

En Route pour l'Angleterre

Audaces Fortuna juvat

*Association pour le Souvenir des
Cadets de la France Libre*



Association du Souvenir des Cadets de la France Libre

En route pour l'Angleterre
Audaces Fortuna juvat

Introduction

La patrie est en danger ! Aux armes citoyens !

Renouant avec le chant des volontaires de l'an II de la République, un certain nombre d'enfants de France ont décidé avec détermination de s'engager dans le combat pour la Liberté et pour la Libération de la France malgré les conseils de prudence où les menaces de mort des "autorités".

Pas si nombreux que cela, ces "Français libres" et parmi eux, beaucoup de moins de 20 ans et même de moins de 18 ans.

Les Cadets de la France Libre, comptent parmi les plus jeunes. Ils ont marqué la même détermination que leurs aînés, non seulement pour rejoindre l'Angleterre, mais aussi pour s'astreindre à la dure formation qui allait leur permettre de participer utilement aux combats en devenant officiers.

Cette même détermination, ils en ont fait preuve en s'engageant au cœur des combats avec audace comme en font foi les nombreuses citations reçues ainsi que le lourd tribut versé puisqu'un quart d'entre eux sont tombés dans les combats.

Les textes rassemblés dans ce volume racontent quelques épisodes vécus par ces jeunes volontaires pour rejoindre l'Angleterre. Ces textes sont de la main même de ceux qui les ont vécus et s'ils s'étendent peu sur leurs sentiments, ils montrent bien cette détermination à poursuivre leur but quels que soient les obstacles rencontrés.

Dans le cadre de ses activités, l'Association du Souvenir des Cadets de la France libre, s'efforce de sauvegarder et de diffuser les témoignages laissés par les cadets.

Cet ouvrage rassemble une première série de témoignages tels qu'ils ont été écrits par les cadets eux-mêmes.

Hugues Lavoix

Liste des textes présentés

Historique

- Historique du commandant BEAUDOIN
- Historique présenté par Etienne LAURENT

L'état d'esprit

- Un petit mot de Jacques-Henri Schloesing

Evasions de Bretagne

- Evasion d'Hervé ARNAULT de la MENARDIERE
- Evasion de Michel DULUAT
- J'avais 17 ans en 1940 Par Jean QUENTEL
- Evasion de Pierre HERRY sur le Saint-Yves
- Evasion de Jacques LIGAVANT
- Evasion de Jean-Paul MARTIN

Evasion en famille

- Evasion de la famille Schloesing

Evasions extraordinaires

- Evasion de Jean LAGAILLARDE
- Evasion de Jean-Claude CAMORS
- Evasion de Maurice DUNO
- Evasion en Canoë – Récit de Pierre LAVOIX

En passant par l'Espagne

- Evasion de Gilles ANSPACH
- Zoom sur Miranda

Ralliements d'outre-mer

- Les Gâches
- André Gérard – De Mexico à Londres
- Avoir 20 ans en 1940 par Jean-Jacques DEMOREST

Historique de l'École des Cadets de la France Libre

Par le chef de Bataillon André BEAUDOUIN commandant l'École

L'École militaire des cadets de la France Libre mérite un historique, parce qu'elle appartient à l'Histoire. Petite histoire anecdotique, épisode fugitif d'une aventure sans lendemains, décréteront certains de nos compatriotes et de nos alliés, qui, pour des motifs de justification intime, d'égoïsme sacré, ou de diplomatie réaliste, se trouvent naturellement portés à réduire, sinon à défigurer, le rôle des Français Libres et de leur chef. Je crois exprimer l'opinion de la plupart des anciens cadets en déclarant qu'une telle attitude ne les étonne, ni ne les émeut : en bonne logique humaine, en effet, l'on ne doit rien, pas même un témoignage équitable, à qui a tout offert sans jamais marchander.

Donc, cet historique, quoique ne prétendant point à une inhumaine objectivité, n'est pas un plaidoyer, encore moins un panégyrique. Son but est double : d'une part, fixer aussi exactement que possible, dans l'espace et le temps, les étapes et les caractères de la brève existence de l'École, d'autre part, évoquer entre nous, et sur le mode familier, des souvenirs qui nous sont chers, parce qu'ils nous appartiennent en propre et parce qu'ils expriment notre vérité.



L'École militaire des cadets ne fut pas le fruit d'une création spontanée, ou la réalisation méthodique d'un projet issu tout armé du cerveau de quelque organisateur providentiel, mais le simple et heureux aboutissement d'une évolution commandée par des circonstances exceptionnelles que surent comprendre, apprécier et dominer des bonnes volontés agissant de concert et sans arrière-pensée.

LES ORIGINES

Dès juin 1940, le général de Gaulle trouva, autour de lui rassemblés, deux centaines de grands enfants, de quatorze à seize ans, qui avaient traversé la mer pour lui confier leur sort et leurs espoirs, ainsi que pour lui offrir leur total dévouement. Ils venaient de Boulogne, de Brest, de

La Rochelle, de Saint-Jean-de-Luz, étudiants parisiens ou bretons en vacances mêlés à de jeunes pêcheurs de nos côtes.

Or, l'armée française, renaissant sur le sol anglais, ne pouvait les accueillir immédiatement, quels que fussent les vides laissés dans ses rangs, au nom d'un opportun fétichisme de la "fidélité" : les règlements militaires britanniques, dont le général de Gaulle devait bien tenir compte, sont en effet inflexibles quant à l'âge requis pour être admis à servir.

Pourtant, il fallait nourrir ces jeunes gens, les vêtir, les loger, les instruire, les surveiller, les soutenir moralement, tout en évitant qu'ils ne tombassent dans la catégorie des réfugiés ordinaires, dont les îles britanniques étaient alors submergées, et que devaient entretenir les organisations charitables anglo-saxonnes.

Tout était alors à improviser dans cette Angleterre blessée, cernée, à peu près désarmée, menacée dans son ciel et sur ses côtes, mais rayonnante d'énergie et de certitude.

Grâce à une remarquable coopération franco-britannique, les premières difficultés matérielles se trouvèrent bientôt réduites, sans trop de fausses manœuvres. Bien sûr, la transformation de ces mesures de fortune en organisation stable n'alla pas sans tâtonnements, et plusieurs mois devaient s'écouler avant qu'on y vît clair.

En août 1940, nous trouvons nos petits français cantonnés sous la tente, à Brynbach, dans le pays de Galles : aux magasins de l'intendance de l'ex-corps expéditionnaire de Norvège, on a emprunté des uniformes kaki, des canadiennes cossues, des bérets d'alpins, à la doctrine scoutiste, un programme de vie proche de la nature.

A vrai dire, le résultat de ce premier essai ne se révèle pas très heureux. Déçus d'être écartés des activités guerrières, insuffisamment occupés, estimant puéril le traintrain du maniement du bâton et des jeux de bivouacs, nos cadets en herbe rongent leur frein et sont prêts à toutes les aventures. La plus blâmable consiste à courir la lande, guidé par l'espoir d'améliorer l'ordinaire à l'aide de ressources des plus illicites. La plus banale se borne à tromper la surveillance des gradés et à gagner la capitale en fraude, grâce à la complicité, involontaire ou bienveillante, des chefs de gare, des automobilistes et des sentinelles. A Londres, on tâche de subjuguier quelque sergent-major dépassé par les événements et de lui extorquer un acte d'engagement, signé le plus souvent d'un pseudonyme, et toujours en modifiant son âge, cela va sans dire.

Quelques-uns réussissent ainsi à se faufiler temporairement dans des unités régulières; mais la plupart, immédiatement repérés, reviennent, pleins de hargne, se livrer aux rigueurs de la loi, dont l'arme favorite est la tondeuse double-zéro.

Mais l'automne s'annonçait, avec sa traditionnelle rentrée des classes. Bientôt on ne pourrait plus vivre en plein air sur les collines galloises et, par ailleurs, il était souhaitable que les étudiants reprissent leurs cours interrompus par l'invasion.

Ces derniers furent donc ramenés vers Londres et logés à Eaton Square, cependant que leurs camarades pêcheurs étaient dirigés sur de petits ports des Cornouailles dont l'activité, malgré les hasards de la guerre totale, contribuait grandement au ravitaillement du Royaume-Uni assiégé.

Les étudiants demeurèrent peu de temps à Eaton Square, assez toutefois pour que ceux dont les connaissances ne se trouvaient point trop bousculées par la vie nomade pussent subir avec succès les épreuves de la session d'octobre du baccalauréat, organisée par le Lycée français de Londres.

Cette formalité accomplie, il s'agissait d'assurer un nouveau gîte à nos "intellectuels", et hors la capitale : les attaques nocturnes de la Luftwaffe s'intensifiaient (Londres fut bombardée toutes les nuits, sans répit, du 7 septembre 1940 au 10 mai 1941); le Lycée français se repliait sur le Cumberland, dans des conditions telles que les futurs cadets, les y eut-on contraints, ne pouvaient suivre le mouvement.

Sur la demande du commandement français, les personnalités britanniques qui dirigeaient des organisations solides et efficaces, comme le "Comité international d'aide aux réfugiés" et les "Amis des volontaires français", trouvèrent en vingt-quatre heures un nouveau casernement pour leurs jeunes protégés, sur le domaine d'un manoir du Surrey appartenant à l'une des dames des Comités.

Là, à Rake-Manor, près de Milford, une nouvelle et loyale expérience fut tentée, dont le but était d'organiser, avec les moyens du bord et un personnel de bonne volonté, un enseignement de tournure classique, préparant aux examens consacrés de l'Université.

Expérience de nouveau décevante : les locaux n'étaient pas adaptés à l'usage qu'on en voulait faire; les livres indispensables n'avaient pu être réunis, et, surtout, le cœur n'y était pas. Cette poignée d'adolescents en "battle-dress", soumis à une discipline militaire sans grisante

contrepartie, plongés jour et nuit dans une atmosphère de guerre, n'avaient plus la mentalité ni les préoccupations ordinaires des collégiens.

Les plus hostiles, les plus amers, les "meneurs" étaient naturellement ceux qui, à la faveur d'un état civil avantageusement maquillé, avaient goûté à la vie aventureuse des vrais camps militaires, mais, finalement, s'étaient vus dépistés et confondus, et qu'on prétendait intéresser derechef aux subtilités des déclinaisons latines. Périodiquement, ils arrivaient par petits groupes de Camberley dont le commandant, d'un trait de plume, avait sabré les précieux actes d'engagement. Ils débarquaient, traînant leurs godillots, désabusés, l'oeil mauvais, accrochés à leurs valeureux mensonges, marchandant âprement les ans et les mois contestés, irréductibles.

Plusieurs d'entre eux, d'ailleurs, émergèrent de ces tractations à demi victorieux, car, après les hostilités, il fallut bien admettre que certains cadets avaient été enrôlés et promus avant d'avoir atteint dix-sept ans d'âge.

Fin 1940, une évidence s'imposait : la bonne formule était encore à trouver qui conciliât du même coup les aspirations des jeunes gens, le respect des lois et les responsabilités du Général de Gaulle, tant à l'égard des familles des adolescents qui s'étaient confiés à lui, que vis-à-vis du gouvernement britannique.

Au début de 1941, à la lumière des expériences déjà tentées, et grâce à une appréciation judicieuse des facteurs et des ressources, un système satisfaisant fut enfin mis sur pied, dont les principes peuvent être ainsi définis

- créer une école, essentiellement militaire, dans ses méthodes et dans ses buts;
- établir des programmes réservant néanmoins une part importante aux enseignements de culture générale,
- en place d'un diplôme officiel de l'Université (que l'Administration de la France Libre ne se reconnaissait pas le droit de délivrer), sanctionner les études par l'attribution d'un galon d'aspirant, lequel pourrait, en des temps meilleurs, se voir gratifier d'une équivalence universitaire (ce qui fut fait après la Libération),
- nommer les aspirants, par décret, au titre de l'active, afin qu'ils pussent, s'ils le désiraient, embrasser définitivement la carrière militaire, à défaut de celle à laquelle ils avaient volontairement renoncé,

- établir cette école, autant que possible, dans l'enceinte d'une "Public School", britannique, tant pour profiter de ses remarquables aménagements que pour initier nos jeunes français aux différents aspects de la vie studieuse de leurs camarades anglais;
- en un mot, s'adapter à des circonstances uniques pour entreprendre hardiment oeuvre utile et neuve, coordonner tous les moyens et toutes les compétences qui étaient offertes, d'un côté par l'état-major français, de l'autre par les institutions britanniques, publiques ou privées, en vue d'employer à plein, et dans le bon sens, la force et le dévouement de ces jeunes français, en vue d'en faire, en un temps record, des soldats, des chefs, des hommes.

LE SAINT-CYR DE LA FRANCE LIBRE

A partir de ce moment, tout marcha comme par enchantement.

Le 21 février 1941, l'École des cadets de la France Libre s'installait dans la "Maison 5" de la "Public School" de Malvern, petite ville d'eaux située au sud de Worcester.

Au rez-de-chaussée, de grandes pièces claires s'ouvrant sur un jardin de pelouses fleuries furent aménagées en bureaux, réfectoire, mess, salles de classe et de récréation. Les cadets travaillaient dans de petites études à deux ou trois places, qu'ils décoraient au gré de leur fantaisie, et où ils devaient se sentir un peu chez eux.

Aux étages, des chambres, l'infirmerie, la petite chapelle sous les combles et les dortoirs, ceux-ci divisés en compartiments individuels ou "cubicles", brillamment cirés et astiqués.

Les cadets partageaient en outre, avec les étudiants anglais, l'usage du parc immense, des terrains de sport et de la piscine où, selon la singulière coutume des "Public Schools", et au grand scandale de nos jeunes, pudiques comme des Français, le strict costume d'Adam était de rigueur.

Dès lors, décemment installés, convenablement nourris en dépit des restrictions, correctement équipés à la française grâce aux réserves de tenues bleu sombre abandonnées par les bataillons alpins au retour de Narwick, les cadets, ayant acquis d'emblée la fierté de leur uniforme, de leurs armes et de leur unité, entrèrent de tout coeur dans ce nouveau cadre de vie, se disciplinèrent eux-mêmes, travaillèrent avec résolution.

L'effectif fut réparti en trois cycles ou pelotons :

- un peloton préparatoire, pour les moins avancés en âge et en savoir,
- un premier peloton, pour ceux dont le niveau d'instruction correspondait à peu près à celui des lycéens de seconde,
- un peloton d'élèves-aspirants enfin, bacheliers ou jugés dignes de l'être, et dont la date de naissance, vraie ou habilement ajustée, leur permettait de prétendre à un enrôlement régulier avant la fin de leurs études.

Le premier examen eut lieu en mai 1942.

Il fut assez satisfaisant pour que le haut commandement français, ainsi que les autorités militaires britanniques, qui avaient suivi discrètement les progrès de l'entraînement, fussent à même de constater que les prévisions optimistes se trouvaient justifiées par les résultats.

Un obstacle inattendu fut alors à surmonter : les examinateurs venus de Londres, décontenancés par la frimousse espiègle de la majorité des candidats, se mêlèrent d'émettre un avis aux termes duquel on ne pouvait sérieusement songer à confier une section à de si tendres marmousets. Mais le général de Gaulle, qui s'y connaissait en hommes, tint bon, et les quinze premiers cadets de l'École reçurent leur joli galon en chevron d'argent, strié de rouge. L'avenir devait prouver qu'ils en étaient dignes.

Le Saint-Cyr de la France Libre était né.

Moins d'un mois après ce mémorable événement, les cadets durent quitter Malvern, le War-Office ayant brusquement réquisitionné tous les bâtiments de la "Public School" pour abriter, en ces lieux discrets et écartés, l'ensemble des services attelés à l'étude des armes secrètes.

Les habitants de la petite ville ne virent pas partir sans regrets, ni émotion, leurs jeunes hôtes français qui avaient su se tailler, par leur gaieté et leur courtoisie, une flatteuse réputation, et parmi lesquels il n'était pas difficile de pressentir que certains étaient déjà marqués pour l'holocauste.

Vers la fin de mai 1942, l'École militaire des cadets prenait possession du Castel de Ribbesford, mis d'urgence à sa disposition par le major général Waterhouse, commandant le secteur occidental du Royaume-Uni.

Cette gracieuse demeure, édifiée sur le territoire de la commune de Bewdley (déformation du vocable normand : Beaulieu) au nord de

Worcester, avait été réquisitionnée, dès 1940, par le War-Office qui, pour faire face aux besoins d'une mobilisation comme l'Angleterre n'en avait jamais vue, n'hésita pas à empiler des troupes dans toutes les résidences seigneuriales dont les propriétaires se trouvèrent ainsi relégués dans les mansardes. La capacité des salles du Castel de Ribbesford ayant été jugée insuffisante, les sapeurs avaient en outre monté des huttes semi-circulaires en tôle ondulée sur les gazons centenaires de son parc. L'École militaire devait encore aggraver le sacrilège en édifiant à son tour une nouvelle cabane quand le besoin s'en fit sentir.

C'est dans ce nouveau décor que fut célébré, par le général Legentilhomme, le baptême de la première promotion, "Libération" et que fut aussi esquissé le cérémonial, à la fois officiel et intime, qui devait marquer les futures célébrations.

Dès que les nouveaux promus eurent été acheminés sur le camp de Camberley, pour un stage pratique de commandement, les cadets, désormais convaincus qu'ils étaient pris au sérieux, se remirent à la tâche avec une ardeur renouvelée.

Sans désespérer, de nouveaux venus affluaient, évadés de France, malgré la surveillance des "occupants" ou de l'Union française, malgré l'opposition, souvent dangereuse, des fonctionnaires de Vichy. A leur arrivée sur le sol britannique, et après un petit stage de "sécurité", les volontaires, dont les services de recrutement français jugeaient convenables l'âge et les antécédents, étaient dirigés sur l'Ecole des cadets, dès lors lancée, connue et appréciée.

Petit à petit, à des exceptions près, les cadets de 1940 avaient atteint l'âge militaire, lequel était également exigé des recrues. Ainsi, le côté légèrement "civil", de notre formation, qui la marquait encore à Malvern, se trouvait graduellement éliminé, et c'était dans un vrai camp de vrais soldats que les cadets poursuivaient maintenant leur entraînement.

Les cadres de l'École reçurent, en temps utile, le renfort de jeunes officiers, anciens Saint-Cyriens pour la plupart. Grâce à leur concours, grâce aussi au système de recrutement, les programmes d'études militaires et universitaires purent être appliqués régulièrement et toute l'organisation fonctionna sans à-coups.

Le cycle préparatoire n'ayant plus sa raison d'être, la totalité de l'effectif fut répartie en deux pelotons, chacun d'une durée de six mois, que les nouveaux devaient suivre intégralement. Le premier était consacré à l'instruction militaire, prévue pour les recrues, ainsi qu'à l'étude de matières sélectionnées dans le programme de première des lycées; le second peloton (plus tard compagnie) d'élèves-aspirants, était réservé à la formation technique et professionnelle des futurs officiers, ainsi qu'à l'enseignement, donné sous forme de conférences, de certaines branches du programme de mathématiques élémentaires.

Certes, il fallait aller vite, élaguer et condenser. En tout cas, il est permis d'affirmer que les cadets reçurent une formation vivante et variée, quoique incomplète, dont bénéficièrent à la fois leur intelligence et leur caractère.

Quant à leur instruction militaire, confiée à une élite d'officiers instructeurs sous la direction du capitaine de Lajudie, elle put revêtir, elle aussi, une forme moderne et tout entière commandée par ses fins, grâce aux leçons des expériences passées ou en cours, grâce à l'adoption de méthodes concrètes plutôt qu'académiques, grâce enfin au matériel important, armes et véhicules, mis à la disposition de l'École par l'état-major français et par le commandement britannique local, lequel faisait grand cas de l'aide que nos cadets pourraient lui apporter au cas où l'ennemi tenterait un coup de main désespéré sur les centres industriels de la région.

Chaque cadet sortant de l'École était en excellente condition physique, qu'il devait à la pratique quotidienne de la gymnastique et des sports. Il connaissait parfaitement tous les types d'armements français et alliés. Il avait enfin appris, dans la région boisée et accidentée qui entoure Bewdley, son métier de chef de section en campagne.

Des stages de courte durée, dans des unités des différentes armes, devaient lui permettre ultérieurement de se spécialiser.

Les promotions successives sortirent à la date prévue, baptisées tour à tour par le général de Gaulle, quand il se trouvait en Grande-Bretagne, ou par un de ses représentants, quand il était en déplacement.

Il faut trouver dans un geste des anciens élèves de Saint-Cyr la reconnaissance de notre École comme l'héritière de l'École spéciale militaire. En effet, le 2 décembre 1942, à l'occasion du traditionnel 2 S - (137) plusieurs jeunes aspirants tout récemment sortis de l'École et quelques-uns en cours d'études furent conviés à un banquet des anciens Saint-Cyriens parmi lesquels, aux côtés du général Catroux - le plus ancien, ce soir-là - et du général de Gaulle, se trouvaient les généraux Legentilhomme, d'Astier de la Vigerie, Vallin, ainsi que de nombreux officiers.

Le baptême officiel de chaque promotion donnait lieu à une prise d'armes qui réunissait tout l'effectif, au cours de laquelle des décorations étaient parfois remises à des personnalités de la France Libre ou à des héros de la Résistance. Ainsi, le président Pleven reçut sa croix de compagnon de la Libération des mains du général de Gaulle, sur le front des cadets qui présentaient les armes, aux côtés de Pierre Brossolette, déjà sur la voie du martyre, du colonel Passy, du colonel Fourcault et de plusieurs autres combattants de l'armée intérieure.

Cette cérémonie prit place la veille de l'envol du général de Gaulle vers les intrigues d'Alger. A la fin du banquet traditionnel, et sur l'insistance du colonel Passy, le général, quoique visiblement soucieux, consentit toutefois à adresser quelques mots à ses jeunes. Il dit simplement : *"Mes enfants, vous savez que je pars demain pour Alger. - Pour faire l'union. - On voudrait que je fasse l'union par la bassesse. - Eh bien, je vais essayer de la faire par la hauteur..."*. Nous n'avons pas très bien saisi, alors, la portée de cette brève déclaration. Les Mémoires de Winston Churchill nous ont récemment éclairés sur ce point.

