrement les agents de la *Grenzaufsichtsstelle*, la douane maritime militaire dont l'acronyme, GAST, fait sourire les bretonnants – en breton, *gast* signifie « putain ». Les évasions s'organisent pourtant à la barbe de l'occupant et tandis que les pêcheurs ne sont autorisés à prendre la mer qu'entre 7 heures et 19 heures.



## Épaves ressuscitées propulsées avec des moteurs d'autos

Les réquisitions des Allemands engendrant la pénurie des bateaux, après quatre exfiltrations réussies, Ernest Sibiril décide de ressusciter des épaves sorties des registres maritimes. Pour les propulser, il récupère et marinise d'anciens moteurs d'automobiles. Chaque bateau peut embarquer jusqu'à trente personnes. Le départ se fait en pleine nuit, à l'aviron pendant 1 mille, puis à la voile et au moteur. La traversée dure entre vingt et trente heures.

Sur les cent soixante-dix-sept membres du commando Kieffer, première unité française à débarquer en Normandie, sept sont passés par le réseau Sibiril. Gwenn-Aël Bolloré, parti rejoindre son frère René à Londres, est de ceux-là.

En juin 1943, les Allemands, alertés par des ragots et des délations, sont de plus en plus méfiants. Ils remarquent également la disparition de jeunes hommes des environs. Pressentant le danger, les Britanniques décident d'exfiltrer Ernest Sibiril, qui peut leur être utile en raison de sa connaissance du littoral breton et de son expérience de la navigation en Manche. Le 18 juillet, la maison des Sibiril, à Carantec, est cernée, mais Ernest a déjà fui avec sa femme et son fils. Dans des conditions assez rocambolesques, ils sont parvenus jusqu'à Brest. De là, Ernest a gagné l'Angleterre pour servir sur une vedette de l'*US Navy*.

Le dernier départ du réseau Sibiril a lieu le 14 février 1944 à bord de l'*Amity*, un goémonier. Pendant ce temps, Louise, la femme d'Ernest, et son fils Alain, âgé de quatorze ans, sont recherchés par les nazis. Ils parviennent à se cacher et à leur échapper, mais cette clandestinité est très éprouvante pour l'adolescent. Après la guerre, malgré son jeune âge au moment des faits, il sera reconnu comme agent des services de renseignements des Forces françaises libres. Après le décès accidentel de son père, en mai 1961, il dirigera pendant trente-sept ans le chantier de Carantec.

## Edmond de Rothschild et *Gitana IV* à Carantec

La paix revenue, Ernest Sibiril traverse une nouvelle fois la Manche pour rapatrier quatorze des quinze bateaux utilisés par son réseau, « aux frais de l'intéressé », suivant les termes de l'Administration, assez peu généreuse au regard des services rendus. Cependant, le 10 juin 1950, le général de Gaulle viendra en personne rendre hommage aux membres du réseau Sibiril.



Le 10 juin 1950, le général de Gaulle vient à Carantec rendre hommage aux membres du réseau Sibiril. Pour l'occasion, on dressera une estrade dans un des hangars du nouveau chantier. © Musée maritime de Carantec

Dans les années cinquante, le chantier continue de construire des bateaux pour la petite pêche, l'ostréiculture et la plaisance. « Le chantier est resté polyvalent à cette période, indique Tristan Pouliquen, l'actuel directeur et président de Sibiril technologies. Il assurait aussi la réparation et la maintenance. »

C'est ainsi que dans les années cinquante, le chantier de Carantec prend en main la refonte complète d'*Orphée III*, ex-*Barbara III*, un yacht de 21 mètres à la flottaison, mis sur cale en 1939 par le chantier Bernard Macario de Trouville d'après un plan Alden et les spécifications de son commanditaire, l'industriel italien Ettore Bugatti. Gréé en sloup à l'origine, il est transformé en ketch par son nouveau propriétaire, M. Weisweiller. Il a ensuite navigué sur de nombreuses mers du monde, notamment dans les Caraïbes. Selon la légende, Aristote Onassis l'aurait loué pour sa lune de miel avec Jackie Kennedy.