MISSION TERMINÉE

L'École militaire des cadets fut dissoute le 15 juin 1944, sa mission accomplie.

A partir de cette date, il n'était plus question de continuer à former des officiers. L'heure était venue pour tous de se battre, et les cent vingt jeunes de la dernière promotion "18 Juin" allèrent rejoindre leurs jeunes anciens des quatre promotions précédentes : "Libération", "Bir Hakeim", "Fezzan et Tunisie", "Corse et Savoie", dans toutes les unités déjà célèbres de la France Libre, sur tous les champs de bataille qu'ouvrait l'offensive générale.

On les trouve partout, les Saint-Cyriens de Malvern et de Ribbesford, à la tête de leurs sections de fantassins, de leurs pelotons de chars, de leurs sticks de parachutistes, de leurs groupes de commandos, de leurs compagnies F.F.I.

Ils sont présents quand on enfonce la ligne Gustav, quand on débarque sur les plages normandes, quand on force les défenses de Provence, quand les provinces et les villes françaises se soulèvent tour à tour, quand la 2e DB délivre Paris, quand on pénètre en Belgique et en Alsace, quand on écrase les "poches" de l'Atlantique, quand les avant-gardes victorieuses atteignent Berchtesgaden, l'Elbe et le Danube, quand on débarque en Cochinchine et au Tonkin.

Mais leur route épique ne s'arrête pas là et aujourd'hui comme hier ils sont présents partout où la France se bat pour un idéal de liberté universelle qui était déjà celui de la France il y a près de deux siècles, à une époque où la plupart des puissances mondiales prenaient à peine conscience de leur existence nationale.

Reconnaissance

Le 17 mars 1954 une loi de la République assimile l'École militaire des cadets de la France Libre à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr.

Le 12 mars 1956, dans le cadre désolé des ruines de Saint-Cyr, le drapeau de l'Ecole militaire des cadets, déjà décoré de la croix de guerre et de la médaille de la Résistance, reçoit les insignes de chevalier de la Légion d'honneur.

Le 2 août 1956, en présence du général de Gaulle, le drapeau de l'École est solennellement déposé au Musée du Souvenir de Saint-Cyr (Coëtquidan).

Le 24 juillet 1966 est inauguré le Menhir voué à la mémoire des cadets de la France Libre morts pour la France et placé à l'entrée de la cour d'Honneur de la nouvelle Ecole à Coëtquidan.

Le 15 juin 1985 la croix de guerre Luxembourgeoise est remise à l'École militaire des cadets.

Le 26 juillet 1987 la promotion sortante de Saint-Cyr est baptisée "Cadets de la France Libre".

De 1961 à 1992, plusieurs promotions d'élèves officiers de réserve ont aussi choisi, comme parrains, d'anciens cadets de la France Libre, morts pour la France :

- en 1961, promotion "Capitaine Claude Barrès", à Cherchell,
- en septembre 1976, promotion "Sous-lieutenant Seité", à Coëtquidan,
- en juillet 1977, promotion "Lieutenant Taylor", à Coëtquidan,
- en juillet 1979, promotion "Aspirant Chatenay", à Coëtquidan,
- en mai 1984, promotion "Aspirant Lemarinel", à Coëtquidan,
- en mai 1989, promotion "Sous-lieutenant Lespagnol", à Saumur,
- en mai 1990, promotion "Sous-lieutenant Gaultier de Carville", à Coëtquidan,
- en mars 1992, promotion "Lieutenant Le Roux", à Coëtquidan,
- en juillet 1992, la promotion de l'École militaire interarmes était baptisée "promotion capitaine Barrès",
- en juin 1997, la promotion sortante "Commandant Morin" rendait hommage à ses grands anciens les Cadets en se rendant avec leur drapeau à Malvern et à Ribbesford,
- en juillet 2009, promotion "Adjudant chef Trescase", à l'ENSOA.

Histoire succincte de L'École militaire des CADETS DE LA FRANCE LIBRE

Et quelques souvenirs personnels

Texte du Colonel Etienne LAURENT (Promotion Libération)

Juin 1940

Dès juin 1940, environ 200 jeunes français, de grands enfants de 14 à 17 ans, ont traversé la mer pour confier leur sort, leurs espoirs et leur total dévouement à la Grande-Bretagne qui continue la lutte. Ils viennent de Boulogne, de Brest, de la Rochelle, de Saint Jean de Luz. Ils sont étudiants, lycéens parisiens ou bretons, mêlés à de jeunes pêcheurs de nos côtes.

L'armée française, renaissante sur le sol anglais ne pouvait les accueillir immédiatement, les règlements militaires britanniques étant inflexibles quant à l'âge requis pour être admis à servir (17 ans dans la marine - 18 ans pour l'armée de terre).

Pourtant, il fallait nourrir ces jeunes, les vêtir, les loger, les instruire, les surveiller, les soutenir moralement tout en évitant qu'ils ne tombassent dans la catégorie des réfugiés ordinaires dont les îles Britanniques étaient submergées et que devaient entretenir les organisations charitables anglo-saxonnes.

Sur décision du Général de Gaulle, ces jeunes garçons sont regroupés au Pays de Galles et cantonnés sous des tentes, près du lieu dit Brynbach et de la petite localité de Denbich. Ils constituent l'éphémère "*Légion des jeunes volontaires*". Ils vivent selon la doctrine scout avec un encadrement de sous-officiers et d'officiers ralliés au Général de Gaulle. "*Le Comité International d'aide aux Français Libres*" et "*Les amis des Volontaires français libres*" les ont totalement pris en charge.

Le temps s'écoule lentement pour ces jeunes français pleins d'allant et de fougue qui d'un commun accord avec leurs parents ou pas d'ailleurs, ont décidé de fuir par tous les moyens devant l'avancée foudroyante de l'armée allemande. La rage au cœur, ils sont parvenus à rejoindre contre vents et marées l'Angleterre qui continue le combat.

Au fil du temps, les premiers volontaires sont rejoints par d'autres garçons arrivés le plus souvent après de multiples aventures. A titre d'exemples citons ceux qui franchirent à pieds les cols des Pyrénées et qui déjouèrent d'abord la vigilance de la "Gendarmerie Nationale" puis la surveillance des patrouilles espagnoles pour échapper au régime inqualifiable de la prison de Pampelune et du camp concentrationnaire de Miranda, pour enfin trouver refuge à Gibraltar ou au Portugal. Et que dire de ces cinq jeunes qui partirent de Fort-Mahon sur la Manche en culottes courtes dans de fragiles canoës avec pour seul instrument de navigation une boussole de scout et errèrent trente-six heures sur la mer avant de s'échouer rudement sur les rochers de la côte anglaise. Souvenons nous aussi de ceux qui sans accomplir précisément d'exploit, accoururent de tous les points de l'Union française et des deux Afriques, les ex-AOF et AEF après avoir bravé la malveillance active d'autorités diverses encore toutes puissantes dans leurs fiefs.

Enfin rappelons-nous de ceux qui abandonnèrent tout dans les deux Amériques pour offrir à la France leurs jeunes vies en se ralliant au Général de Gaulle alors qu'il leur était si facile de ménager leur futur. Quelles motivations les ont ainsi poussés à prendre de tels risques ? Tout naturellement le patriotisme. L'état dans lequel se trouve la France et la honte de la défaite leur inspire un ardent désir de revanche.

Septembre 1940 à Londres

Au mois de septembre 1940, une trentaine des premiers volontaires qui avaient du interrompre leurs études secondaires avant les épreuves du baccalauréat, sont désignés pour aller à Londres suivre des cours et réviser les programmes afin de se présenter à la première session du mois d'octobre, organisée par le Lycée français à South Kensington.

C'est enfin en uniforme militaire, le "Battle dress" de l'armée britannique (notre désir le plus cher), que nous partons pour la capitale anglaise où nous allons subir sans discontinuer d'extraordinaires bombardements. La bataille d'Angleterre en est à son début. Elle va se révéler très meurtrière pour les aviateurs et pour la population civile.

A Londres nous logeons à Eaton square dans l'hôtel particulier de Lady Peel. Nous travaillons sans relâche, la journée sur place et aussi au lycée à South Kensington et très souvent le soir dans notre cave. En effet de terribles bombardements nocturnes frappent sans interruption Londres et Coventry.

Inconsciemment, il m'est arrivé, certaines nuits de violents bombardements de monter comme beaucoup d'entre nous, sur le toit de notre immeuble.

Quel spectacle !

Les bombes sifflantes, au son de plus en plus strident et puissant au fur et à mesure qu'elles approchent du sol sont effrayantes. Le grondement des explosions, les incendies gigantesques qui éclatent et crépitent un peu partout, le fracas des immeubles qui s'écroulent, les canons de la DCA et les mitrailleuses à canons multiples qui tirent sans arrêt, les cloches des pompiers et combien d'autres bruits encore, sont autant de choses qui nourrissent notre peur et nous tétanisent. C'est pourquoi nous restons et regardons en silence le spectacle affolant offert à nos yeux jusqu'à ce que nous retrouvions nos esprits pour nous précipiter dans une fuite éperdue vers l'abri que nous offre notre cave.

Des semaines d'alertes incessantes et de bombardements quotidiens, avec tout ce que cela comporte, ne facilitent pas notre préparation aux épreuves qui débutent en octobre.

Rake Manor

Les examens terminés, les lauréats quittent Londres pour le petit village de Rake Manor dans le comté de Surrey.

Après un déplacement sans histoire, nous nous retrouvons dans des sortes de baraquements jouxtant un étang et la très belle résidence de Madame Thalia Gage, d'origine américaine. Cette personne, comme Lady Peele de Londres, oeuvre pour le "*Comité International d'aide aux Français Libres*".

Il fait un froid particulièrement vif en ce mois d'Octobre 1940. Sur les dix couvertures allouées à chacun de nous, cinq servent de matelas. L'unique poêle à charbon, toujours poussé à fond fait de son mieux pour chauffer nos deux dortoirs mais faute de combustible suffisant, il s'éteint au milieu de la nuit. Nous n'arrivons pas à nous réchauffer. Nous n'enlevons guère d'effets pour dormir. Les réveils sont très lents et douloureux, les exhortations de nos gradés n'y peuvent rien. Se laver ? Pas question. Nous sommes, je suis comme les autres, très sale. Comment être enfin propre ? Dans ce domaine, nous pensions que l'arrivée des beaux jours avec son soleil était la solution.

La nourriture bien que parfaitement préparée par un cuisinier de métier est distribuée un peu trop parcimonieusement pour contenter nos féroces appétits : résultat, nous avons toujours faim. Conséquence d'un rationnement rigoureux subi avec toute la nation britannique.

Nos professeurs civils et nos instructeurs militaires font preuve de beaucoup de compréhension à notre égard, mais cela ne suffit pas à nous rendre notre énergie et notre enthousiasme. Ces adolescents en "battle-dress", soumis à une discipline militaire sans grisante contrepartie, plongés jour et nuit dans une atmosphère de guerre n'avaient plus la mentalité ni les préoccupations ordinaires des collégiens. Nous n'avons qu'une idée en tête, celle de nous engager pour aller combattre l'Allemand. Nous nous sentons humiliés et abandonnés. Nous "râlons" en permanence. Un rayon de soleil tout de même dans cette grisaille nous aide à supporter ces temps difficiles, la très grande camaraderie qui règne entre nous.

Notre futur chef, André Beaudouin, professeur de français au lycée Esteqal de Kaboul (Afganistan) a rallié depuis peu les Forces françaises en Angleterre. Il se trouve à Londres auprès du Général de Gaulle. Celui-ci l'envoie en mission à Rake Manor pour voir nos conditions de vie et prendre notre pouls. Dès son retour, il rend compte : "Si nous laissons ces 64 garçons dans ce cadre, ils vont finir par tout casser". Il propose une étude mixte militaire et civile, suffisamment longue pour faire de nous, l'heure venue, des officiers.

L'accord du Général est total. Les ordres sont donnés pour que le "Prytanée Militaire de la France Libre", soit un succès.

Quelques temps après, d'autres professeurs civils et d'autres cadres militaires nous rejoignent avec des livres, du matériel, de l'armement ... C'est le début d'une sérieuse reprise en main.

Le sous-lieutenant de Cabrol la commence en nous déclarant: *"Vous allez cesser de geindre sinon il vous en cuira. Vous êtes crasseux ! (nous l'étions) ainsi que vos deux dortoirs. Je vais vous apprendre à vivre dans la propreté, à vous laver par tout temps et tous les jours et pour certains d'entre vous à vous raser. En attendant, voici le programme pour demain : réveil à l'aube, décrassage de vos personnes et de vos chambres, petit déjeuner, puis cours d'anglais, de maths, de physique, de chimie, d'histoire et instruction militaire"*.

Tout cela jette un froid. Nos instructeurs donnent l'exemple et de ce fait ils exigent beaucoup de nous, comme d'ailleurs, nos professeurs civils. Nous réalisons que nous venons d'entrer dans une ère nouvelle et que l'heure n'est plus aux lamentations. Nos programmes sont très chargés, le rythme est très soutenu.

Les servitudes inhérentes au métier des armes (gardes, marches, défilés, nettoyage des armes, tirs, etc.) nous maintiennent sous pression. Nous n'avons ni le temps de souffler ni celui de dormir tout notre soûl. Nous serrons les dents car nous avons le désir de réussir une série d'examens prévus au mois de décembre 1940, examen qui désignera ceux qui seront aptes à suivre un peloton d'élèves Aspirants.

Quelques jours avant Noël 1940, les résultats des examens nous sont donnés - 37 candidats sur 48 sont déclarés aptes à suivre le peloton préparatoire au stage d'officier.

Le 30 décembre 1940 avec le Général De Gaulle

C'est également à ce moment que nous apprenons la venue du général De Gaulle pour le 30 décembre et qu'il passera la soirée avec nous. Il arrive en fait en fin d'après midi. Après l'habituelle "Prise d'Armes" en son honneur, il procède, accompagné de quelques officiers de son état-major, à une inspection en règle.

Pour clore cette journée, après le dîner que le général a présidé, nous lui présentons un spectacle composé de chants, et de plusieurs sketches. A l'issue de ces divertissements assez naïfs vraisemblablement, le Général très en forme nous rassemble face à lui. Il nous souhaite alors une bonne année 1941. Puis il a quelques mots très aimables pour nos familles et conclut en nous annonçant une grande nouvelle :

"Vous allez quitter Rake Manor dont les possibilités ne sont pas à la hauteur d'une Ecole Militaire. D'ici quelques semaines, vous vous installerez dans la Public School de Malvern dans le Worcestershire."

Son regard pèse un long moment sur nous et dans l'extraordinaire silence qui nous enveloppe, ce chef que nous vénérions ajoute en martelant chaque mot :

"Désormais vous constituez : "L'ÉCOLE MILITAIRE DES CADETS DE LA FRANCE LIBRE"

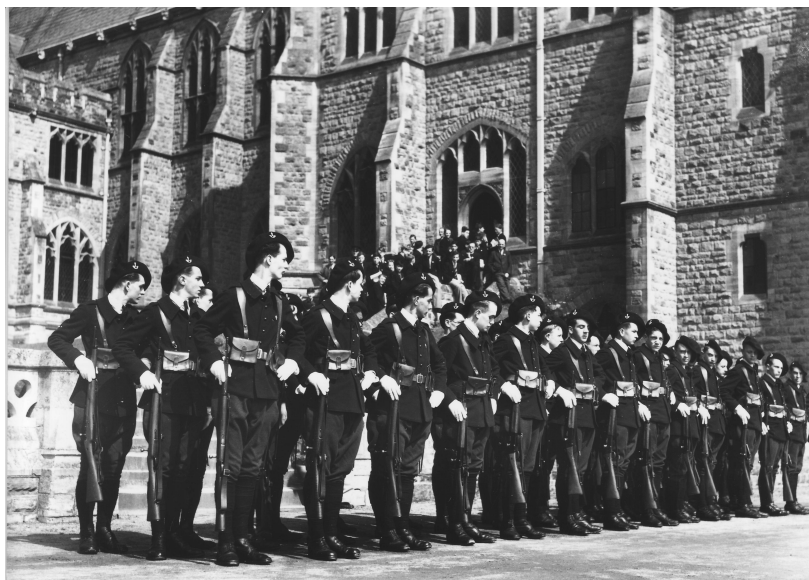
L'École Militaire des cadets de la France Libre ne fut pas le fruit d'une création spontanée ou la réalisation méthodique d'un projet issu tout armé du cerveau de quelque organisateur providentiel, mais le simple et heureux aboutissement d'une évolution commandée par des circonstances exceptionnelles que surent comprendre, apprécier et dominer des bonnes volontés agissant de concert et sans arrière-pensée.

Fort des principes suivants, relevés parmi quelques autres :

- Notre Ecole sera essentiellement militaire.
- Néanmoins une part importante sera réservée aux enseignements de culture générale.

- Les lauréats aux épreuves finales seront nommés par décret Aspirant au titre de l'armée active afin qu'ils leur soient possibles d'embrasser définitivement la carrière militaire, s'ils le souhaitent.

Nous partons confiant pour Malvern.



MALVERN ... AH! ... MALVERN !

Que de souvenirs sont attachés à ton nom !

En filigrane de tout ce que je vais relater sur ce moment privilégié de notre jeunesse, il y aura toujours un parfum de nostalgie. Cette période fut studieuse et vécue intensément du 4 février 1941 au 18 mai 1942 avec ceux que je considérais comme mes frères.

Réservé à l'élite, le collège de Malvern est l'une des premières "Public School" d'Angleterre. La sélection de ses étudiants est draconienne. Les admis préparent les concours d'entrée de deux prestigieuses universités : Oxford et Cambridge.

Nous n'appartenons pas à ce milieu évidemment. Notre présence dans ce Collège est due à la guerre, à la disponibilité de certains de ses bâtiments, à des terrains d'exercices et à l'une des dernières actions en notre faveur de notre comité de soutien. Celui-ci remettra fin décembre 1941, son mandat à l'état-major français.

Nous sommes les invités de cette Public School avec son magnifique environnement de vertes pelouses, de jardins, d'arbres et d'allées. Des bâtiments sont à notre disposition. Ils comprennent des salles de cours, d'études, de repos, de lecture, des réfectoires, des dortoirs partagés en "cubicles" (nos petits havres personnels), des douches et des sanitaires. Tout est parfaitement fonctionnel et confortable.

Enfin, pour notre développement physique, nous irons dans un gymnase pour pratiquer toutes sortes de sports et la natation. En plein air nous attendent des terrains de football, de tennis, de rugby, de cricket. Bref, tout est en parfait état et au même titre que pour les étudiants anglais, nous en avons le plein usage. C'est un vrai régal.

Notre vie a changé du tout au tout. Nous sommes passés de la cahute avec ses "sacs à viande" au palace avec ses draps blancs, de la gamelle en fer blanc et de son quart du même métal à l'assiette en faïence et au verre, du débraillé à un semblant d'élégance.

Tout cet ensemble est propice au travail. Conformément à la volonté du Général De Gaulle, toute l'instruction militaire sera toujours assurée par des officiers issus de Saint-Cyr. Nous sommes bien instruits et avons vraiment le sentiment de devenir des militaires à part entière.

Mise à part l'instruction théorique, nos instructeurs militaires nous conduisent à bien discerner l'essentiel de l'accessoire, à faire le choix judicieux, à décider et imposer par des ordres la décision prise. Cela ne va pas toujours tout seul. Il nous a souvent fallu "enfanter" dans la douleur. Et comme futurs entraîneurs d'hommes, ils font en sorte de nous rendre moins timorés, plus virils, plus résistants, plus forts pour être, en définitive, capables de nous surpasser dans des situations extrêmes.

Nous n'avons plus de raison de nous plaindre. Nos liens se resserrent, l'entraide joue à fond, la camaraderie est totale et sincère. C'est aussi pour cela que notre "esprit de corps" peut être qualifié d'exceptionnel.

Nos professeurs civils ne sont pas en reste pour nous enseigner notamment l'anglais, des bribes d'allemand, l'art de l'analyse et de la synthèse. Pour le raisonnement, les mathématiques et les sciences en général pèsent de tout leur poids. Enfin, l'histoire et la géographie ne sont pas oubliées.

Nos poches sont vides mais nous sommes heureux et sereins.

Un élément de notre sérénité, nous le puisons dans le milieu qui nous entoure. Il n'est certainement pas exagéré de parler de ferveur pour caractériser le sentiment que nous témoignait la nation britannique.

Ferveur qui revêtait des formes diverses : c'était l'inlassable sollicitude des femmes qui veillèrent à nos débuts et qui accomplirent ensuite, quatre années durant de discrets miracles pour rencontrer tous nos besoins. C'était le cordial accueil dans les familles, de tous les comtés d'Angleterre et d'Ecosse qui s'ouvraient aux permissionnaires et s'ingéniaient à nous offrir pendant quelques jours ou quelques semaines l'impression du foyer retrouvé.

C'était aussi la confiance absolue du commandement britannique qui, localement considérait l'Ecole des Cadets comme une unité d'élite et lui faisait bénéficier des avantages matériels et moraux réservés à de telles unités. C'était également les acclamations des foules, celle de Londres et surtout celles des petites villes du Worcestershire dont l'enthousiasme se déchaînait quand, au cours d'un défilé apparaissait soudain sur fond de baïonnettes le fanion tricolore des "Free French Cadets" à l'uniforme sombre un peu désuet et dont les visages encore enfantins, blêmes de fierté, se tournaient au commandement pour honorer quelque vieux

colonel anglais bouleversé d'émotion, qui rendait le salut d'un geste large.

J'aimerais m'attarder un peu sur nos activités sportives et notre "vie mondaine" de cette époque.

Nous participons à d'épuisants cross-countries, à des rencontres de tennis de football, de rugby et à des épreuves de natation contre des équipes universitaires ou militaires dont les unités stationnent dans la région. Nous n'avons aucun complexe. Ils sont des centaines et des centaines alors que nous ne sommes qu'une poignée, une soixantaine.

Vie Mondaine

Les soirées dansantes sont aussi très appréciées. Nous y sommes invités ou nous les organisons pour les grandes occasions, 14 Juillet, fêtes de fin d'années, baptême de notre promotion. Nous pouvons bénéficier avant ces festivités de quelques leçons de danse.

Lors d'un festival de musique classique qui se tient à Malvern, l'École reçoit une dizaine d'invitations pour assister en soirée à un concert de musique classique. Je fais partie des Cadets désignés pour s'y rendre. Ce fut mémorable !

Ce jour-là, André Beaudouin réunit les élus pour leur apprendre ou leur remémorer les règles de la bienséance lors d'un concert. Je résume ses propos : ne pas faire de bruit, ne pas tousser, ne pas parler ni applaudir à contre temps pendant les silences, se tenir bien droit, ne pas dormir...

C'est en grande tenue de chasseur alpin, chemise blanche, cravate noire, gants blancs, cape et le bérêt à la main que nous entrons dans le Winter-Garden de Malvern où a lieu le concert. Nous ne passons pas inaperçus en gagnant nos places. Nous sommes regardés franchement ou à la dérobée, mais toujours avec beaucoup de sympathie et de sourires. Nous sommes un peu intimidés et un rien abasourdis.

En effet, oublier le milieu assez froid et rigide de l'École, les instructeurs stricts et sérieux peut sembler simple, mais ajouter à cela le fait de sortir pour quelques heures des tenues de combat, des treillis, des brodequins à clous, des odeurs de cuir et d'huile d'armes, ne plus entendre les commandements, le claquement des talons pour se retrouver dans un lieu plus décontracté, plus feutré d'une salle de concert est tout à la fois incroyable et merveilleux. Cela mérite réflexion.

Voir toutes ces femmes élégantes dans leur robe de soirée, vaporeuse ou moulante, de couleur unie ou chatoyante, sentir à leur passage leur délicat parfum a quelque chose de magique pour nous et découvrir la distinction de certains hommes qui les accompagnent en smoking, souliers vernis, noeud papillon et écharpe blanche ne peut que frapper notre imagination.

Le rideau se lève. Dans l'obscurité de cette salle de concert, nous écoutons maintenant une sublime musique. Elle m'enveloppe, me pénètre. Je ressens comme tous mes frères Cadets des sensations inconnues. Nous flottons dans un autre monde.

Quelle soirée !

Le temps passe

Au mois de septembre 1941, le Général De Gaulle vient nous inspecter pour la troisième fois. A ce propos voici ce qu'il écrit dans ses "Mémoires de Guerre" :

"De temps en temps, je rends visite à Malvern, puis à Ribbesford aux Cadets de la France libre. En 1940, j'ai créé leur Ecole destinée aux étudiants et collégiens passés en Angleterre. Bientôt nous en avons fait une pépinière d'aspirants."

Nous sommes toujours très fiers et heureux de revoir "notre" Général, ce chef prestigieux. Nous sentons bien qu'il nous porte un véritable et sincère attachement très personnalisé.

Il nous connaît, nous appelle par nos noms, s'inquiète de nos familles, de nos études, de notre santé et de beaucoup d'autres choses encore. Nous sommes sous le charme.

Pensez que ce chef, aux responsabilités et préoccupations colossales, prend néanmoins le temps pour passer un moment avec chacun de nous afin de nous connaître. C'est pour nous en l'occurrence tout simplement extraordinaire.

Lors de sa visite, le général de Gaulle va nous remettre notre fanion. Les Cadets en tenue de parade exécutent impeccablement ses ordres. Après avoir dit la formule officielle qui consacre la remise d'un fanion, Général le remet à la garde de l'Ecole et dans le geste à Jacques Duchêne mon "frère Cadet" désigné par le Commandant de l'Ecole.

Passe encore le temps

Au moment des grandes tensions personnelles pendant lesquelles, la fatigue aidant, la volonté et l'esprit ne parviennent plus à prendre le dessus, nous avons des périodes de tristesse où nos pensées nous conduisent invariablement à nos familles. Que deviennent nos parents ? Nos frères ? Nos soeurs ? Quand les reverrons-nous ? Ces questions restent bien entendu sans réponse. Nous sommes toutefois certains que nous serons de nouveau réunis après la victoire à laquelle nous allons évidemment participer. Chacun à sa manière imagine son retour à la maison où les rires et les sanglots se mêleront aux paroles mille fois pensées. Elles nous habitent en permanence et nous bouleversent tout autant : "Père, mon cher Père, voici ton fils." - "Mère, Mère chérie, voici ton enfant". Seule l'évocation de la victoire et les amis, ayant eux aussi connu ce même démoralisant passage à vide, nous aident à doubler ce cap difficile de la mélancolie cafardeuse.

Passe l'hiver et vient le printemps

Le 5 mai 1942, début des dix jours d'examens qui nous attendent au camp militaire de Camberley.

Le 15 mai, nous rentrons exténués à Malvern. Il ne nous reste que peu de jour à y passer. En effet, les locaux de l'École des Cadets ont été réquisitionnés par le War office. Notre départ est fixé au 18 mai. Nous rejoignons dans les temps Ribbesford Manor, un très beau manoir dominant la rivière Severn et qui se dresse non loin de la petite ville de Bewdley, elle-même située dans le Worcestershire et à quelques encablures de Malvern.

C'est là, dans notre nouveau domaine que les résultats du concours nous sont donnés. 15 heureux lauréats sur 27 présentés. Cette décision n'a pas été acquise facilement. Des examinateurs, certains officiers de l'état-major et quelques beaux esprits s'y sont opposés en avançant les arguments suivants : "Ils sont trop jeunes, ce sont des gamins" - "on ne peut pas leur confier la vie de 30 hommes beaucoup plus âgés qu'eux" - "Certes, ils ont bien retenu leur cours, leurs réflexes de commandement sont judicieux voire très bons, mais il est inconcevable de les livrer à des hommes qui ont déjà connu de vrais combats, la guerre et ses horreurs." - "Ils sont encore bien trop tendres"

Les arguments péremptaires, de certains opposants à la nomination des lauréats, présentés au Général De Gaulle sont rejetés par celui-ci qui tranche immédiatement et sans appel en notre faveur.

C'est à Ribbesford Manor qu'à lieu le 1er juin 1942 le baptême de la première promotion de l'École Militaire des Cadets de la France Libre. Elle prend le nom évocateur et plein de promesses heureuses : **"Libération"**.

Chaque baptême de promotion est présidé par le Général de Gaulle lorsqu'il est en Grande-Bretagne. Une prise d'armes réunit tout l'effectif, au cours de laquelle des décorations sont parfois remises à des personnalités de la France Libre ou à des héros de la Résistance.

Une nuit mondaine clôture les réjouissances. Arborant le grand pavois, Messieurs les Aspirants et les Cadets reçoivent, vareuses sanglées sur des torsos glorieux, pantalons rafraîchis d'un ultime coup de fer, cuirs étincelants, linge impeccable, sourires et vocabulaire de bonne compagnie. Les invités arrivent bientôt parmi lesquels de fraîches demoiselles, elles aussi toute voile dehors, forment une écrasante majorité. Le sévère casernement retrouve pour quelques heures sa vocation de galant manoir avec ses salons de bal, buffets, bars, jazz, flonflons, ses grands rires juvéniles et ses marivaudages au clair de lune. Les lampions éteints, venait l'heure de la séparation. Et le "Chant des Adieux" entonné à la dernière minute traduisait fidèlement les sentiments, de tous, faits de regrets poignants et d'indicibles espérances.

De décembre 1942 à juin 1944 l'effectif de l'École passe de 64 à 150 à la sortie de la dernière promotion. Par ailleurs pendant cette période quatre nouvelles promotions ont été baptisées. Elles portent les noms de **"Bir Hakeim"** - **"Fezzan-Tunisie"** - **"Corse et Savoie"** - et **"18 Juin"**.

Depuis la sortie de la première promotion en 1942 les Cadets n'ont pas cessé de combattre sur tous les champs de bataille où la France a été engagée.

Ils sont présents quand on enfonce la ligne Gustave en Italie, quand on débarque sur les plages de Normandie, quand on enfonce les défenses de Provence, quand les Provinces et les villes françaises se soulèvent tour à tour, quand la 2ème DB délivre Paris, quand on pénètre en Belgique, au Luxembourg et en Alsace, quand on écrase les "poches" de l'Atlantique,

quand les avant-gardes victorieuses atteignent Berchtesgaden, l'Elbe et le Danube.

Mais leur route épique ne s'arrête pas là. Ils sont présents partout où la France se bat pour un idéal de liberté universelle qui était déjà celui de la France, il y a plus de deux siècles.

L'engagement des Cadets qui ont choisi la carrière militaire s'est poursuivi après la fin des combats en Europe (onze anciens élèves ont été tués en Indochine, deux en Corée, trois en Algérie, un au Katanga et un au Togo).

Partout la conduite des Cadets sur les hauts lieux du courage et du sacrifice s'est faite exemplaire. En tout lieu, ils se sont montrés dignes des plus belles traditions de l'armée française, comme le prouvent les très belles et nombreuses citations et décorations qui leur ont été décernées. Sept d'entre eux ont été faits "Compagnon de la Libération" par le Général de Gaulle.

De cette première promotion de 15 jeunes, ma promotion, 8 ont donné leur vie à la France. Quatre ont été choisis comme parrains de promotion de l'Ecole d'officiers de réserve. Deux ont été nommés : "Compagnon de la Libération".

En outre une promotion de l'Ecole Militaire Interarmes et trois de l'Ecole d'officiers de réserve ont choisi de porter le nom d'un Cadet "Mort pour la France".

Au total deux cent onze officiers sont issus de l'Ecole Militaire des Cadets de la France Libre : quarante-huit sont morts au combat soit près d'un sur quatre. Nous ne ferons ni le décompte des blessés ni celui des handicapés, sans pourtant les oublier. Par notre abnégation nous avons contribué, me semble-t-il à la résurgence du vrai visage de notre pays.

L'École Militaire des Cadets de la France Libre a été dissoute le 15 juin 1944. La cérémonie qui marqua la sortie de la dernière promotion, celle du "18 juin", et la dissolution fut exceptionnellement brillante. Tous les Cadets défilèrent pour la dernière fois dans les allées de Ribbesford, précédés du drapeau qu'on avait confié à leur garde et aux accents de la "Galette" la marche fameuse des Saint-Cyriens.

Dans l'ordre du jour ordonnant la dissolution de l'Ecole, le Général de Gaulle a pu écrire: *"Le nom de l'Ecole des Cadets demeurera comme celui du refuge où la jeune élite de notre armée apprit à vaincre pour la libération et la rénovation de la Patrie."*

Voici une citation du Général de Gaulle au sujet de l'Ecole et des Cadets (extrait de sa lettre adressée au Commandant de l'Ecole. Elle est datée d'Alger le 7 novembre 1943) :

"L'Ecole Militaire des Cadets aura été une pleine et noble réussite française. Je voudrai que vous sachiez et que vous disiez à quel point je me suis trouvé moi-même réconforté dans ma tâche, chaque fois que j'ai eu l'honneur d'inspecter l'Ecole. La pure ardeur, l'entière discipline, la belle tenue de nos Cadets sont les meilleurs aliments de notre espérance."

Et puis celle-ci : *"Rien ne réconforte autant le Chef des Français Libres que le contact de cette jeunesse, fleuron d'espoir ajouté à la gloire obscurcie de la France"* (Mémoires de Guerre - C. de Gaulle).

Sur l'histoire succincte de notre Ecole, j'ai accroché mes souvenirs. J'ajouterai que j'ai voulu tenter de faire revivre, une dernière fois, le milieu, l'atmosphère et l'esprit qui caractérisèrent l'Ecole.

J'ai quelques peines à abandonner Malvern et même Ribbesford où je ne suis resté que deux semaines. Lorsque mon esprit se retrouve dans ce passé précis, d'où surgissent toujours les ombres de ceux que la nuit a emportés. Elles sont devant nous et nous accompagnent. Leurs noms réapparaissent en lettres d'or dans nos livres, sur les monuments qui leur sont dédiés sur les plaques d'avenues ou celles de places de villages d'où

ils sont originaires. Ils rappellent leur sacrifice. Parmi nous, personne ne peut les oublier.

C'est pourquoi en gravant le nom des Cadets de la France Libre dans le marbre de certaines de nos villes, il nous a été donné une preuve à la fois concrète et symbolique de la profonde et sincère gratitude qu'il nous a été portée. La force de ces sentiments et cette profonde communauté d'engagement ont créé chez les Cadets un très puissant lien de commune identité qui se manifeste aujourd'hui encore. Et il n'est que d'observer avec quelle joie, sobre de mots, mais totale ils se retrouvent, pour apprécier la solidité, la beauté de l'affection qui les unissent et de justifier, du même coup, la renaissance de leur groupement humain, sous la forme d'une amicale créée en 1947 et dont le Général de Gaulle avait accepté la Présidence d'honneur et d'honorer de sa présence deux de ses dîners.

Les familles des disparus sont régulièrement associées aux rencontres notamment lors de déjeuners hebdomadaires pendant presque quatre décennies puis devenus mensuels en raison de la dispersion des membres encore vivants.

Pour prolonger la vie de l'École et en terminer, sachez que :

- Le 1er mars 1954, une loi de la République assimile l'École Militaire des Cadets de la France Libre à l'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr.
- Le 25 août 1956, en présence du Général De Gaulle le drapeau de l'Ecole, décoré de la Légion d'honneur, de la Croix de Guerre française, et de la Médaille de la Résistance est solennellement déposé au Musée de Saint-Cyr à Coëtquidan.
- Le 24 mai 1985, la Croix de Guerre Luxembourgeoise est décernée à l'Ecole des Cadets.

Maintenant la "Cerise" sur le gâteau :

- le 26 juillet 1987 la promotion sortante de Saint-Cyr est baptisée : "Cadets de la France Libre"
- Le 24 mai 1988, elle se fait parachuter près du Manoir de Ribbesford et défile à Bewdley, puis, "casoar au vent", à Malvern.
- En 1997, réception de Cadets accompagnés de Saint-Cyriens chez la Reine Mère de Grande-Bretagne.

La lettre que "notre" Général nous adresse en 1951 est en quelque sorte un hommage et une réponse à notre dévouement exceptionnels à sa personne. Ce document, qui nous est destiné a été déposé à l'Ecole Spéciale Militaire de Saint-Cyr à Coëtquidan. En voici le contenu :

Le Général de Gaulle Décembre 1951

Les Cadets ! Parmi les Français Libres, ces jeunes furent les plus généreux, autrement dit les meilleurs.

Par les efforts et les sacrifices de leurs cinq glorieuses promotions.

"Libération" - "Bir Hakeim" - "Fezzan-Tunisie" - "Corse et Savoie" - "18 Juin", ces bons fils ont de toutes leurs forces, servi la Patrie en danger.

Mais aussi, dans son chagrin, aux pires jours de son histoire, ils ont consolé la France.

C. de Gaulle

Le texte ci après a été prononcé par Etienne Laurent

Lors d'une conférence au Musée des troupes de Marine à Fréjus le 15 décembre 2009

Puis lors de l'inauguration de la Plaque gravée en souvenir des Cadets au Musée des Invalides le 1^{er} juin 2013 (plaque accrochée dans la galerie du premier étage en juillet 2016)

Lettre de Jacques-Henri SCHLOESING

Lundi 17 Juin 1940

Chère Maman,

Juste un petit mot aujourd'hui, bien que je n'aie rien de spécial à te dire depuis hier. Le peu que nous savons laisse supposer que n'importe quoi est possible et ce gouvernement de militaires sera peut-être plus propre à des négociations, s'il en faut, que s'il s'agissait de nos vieux pantins politiques.

Les Allemands à Dijon vont couper tout l'Est, en atteignant le Jura. Et s'ils avancent là sans rencontrer de résistance, il n'y a plus de raison que toute la France n'y passe. C'est ce que nous allons savoir d'ici peu. Et pourtant il nous reste partout tant de forces. Faut-il qu'elles ne puissent pas servir? Nos revers militaires viennent de ce qu'en un éclair l'ennemi nous a séparé de toute cette force accumulée dans le Nord pour l'abattre lui-même, de sorte qu'elle ne puisse même pas servir.

Si nous assistons à l'écroulement de tout ce qui fut notre monde, ce qu'à Dieu ne plaise, il faudra bien faire face à la nouvelle vie qui nous attendra et qui risque de ne pas être très drôle. Mais est-ce que la vie est faite pour être drôle? Et quel privilège pour tes enfants d'avoir jusqu'ici vu et connu tout ce qui fut beau dans leur enfance et leur jeunesse, dans la famille et à côté d'elle. Tout cela ne peut être effacé. Ce qui se passe entre les hommes et les nations est, somme toute, bien petit. Les étoiles, les arbres et la campagne sont simplement d'un été qui commence et qui finira.

Toi, petite mère, tu m'as tout donné. Merci pour tout. Je sais que tu souffres, à cause du monde. Mais il y a une beauté au dessus du monde, c'est en elle qu'il faut vivre, n'est-ce pas ?

J.H.

A ce petit mot sur demi format sans " rien de spécial" à dire, arrivé à Montpellier le 19/06 succèdent les 21 et 22 juin deux enveloppes timbrées de Toulouse le 20. L'une contient une lettre

écrite le soir du 17 juin, sans une rature, en deux pleines pages. L'autre, deux pages, datées du 19/06.

Ce texte de Jacques-Henri Schloesing (né en 1919) est cité par son frère Olivier Schloesing, Cadet de la France Libre (Promo Fezzan Tunisie)

Passé en Angleterre, Jacques-Henri Schloesing va s'illustrer en tant que pilote. Abattu une première fois en France, il rejoint l'Angleterre et reprend le combat. Il trouve la mort en août 1944. Il a été nommé Compagnon de la Libération

Les évadés de Bretagne

La Bretagne, par son éloignement relatif de l'Allemagne, par sa façade maritime variée, par le nombre de pêcheurs et de familiers de la mer a été la porte de sortie de la France la plus active.

On doit distinguer ceux qui ont pris la mer avant l'arrivée des Allemands ou dans les premiers mois de l'occupation, et ceux qui sont partis plus tard dans le cadre de filières d'évasion souvent utilisées pour rapatrier des aviateurs anglais tombés en France

Parmi les cadets, et surtout parmi les cadets des deux premières promotions, nombreux ceux qui sont partis de Bretagne

Hervé Arnault de La Ménardière, Jean Briand, André Bouguen, Gérard de Carville, Roger Colcanap, Michel Duluat, Jean Quentel, Robert Mulsant, Jean Jeanne et Robert Mulsant, Gustave Lespagnol, Michel Ligavant, Jean Le Roux, François Seité ainsi que les frères Herbout ou Etienne Laurent font ainsi partie des premiers évadés de Bretagne, tandis que Pierre Herry, Paul Vour'ch, Christian Billet ou Jean-Paul Martin partiront plus tard.

On trouvera dans l'ouvrage d'André Casalis (Destins Brisés) des précisions sur les départs de Jean Briand, de Gérard de Carville, de Jean Jeanne, de Jean Le Roux, de Gustave Lespagnol, de François Seité et des frères Herbout.

Evasion de Hervé Arnault de La Ménardière

A la fin de l'année scolaire 1939-1940 passée en classe de Première A (latin- langue anglaise) dans un collège d'oratoriens replié en Normandie, près de Saint-Lô, je me préparais aux épreuves du baccalauréat 1ère partie. J'avais seize ans depuis le 21 avril.

Le 9 juin (ou le 10), le Père supérieur du collège nous annonça, en raison de l'avancée foudroyante des troupes allemandes, sa décision de nous renvoyer dans nos familles.

Après quelques jours de bicyclette et de train, je rejoignis Brest où se trouvait mon père, puis Camaret où ma mère et mes frères et sœurs (je suis l'aîné de huit) étaient arrivés plus rapidement que prévu, en raison des circonstances.

L'écrit du baccalauréat fixé initialement au 17 juin était reporté à une date ultérieure.

Mon grand-père paternel, résidant également à Brest, était persuadé que les Allemands allaient prendre tous les jeunes et insistait auprès de mon père pour que je quitte la France, au plus vite.

Le 18 juin, mon père vint me chercher à Camaret et sur le chemin de Brest, dans le taxi, un de mes oncles me recommanda — par carte de visite — à un des ses cousins qui dirigeait une école de pêche, au Canada, où je devais poursuivre mes études.

A peine arrivé à Brest, mon père qui était passé à la banque me remit, en plus de son chapeau de feutre et de son imperméable, deux billets de 5000 francs et dix pièces en or de vingt dollars américains.

Il m'accompagna au port de commerce et me recommanda au commandant Constantin, responsable du paquebot *Meknès*, transformé en transport de troupes : à bord, avaient déjà pris place les unités du Corps expéditionnaire français, revenant de Norvège et partant en Angleterre pour poursuivre la lutte. Des ouvriers ou apprentis de l'arsenal, des étudiants et lycéens étaient aussi embarqués.

Après avoir embrassé ma mère et mes frères et sœurs quelques heures plus tôt, je me séparai de mon père, ne me doutant pas de tout ce qui m'arriverait pendant quatre ans et demi. Je ne devais en effet les revoir qu'en décembre 1944, à l'hôpital militaire du Val-de-Grâce, à la suite de graves blessures aux jambes, faites dans les Vosges le mois précédent.

Le *Meknès* quitta Brest le 18 au soir et ses passagers n'entendirent pas l'appel du général de Gaulle, à la Radio de Londres, le même jour, en fin d'après-midi (pour la grande majorité d'entre eux, comme pour la quasi-totalité des Français, le Général était un inconnu).

La traversée se déroula sans incident. Militaires et civils tuaient le temps de leur mieux : légionnaires et chasseurs alpins côtoyaient de jeunes Bretons appartenant à des milieux sociaux très différents.