La décennie suivante est marquée par l'accueil de *Gitana IV*, le voilier de course du baron Edmond de Rothschild. Construit en 1963 par les chantiers italiens San Germani, ce superbe yawl de 27,57 mètres est aussi confortable que rapide. Il survole les compétitions dans les années soixante, battant le record de la Giraglia en Méditerranée et détenant, pendant dix-neuf ans, celui du Fastnet. « Chez nous, confie Tristan Pouliquen, une légende veut que, faute de bout adéquat, le chantier ait refait les drisses de *Gitana IV* avec du câble de chalut. En fait, il s'agissait de cordages renforcés de fils d'acier, à la fois souples et résistants. Dans les derniers bords très ventés du Fastnet, les drisses de son principal concurrent se sont rompues : *Gitana IV* a ainsi remporté le trophée ! Cela a renforcé les liens entre le chantier et le baron de Rothschild. »

Si ce dernier a choisi le chantier Sibiril, c'est aussi en raison de sa proximité avec les frères Armand et Robert Léon, deux fameux skippers qui habitaient l'île Callot. « J'ai découvert la voile grâce à ces Carantécois », confiait le banquier. Avant de prendre la barre des yachts du baron, Armand Léon avait fait traverser la Manche au dernier bateau du réseau Sibiril, l'*Amity*, en 1944...



Le 10 septembre 1961, le chantier Sibiril lance *Normandy* pour Jean Pillet, un chirurgien de Morlaix. Cette unité est le Normandy Class n° 15, une série conçue par Jack Laurent Giles et construite à vingt-neuf exemplaires entre 1956 et 1968. © Musée maritime de Carantec



Le chantier Sibiril construit aussi des vedettes de prestige, comme celle du fort de Brégançon, la résidence présidentielle. « Il paraît qu’Helmut Kohl l’appréciait particulièrement lorsqu’il rendait visite à François Mitterrand », commente Tristan Pouliquen.

## « Notre modèle économique, c’est la qualité du cousu main »

À partir des années quatre-vingt, les commandes se font plus rares. Le secteur de la pêche est frappé par le plan Mellick, puis par la crise économique. « On n’a jamais cessé de construire des bateaux de pêche, confie Tristan Pouliquen, mais c’est vrai que la demande a constamment diminué jusqu’à récemment. » Dans le même temps, le chantier abandonne la plaisance pour se recentrer sur les bateaux de servitude. « On ne pouvait pas lutter contre la concurrence des grands acteurs de la plaisance, précise le directeur. Par contre, pendant longtemps, nous avons eu des clients qui achetaient des coques nues ailleurs et qui venaient chez nous pour les gréer et équiper. »

En grande difficulté, l’entreprise est rachetée en mars 2011 par Jean-Pierre Le Goff, qui la recapitalise, lui apporte de solides garanties et génère une nouvelle ambition commerciale (lire l’encadré page suivante). « J’y ai investi, explique-t-il, car, pour moi, Sibiril est plus qu’un chantier, c’est une marque, un nom avec une histoire. Notre modèle économique, c’est la qualité et le cousu main. On doit faire des bateaux costauds qui sortent lorsque les autres rentrent au port. Ici, pas d’obsolescence programmée ! »

Et Tristan Pouliquen de renchérir : « Lorsque votre pilotine doit aller chercher un cargo au large par gros temps ou que le canot de sauvetage de l’île de Sein prend la mer, vous ne pouvez pas jouer ! Vous devez avoir des navires extrêmement fiables et adaptés. Les standards et les attentes sont très divers. Une pilotine navigue deux mille huit cents heures par an, un canot de la snsm aux alentours de cent cinquante heures. Mais ils doivent rester opérationnels à chaque instant. »

Le chantier de Carantec construit désormais entre trois et quatre unités par an. Il travaille très en amont avec un bureau d’études étoffé et la collaboration de plusieurs architectes navals. « Les pilotes sont très exigeants, affirme Tristan Pouliquen. Ils ont des critères de qualité très élevés, mais c’est extrêmement intéressant de travailler avec eux et d’échanger sur leurs retours d’expérience. »



Le 6 septembre dernier, le chantier Sibiril a lancé l’Amiral Leenhardt pour la station SNSM de Sète. Ce canot tous temps de nouvelle génération (CTT NG) conçu par le bureau d’architecture.