Le 20 juin (ou le 21), dans la journée, le *Meknès* accosta à Southampton et ses passagers prirent place dans des trains qui devaient les conduire au centre de l'Angleterre, à Stoke-on-Trent, entre Birmingham et Manchester, puis en camions, à Trentham Park, dans un camp planté de tentes pour leur hébergement. Tous les jeunes civils étaient groupés par 10 (ou 12) et encadrés par des gradés de chasseurs alpins : j'ai ainsi eu la chance de faire partie du groupe du caporal Jean Holley, Brestois d'origine, que j'avais connu, auparavant, dans la 1^{re} troupe scout de Brest.

C'est à Trentham que le général de Gaulle prit contact le 29 juin avec son camarade de promotion le général Béthouart, ancien commandant du Corps expéditionnaire en Norvège, responsable de tous les militaires et civils regroupés dans ce camp. A la suite de ces entretiens, un choix s'imposait à chacun : ralliement au général de Gaulle et engagement dans les Forces françaises libres ou retour en France. Nombreux furent les militaires qui, suivant le général Béthouart, optèrent pour la seconde solution. Tous les autres, légionnaires sous les ordres du colonel Magrin-Verneret (qui deviendra Monclar) et chasseurs alpins suivant le chef de bataillon Hucher, ainsi qu'une très grande proportion des civils embarqués le 18 à Brest, faisant acte de volontariat, étaient transportés le 1^{er} juillet à Londres et regroupés à l'Olympia Empire Hall pendant quelques jours.

Le 7 juillet, le général de Gaulle venait rendre visite à ses ralliés qui signaient leur engagement, à compter du 1^{er} juillet dans la France libre, pour la durée de la guerre.

Le bataillon de Chasseurs, composé de chasseurs alpins et des jeunes civils tout juste incorporés, habillés et équipés, était installé le 9 juillet à Aldershot (30 à 40 km au Sud-Ouest de Londres) dans le camp de Delville et hébergé dans des baraques semi-sphériques, en tôle ondulée. Le bataillon de la légion, lui, était dans le camp voisin de Morval.

En très peu de temps, les jeunes volontaires apprirent les rudiments du service intérieur, le pas cadencé, le maniement des armes, le démontage et le remontage du fusil individuel ou du fusil-mitrailleur.

Je faisais partie de la 4^e section (lieutenant Dureau) au sein de la 1^{re} compagnie (capitaine Lalande) et le 14 juillet, à Londres, lors de la revue des petits détachements Air, Terre et Mer par le général de Gaulle, et du défilé de Whitehall à la statue du maréchal Foch, je portais le fusil-mitrailleur de mon groupe et je me souviens de l'enthousiasme de la population sur notre passage : des personnes âgées essayaient de rompre les cordons de police pour toucher les petits Français qui continuaient la lutte aux côtés des Britanniques.

Trois mois plus tard, avec quelques camarades de mon âge, j'étais convoqué par le capitaine Lalande qui nous apprenait la décision du commandement de nous envoyer au "Prytanée" de la France libre pour devenir un jour officiers. Nous étions trop jeunes pour partir nous battre en Afrique avec le bataillon.

Michel DULUAT rallie l'Angleterre

Et le raconte modestement en quelques vers

Braves gens mes amis, j'ai l'idée farfelue
De vous conter, en vers, la vie que j'ai vécue.

...

J'ose espérer lecteurs que serez indulgents,
Amis lisant ces vers bien moins que passionnants.

C'est à seize ans et demi que la France j'ai quittée
Après qu'à Lanildut nous fûmes arrivés
Avec toute ma famille fuyant les Allemands,
Notre course s'arrêta au bord de l'océan.

Le dix-huit juin quarante, de l'armistice navré
Au port de Brest, le soir je me suis embarqué.
Sur le transport *Meknès* de Narvik revenu
Je pus monter à bord quoi qu'étant défendu
Parmi les Légionnaires et Chasseurs embarqués
Dans la cape d'un soldat je fus d'abord caché.
Plus tard dans la soirée, la France nous quittâmes,
En coursive, sur transat allongé, je confortais mon âme.
Evitant dans la nuit, les mines, les sous-marins
Nous mouillâmes à Plymouth le lendemain matin.

Deux jours plus tard, en train, traversâmes l'Angleterre.
A Stoke-on-Trent, de nuit, quittâmes le chemin de fer,
C'est là que le général de Gaulle nous envoya
Ses officiers de camp, pour que l'on s'engagea.

A l'Empire Hall de Londres donnai ma signature
Pour la durée de la guerre choisissai l'aventure
Enrôlés comme Chasseurs du premier bataillon
Le quatorze juillet, à Londres, nous défilions.
Et puis à Delville Camp entraînements commencèrent.
Georges VI et de Gaulle bientôt nous inspectèrent.
Prétextant ma jeunesse et mon passé scolaire,
L'capitaine m'expédia Prytanée militaire.

Ici les volontaires, trop jeunes pour être soldats,
A Rake Manor, Milford, marchaient déjà au pas.
Le général de Gaulle, préparant l'avenir
A Malvern College, bientôt nous fit partir.
Ce fut là qu'officiers gradés et professeurs
S'attelèrent au dressage de nos jeunes ardeurs.
L'Ecole des Cadets de la France libre était née ;
Pour remplacer Saint-Cyr nous nous sommes efforcés.

En juin quarante-deux le concours effectué,
La première promotion d'aspirants fut nommée
A dix-huit ans et demi je m'trouvais officier.

Au camp de Camberley, Surrey, fus affecté.
C'est à l'Escadron Mixte du capitaine Branet
Que me perfectionner devint mon seul objet,
Pour libérer la France des Allemands occupée.
On étudiait chaque jour, tactique et arme blindée.
Espérant qu'un beau jour on serait des héros
En ayant surmonté l'rouillomètre à zéro.
Mais un destin fatal décida d'me priver
De vivre les combats pour la France espérés
C'est pour Madagascar que je fus désigné.
Après trois mois de mer m'y trouvais débarqué
Chez les Sénégalais du bataillon premier
A Tananarive passai six mois entiers.
Puis à Diego-Suarez, au huitième Malgache,
Jusqu'en Mai quarante-quatre, m'entraînai à la marche.

Extrait des "Mémoires de Tonton carabine"

J'avais 17 ans en 1940

Récit de Jean QUENTEL

Préliminaires

Mon père était ingénieur en chef des Directions des travaux de l'Arsenal, à Brest et était un peu plus aux affaires qui se déroulaient. En juin 1940, la population de Brest se demandait si les Allemands arriveraient jusqu'à Brest. On parlait d'un "Réduit Breton", que les Américains allaient débarquer pour nous soutenir, on parlait de la 5^e colonne (parachutistes allemands mêlés à la foule), on se méfiait. Le cuirassé "Richelieu" était l'orgueil de la France et se trouvait dans la rade de Brest, etc.

Mais les Allemands étaient aux portes de Brest. Né le 25 janvier 1923, j'avais 17 ans en 1940 et je me préparais à passer mon baccalauréat. Jours et nuits, on voyait passer des colonnes de l'Armée française en déroute : légion étrangère, chasseurs Alpains, Anglais, Canadiens avec leurs matériels : camions, artillerie, etc. Ils descendaient vers le port. Des avions allemands survolaient la ville et le port, photographiaient. Le "Richelieu" tirait dessus sans jamais les atteindre ! Qu'il était nul ce cuirassé et ses batteries anti-aériennes ! La nuit, c'était la même chose : l'exode de l'Armée, le roulement ininterrompu des camions, du matériel roulant, des soldats à pied.

Et puis ce fut l'Appel du 18 juin du Général De Gaulle. L'arsenal était en feu et les réservoirs de mazout délibérément détruits répandaient sur la mer une fumée noire, épaisse, opaque, immense. Des bateaux sautaient sur les mines magnétiques larguées par les Allemands durant la nuit ("Le Vauquois", etc).

Près de Brest, à Argenton-Porspoder, je rencontrais Mulsant et Jeanne. Tous les trois, on décidait de poursuivre la lutte, avec les Anglais, en Angleterre. Il fallait trouver un bateau ! Chacun part dans sa direction. Je pars à Portsall, mais trop tard ! Le bateau de sauvetage est au large. Je reviens à Argenton-Porspoder. La vedette ravitaillant les phares est à quai.

Nous embarquons, non sans mal. Il y a plusieurs civils à bord, une vingtaine. On arrive à Ouessant à la nuit tombante. A Ouessant, on nous fait coucher sur de la paille, dans les casemates. A minuit, branle-bas. On traverse Ouessant dans la nuit noire pour arriver au port principal d'Ouessant où se trouve le dragueur de mines "Le Nivernais".

On saute par-dessus le bastingage avec civils et militaires (Légion étrangère et chasseurs Alpins). Je couche sur le pont sans bagages avec seulement le manteau de ma sœur qui me sert de couverture (Elle me l'avait jeté à Argenton). On arrive à PLYMOUTH le lendemain 21 juin 1940. La "Marseillaise" éclate et nous embarquons dans un train qui nous conduit à Londres.

De là, on nous amène dans un camp de réfugiés à Anerley, Norwood et si on le veut, on s'engage. Rencontre de Alain Taburet, de Gustave Lespagnol, de Gilbert, puis c'est l'"EMPIRE HALL" (L'Olympia) où sont groupés les Français.

Je m'engage le 1/7/1940 à la 13^e demi-brigade de la légion étrangère. Je suis secrétaire du colonel MAGRIN-VERNEREY (MONCLAR) et nous partons pour COVE. Après un peu plus d'un mois, le colonel me dit d'aller passer mon baccalauréat à Londres et qu'après, je pourrai revenir. Mais là, il faut d'abord aller au camp de BRYNBACH, près de DENBIGH, dans le pays de Galles où je retrouve LESPAGNOL, TABURET, JÉANNE. Il y a environ 200 jeunes de moins de 18 ans dans ce camp dont une trentaine qui devaient passer le bac.

Ces trente quittent le "Camps des jeunes volontaires français" pour arriver à Londres le 4 septembre, juste avant le "Grand blitz" qui commencera le 7 septembre 1940 (jusqu'au 10 mai 1941).

Toutes ces nuits, bombardements sur Londres de 6 heures du matin à 6 heures du soir. Nous passons le baccalauréat au "Lycée français de Londres" du 23 septembre au 2 octobre 1940. Nous sommes dirigés ensuite au "Prytanée militaire de la France Libre", jusqu'au 4 février 1941, puis à MALVERN (Worcestershire) où nous inaugurons "L'École militaire des Cadets de la France Libre" (correspondant à Saint-Cyr). Voilà donc le début de l'Ecole des Cadets qui fut transférée plus tard à Ribbesford près de BEWDLEY.

Jean Quentel est né le 25 janvier 1923

Robert Mulsant, Jean Jeanne, Alain Taburet, Gustave Lespagnol sont tous les quatre morts pour la France lors des combats de la Libération.

Evasion de Pierre HERRY

sur le Saint-Yves (7 juin 1943)

7 juin 1943 - la difficile traversée du Saint-Yves

Le Saint-Yves, sablier de la Penzé de 11 mètres, quitta Carantec le 7 juin 1943 avec 23 passagers à bord dont : Olivier Le Borgne, pêcheur, 21 ans, menacé par le Service du Travail Obligatoire (STO), barreur, futur membre du Coastal Command sur hydravion, Docteur Bertrand de



Kerautem de Morlaix, 33 ans, le plus âgé du groupe, futur médecin de la 1^{ère} DFL, Jean Kerleroux, de Carantec, 25 ans, ouvrier-tailleur, deviendra marin de commerce à bord des cargos des convois de l'Atlantique, Gervais Person, de Plabennec, futur mécanicien RAF-FAFL, **Pierre Herry**, futur cadet de la France Libre, Oliver Guivarch, futur Commando Kieffer, Ernest Léon, 16 ans, futur FNFL, Charles Mériadec, futur para SAS de la base Dingson - Saint-Marcel (juin 1944), François Moguérou, FNFL, Didier Paugam, 1^{ère} DFL, Félix

Perrin, qui avait quitté Carantec en sabots dont l'un fut exposé à la mairie de Fowey, 1^{ère} DFL, René Person, radio-radariste sur hydravion du Coastal Command, Hervé Quéré, FNFL, Jacques Bataille, para SAS, Jacques Jamet, FNFL, Pierre Le Duc, FNFL, Alain Clédic, Albert Keroulé, FNFL, Louis Galliou, FNFL, parmi eux, quelque 16 Carantécois.

Le propriétaire du bateau, Le Lez, ayant des problèmes de santé, avait décidé de le vendre. Il s'adressa tout naturellement à Ernest Sibiril bien placé pour trouver un éventuel acquéreur. Des candidats au départ ne tardèrent pas à se manifester et chacun, comme d'habitude, paya sa part, celle du Docteur de Kerautem étant la plus importante.

Le départ du Saint-Yves fut avancé d'un jour car les Allemands, finalement intrigués par la disparition de bateaux, avaient décidé, à partir du 8 juin, de placer un pêcheur de garde la nuit au port de Carantec afin de surveiller les embarcations mouillées sur l'estran. Au cas où un nouveau départ se produirait, ils menaçaient de le fusiller.

Dix passagers embarquèrent grâce à un système de touline (une sorte de va-et-vient) alors que le Saint-Yves était resté à flot devant le chantier mouillé plus bas que d'habitude. Les autres candidats à l'évasion avaient simulé une partie de pêche aux coquillages à Callot avant de se cacher sur l'îlot Le Forn au NO de l'île. Le Saint-Yves passa devant la roche pour embarquer le reste de l'équipage et éviter un trop gros rassemblement devant le chantier.

À 23 heures, Armand Léon et Étienne Le Vert opérèrent sur le canot pour accomplir les opérations d'embarquement.

Comme on hissait la voile, une poulie se mit à grincer horriblement. Tout le monde crut que la garnison du poste allemand finirait par l'entendre. Aussitôt, un volontaire grimpa au mât du sablier pour y déverser le contenu d'une bouteille d'eau avec un effet immédiat.

Le bateau commença à glisser sur l'eau dans le plus profond silence.

Vers les deux heures du matin, l'habituel convoi allemand qui longeait le littoral nord de la Bretagne manifesta sa présence à la suite d'un éclat lancé par le phare de l'île de Batz, puis, par un lancer de fusées éclairantes digne d'un feu d'artifice. Le phénomène s'avéra tellement spectaculaire que les passagers auraient pu lire un journal à bord du Saint-Yves.

Avaient-ils été repérés ? Que faire ? Amener les voiles ? Faire demi-tour ? Poursuivre la traversée ?

L'embaras fut grand parmi les évadés. Finalement, ils optèrent pour la poursuite du voyage en baissant les voiles, mais en lançant le moteur. Le barreur, Olivier Le Borgne, fit route plein est soit à l'opposé de la direction supposée suivie par le convoi. Les Allemands lancèrent une nouvelle fusée éclairante, ce qui renforça l'inquiétude chez les évadés. C'est alors qu'en ce 7 juin 1943, certains à bord firent le voeu d'offrir une statue de Saint-Yves à Notre-Dame de Callot, la chapelle des marins, ce qui allait être fait le 26 mai 1947.

Le vent se mit à souffler de plus en plus fort et la mer commença à se creuser avec l'effet que l'on devine sur l'équipage bientôt victime du mal de mer. Le moteur tomba en panne. Heureusement que Gervais Person, mécanicien d'aviation, parvint à le faire redémarrer pour quelque temps. Les heures passèrent et, vers 4 heures, une brume épaisse les enveloppa. Ils perçurent le bruit d'un moteur de bateau. Ils décidèrent de hisser le drapeau tricolore et de se diriger vers lui. Par chance, c'étaient des pêcheurs belges basés en Angleterre qui les remorquèrent jusqu'au port de Fowey, où ils vinrent mouiller au fond d'un aber, chaleureusement accueillis par les Anglais après une traversée de 22 heures.

Le lendemain midi, ils furent tous invités à déjeuner chez le Lord maire avant de rejoindre Londres et "Patriotic School".

Le message de réussite de l'opération lancé par la BBC fut : "Fidèle a retrouvé son maître".

Au cours de son interrogatoire a "Patriotic School", les Anglais auraient demandé à Olivier Leborgne qui il connaissait en Angleterre. Le Carantécois répondit "je ne connais personne hormis la famille De Gaulle". L'officier de renseignement prenant son téléphone laissa à Olivier le soin de répondre : "*Allo, Élisabeth (fille aînée du général), tu me reconnais ? C'est Olivier Le Borgne de Carantec*". Rendez-vous fut pris le lendemain à l'heure du thé. Les parents d'Olivier Le Borgne qui habitaient sur le port, avaient hébergé Mme de Gaulle et sa belle-soeur Mme Vendroux en juin 1940. En cette occasion, Olivier avait bien connu les enfants, en particulier Élisabeth qui avait son âge. Elle avait beaucoup apprécié les parties de pêche en mer avec le père Le Borgne. Lorsque les membres de la famille avaient dû quitter précipitamment Carantec pour Brest, d'où ils purent gagner l'Angleterre, ils confièrent leur chien Fidèle à la famille de leur hôte, d'où le libellé du message proposé par Olivier afin de rassurer ses parents ainsi que les autres familles des évadés.

Texte extrait du livre "Chantier d'évasion" de Roger HUGUEN

Evasion de Michel LIGAVANT

Texte écrit le 15 juillet 1940

Complété par un extrait du commandant CHARBONNEAU

Ce récit nous est parvenu sous la forme d'un brouillon de dissertation. En effet, à l'arrivée en Grande Bretagne, ou plus tard à l'école des cadets, on a demandé aux jeunes arrivant de raconter leur histoire. Le texte original est complété par un extrait d'un ouvrage du Commandant Charbonneau qui précise le nom des navires utilisés et les conditions de la traversée

Ligavant Michel 1^{ère} section 2^{ème} groupe
Le 15 juillet 1940

Sujet : Départ de France – Voyage en mer – Arrivée en Angleterre – Impressions

Le matin, lorsque je sortis de ma maison, le bruit courait que les Boches étaient à 20 kilomètres. C'était fini. Plus d'espoir. Tous les habitants du village s'assemblaient en groupes pour parler du malheur. Les femmes surtout s'attristaient. Je décidais donc avec quelques camarades de quitter le sol natal, ce sol où nous vivions si heureux pendant de longues années. Je rentrais donc pour faire ma valise et prévenir mes parents. Après avoir dîné, je partis tristement à bicyclette pour gagner le port d'Audierne d'où nous on nous avait dit que partait à une heure un bateau de pêche pour l'île de Sein.

En route nous vîmes un autocar qui nous emmena à Audierne. Arrivés à Audierne, je me rendis sur le quai où s'assemblait une foule nombreuse. Après difficultés, je pus m'embarquer sur le bateau où je trouvais de nombreux copains. Sur le quai, un monde fou nous faisait des signes à l'aide de leurs mouchoirs. Nous leur répondîmes de la même façon. Bientôt, le moteur ronfla plus fort et le bateau, comme fâché pris la mer. C'est alors que les cris et les adieux redoublèrent d'activité.

Après une heure de mer, je ne distinguais de la côte qu'une ombre bleutée. Comme je n'avais jamais été en bateau, je souffris du mal de mer. A bord, il y avait des bouées de sauvetage mais qui ne suffisaient

pas à tous les passagers. Point d'armes contre les avions, point de vivres. Nous n'étions pas en état d'aller bien loin.

Cependant, notre bateau, ballotté dans tous les sens par les flots, foulait la mer et se dirigeait vers l'île de Sein où nous accostâmes à cinq heures du soir. Nous débarquons et une femme très hospitalière m'invita avec trois camarades à aller faire le casse-croûte chez elle.

Après avoir passé deux heures à terre, nous essayons de réembarquer, mais peine inutile, le capitaine prenait seulement les militaires et une demi-heure durant, tous les "faiviets", c'est-à-dire des jeunes gens surtout restèrent sur le quai jurant contre le capitaine.

Enfin, le bateau poste¹ vient nous prendre pour aller à l'île d'Ouessant. Nous fîmes route toute la nuit et vers deux heures du matin, nous accostâmes le contre-torpilleur Mistral mouillé au large d'Ouessant. Nous montâmes à bord et un officier vérifia nos papiers. Puis on nous transporta à bord du chalutier Monique-Andrée. Là, nous demeurâmes sur le pont et vers cinq heures du matin, le bateau se dirigea vers l'Angleterre. La lune qui nous avait éclairés toute la nuit disparaissait dans les flots. Notre bateau était armé d'une mitrailleuse. Nous avions suffisamment de vin. (Fin du texte)

Le texte suivant éclaire les conditions du voyage.

¹ Il s'agit de l'Ar Zénith

Suite du commentaire de Charbonneau racontant sa propre évvasion

A 20H30, nous sommes recueillis au large par le torpilleur Mistral, à bord duquel je retrouve le vice-amiral Cayol et de nombreux officiers de marine. Ce bâtiment a croisé depuis le matin devant l'entrée du goulet de Brest en "*chien de berger*" pour empêcher tous les bateaux français ou alliés venant du large et ignorant les événements d'y pénétrer.

Le Mistral fait route vers Ouessant où le vice amiral Cayol va organiser un convoi qui, le lendemain au petit jour se dirigera vers l'Angleterre.

Cette traversée s'effectue d'ailleurs sans incident et contrairement à toute prévision, le convoi qu'escorte le Mistral ne rencontre ni sous-marin, ni avion allemand. C'est ainsi que nous atteignons le soir même le port de Plymouth

A 20 heures donc, le 19 juin, les dernières embarcations ont quitté le Conquet d'où 2 000 hommes dont environ 1/3 de marins et une cinquantaine de jeunes gens civils avaient été évacués.

Ouessant n'est qu'une étape, le 20 vers 4 heures du matin, la flottille hétéroclite dans laquelle on reconnaît les *Monique-Andrée*, *Frenne*, *Mutin*, *Placidus Faroult*, *Cherbourgeois IV*, *Gravelines*... fait route vers l'Angleterre sous escorte du Mistral et du Commandant Duboc

<http://recherches.historiques-leconquet.over-blog.com/article-le-conquet-guerre-1939-1945-les-debuts-txt-j-p-clochon-52305483.html>

L'évasion de la famille Schloesing

La famille Schloesing, c'est une fratrie de 4 frères qui quittent la France tandis que leur père mobilisé combattra jusqu'au 20 juin puis sera emprisonné jusqu'à la fin de la guerre.

Olivier qui deviendra cadet de la France Libre raconte dans un ouvrage intitulé *"Un oiseau dans la main"* les aventures familiales durant la guerre.

Le récit qui suit est tiré de cet ouvrage.

A la date du départ, L'aîné Pierre est dans la Marine Nationale, le second Jacques-Henri s'est engagé volontairement et suit une formation d'aviateur, François et Olivier sont à Paris avec leur mère, Olivier né le 28 février 1924 est alors âgé de 16 ans.

DE PARIS A LONDRES

Le 10 juin (c'était un lundi), on annonce que les épreuves du baccalauréat prévues à Paris le 14, sont ajournées et qu'on peut aller passer son bac ailleurs. Conciliabules téléphoniques avec les Vincent. Pourquoi pas Orléans, ils ont un point de chute possible à Beaugency.

Et se forme sur le trottoir du boulevard Arago un étrange peloton cycliste, deux (ou trois ?) garçons Vincent, (le plus jeune, Claude, avec un vélo d'enfant sans roue libre) leur soeur Magali, deux Schloesing (François et Olivier). Sur les porte-bagages, le Gaffiot, ou le Bailly, le livret scolaire, un duvet et une chemisette de rechange. Vers 16 heures, J-C. Gardin, un copain de la troupe et du Lycée Carnot, contacté, dit qu'il ne faut pas l'attendre. Il doit encore consulter son grand-père, M. Franck. Alors on part, direction Porte d'Orléans et la N.20.

Et sur la N.20, en tenant l'extrême droite, on va moins lentement que les voitures. Trois heures plus tard, vers Arpajon, sous le ciel complètement noirci de fumées venant du nord-ouest, Jean-Claude Gardin nous rattrape, comme si c'était la chose la plus naturelle du monde.

Trois jours à Beaugency, à voir passer des trains, des autos, beaucoup avec un matelas sur le toit, des ambulances, des charrettes attelées et à

bras, puis aussi des véhicules militaires. Beaugency, c'est rive droite de la Loire. Il vaut mieux repartir. Alors Angoulême? Non, plutôt Romorantin, il y a moins de monde et cela peut rapprocher d'une route allant à Montluçon ou, qui sait, Clermont. Les Vincent commencent à penser qu'ils ont un point de chute à Meyrueis, chez leur grand'mère Karcher, et les Schloesing, à Montpellier, chez leur tante Bruston.

On ne s'arrête plus guère que quand il le faut:

-Une fois, vite dans le fossé près d'Issoudun au son d'une curieuse crécelle et d'un avion en piqué et les adultes qui savent tout disaient qu'on avait été "*mitraillés par les stukas*". Olivier, tout fier et irréflecti, l'a même écrit sur une carte postale à sa mère.

-Ou, pour acheter du pain et des tomates. A Saint-Flour, sur la place de la basse-ville, le boulanger faisait fournée sur fournée mais la queue était longue devant sa boutique. Là c'était sans importance, parce que dans l'atelier voisin, celui du maréchal-ferrant, le cadre de la belle peugeot grise de François, méchamment tordu à la suite d'un vol plané dans le talus, était porté au rouge vif avant d'être redressé - à peu près- d'un vigoureux coup de barre. Je n'ai jamais compris comment les roulements de la fourche avant avaient pu ensuite être remontés.

-Ou pour dormir comme dans la grange de cet auvergnat, qui nous a offert en guise de petit déjeuner, du Cantal archi sec sur du pain archi dense ; et il a bien fallu accepter le gros rouge pour faire descendre le tout.

-Ou pour écouter les nouvelles données par la T.S.F. et entendues à travers la fenêtre ouverte d'un rez-de-chaussée. C'est à Issoire qu'on a ainsi entendu Pétain dire "qu'il fallait tenter... etc.". Ambigu déjà!

Saint-Chély-d'Apcher, Mende, Florac, cela fait de sacrées grimpées et de superbes descentes, le peloton s'étirait quelque peu mais Claude Vincent parvenait à maîtriser ses folles pédales.

Halte à Vébron, à midi, dans la fraîcheur surprenante d'une grande maison Pujol. Le même soir à Meyrueis, les Vincent étaient arrivés plus ou moins chez eux, et la soupe était bonne. Mais François, Olivier et Jean-Claude ne pensaient qu'à continuer. Pourquoi s'arrêter et pour quoi faire? Et pourtant la T.S.F. annonçait l'interdiction générale de poursuivre toutes ces transhumances Nord-Sud. Les gendarmes barreraient dès aujourd'hui les routes aux limites des départements. Il faut éviter Lodève, leur a-t-on dit, prenez les petites routes. Alors, ils ont pris par le col du minier et le causse Blandas. Les gendarmes barraient

la grand'rue à Montdardier, ils ont passé derrière les maisons le long des jardins et le soir ils étaient à Montpellier. C'était le 20 juin, le surlendemain François avait dix-huit ans.

A Montpellier, chez les Bruston, Madame Schloesing attend depuis huit jours. Elle a quitté Paris par la gare de Lyon l'avant-veille de l'entrée des troupes allemandes, deux jours après avoir vu partir "ses deux petits". Le plus dur a été d'atteindre la gare, il y a fallu quatre heures, beaucoup de volonté et toute l'aide d'Andrée pour persévérer avec une valise pesante au milieu d'une foule indescriptible. Mais le train est parti à son heure et a presque respecté son horaire.

Andrée, elle, est retournée seule au boulevard Arago, ne voulant pas "déserter" son service comme nombre de ses patrons et chefs de service. A Montpellier, Mme Schloesing a reçu quelques lettres. Rien de son mari qu'elle imagine dans les Vosges, ou bien a-t-il été blessé ou tué dans la bataille, ou serait-il prisonnier ? Rien de Pierre, ni d'Andrée. Une carte ou deux de François et d'Olivier, timbrée d'Issoudun ou de Riom. Et des lettres de Jacques-Henri, la première reçue est timbrée de Toulouse-gare le 17 à 17h30:

Voir lettre page 32 ...

La destinataire de ces lettres a-t-elle été étonnée par la lucidité des analyses de son fils et par la conclusion qu'il en tirait ? Je ne le pense pas. Elle avait le souvenir de ses errances de réfugiée de Maubeuge pendant l'autre guerre, et elle avait des "Boches" l'image qu'en donnait Hansi, dont les albums étaient, avec les Gédéons de Benjamin Rabier, les seules "bandes dessinées" des petits Schloesing à Mulhouse. Elle n'a probablement pas douté un instant que J-H.réussirait à partir. Et le "Si vous pouviez tous sortir de cette France asservie et partir pour un pays encore libre !" lancé comme un rêve impossible s'est transformé en " Et si nous partions, moi et mes deux petits qui sont avec moi, nous retrouverions sans doute J-H. et peut-être aussi Pierre ?"

Cinq sur sept ?

Mais Andrée, seule à Paris... et Emile, dont je ne sais rien....

Je crois qu'elle partagea peu ces pensées avec ses hôtes, Edouard et Paule Bruston, chez eux à Montpellier et qui ne pourraient pas bien comprendre... mais en parla à François et Olivier. Pas un pli, pour François l'enthousiaste, le militant de bien des causes, le lecteur d'H. de Kerilis, le mouvement en avant plutôt que l'arrêt ici pourquoi faire.

Olivier lui, que J-H. affublait du sobriquet de "disciple" ne pouvait penser autrement que son "Maître". Et Jean-Claude Gardin n'était pas le dernier à vouloir pousser plus loin ; et de répondre à Mme S. qui faisait part de ses scrupules et de sa responsabilité envers sa famille, "mais Madame vous n'avez aucune responsabilité, c'est moi qui décide". S'il en paraissait plus, J-C. Gardin avait 15 ans.

Le samedi 22, on a fait la lessive des trois cyclistes et on a un peu découvert Montpellier, et le soir on a entendu à nouveau cette curieuse voix de Londres où il était question, de façon répétitive, de ceux qui se trouvaient en territoire britannique ou "qui viendraient à s'y trouver". Ainsi, nous n'étions pas tout à fait les seuls à y penser !

Pas de souvenir précis d'un culte le 23, sinon qu'à la sortie, Mme S. a pris deux rendez-vous pour le même après-midi ; le premier avec un vieil ami (Paul C...), ancien paroissien parisien de mon père, le second avec Henri Bruston, neveu et filleul d'Émile qui le tenait en haute estime, pour vérifier qu'elle ne déraisonnait pas. Le premier lui parla d'un nécessaire retour sur soi, des erreurs morales qui trouvaient leur juste punition et des valeurs familiales qu'il fallait maintenant retrouver. Travail, Famille, etc... Elle en fut décontenancée mais pas vraiment ébranlée et sa vieille amitié, sérieusement entamée. Le second lui dit en substance Tante Maggy, personne ne peut te donner conseil mais si j'étais à ta place sans les responsabilités paroissiales qui me retiennent, peut-être bien que je me déciderais. Et ce demi-encouragement fut reçu comme une confirmation. Oui, il fallait partir, et sans perdre plus de temps. L'armistice entraînait en vigueur...

Lundi matin, le car pour Sète embarque Mme S., les trois garçons, une valise et trois sacs et les trois vélos sur le toit. Terminus sur le port. Au mouillage en rade, plusieurs cargos noirâtres et un destroyer gris, les uns munis du "Red Duster" de la merchant navy, l'autre du "White Ensign" de la Royal Navy. Et des chaloupes vont et viennent embarquant des soldats tchèques arrivant du camp d'Agde. A quai, un seul cargo britannique, assez petit pour cela, avec une échelle de coupée, gardée par une sentinelle baïonnette au canon. Mais pas mal de monde sur le pont.

A l'heure du déjeuner - est-ce du thé ? - la sentinelle est absente. On abandonne à regret les trois fidèles vélos accotés à un hangar et on grimpe, encouragés par quatre aspis français penchés sur la rambarde. A bord, le capitain Wilson, un brave bougre d'anglais moyen essaie de convaincre Mme S. qu'il n'y a pas place pour une dame à bord du

"Britannic", les garçons, passe encore, qu'ils se mettent avec les quelques militaires français sur le pont arrière, mais vous madame...

C'est peine perdue, Mme S. dans son meilleur anglais évoque l'autre guerre (dont Wilson se souvient), Maubeuge (qui ne lui dit rien), les Allemands (eh ! oui, il comprend bien), tant et si bien que pour finir il lui offre de l' "accommoder" dans le petit carré attendant à la passerelle. Il y a là une petite banquette.

L'inventaire du Britannic est bigarré : dans les cales, la poussière du charbon anglais récemment livré à Marseille ; sur le pont et le gaillard d'avant une quarantaine de militaires tchèques, une cuisine roulante, une auto kaki, et des caisses de ravito, c'est la cargaison officielle. Dans l'auto, une famille belge est solidement installée. A côté, campe la troupe d'un petit cirque néerlandais. Sur le pont arrière, sous l'autorité des quatre copains aspis, s'installent onze individus qui n'ont en commun que d'être français et de porter chacun à sa façon des restes d'uniformes, plus les trois garçons soucieux, en bon scouts, de se montrer disciplinés. Les clandestins que les ordres stricts de la Navy mollement respectés par Wilson n'ont pas empêché d'embarquer. (dont Bourdis, Anglade, le sergent-chef Heiblig, le caporal L'herbette (boucher aux halles de Paris) et le pharmacien auxiliaire Gily.)

Mardi 25 à l'aube, le convoi se forme en rade et met le cap sur une destination officiellement secrète. Très tôt, le Britannic se laisse distancer, enlève son pavillon, et navigue seul, toujours en vue des côtes à petite vitesse. Cinq jours plus tard, il contourne "The Rock" et mouille en rade de Gibraltar.

Mardi 25 à l'aube, quelque part dans les Vosges, le capitaine S. qui "s'est terriblement " battu est fait prisonnier avec sa batterie. Avant de séparer hommes et officiers, les allemands présentent les armes, à ces valeureux et malheureux combattants.

Mardi 25, Andrée S. est dans son service aux "Enfants Assistés". Elle a déjà eu l'occasion d'indiquer le boulevard Arago comme direction de l'Opéra à des soldats allemands un peu perdus place Denfert, au grand étonnement de ses camarades qui auraient bien sûr indiqué le boulevard Raspail.

Mardi 25, le midship Pierre S. est à son bord, (à Casablanca ?)

Mardi 25, l'aspirant Jacques-Henri S. est quelque part en Angleterre.

GIBRALTAR.

La rade est pleine, cuirassés, porte avion, croiseurs et destroyers, mais aussi paquebots, cargos, motor-yachts, chalands et chaloupes diverses, ceux et celles-ci allant et venant de l'un à l'autre des bateaux mouillés. Une de ces chaloupes s'approche du Britannic, on y voit deux uniformes bleu marine et deux casquettes, mais oui, françaises, l'une à feuille de chênes, l'autre à cinq galons. "Des français à bord ?" crie l'amiral, "quatorze" répond un des aspis, "alors! Avec de Gaulle!" reprend l'amiral et tandis que la chaloupe remet les gaz, le frégaton se retourne pour lancer un "et, pas de mollesse !" qui nous laisse éberlués. Première vision d'un morceau de France Libre en la personne de cet amiral atypique (Muselier).

Le lendemain transfert des campeurs du Britannic à bord du "Neuralia", beau petit paquebot de luxe australien réaménagé en transport de troupes. Quelques cabines subsistent destinées aux sous-officiers. C'est l'une d'elle que madame S. partagera avec une polonaise et une hollandaise qu'elle ne peut se cacher de trouver assez communes... mais le lavabo est bienvenu. Les entreponts qui me paraissent immenses servent de dortoirs/ réfectoires : hamacs suspendus la nuit, tables dépliées le jour. Notre entrepont prévu pour deux cents hommes en abrite 280 ; chacune des vingt tables prévues pour 10 passant à 14 commensaux. Il ne faut pas trop longtemps aux contremaîtres britanniques pour expliquer et imposer à ces passagers cosmopolites le "drill" de la vie à bord. Il est vrai que la grande majorité est faite de militaires (polonais et tchèques surtout) et que le "drill" comporte quatre repas par jour, qu'on va chercher, à deux par table, deux ponts plus bas. C'est très souvent Jean Claude Gardin et moi, les deux plus jeunes, qui faisons cette "corvée" pour la table des français : faire la queue dans les escaliers sans se laisser doubler par les polonais du pont inférieur, arriver au guichet des cuisines, tendre les grands plats étamés en annonçant à très haute voix "fourteen please". Jean-Claude fait ça à merveille.

Le "drill" comporte aussi quelques exercices d'alerte, avec rassemblement sur le pont supérieur en face du canot approprié et mise en place des "brassières" horriblement dures qu'il faut serrer très haut.

Entre-temps, on sort sur le pont, on va dire bonjour à maman, on observe l'activité sur la rade. Un mouvement se prépare si l'on en juge par les chalands ravitailleurs aux flancs de l'"Ark Royal" et du "Hood". Deux jours de suite un avion arrive du Sud, le premier est d'abord reçu

par la D.C.A. du Roc ; Gib n'a pas d'aérodrome à cette époque et un avion bimoteur est une menace, atteint ou non par la D.C.A., il se "crashe" sur le terrain de football qui sépare le roc de la frontière. Le bimoteur du lendemain, dont nous voyons les cocardes françaises s'y pose aussi. Il y a donc plus d'une manière imprévue de rallier la France Libre. (Ce terrain de foot sera plus tard considérablement allongé pour en faire une piste bien utile...).

Des arrivées par mer aussi, dont un cargo gris clair battant pavillon tricolore (c'est le Capo Olmo, pris parait-il, aux italiens quelques temps plus tôt). Des mouvements mystérieux aussi. Ce matin, le "Hood" et l'"Ark Royal" ne sont plus là. Quelqu'opération sans doute, la guerre continue. (Hélas, c'est pour Mers El Kebir qu'ils étaient partis).

Grand branle-bas sur la rade, les machines et les moteurs tournent, les ancres sont hissées, selon un plan et des ordres dont nous ne savons rien, tout ce qui flotte s'ébranle, sort de la rade et pointe l'étrave vers les eaux vertes et grises de l'Atlantique. Combien de silhouettes, les espions de la pointe extrême de l'Espagne auront-ils comptées ce soir-là ? Deux paquebots/transports de troupes bien garnis, dont le Neuralia le plus gros. Une bonne douzaine de cargos de toutes tailles, dont le brave Britannic et le Capo Olmo. Et une collection hétéroclite de motor-yachts dont certains bien petits (nous les appelions les vedettes, faute de vocabulaire plus spécialisé). Plus un croiseur, et trois ou quatre destroyers (en bons petits français, nous les appelions "contre torpilleurs").

EN MER.

Au lever du premier jour, nous avons découvert ce convoi. Au centre du dispositif, le Neuralia, navire commodore du convoi. Dispersés en essaim tout autour les cargos et les vedettes, à moins pour les plus petites de peiner en arrière, ballottées par la houle. Et les destroyers caracolaient, devant le plus souvent, parfois rameutant les traînants, parfois s'élançant plus loin en avant. Sous le ciel gris, nous marchions grosso modo à l'ouest, avec, sur un signal optique du croiseur, de brusques changements de direction.

Vraies ou simulées, il y eut quelques alertes avec rassemblement sur le pont des embarcations. On vit bien un avion sortir des nuages et l'observateur a bien dû nous dénombrer... Il y eut d'innombrables "FOURTEEN PLEASE" au guichet de la cuisine. Et quelques dix nuits dans le balancement des hamacs, non pas, plutôt dix, parce qu'à l'épaisse touffeur d'un dortoir de 280 hommes, nous avons plusieurs fois

clandestinement préféré l'air marin quoiqu'un peu frais, et à la souplesse de la toile, la dureté d'un recoin de pont.

Dans sa cabine hollando-polonaise, ma mère n'a pas été très bien (angine, fatigue, et interrogations diverses sans doute, l'ont quelques jours abattue). La gentillesse de ses voisines à cette occasion a quelque peu redressé son appréciation à leur endroit.

Cap à l'ouest, plus tard au nord, ensuite à l'est, ce matin c'est plutôt Nord-Est. Et le convoi s'étire en longueur. Le croiseur a disparu. Et l'on voit des terres. A bâbord, puis à tribord. Où allons-nous atterrir ?

Le Neuralia embouche un estuaire. Il n'y a plus de convoi. L'océan qui semblait sans limite est derrière nous, sans souvenir de ces multiples sillages qui ont dessiné un immense demi-cercle. Sur les rives maintenant toutes proches, s'alignent d'interminables rangées de petites maisons de briques, toutes semblables. Puis des entrepôts portuaires. A tribord, sur un grand mur de briques on peut lire de grandes lettres noires qui forment les mots BIRKENHEAD WHARF. Et c'est côté bâbord que le Neuralia choisit de s'amarrer au quai rive droite de cet estuaire ; c'est donc, paraît-il, à Liverpool que nous sommes arrivés. Le 10 juillet, soit seize jours après l'appareillage matinal de Sète.

Récit du Saint-Cyrien Jean-Paul MARTIN évadé sur le "S'ILS TE MORDENT"

Jean-Paul MARTIN

Admis à L'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr mi octobre 1942, Jean Paul MARTIN - *promotion Croix de Provence* - quitte Aix-en-Provence le 27 novembre 1942, tous les Saint-Cyriens ayant été placés en congé d'armistice et invités à rejoindre leurs foyers pour faire suite à l'invasion de la zone libre par les Allemands.

Débarqué en Angleterre le 8 mars 1943 après son évasion sur le "S'ils te mordent", Jean Paul MARTIN s'engage dans les F.F.L le 25 mars 1943. Manquant de formation militaire - il n'avait passé que moins de deux mois à Saint-Cyr - il est admis à l'Ecole des Cadets de la France Libre au sein de la 5ème et dernière promotion "18 juin". Il y retrouve Pierre Saindrenan, un de ses anciens de Saint-Cyr, de la promotion Charles de Foucauld (1941-1942), lui aussi évadé de Carantec, le 29 mai 1943, sur le Kermor, et qui devient son chef de section.

A la fermeture de l'Ecole des Cadets de la France Libre le 15 juin 1944, Jean Paul MARTIN est détaché auprès de la 3ème Division Britannique du 8ème Corps de la 2ème Armée. Il embarque le 10 août en Angleterre et débarque en France le 11 août 1944. Il participe aux combats en France (du 12 août au 14 septembre 1944), en Belgique (15 au 21 septembre 1944) et en Hollande (22 septembre au 5 octobre 1944) puis revient en France (6 octobre 1944 au 8 mai 1945). Affecté en Indochine au sein du 22ème RIC, il embarque à Marseille le 21 janvier 1946 sur le Pasteur et débarque à Saigon le 14 février 1946. Il sert en Indochine du 15 février au 7 août 1946 dans le secteur de Bien Hoa. Il est rapatrié en France en août 1946 (embarque à Saigon le 8 août 1946 et débarque à Marseille le 25 août 1946).

Il quitte définitivement l'armée en 1946 pour entreprendre une carrière notariale.

Le récit qui suit a été rédigé par Jean Paul MARTIN en 1991, hormis les trois renvois rajoutés par la suite afin d'éclairer les lecteurs.

Premier rendez-vous à PARIS

L'aventure commença l'un des derniers jours de février 1943.

11 heures moins dix du matin : je suis devant le Fouquet's Bar, sur les Champs Élysées à Paris ; j'entre, je jette un coup d'oeil dans la salle, où il n'y a presque personne, et je m'assois à une petite table près de l'entrée. Je commande une bière — l'ersatz qui servait de bière à l'époque — et je roule une cigarette, tabac gris plein de bûches et papier zigzag. Quelqu'un doit venir me voir à 11 heures, c'est ce qu'on m'a dit : j'ai à la main le journal d'Autun, qui s'appelait déjà la Gazette, et je le parcours distraitemment.