## **NOS CEREMONIES**

### **le ravivage de la flamme**

Cette année, notre cérémonie annuelle sous l'Arc de Triomphe aura lieu de 26 octobre 2019, de 17h45 à 19h.

Nous bénéficierons d'une délégation du Souvenir Français et des Médaillés de la Résistance.

Les trompes de Dampierre seront à nouveau présentes et animeront ce monument historique.

Nous nous réunirons ensuite, à 19h30, pour un dîner amical au restaurant LE CHALET, à Neuilly sur Seine, 14 Rue du Commandant Pilot, dans une ambiance chaleureuse.

**Venez nombreux. Vous pouvez emmener vos enfants.**

**Pour le repas amical, la réservation est obligatoire pour notre organisation. Il vous suffit d'en avertir notre membre Madame Annick Delfaud qui s'occupe de cette soirée (tel : 0683450005) en annonçant votre nom et le nombre de couverts à réserver, avant le 17 octobre. Mais dépêchez-vous car le nombre de participants au repas est quand même limité.**

**Le prix du repas pour adulte est de 30 € boisson comprise.**

**C'est l'occasion pour vous de rencontrer d'autres membres de l'association, d'évoquer des souvenirs et de participer à une cérémonie prestigieuse.**

## **POUR LES FERUS D'ART**



**28 Septembre – 18 Octobre 2019**

**Galerie des Heures**

**Lycée Jean Rostand, 60500**

**CHANTILLY**

**[www.annickgaillard.com](http://www.annickgaillard.com)**

**Ce travail est dédié à ces artistes, à Henri Gaillard et à Tolstoy et Lily May**

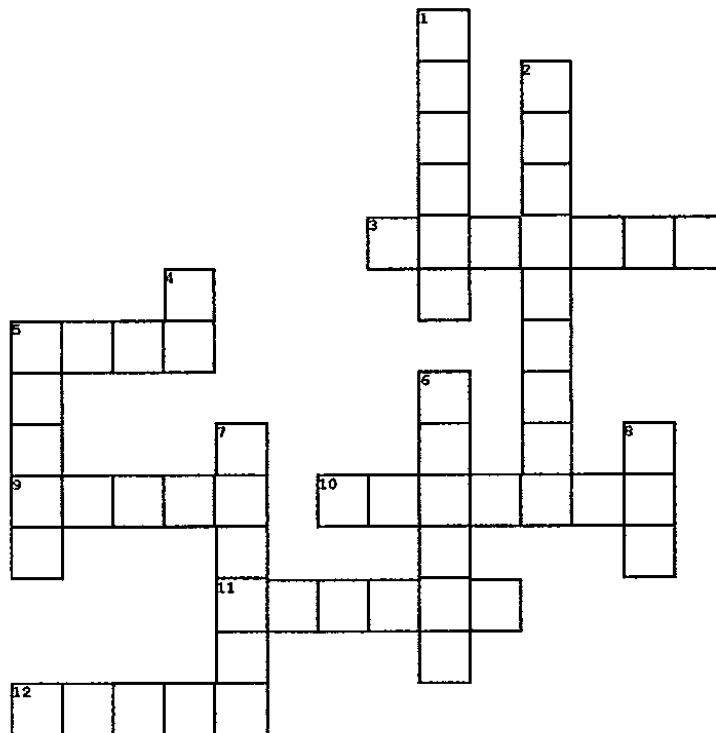
**Une exposition proposée par l'un de nos membres, Annick Gaillard : les artistes Russes.**

# MOTS CROISES



*Un peu de distraction...*

Par Nathalie Hardy



## Horizontal

3. Statut particulier de déportés
5. Type de radio utilisée par le réseau Alliance
9. Aéroport secteur 'Hopital'
10. Sous réseau de l'Alliance secteur 'Chapelle'
11. Parrain de la 8ème promotion de l'ENSP
12. Auteur du livre 'Mme Fourcade's secret war'

## Vertical

1. Responsable du massacre de l'AST de Strasbourg
2. 1er fusillé du réseau Alliance
4. Cible des agents du réseau dans le secteur 'Ferme'
5. Lieu de commémoration de l'Alliance dans le 71
6. Cible des agents du réseau Alliance
7. Lieu de l'inauguration de la stèle de Loustaunau Lacau
8. Agent double

# A BIENTÔT !