Le temps n'est pas froid ni pluvieux, mais gris et maussade ; si tout va bien, je serai en Angleterre dans trois jours.

J'aurai échappé à l'Occupation, cette pesanteur sur l'esprit que je n'ai jamais vue bien expliquée et je crois qu'il faut l'avoir vécue pour la comprendre. Plus qu'une privation de liberté ; j'ai appris plus tard qu'on pouvait être pleinement libre au fond d'une prison. Ce n'était pas une privation partielle de liberté, mais quelque chose de plus, indéfinissable.

A 11 heures, la porte s'ouvre et un garçon de mon âge s'approche et s'assied en face de moi : "J'attends quelqu'un qui vient d'Autun. C'est moi. Bien. Mais ce n'est pas pour aujourd'hui, revenez ici jeudi de la semaine prochaine, à la même heure" Nous parlons de rien, pendant quelques instants, pour la vraisemblance, puis il s'en va.

Je m'en vais à mon tour un peu plus tard. Je n'ai pas de sentiment d'inquiétude ; si c'était un piège, on ne m'aurait pas laissé repartir.

Je ne me souviens pas comment j'ai passé ces quelques jours d'attente à Autun ; sauf qu'un jour j'ai rencontré John², qui m'a demandé, avec surprise : "Mais tu n'es pas parti ? Non, tu vois". Nous n'avons rien dit de plus, ni l'un ni l'autre. Mais j'ai vu qu'il savait. Plus tard, j'ai appris qu'il aurait pu partir, lui aussi, mais qu'il ne l'avait pas fait, à cause de sa mère et de sa sœur.

J'ai sans doute, le dimanche, joué le match de football habituel avec mon équipe : j'étais alors en pleine forme physique ; je me rappelle qu'après être rentré à la maison, fin novembre 1942, lorsque les Allemands avaient envahi la zone libre, j'avais été nommé contrôleur des métaux non ferreux. Je n'ai jamais su ce que c'était, mais l'armée française essayait de nous camoufler comme elle le pouvait. A ce titre, j'avais été appelé à un stage à Paris, en janvier et j'étais revenu par le Creusot, où je m'étais trouvé un dimanche matin, et d'où j'étais revenu à Autun, par la neige, avec un vélo d'emprunt, pour jouer mon match l'après-midi.

² John était le frère de la future épouse de Martin Jean Paul. Membre du réseau Alliance, il fut arrêté, torturé et exécuté par les Allemands

Deuxième rendez-vous

Le jeudi suivant, je suis de nouveau, à la même heure, au Fouquet's Bar : le même garçon y est aussi et me tend un billet : "Prenez le train de 12 heures 45 pour Brest et descendez à Morlaix ; sur la place de la gare, au fond, vous verrez une camionnette avec du foin ; allez-y".

Départ pour Morlaix

Je trouve une place assise dans l'express. Je regarde mes voisins de compartiment, essayant de deviner ce qu'ils sont. Je me récite de temps en temps, pour ne pas les oublier, l'adresse et le numéro d'un téléphone que l'on m'a donnés, d'un Français expatrié à Londres il y a longtemps. Bien entendu, je n'ai sur moi, ni dans ma valise que les choses de tout le monde.

Le voyage est banal ; j'arrive à Morlaix vers sept heures du soir ; à cette époque, on vivait à l'heure d'été, toute l'année, car c'était l'heure habituelle de l'Allemagne.

Je sors de la gare, apparemment, rien de suspect ; je repère la camionnette vers laquelle je me dirige, aussi tranquillement que possible ; il valait quand même mieux faire attention. Un autre garçon a fait la même chose ; naturellement, je ne le connais pas. Le conducteur nous dit : "Montez". Il démarre et roule pendant une heure environ. La nuit tombe lorsque nous arrivons à un village de pêcheurs, au bord de la mer ; j'ai su après que c'était Carantec.

Hébergement en ferme

Le conducteur nous, fait descendre et nous emmène à une ferme, à quelques 200 mètres de la mer : nous entrons dans une grande salle commune où se trouvent déjà plusieurs personnes, dont un sergent d'aviation à cheveux blancs, en tenue³. Il y fait bon, les fenêtres sont camouflées, en raison du black-out.

On nous donne à souper et je vois encore cette grande miche de pain dans laquelle la fermière nous coupait de longues tranches ; je n'en avais plus vu depuis plusieurs années.

Départ vers la plage

Vers huit heures, le passeur nous dit : "C'est le moment ; nous allons sur la plage, mais faites attention : il y a des sentinelles allemandes, pas de bruit et marchez courbés ; je vais vous guider". Nous le suivons et arrivons peu après à une barque de pêche sur laquelle nous montons en

³ Il s'agissait de Bertrand du Pouget, futur pilote du Groupe de bombardement Lorraine

faisant aussi peu de bruit que possible. La barque est en bois, non pontée ; elle a sept mètres de long ; il y des bancs pour s'asseoir ; un mât et un moteur auxiliaire. Nous nous installons de notre mieux, avec nos affaires ; la fermière nous a donné deux miches de pain et un grand bidon d'eau. Après avoir éteint la lumière de la salle, elle était restée quelque temps sur sa porte, à nous regarder partir.

La barque est menée par deux jeunes pêcheurs bretons, ils ont moins de vingt ans. Ils montent la voile et poussent la barque pour l'éloigner du bord. Bientôt, nous avons franchi le goulet du petit port et nous trouvons de l'autre côté de la jetée, c'est à dire du côté de la pleine mer. Tout va bien ; apparemment personne ne nous a vus ni entendus. Je n'ai pas le sentiment d'un danger quelconque. La mer est calme et il y a peu de vent. Au bout d'une heure environ, lorsque nous sommes déjà éloignés de la côte, les deux jeunes marins pêcheurs essayent de mettre en route le moteur du bateau mais après quelques ratés, il s'arrête : un morceau de chiffon s'est entortillé autour de l'arbre moteur, et on ne parvient pas à l'enlever. Il va nous falloir marcher à la voile et j'éprouve un peu de crainte, car, je me dis que la côte anglaise est à 200 kilomètres ou peut-être plus, et que si le vent vient à souffler du mauvais côté, nous n'aurons pas grande chance d'arriver.

Cela passe vite, cependant. Bien que notre allure soit modérée, la barque laisse sur la mer des traînées phosphorescentes. La nuit s'écoule sans incident ; je ne me souviens pas que nous ayons beaucoup dormi, il y avait quand même un peu d'excitation à se sentir là. Nous avons sans doute somnolé par moments.

Nous sommes neuf ; outre les deux marins pêcheurs bretons, dont je n'ai jamais connu les noms ; tout ce que j'ai su d'eux, c'est qu'une fois arrivés, ils ne revenaient pas, bien entendu mais s'engageaient dans les Forces Navales Françaises Libres. Il y avait : Le commandant d'aviation Fourquet, mince, de taille moyenne, petite quarantaine, costume sombre, chaussures noires, devenu par la suite commandant du Groupe de bombardement Lorraine des F.F.L. et plus tard chef d'état-major des armées. L'homme aux cheveux blancs, en uniforme d'aviateur - je pense qu'il avait mis cet uniforme pour le cas, bien improbable, ou nous aurions été, faits prisonniers en mer – il se fait appeler Pouget. Je l'ai revu plus tard, à l'occasion d'un mariage ; il s'appelait en réalité "du Pouget" et était alors président du Touring Club de France ; je lui ai occasionné une belle surprise en lui parlant de cette barque dans la cour du Château de Sully !

Un quartier maître de la marine, d'une vingtaine d'années, petit, les cheveux droits sur la tête, nommé Le Guyader, breton, cela va sans dire ;

au bout d'un moment, il s'est plaint du ventre, et nous avons craint qu'il fasse une crise d'appendicite.

Deux garçons de mon âge, s'appelant l'un Bolloré, l'autre Thubé, cousins appartenant à la famille des papiers à cigarettes O.C.B. Et un dernier dont je ne parviens à me souvenir ni du visage ni du nom⁴. Car je suis certain que nous étions neuf ; je l'ai toujours cru et dit et je ne l'aurais pas inventé.

Le lendemain matin, au lever du jour, nous étions en pleine mer, Dieu sait où ; les marins avaient certainement une boussole, bien que je n'y aie pas fait attention et ils devaient se diriger vers le nord. Il n'y avait pas plus de vent et la mer était toujours calme, sans être plate ; nous devions marcher à huit ou dix kilomètres à l'heure environ.

Personne n'avait bu ni mangé ; nous ne bougions pas de nos places. Circuler dans une barque en pleine mer est une chose à n'entreprendre que si l'on ne peut faire autrement.

Tout continue ainsi jusqu'à midi ; le vent se met alors à souffler plus fort et la mer à se creuser ; c'est à dire qu'il y avait maintenant des vagues dont certaines, autant que je pouvais en juger, faisaient un bon mètre de haut. Ce n'était pas vraiment préoccupant, mais si cela augmentait ? A un certain moment, il a fallu écoper avec les deux gamelles qui se trouvaient dans le fond de la barque ; mais le vent n'a pas forcé et nous continuons à regarder le temps passer. Les deux miches de pain, au fond du bateau, étaient trempées d'eau de mer et devenues immangeables.

Vers les trois heures, un avion se fait entendre au-dessus de nous ; il est seul et assez haut en altitude ; je me dis bêtement que c'est un avion de reconnaissance allemand et qu'il peut nous voir ; mais il disparaît bientôt.

La côte vers sept heures du soir

Le soir – il est peut-être sept heures – une côte se distingue alors à quelques kilomètres : elle n'est pas très élevée, mais il s'agit d'un port important. Malheureusement, la nuit commence à tomber et nous n'avons aucun moyen de nous faire voir et reconnaître. Il nous semble pourtant bien qu'on nous a aperçus, puisqu'un feu de couleur rouge éclatant émet en morse à toute vitesse, et cela pendant plusieurs minutes : mais nous ne pouvons répondre. Il n'y a plus de vent et nous commençons à dériver lentement vers le large ; il doit y avoir un courant qui nous éloigne de la côte.

⁴ Il s'agissait de Marcel JASSAUD.

La nuit est tombée et, avec elle, un brouillard épais. Nous avons bientôt le sentiment d'être totalement seuls et perdus au milieu de ce brouillard qui n'en finit pas de s'épaissir. Nous ne parlons guère, mais je crois que nous sommes tous un peu découragés. Nous n'avions pas pensé que ce serait une partie de plaisir, mais, cette fois-ci, la chance ne nous aide pas. La nuit est longue.

Au petit matin, le brouillard est toujours le même mais il commence à s'éclaircir après la première heure du jour. Nous ne voyons plus la côte, nous avons dû dériver toute la nuit.

Vers huit heures, nous voyons brusquement surgir non loin de nous, deux navires qui nous paraissent très grands ; en fait il s'agit de deux chalutiers dragueurs de mines, un anglais et un norvégien ; vus d'en bas, ils nous paraissent de véritables montagnes. Ils nous aperçoivent et pour une raison que nous ne comprenons pas, ils tirent quelques salves de mitrailleuse ; nous faisons ce que nous pouvons pour dire qui nous sommes ; Bolloré brandit un pavillon français de la dimension d'un demi mouchoir et crie quelques mots d'anglais qu'il sait. Finalement l'un des deux chalutiers s'approche et nous lance une échelle de corde ; arrivés à bord, ils nous donnent du thé, des toasts et des cigarettes. Nous éprouvons tous un sentiment de soulagement.

Arrivée à Plymouth

Le chalutier a fait demi-tour et nous a conduits au port, qui était Plymouth.

Nous avons été amenés dans une pièce chauffée par un gros poêle en fonte bourré de charbon. Nous étions là à attendre depuis une bonne heure lorsque deux hommes en civil, des policiers, sont venus nous chercher pour aller à la gare où nous avons pris le train pour Londres. Le contraste était saisissant entre ce voyage et celui que j'avais fait l'avant-veille de Paris à Morlaix : il n'y avait plus ce sentiment permanent d'inquiétude et d'angoisse ; arrivés dans cette immense ville qui était alors une concentration inconcevable d'une grande partie du monde, nous avons échoué à Patriotic School.

Patriotic School - je ne sais pas d'où vient ce nom - était un ancien collège anglais, le vrai collège anglais au plein sens du mot, de grands bâtiments de pierre à étages, autour d'une cour vaste comme un terrain de cricket. S'y trouvaient réunis en résidence forcée tous les étrangers qui débarquaient en Angleterre par un moyen ou un autre. On y rencontrait des gens surprenants ; je me rappelle un nommé Perse, français, la quarantaine, légèrement bedonnant, qui avait traversé vingt

deux frontières à pied avant d'arriver ; il venait d'un pays du fond du Caucase ; où ce berger basque, grand, osseux d'une force incroyable, qui nous a chanté le cri modulé d'une puissance et d'une mélodie étonnantes, qu'il poussait pour appeler ses moutons d'un versant à l'autre d'une gorge pyrénéenne. Nous étions par chambrées d'une quarantaine, sur des châlits à deux étages. Chaque matin la porte s'ouvrait, et un Écossais immense nous criait en riant ce que j'entendais alors comme étant "Fit saïla". Il s'agissait, en fait, d'un marin retraité de la Navy, qui nous réveillait par le cri traditionnel chez eux : "On your feet. sailors !". Nous étions régulièrement interrogés ; j'ai eu personnellement affaire à un homme de 45 ans environ, dont je n'ai jamais su s'il était anglais ou français : en tout cas, il en savait plus que moi sur l'usine des Télots, à Saint Forgeot.

Et puis après

Puis nous avons été ensuite libérés et incorporés dans les F.F.L.

Comme tout ceci, après 48 ans, apparaît à la fois si lointain et si proche ! J'arrêterai là cette aventure : elle n'en vaut pas davantage. Certains de mes camarades sont morts après d'épouvantables tortures, dans les mains de la Gestapo : Honneur à eux !

D'autres sont morts, dans les chars de la 2ème D. B., en Normandie et en Alsace : Gloire à eux !

Des gens sont morts, jeunes et vieux, hommes et femmes, vieillards et enfants, sous les bombes : Pitié pour eux !

Alors cette aventure n'était rien ; j'ai eu de la chance. Mieux vaut ne plus en parler.

L'évasion de Jean LAGAILLARDE

Prisonnier à Rawa-Ruska

En bas du ballast, bourrant des cailloux sous les traverses, des silhouettes fantomatiques piochaient en silence, vêtues d'oripeaux usés, tirés du butin de toutes les débâcles — capotes noires d'artilleurs norvégiens, vareuses vert-pomme des gardes-frontières tchèques, dolmans bleus des lanciers polonais, vestes "caca d'oie" des "tringlots" belges — elles semblaient flotter sur des corps squelettiques, courbés sur leurs outils, les pieds nus dans les sabots de bois, la tête protégée par des guenilles, pour la plupart, calots et bérêts de l'armée Française — et dans ce misérable troupeau de véritables bagnards rivés au ballast, la tête au niveau des roues de wagons, seules leurs "coiffures" pouvaient différencier les Français de leurs compagnons de chaînes, en grande partie des Juifs civils de toutes nationalités — hommes ou femmes. Jean Lagaillarde travaillait sur ce chantier. Il avait les reins brisés, les bras noués à force de bourrer ces cailloux sous les traverses. Des cailloux dont la provenance est en soi un symbole de la barbarie nazie. En effet, pour construire la voie ferrée, les ingénieurs des chemins de fer allemands n'avaient pas assez de "pierraille" ; alors, ils ont imaginé de faire casser les pierres tombales de l'immense cimetière juif de la ville voisine de Lwow (comme d'ailleurs, d'autres villes ou villages environnants).

Comme la plupart de nos camarades de Lwow, Trembowla et autres camps proches, Jean Lagaillarde a assisté ainsi, impuissant, la rage au coeur, au lent martyre de la population de cette grande ville d'Ukraine qu'était Lwow et de sa banlieue. D'abord l'embarquement du ghetto, près de la gare, abritant 100 000 personnes. Puis le transfert dans des convois les conduisant soit vers des chantiers (tels que celui indiqué ci-dessus) où ils mourraient d'épuisement, soit, pour les plus faibles, vers des camps où la mort était, là aussi, inéluctable.

Jean Lagaillarde, comme ses compagnons de misère, savait qu'il n'en avait plus pour bien longtemps, si ces conditions de détention ne changeaient pas. Et pourquoi changeraient-elles ? Qui songeait à les aider, perdus au bout de l'Europe, dans un territoire placé sous juridiction spéciale, appelé d'ailleurs par les Allemands eux-même "triangle de la mort", hors de la compétence de tous les organismes internationaux, où tout gardien avait la possibilité légale d'exterminer n'importe qui, n'importe quand, qu'il soit civil ou militaire.

Jean Lagaillarde se rappela les conseils prodigués en juin 1940 à tous les soldats anéantis par la défaite, encore sous le choc injuste de la capture : *"Attendez, vous allez bientôt être démobilisés, vous ne pouvez être considérés comme prisonniers de guerre, puisque vous combattiez encore après l'armistice"*... Juste le temps de régulariser votre situation militaire...

Engagé à 18 ans, il était très jeune, ...un "bleu", à peine sorti du peloton d'instruction et, faisant confiance à ses supérieurs, il était resté... comme tant et tant d'autres, gradés compris ...naïvement. Il ne s'était réveillé vraiment qu'en septembre, en arrivant au stalag XIII, en Bavière, après un long voyage, au cours duquel, tous les matins, couraient les bruits d'une libération immédiate : *"Voyez les gars, on arrive à Belfort... à Mulhouse"*... Mais très vite ce fut Karlsruhe, Nuremberg, etc... Alors les gradés s'étaient tus, stupéfaits et furieux de s'être laissé berné à ce point par les officiers allemands, et aussi d'avoir, en toute bonne foi, trompé leurs hommes. Entre temps, les Allemands avaient cloué les portes des wagons.

Première évasion...

Jean Lagaillarde avait compris qu'il ne devait plus compter que sur lui-même, et, un matin, déjouant toute surveillance, il était parti droit vers l'ouest, avec son camarade Delormas, en suivant la rive du Danube, dans la neige à peine fondue de février. Hélas, quelques jours plus tard, la neige s'était remise à tomber à gros flocons et ils avaient dû marcher de nuit dans les conditions qu'on imagine, durant plus d'un mois, se nourrissant de légumes déterrés dans les champs ou volés dans les fermes isolées. Il s'était fait reprendre près de la frontière suisse, malgré les précautions prises, par des fermiers accompagnés de chiens (il faut préciser, qu'à bout de forces et ne trouvant plus aucune nourriture, ils avaient dû prendre le risque de voler et tuer un mouton... ce que les fermiers apparemment n'avaient pas apprécié...).

...en prison civile

Pourtant Delormas réussit à s'échapper et à passer en Suisse. Pour Jean Lagaillarde, ce fut d'abord 21 jours de prison civile à Sulzbachrosenberg, puis le camp de discipline, habituel en pareil cas, où il retrouva un de ses anciens amis : Philibert.

De concert, ils décident alors de repartir pour la "belle". Le jour fixé était le 22 juillet. Hélas, quelques jours plus tôt, Jean Lagaillarde fut condamné à 70 jours de cellule, avec un repas par jour, plus, quelquefois, un morceau de pain noir et acide et de l'eau. Pendant ce temps, Philibert avait la chance, sans trop d'encombres, de pouvoir gagner la Suisse...

A sa sortie de cellule, Jean Lagaillarde est ramené au camp XIII A — retour de courte durée — puisque l'été revenu, il profitait d'une corvée à l'extérieur pour sauter en voltige sur un vélo, au coin d'une rue, et s'enfuir à toutes pédales. Il parcourut ainsi plus de deux cents kilomètres', jusqu'à Stuttgart .Malheureusement, malgré son extrême prudence, il était stoppé par un barrage de gendarmerie. C'est alors de nouveau la prison civile, et quelle prison ! Celle de Stuttgart que tant d'autres de nos compagnons connaissent bien... y ayant été enfermés dans les mêmes conditions. Là, il est incarcéré avec des "droits communs" et des "politiques" destinés à la potence...

De là , il sortira un matin de mai et après avoir été conduit au camp de Ludwigsbourg, avec 80 de ses camarades, dans un wagon à bestiaux il alla rejoindre, au fond de leur enfer, d'autres déportés, ceux d'Ukraine, de Rawa-Ruska et de ses terribles sous-camps.

Là, pas question de s'évader et pourtant certains, au cours de travaux forcés à l'extérieur, ont, toujours au péril de leur vie, réussi des exploits extraordinaires... La Roumanie, "assez" proche était bien tentante, et des bruits n'avaient-ils pas couru qu'il existait des maquis polonais et russes dans les forêts voisines. Quels risques ne prendrait-on pas pour les rejoindre et reprendre les armes contre les tortionnaires et les bourreaux du nazisme.

En mai 1943, de nouveaux "Arbeits-Kommandos" étaient créés sur les bords de la Baltique. Jean Lagaillarde est affecté à l'un d'eux — à Stettin. La mer ! Ce mot évoque de vastes horizons, de nouvelles idées d'évasion. Il est désigné pour décharger des bateaux, la plupart du temps, de charbon. Son nouveau travail consiste à pénétrer dans les soutes, à remplir les sacs et à les emporter sur le dos jusqu'au train qui stationne sur un quai voisin, mais sait-on jamais ?...

La marge de manoeuvre est mince, mais il en faut plus pour décourager notre ami.

Ce dont il rêve, c'est d'un bateau qui pourrait l'acheminer vers la Suède, et un jour son espoir semble pouvoir se réaliser. Un cargo finlandais pénètre dans le port, le "Marta". Il apprend que sa destination est la Suède et le Danemark, le départ doit avoir lieu incessamment. Jean Lagaillarde, alors, après avoir confié son projet à l'un de ses compagnons, Pourcelot, est bien décidé à saisir la moindre occasion. Il s'agissait d'un cargo qui transportait de l'huile lourde en fûts et son équipe est désignée pour procéder au chargement du bateau. Profitant alors d'une courte négligence dans la surveillance des dockers improvisés qu'ils étaient, Jean Lagaillarde et Pourcelot réussissent à ouvrir, à fond de cale, deux des fûts embarqués.

Le départ devait avoir lieu le lendemain 2 février, alors, chaque détail ayant été mûrement réfléchi et prévu, vers 4 h du matin, dans la nuit noire, déjouant encore la surveillance de leurs gardiens, ils s'en vont... puis escaladent la clôture du port et montent sur le "Marta" désert.

Cachés dans des fûts d'huile lourde

A la reprise du travail, Boiteux et un autre de ses camarades les remplacent dans la corvée habiuelle, de telle sorte qu'ils ne puissent être signalés manquants avant l'appel du soir et... à 14 h le bateau partait, fendant les glaces de l'Oder, puis les eaux de la Baltique, vers la Suède. Quelques heures plus tard, ils débarquaient à Malmoë, port du sud de la Suède, glacés et à demi-asphyxiés par les émanations, car pour se cacher, ils avaient dû plonger, avant le départ, chacun dans un fût d'huile lourde où tous deux étaient restés stoïquement, évitant de trop bouger, seule la tête émergeant de l'épais liquide noirâtre et nauséabond, pendant tout le voyage.

Mais quel soulagement, quelle revanche et quelle joie intense de se savoir sauvés et enfin libres, après tant de tentatives malheureuses et leur effroyable séjour dans le "triangle de la mort".

Libres !... Pourtant il faut le dire vite, car ils sont à leur grande déception, heureusement de courte durée, mis sous surveillance par les Suédois dans une prison de la ville. Mais, après quelques interrogatoires après tout bien compréhensibles, ils sont pris en charge par l'Armée du Salut, habillés de neuf et conduits à la gare de Malmoë. Ils arrivent à Stockholm où, fleur à la boutonnière, leurs amis Chaldrin et Philipson les attendaient — chaleureuse réception à l'école des soeurs françaises, mais hélas nouvelle déception, lorsqu'ils se trouvent devant l'attaché militaire, le colonel Poupert, représentant le maréchal Pétain, qui après les avoir félicités, leur propose un prochain rapatriement par le train, via l'Allemagne, avec sauf-conduit...

Consternations, réactions vives — il n'y eut pas d'au revoir et, l'ambassade anglaise se trouvant à proximité, ils conviennent de s'y rendre aussitôt. Le plus difficile sera de convaincre les Anglais de leur détermination de rejoindre Londres pour reprendre le combat. Ce fut enfin fait, après un mois et demi de visites incessantes et de patience.

Un avion militaire les dépose alors à Aberdeen, en Ecosse.

Jean Lagaillarde sera le premier évadé-résistant, ancien de Rawa-Ruska et des camps d'Ukraine, à pouvoir rejoindre l'Angleterre.

Après trois semaines d'internement à Patriotic School avec interrogatoires presque quotidiens, ils se retrouvent à nouveau totalement libres.

Jean Lagaillarde est alors interviewé par Maurice Schuman à la B.B.C. où, à deux reprises, il peut enfin parler publiquement des camps

d'Ukraine et évoquer les horreurs qui s'y produisent. Il le fait aussi aux militaires de la France libre qui, comme les journalistes, se montrent d'abord perplexes, puis, devant l'évidence, demeurent atterrés.

Jean Lagaillarde et son ami Pourcelot, un autre Franc-Comtois, peuvent enfin signer leur engagement dans les F.F.L.. Le premier est dirigé sur l'Ecole des Cadets de la France Libre, dont les promotions sont devenues Saint-Cyriennes, et Pourcelot rejoint le Commando n° 10 des bérets verts.

La suite fera l'objet d'un autre récit.⁵

⁵ Erwan Bergot a fait un récit beaucoup plus détaillé de cette évasion peu ordinaire

Jean-Claude CAMORS s'échappe à la nage en direction de Gibraltar

Jean-Claude Camors naquit à Pau, d'une vieille famille béarnaise où dominaient le goût de l'action et les traditions militaires. Enfant de vive intelligence mais réfractaire à la contrainte, son éducation posa quelques problèmes.

Finalement, il put entrer en 1935, en sa qualité de fils et de petit-fils d'officier, au Prytanée militaire de La Flèche, où il prépara et obtint les deux diplômes du baccalauréat.

Survint la Guerre. Dans ces circonstances tragiques, Camors n'était pas homme à subir passivement l'événement. Bien que sursitaire, il réussit à s'engager en 1939 au 18^e Régiment d'infanterie où il fut désigné pour suivre le peloton des candidats-aspirants, à Fontenay-le-Comte. La ruée allemande l'y fit prisonnier et il fut interné au camp de triage de Chateaubriant (Loire-Atlantique). Jean-Claude ressentait profondément la sanglante humiliation infligée à la France; sa révolte fût immédiate et décisive : il s'évada, camouflé dans une ambulance, gagna Nantes, se pourvut de vêtements civils et d'une fausse carte de démobilisation qui lui permirent de traverser la ligne de démarcation pour se rendre à Pau. Il venait d'entrer dans la clandestinité.

Dès lors, les trois années qui lui restent à vivre ne sont plus qu'une succession d'aventures aussi étonnantes que périlleuses dont beaucoup sans doute resteront inconnues, en raison des conditions dans lesquelles se déroulait la guerre secrète dont Camors allait devenir un des chefs incontestés.

Sa première intention avait été de gagner l'Afrique du Nord. Il partit vers le sud-est où il fut engagé dans un centre de rapatriement, circonstance qui lui fournit l'occasion de s'initier à la fabrication de faux papiers d'identité, aux recettes propres à duper la Gestapo, et il commença à circuler en zone occupée sous des noms d'emprunt successifs. L'attente se prolongeant, Camors décide de se rendre en Bretagne pour tenter de passer en Angleterre avec un camarade. C'est un échec. Son camarade est pris et fusillé. Lui s'échappe une seconde fois des mains de l'ennemi.

Il retourne en zone libre et se fait admettre dans une équipe de pêcheurs de crustacés sur le littoral marocain. Au cours d'une première randonnée, il étudie les moyens d'atteindre un pays allié. Dès la seconde campagne de pêche, il tente son évasion : lorsque l'embarcation est au large de Gibraltar, il se jette subrepticement à la mer, nage péniblement vers la côte lointaine, est aperçu au bout de deux longues heures par un patrouilleur britannique qui le recueille. Fin 1941, il arrive en Grande-Bretagne.

Engagé par le BCRA, Jean-Claude Camors deviendra un expert en évasion puisqu'il fera plusieurs voyages allers et retour entre l'Angleterre et la France et qu'il permettra l'évasion de nombreux aviateurs anglais.

Quand Maurice DUNO rallie à la nage un navire anglais

Matelot sur un cargo de la marine de Vichy

Le 6 mars 1942, Maurice DUNO, se trouve matelot à bord du cargo "Paramé", bâtiment de la Marine de Vichy, venant de Casablanca et faisant route vers Oran. Son bateau, accompagné de nombreux autres, se présente pour franchir le détroit de Gibraltar.

Au passage de Gibraltar il rallie à la nage une corvette anglaise

Pour surveiller l'opération, deux corvettes et un torpilleur de la Royal Navy sont présents. Il profite de son tour de quart pour faire comprendre au patrouilleur anglais qu'il veut sauter afin de le rejoindre. Après diversion, il plonge et est hissé à bord par les marins britanniques. Rappelons que deux matelots qui, également, avaient tenté de rejoindre une frégate anglaise, furent repris par les vichyssois et fusillés ultérieurement n'ayant pas obtenu la grâce de Pétain. Quelques heures plus tard, il est pris en charge par un officier anglais qui le conduira à la mission FFL. Après un bref séjour à Gibraltar, il rejoint l'Angleterre où il est reçu par le Général de Gaulle à Carlton Gardens.

Il intègre Ribbesford et sort avec le grade d'aspirant (Fezzan -Tunisie).

Ensuite il sert au 3ème BIA qui deviendra le 3ème SAS. Il effectuera de nombreuses et dangereuses missions en France et en Belgique. Gilles ANSPACH nous a fait le compte-rendu de la mission de Maurice DUNO en Hollande :

Il s'illustre en Hollande au pont Apelsga

"Dans la nuit du 7 avril 1945 les deux bataillons Français Libres de parachutistes SAS allaient être parachutés en Hollande, à Frise, derrière les lignes allemandes.

Mission principale : attaquer et occuper les ponts enjambant les canaux dans l'axe de progression de la deuxième Armée Canadienne qui fonçait vers la Mer du Nord, le long de la frontière allemande. DUNO et son stick - une quinzaine d'hommes en tout -surprennent les Allemands qui occupaient le pont Apelsga et les neutralisent, les éliminent ou les font prisonniers. Aidés par les Mustangs de la Tactical Air Force, qui lui

parachutent du matériel lourd : mortiers, piats et mines anti-tanks, DUNO -sur qui s'était regroupée une partie de sa compagnie- repousse plusieurs attaques allemandes. Le Commandant de sa compagnie, Pierre SICAUD, aveuglé au parachutage, par les aiguilles d'un sapin, vient le rejoindre également.

Les blindés canadiens arrivent enfin.

DUNO, mission accomplie !..."

Traversée de la Manche en canoë 16-19 septembre 1941

*Par cinq jeunes gens qui sont ensuite reçus
par Winston CHURCHILL*



Cette photo ou l'une de ses variantes est bien connue
Les cinq jeunes gens qui viennent de traverser la Manche sur deux
canoës canadiens sont reçus par Winston Churchill et Lady Clementine.

Les âges figurant dans le récit sont parfois ceux de l'entrée en guerre ou ceux de l'offensive allemande de 1940. Pour plus de précision, voici les dates de naissance et les âges au moment de la traversée

Nom-Prénom	Date de naissance	Age le 16 septembre 1941
LAVOIX Pierre	16/2/1922	19 ans et 7 mois
LAVOIX Jean-Paul	9/9/1924	17 ans et 7 jours
LEFEBVRE Reynold	5/4/1925	16 ans et 5 mois
RICHARD Christian	20/4/1924	17 ans et 6 mois
RICHARD Guy	9/2/1926	15 ans et 7 mois

Il existe une douzaine de récits de cette traversée, dont 6 ont été écrits directement par les navigateurs.

Jean-Paul Lavoix, Reynold Lefebvre, Christian et Guy Richard intégreront l'Ecole des Cadets.

Seul Reynold Lefebvre sortira Aspirant (Promo Fezzan-Tunisie). Il tombera en 1945.

Pierre Lavoix pour sa part intégrera les Forces Navales Françaises Libres. C'est son récit qui vous est présenté ci-après, d'une part parce qu'il est moins connu que les récits écrits par Jean-Paul ou par Christian Richard, d'autre part parce qu'il est le plus précis quant aux détails de la préparation et de la navigation.

Traversée de la Manche en canoë 16-19 septembre 1941

Récit de Pierre LAVOIX

Ce récit écrit par PIERRE LAVOIX a été publié par son fils Pierre-Félix dans le journal "Le Marin" en Mai 2000.

L'article était précédé d'un texte d'introduction :

Cette relation fidèle de l'épopée a été confirmée par Jean-Paul Lavoix, alors âgé de 74 ans "Pas un mot n'est à changer au récit de mon frère Pierre" avait-il alors dit en ajoutant : "Sa précision montre que c'était une expédition mûrement préparée, et non une folle aventure. Il restitue l'atmosphère de cette époque où nous étions tous soumis à l'arbitraire des troupes d'occupation allemandes. C'est avant tout un sentiment de honte rageuse, après la défaite, qui nous animait. La réussite de cette mission ne nous a pas grisés; nous n'avions pas douté un instant et notre plus grande fierté fut d'avoir rejoint les Français libres du général De Gaulle et nos alliés anglais qui nous ont accueillis avec chaleur. Nous avons retrouvé nombre de jeunes, en majorité bretons, qui avaient pu s'échapper de France et qui, comme nous attendaient de participer à la Libération."

A la déclaration de guerre, raconte l'aîné des frères Lavoix, il y avait près de 10 ans que nous venions en famille passer nos vacances à Fort Mahon (Somme) et depuis des années nous étions locataires attitrés de Monsieur Clichet, villa "Ma Cazotte", boulevard Nord, ce qui nous valut d'être aussitôt les familiers de M. Echalié, grand amiral des flottilles de canoës de la plage.

Fervents de la pagaie, nous ne craignons pas la mer et mon frère, dès l'âge de 7 ans, était déjà bien connu des canoéistes sous le surnom de Mécanicas.

Grâce au repli du lycée de filles d'Amiens sur Fort Mahon, nous avons pu y continuer en sûreté nos études et y avons fait la connaissance des frères Richard, Fort Mahonnais de tout temps, dont l'aîné Christian était dans ma classe et le cadet Guy dans celle de ma sœur. Leur père, ingénieur civil de l'aéronautique, possédait les villas "La Terrasse" et "Côte d'Opale".

Dès le jour de l'arrivée des Allemands, mon frère et moi avons senti s'éveiller en nous l'esprit de résistance. Le jour même, je faisais passer dans un yacht, à destination de l'Angleterre, huit soldats qui erraient en mer sur le bateau du pêcheur Bataille. C'est en ramenant d'au-delà de l'horizon le dit bateau à son propriétaire qu'a germé dans mon esprit l'idée de passer en Angleterre, en canoë, tandis que sous un déluge d'éclats de DCA, mes parents et Echalié, qui m'avait prêté un de ses canoës, me recueillaient éreinté mais satisfait.

Je passe sous silence l'occupation à Fort Mahon, les dénonciations, les sorties nocturnes avec mon frère pour dérober des munitions et saboter certaines installations ennemies, ce qui s'est révélé sans intérêt et m'a confirmé dans mon désir de combattre plus utilement.

Cette opposition aux occupants était tellement notoire qu'un dimanche du printemps 1941, Pierre Lavoix, bien qu'adolescent fut arrêté, et joint à une colonne de déportés - dont il parvint à s'enfuir. Mais son idée, de traverser la Manche en canoë ne le quittait pas. De nombreux problèmes se posaient: la nécessité, d'être à trois pagaies pour augmenter la vitesse, de former une deuxième équipe pour s'aider en cas d'accident, choisir de bonnes conditions météorologiques, rassembler matériel et vivres nécessaires, connaître la direction et la force des courants, si variables en Manche, la surveillance des Allemands nombreux dans le secteur de Boulogne.

Mais longtemps l'état de la mer retarde le départ.

Jusqu'au mois de juillet 1941, noyés dans la masse des Allemands, il nous fut impossible de rien entreprendre, raconta Pierre Lavoix. Je n'avais que 18 ans et mon frère 16. Nous avons cependant étudié les conditions de la traversée, matériel, bagages, temps et entraînement nécessaire. Chaque jour, nous mettions de côté un morceau de sucre et un biscuit, nous nous entraînions au milieu des Allemands, en slip comme eux (qui avaient volé des canoës dans les villas) et avions fabriqué voile, pontage en toile, sièges confortables pour une croisière difficile.

C'est alors que, fin juillet, tandis que le nombre des Allemands avait considérablement diminué, Christian Richard nous amena un Parisien de 17 ans, Reynold Lefebvre. Celui-ci, ayant entrepris de passer en Angleterre avec le fils d'un pêcheur, Lemaire, désirait entreposer dans

notre cour le canoë canadien en bois qu'il venait d'acheter à l'état d'épave, et recourir à notre aide pour le remettre en état.

Complètement étranger à Fort Mahon, il était le fils d'un directeur d'école de Saint-Denis. Je lui fis part de notre idée identique à la sienne, mais nous ne pûmes nous mettre d'accord car il voulait partir du fond de la baie d'Authie, une très prochaine nuit et dans des conditions matérielles et d'entraînement qui le vouaient fatalement à l'échec. J'ai toujours considéré d'autre part qu'il était indispensable d'accomplir cette traversée avec deux équipes de trois pour avoir le maximum de chances et de sorte qu'un canoë puisse prêter main-forte à l'autre s'il était en difficulté.

Bien qu'il n'ait pas voulu entendre raison (nous n'étions que quatre pour deux canoës), je pris naturellement à coeur de remettre en état son bateau, ce qui prit plusieurs jours. Et je le laissai aller à sa folle expédition malgré les protestations de mon frère, qui me reprochait mon manque de cran. Heureusement le coéquipier de Reynold lâcha à la dernière minute et celui-ci revint à nous avec son canoë inutile. Alors commença un entraînement intensif; nous formions une superbe équipe quand les Richard se décidèrent à se joindre à nous. Je passe sous silence les nombreux refus et mille excuses de ceux que nous avons essayé d'emmener. Les Richard, au contraire, étaient de plus en plus pressés de partir et me reprochaient de prolonger un entraînement que je jugeais insuffisant et qui s'est avéré comme tel.

Cependant je venais de recevoir ma convocation pour aller passer la deuxième partie de mon baccalauréat à Lille et mon père avait décidé qu'à cette occasion nous rentrerions définitivement à Douai. Le vent était passé à l'est, ce qui nous promettait du beau temps; je fixai le départ au 16 septembre et allai discrètement consulter des cartes de courants de mon ami Echalié pour établir nos horaires et itinéraires.

Je m'excuse de me mettre au premier plan, mais ma qualité d'ainé et mon expérience, peut-être mon ascendant sur les autres, m'ont valu d'être le chef de cette expédition que je me suis efforcé de préparer avec apparemment moins d'ardeur que les autres mais en m'attachant à mettre le plus de chances de notre côté et laissant le moins de place possible au hasard, quoiqu'en pensent certaines personnes qui n'hésitent pas à dire que nous sommes partis à l'aventure comme des fous. La seule inconnue pour moi était l'aviation allemande. J'avais oublié les vedettes il est vrai. Par sécurité, presque personne n'était au courant de l'expédition, en dehors de nous-mêmes. Le 16 septembre 1941, le vent passe à l'est. J'avais pu calculer les courants du jour sur les documents et fixai le départ à 21 heures, heure H.

À 20 h 45, mon frère et moi, avec nos paquets, sautons par la fenêtre du premier étage et trouvons Reynold à qui Mme Clichet vient de remettre une lettre pour la BBC. Il est prêt, son canoë aussi, comme le mien avec simplement vivres, eau potable, boussole, lampe de poche, casserole pour vider l'eau qui embarquerait. Un des canoës se trouve sur la plage, l'autre dans la cour de la villa. Arrivent aussitôt les deux Richard avec un barda hétéroclite (fusil, livres, costume n°1, que sais-je). Nous étions tous en short, pull-over, blouson et imperméable.

Nous emportons au total dix kilos de pain, quinze litres d'eau, 250 grammes de rillettes, cent morceaux de sucre, quinze boîtes de biscuits, un fusil avec 45 cartouches en cas de mauvaise rencontre, des livres de classe, un réveil matin, deux boussoles, des lampes de poche, deux casseroles, des ceintures de sauvetage, une voile et des pagaies de secours par canoë...

Le fils du pêcheur ne paraît pas, bien qu'il ait semblé vouloir en être cette fois.

21 heures.

La patrouille habituelle passe sur la plage et, pour la relève et l'échange des consignes, va monter au nid de mitrailleuses qui se trouve sur la dune la plus proche de "Ma Cazotte" à 200 mètres. Il faut partir sur leurs talons, la mer descend, le courant et le vent d'est nous écarteront heureusement de la baie d'Authie, où la marée effacera nos pas sur la plage. Mes autres complices portent à la mer, qui est encore loin, le lourd canoë canadien de Reynold, dont le goudron que nous y avons dû appliquer n'a pas amélioré la ligne; puis trois d'entre eux reviennent chercher le mien et nous embarquons sans perdre de temps. Mon frère, Christian et moi d'une part, Guy et Reynold d'autre part.

Première alerte, se souvenait Pierre Lavoix (aujourd'hui décédé) :

"Les premiers coups de pagaie laissent d'énormes traînées horriblement phosphorescentes et d'un instant à l'autre nous sommes convaincus que les mitrailleuses vont crépiter. Il n'en est rien et nous nous écartons à toute allure, naviguant de conserve, payant avec rage à nous toucher tant la nuit est noire. Maintenant la mer se creuse, l'eau embarque. Là-bas derrière, on distingue la masse sombre des maisons où nous devrions être bien au chaud, au lieu d'être aspergés par les vagues qui déferlent sans cesse sur nous. Puis nous prenons un cap un peu à gauche de la polaire car le point le plus proche de l'Angleterre est presque au nord-est à 90 km à vol d'oiseau, mais je sais que les courants nous empêcheront de suivre une ligne droite. L'Authie passée, nous hissons la voile.

Minuit, deuxième alerte.

Alors que la mer devient houleuse une vedette se dirige vers nous. Les voiles sont abattues. Un projecteur s'allume, cherche, ne nous trouve pas car les vagues sont assez hautes pour nous cacher et nous inonder par la même occasion. La vedette s'éloigne, nous devons vider l'eau ce qui ralentit notre avance. Nous n'osons hisser à nouveau la voile et l'autre canoë nous suit avec peine car il y manque une paire de bras.

En outre, le courant s'est renversé et nous luttons contre lui, tant et si bien qu'à 7 heures au lever du jour, Boulogne s'estompe à l'horizon.

7 heures, je vire à l'ouest, hisse la voile et remorquant le canoë de Reynold, nous filons vent arrière rapidement pendant que le courant ne se fait pas sentir, mais bientôt un avion se fait entendre et nous force à rentrer les voiles, il passe et nous continuons dans la même direction tandis que le courant nous fait dériver vers le nord comme prévu mais avec 3 heures de retard, nous devrions voir l'Angleterre et aborder à marée montante.

Midi. Terre !

"On dirait la côte française" me disent les autres. L'examen de la boussole prouve qu'il n'en est rien mais nous approchons rapidement car la mer est étale et je sais déjà que nous n'arriverons pas. La mer commence à descendre, le vent remonte au nord, nous sommes épuisés, les vagues sont plus fortes ; la côte est si près qu'on distingue parfaitement les maisons mais les éléments sont contre nous et nous sommes emportés vers le large.

Je veux faire route à l'ouest pour rattraper la pointe de Beachy Head, mais cette plage de sable si près au nord est plus tentante que la falaise là-bas à l'horizon et mes coéquipiers veulent faire face au vent et à la mer coûte que coûte, jusqu'à ce qu'épuisés nous nous laissions aller.

Pendant deux heures, nous luttons à tout prix, jetons les vivres, le fusil, les cartouches... une voile par-dessus bord. Cependant nous ne pouvons avancer. Après deux heures de lutte, épuisés, nous décidons d'essayer de dévier sur notre gauche où semble se dessiner une baie.

17 heures.

Toujours anéantis, dérivant le long de la côte mais fort loin, nous sommes survolés par un avion anglais, un Spitfire, qui passe à quelques mètres de nous ; du secours va arriver, nous reprenons courage et cette fois, nous allons à l'ouest en prenant le courant de côté. La mer est de pire en pire et nous vidons l'eau sans arrêt.

18 heures.

Une vedette vient vers nous puis fait demi-tour malgré nos signaux puis un bateau débouche de derrière la pointe où je veux aller. Lui aussi fait

demi-tour. Le moral est très bas. La nuit tombe, sur une étoile nous regardons la direction. Trois, dix étoiles scintillent.

Exténués, nous amarrons les deux canoës l'un à l'autre. Nous nous allongeons dans le fond et sombrons dans le néant au bruit du clapotis des flots. Reynold et moi veillons à faire face aux vagues; les autres dorment. Lorsqu'ils s'éveillent reposés et encore en vie, le courage renaît et nous dormons à notre tour. Bientôt la mer se calme.

Minuit.

Soudain un cri.

Christian me réveille brusquement. Des projecteurs de DCA fusent dans le ciel. S'il y a projecteurs, il y a terre. En un tournemain, les canoës sont désamarrés. Le courant est favorable. Nous repartons à la pagaie avec autant d'ardeur qu'en quittant Fort Mahon. En cours de route, nous avons fait passer Christian dans le canoë de Reynold qui file devant moi. Soudain, il crie "casse-cou!". Il se trouve au milieu de rochers...

3 heures

(environ, car le réveil matin s'est arrêté sous l'action des paquets d'eau). Nous sommes au pied des falaises d'Eastbourne et avançons avec prudence parmi les rochers puis débarquons avec de l'eau à mi-jambe faute de pouvoir aller plus loin ; mais, épuisés, trempés, grelottants, nous ne pouvons tenir sur nos jambes inactives depuis 30 heures et nous nous traînons jusqu'aux galets. Nous avons parcouru 150 km.

Après avoir croqué quelques provisions auxquelles nous n'avions pas touché de toute la traversée, nous reprenons assez de forces pour appeler sans succès, faire des signaux de nos lampes puis aller rechercher les canoës dont celui de Reynold qui s'était brisé sur les rochers. Après avoir tordu nos vêtements, nous nous endormons jusqu'à 8-9 heures. Quand nous nous réveillons la mer est là, toute proche...

De la falaise qui est très haute, descend un filet d'eau, se rappelait Pierre Lavoix. Enfin nous nous désaltérons. Nos tenues sont bien piteuses. Au loin, un petit casino sur pilotis: une ville. Nous n'en croyons pas nos yeux. Allons-nous faire une entrée triomphale en canoë dans le pays? Reynold et moi tenons à monter en canot pour gagner le port; après avoir abandonné le second canot éventré, nous reprenons la mer, arborant fièrement un pavillon français. Pendant ce temps, les trois autres gagnent à pied les premières maisons à 100 mètres de là et font téléphoner à la police, par des ouvriers de rencontre. À l'arrivée du car de police, la défense côtière nous découvre et nous menace de ses fusils. Nous abordons et recevons un accueil enthousiaste; on nous héberge au poste et nous bourre de friandises.

Le lendemain 18 septembre, nous sommes conduits à Londres pour subir de nombreux interrogatoires. Nous sommes conduits dans les bureaux de l'Intelligence Service. Là, tout fiers, nous signalons les emplacements de tous les ouvrages de la défense allemande que nous connaissons. C'est ainsi que nous constatons avec plaisir que nos nouvelles, vieilles de 30 heures, nos nouvelles de gosses, intéressent prodigieusement tous ces messieurs.

D'entrée nous pouvons dire que nous avons servi....

Nous rencontrons de nombreux Belges et Hollandais, voire Norvégiens qui ont accompli le même exploit; certains ont eu la chance d'être recueillis par des navires anglais à mi-route, beaucoup ont été mitraillés par des avions allemands et ont laissé de nombreux morts en route. Souvent aussi ils ont rencontré des embarcations chavirées, criblées de balles et sans survivants. De Français, point. Sommes-nous les seuls ?

Le dimanche nous sommes reçus au QG du général De Gaulle et prenons contact avec les premiers Français. Le lendemain, on nous annonce que nous allons voir un important personnage britannique. Quelle n'est pas notre surprise d'être reçus au cours d'une grande réception par le Premier ministre, Winston Churchill. Je déplore de n'avoir pas, comme les autres, emporté un costume convenable..."

Voilà le visage de la vraie France", dit M. Churchill. Lui aussi, en un français pénible mais correct, nous interroge sur la France. Puis c'est au tour de Madame Churchill. On nous fait même visiter la salle du conseil des ministres. C'était le 22 septembre 1941, au 10, Downing Street.

Puis on nous envoie dans une maison de repos et Christian et moi, qui avions en poche nos convocations pour le baccalauréat, sommes admis à nous présenter à la session du lycée français de Londres où nous nous en tirons honorablement bien que n'ayant pu travailler cet examen depuis un mois.

Au début d'octobre, nous nous séparons définitivement. Les quatre autres entrent à l'école des cadets, moi à Navale. J'y tombe, jeune bachelier parmi des aspirants de la marine marchande qui avaient déjà de nombreuses connaissances maritimes et pourtant je me maintiens, subissant avec succès tous les examens de fin de mois. Cependant, vu mon âge et mon inexpérience, le commandant tient à me faire refaire une session de huit mois. Je m'y refuse et demande à embarquer sur une unité combattante ; je participerai pendant huit mois aux convois d'Atlantique nord à bord de la Roselys comme simple matelot. (M. Lavoix se retrouve ensuite sur la frégate La Découverte et participe à de nombreuses patrouilles le long des côtes de France et d'Afrique du Nord il connaît le débarquement de Normandie, la prise du Havre, de l'île de Ré, Royan, Saint-Nazaire... Son frère Jean-Paul se distingue au cours du

débarquement en Normandie. Christian et Guy Richard effectuent la campagne d'Italie ; quant à Reynold Lefebvre, nommé sous-lieutenant, il tombera à 20 ans au champ d'honneur, devant Strasbourg libéré, en protégeant le repli de ses hommes lors de la contre-attaque allemande).

L'évasion de Gilles ANSPACH

De Liège à PARIS

Tout a commencé par une lettre de Serge Auguste reçue début 1942. Letton d'origine, ce brave géant, - deux mètres de haut, 1/8ème de tonne,- demeurait à Montpellier. Sa maison, avenue de Lodève, était notre base avancée vers l'Angleterre. *"Tante Julie est bien arrivée après quelques ennuis de voyage. Si tu veux venir, nous t'attendrons."* Message reçu 5 sur 5.

Cela voulait dire que Jacques Rutten était bien arrivé au Portugal et que je pouvais partir à mon tour.

Ce qui me décida définitivement à quitter la Belgique, c'est que deux messieurs, avec un fort accent tudesque, étaient passés chez moi en mon absence. Comme je n'étais pas là, ils avaient dit qu'ils repasseraient.

Mis au courant de l'arrestation de nos camarades à Liège, je n'ai guère attendu leur visite et pris le premier train pour Paris.

Passer en zone "libre"

De Paris, direction Montpellier.

Il fallait passer de France Occupée en France soi-disant Libre.

Je me fais arrêter sur la Zone de Démarcation par des douaniers allemands. Ils veulent me faire avouer mon intention de passer en Zone Libre. Deux allemands me tenant par les bras, le troisième m'envoyant de grands coups de poing dans la figure, je me suis dit qu'il valait mieux avoir l'intention de rendre visite à une tante qui habitait les environs, ce qui, du reste, était en partie exact. Peine encourue : deux yeux au beurre noir, un nez comme une patate et quinze jours de prison, purgés à la prison de Castellon, le plus horrible cul de basse fosse que j'ai connu parmi les nombreuses prisons que j'ai fréquentées.

Bien entendu, dès ma sortie de prison, j'ai passé la démarcation sans, cette fois, me faire prendre.

Serge m'attendait et m'a fait passer devant une commission officielle ou paraissant l'être, de l'Armée belge. Bon pour le service, je suis envoyé dans une curieuse officine se tenant - Hôtel de Paris, à Toulouse où un certain Monsieur Emile m'apprit que j'allais passer en Espagne dans quelques jours.

Passer les Pyrénées

Là, dans cet hôtel, une quinzaine de jeunes Belges, comme moi, attendaient le jour fatidique de la traversée des Pyrénées. Il s'agissait d'une faune assez disparate : jeunes gens sortant de l'école militaire belge; d'autres, le crâne rasé, venaient de sortir des camps de concentration où le gouvernement de Vichy donnait l'hospitalité aux étrangers, et certains gars à la mine patibulaire, dont on ne pouvait s'empêcher de penser qu'ils étaient là pour échapper aux rigueurs de la justice. Tout ce beau monde était réuni dans une vaste salle qui nous servait de dortoir. Parfois, dans la soirée, nous voyions Monsieur Emile, le teint fleuri, légèrement éméché. Certains prétendaient qu'il menait joyeuse vie avec l'argent qui lui parvenait pour nous faire passer en Espagne.

Après une semaine, ce fut mon tour de partir, accompagné de quatre élèves officiers de l'école militaire belge.

Un train nous mena à Perpignan où un taxi nous déposa par petits groupes, dans la montagne au pied du Perthus. Là, cachés dans des fourrés, un guide vint nous chercher à la nuit tombante pour traverser les Pyrénées.

Après avoir marché toute la nuit, notre guide nous laissa au sommet de la montagne.

"Un guide espagnol va venir vous chercher et vous faire continuer votre chemin !" nous dit-il.

Guide espagnol

En effet, un espagnol vint nous prendre en charge, nous disant qu'il n'avait pas été payé et que si nous voulions aller plus loin, nous devions lui remettre tout l'argent que nous avions sur nous.

N'ayant guère le choix, nous nous exécutâmes. Nouvelle nuit de marche dans la montagne, qui me fut spécialement pénible car mes chaussures étaient absolument usées et je marchais, la plante des pieds en contact avec le sol.

Arrivés en Espagne, au bas de la montagne, notre guide nous abandonna près d'une rivière dans un champ de roseaux.

Il revint bientôt avec, pour chacun de nous, une tortilla, une de ces omelettes espagnoles aux pommes de terre et au pain.

"Une voiture du consulat de Belgique à Barcelone devait venir vous chercher mais n'y comptez pas trop. Ils viennent rarement et vous ne me paraissez pas assez importants pour qu'ils se dérangent". Nous voici prévenus. Merci quand même. Si, à la nuit, comme Soeur Anne, nous n'avions rien vu venir, il nous conseilla de nous rendre à Barcelone soit à pied soit en train.

En route vers Barcelonne

Comme il avait raison, notre guide. De la journée, pas la moindre voiture du consulat et, la nuit tombée, nous nous sommes mis bravement en route vers Barcelone qui devait se trouver à quelques 200 kilomètres. Mes compagnons de route, frais émoulus d'une école militaire, se mirent en colonne par un dispositif dont la profondeur avait été savamment étudiée pour que, si le premier d'entre nous était arrêté par la police espagnole, il ait le temps de prévenir les suivants pour qu'ils fassent demi-tour. Moi, un pékin, guère initié à la tactique militaire, j'étais le dernier du dispositif.

D'ailleurs, grand bien m'en fit.

Avec ce dispositif d'approche "*à proximité de l'ennemi*" (voir règlement d'infanterie), nous avons abordé une ville largement éclairée. Nous qui avions l'habitude du black-out des pays occupés, cela nous a d'abord surpris.

Puis, bien qu'il devait être minuit passé, les rues étaient noires de monde. Ce devait être la fiesta. Nous ne savions pas encore qu'un Espagnol ne se couche jamais ! Cette ville si vivante était Figueras. Nous avons traversé la ville sans nous faire remarquer.

Sur la route royale

Nous nous sommes ensuite engagés sur la "Carretera Real de Barcelona" . C'est la bonne route. Quelques jours de marche et nous serons à Barcelone. Mais la Route Royale était étroitement surveillée et cela, même la nuit. De loin, j'aperçois un feu sur le bord de la route. Sans doute quelque feu de joie pour célébrer la fiesta. Méfiance quand même. Je laisse mes compagnons me distancer. J'entends des appels gutturaux et des cavalcades sur la route. Je me jette dans un fossé et j'attends les événements. Il me semble reconnaître dans la nuit l'uniforme vert des gardes civils. Je reste blotti dans ma cachette et j'attends que ça se passe. Aucun signe de l'élève officier qui me précédait et devait m'alerter. Néanmoins, je pense qu'il est plus prudent de prendre à travers champs et de m'éloigner le plus possible du feu de joie.

Après avoir fait un large détour, je rejoins la route et me mets à courir comme un fou pour rattraper mes compagnons. Quand, à bout de souffle, je dus ralentir le pas, il me fallut convenir que j'étais le seul rescapé du groupe.

Par la suite, j'ai appris que, malgré leur dispositif militaire, ils étaient l'un après l'autre tombés dans l'embuscade des carabiniers sans pour autant pousser un coup de gueule pour prévenir le reste du groupe. Pour moi, me voyant courir dans la pénombre et sachant mes chaussures foutues, ils se sont demandés s'il ne valait pas mieux prévenir les

carabiniers pour que nous restions tous ensemble et m'éviter une marche pénible avec des souliers troués. Merci pour cette généreuse pensée !

A plusieurs journées de marche de Barcelone, pas un sou en poche, et rien dans le ventre, ma situation n'est guère enviable.

Camion-stop jusqu'à Gerone

Heureusement, j'aperçois dans la pénombre du petit matin, un camion poussif gravissant péniblement une côte. Un incroyable système alambiqué de tuyaux : un gazogène. Je me mets à courir derrière cette machine infernale et arrive facilement à la rattraper. J'agrippe une des ridelles et saute à l'intérieur du camion.

Me voilà en route vers Barcelone mais c'était compter sans ces satanés contrôles de police.

Le camion s'engage sur un pont qui enjambe la rivière de Gerone.

J'aperçois dans la pénombre du lever du jour un carabinier qui demande les papiers au chauffeur puis se dirige vers l'arrière pour vérifier le chargement.

Traversée de rivière

Je saute du camion et m'enfuis à toutes jambes.

Décidément, dans ce pays, il y a beaucoup trop de policiers pour mon goût.

Je cours le long de la rive du fleuve pendant deux ou trois kilomètres.

Mais il va falloir que je traverse la rivière car si, selon toute vraisemblance, le camion se rendait à Barcelone, la ville devait se trouver de l'autre côté de la rivière. Inutile de traverser sur un pont car ceux-ci doivent être gardés.

Je me jette tout habillé dans le courant gonflé par la fonte des neiges et après de grandes difficultés, j'atteins l'autre rive. Là, je m'allonge pour me sécher un peu, me reposer et réfléchir à la situation. Les routes sont malsaines. Prendre un train est certainement la meilleure façon de me faire arrêter. Donc, la seule solution est de marcher de nuit à travers champs. Je me dirige donc vers le sud à travers la campagne.

Hospitalité paysanne

Après une heure de marche, je rencontre un paysan en train de travailler dans son champ.

J'aperçois deux cruches attachées à la selle de sa mule. Ayant très soif je lui montre du doigt ma bouche grande ouverte. "*Aqua, aqua, prisionero ingles escapado*", dis-je afin d'attirer sa sympathie. Il me tend une de ses cruches et, comme il avait sans doute terminé son travail, il me fait signe de le suivre en me donnant de grandes claques dans le dos. Devant ces marques d'amitié, je me mets à marcher derrière sa monture.

Nous arrivons à une pauvre mesure et il me fait signe d'entrer. Nous pénétrons dans une pièce enfumée. Sur le sol, de la terre battue où s'ébattent quelques poules. Une famille nombreuse était attablée autour d'un large plat de pois chiches. Deux femmes dont la plus vieille se levait de temps à autre pour s'occuper du feu, puis l'épouse. Deux jeunes garçons et une fille magnifique avec une chevelure noire aux reflets bleus. Personne n'avait d'assiette et chacun prenait quelques pois chiches dans le grand plat et les portait à la bouche. Je fus convié à faire de même. Pour boire, c'était un autre problème. Ils se passaient à tour de rôle une de ces grandes cruches avec un bec, un "poron" et buvaient à la régolade. Quand ce fut mon tour, je m'arrosai copieusement la figure avant de récolter quelques gouttes d'eau et cela à la plus grande joie générale. C'est alors que la grand-mère alla chercher dans un grand coffre, seul meuble qui décorait la salle, un verre, le seul, j'en suis certain, qui se trouvait dans la maison.

Après le repas, le paysan me mena dans sa grange et me fit signe que je pouvais dormir sur une botte de foin. Je m'endormis d'un sommeil profond. Il me réveilla au milieu de la nuit et me dit que c'était une heure où je risquais le moins les mauvaises rencontres et qu'il me fallait me mettre en route. Lorsqu'il vit l'état délabré de mes chaussures, il alla me chercher des sandales neuves, ce qui, vu la pauvreté de ces gens, était un cadeau royal.

Ensuite, il m'expliqua que toutes les routes menant à Gerone étaient gardées et se proposa de me guider une partie de la nuit pour contourner la ville. Au cours du chemin, il m'expliqua qu'il avait servi dans l'armée républicaine et que Franco n'était guère son ami. C'était une des raisons pour lesquelles il désirait m'aider.

Après la guerre, j'ai voulu revoir cet homme si généreux et qui m'avait été d'un si grand secours à l'un des moments les plus angoissants de ma vie.

Au cours d'un voyage en Espagne, j'ai essayé de retrouver sa ferme. Je me rappelais que ce devait être la troisième à partir de la rivière en se dirigeant vers le sud. Je pénétrai donc dans la ferme que j'avais localisée. Là, un homme me dit qu'il avait acheté la ferme depuis 3 ans et que l'ancien propriétaire habitait le village, où il avait acheté une mercerie.

Je descendis donc au village et m'arrêtai au premier café. Je me renseignai pour savoir où se trouvait le mercier du village; "Tiens, justement il est là. "

En effet, j'aperçois un homme en train de jouer aux cartes. Ce devait être mon fermier. Nous tombons dans les bras l'un de l'autre. Je l'invite à aller chercher sa famille et venir manger avec moi dans ce café qui était également un restaurant. Il m'explique que maintenant, il vit seul avec sa

femme. Il alla chercher son épouse et nous avons déjeuné tous les trois. Mais, au moment de payer l'addition, je m'aperçus qu'elle était déjà réglée.

"Tu es ici en Espagne. Tu es un étranger, c'est à moi à t'inviter. "

Il ne me restait plus qu'à commander une bouteille de champagne pour que nous puissions trinquer ensemble.

"Vous vous rendez compte, me dit-il, maintenant avec leur télévision et leur propagande, mes deux fils sont devenus franquistes ! "

En route vers la Costa Brava

Pour en revenir au début de mon récit, il me dit au revoir de l'autre côté de Gérone et me remit une petite carte d'Espagne telle qu'on en trouve sur le calendrier des Postes. Cette carte me fut d'un grand secours par la suite.

Après avoir repris ma marche, je croisai une ligne de chemin de fer. Je me dis qu'en la suivant, j'arriverais immanquablement à Barcelone. Après quelques heures de marche, je me suis aperçu que je me dirigeais vers l'est et que j'étais sur la ligne de chemin de fer de San Ferud. Cela me mènerait vers la mer et je n'aurais plus qu'à suivre la Méditerranée pour parvenir à Barcelone.

Je m'endormis dans un champ en attendant la nuit pour reprendre la route. Contournant la ville, je m'engageai sur une route qui suivait cette côte qui, après la guerre, devint chère aux vacanciers, la Costa Brava.

A cette époque, ce n'était guère plus qu'un pauvre chemin recouvert d'un revêtement blanchâtre. Quelques ponts de bois mal rafistolés franchissaient les ravins. Les ponts d'origine avaient été détruits pendant la guerre pour défendre l'accès à Barcelone, dernier bastion de la révolution.

Marche de nuit

La lune brillait devant moi, éclairant ce long cordon blanc qui se déroulait sous mes pas. Tout là-bas, sur ma gauche, des lumières qui me paraissaient être un village. Je me mis donc à suivre cette route dans l'espoir d'atteindre ces lumières qui semblaient s'éloigner au fur et à mesure que j'avançais vers elles. Etait-ce la fatigue, la fièvre mais il me semblait vivre un cauchemar. Et cette lune qui m'éblouissait. J'avais l'impression que ces rayons me rentraient dans le crâne et allaient me rendre fou. J'étais tourmenté par une soif terrible. De temps à autre, j'entendais le bruissement de torrents descendant des montagnes et qui passaient au fond des ravins qu'enjambaient les ponts de bois.

N'en pouvant plus, je me décidai à descendre jusqu'à cette eau dont la présence à quelques mètres de moi me paraissait un défi. Je quittai donc la route et m'enfonçai dans un enchevêtrement de ronces, de plantes

épineuses qui me blessaient les mains et le visage. Ayant atteint le fond du ravin, je pus boire tout mon saoul. Puis, il fallut remonter sur cette route où il semblait ne passer personne. Il me paraissait presque impossible de remonter cette pente abrupte, couverte de buissons épineux. Si je n'arrivais pas à traverser cette voûte de ronces et d'épines, je risquais de finir mon existence au fond de ce ravin. Heureusement, l'état de détresse dans lequel je me trouvais décuplait mes forces et je parvins enfin à remonter sur cette route infernale. Et cette lune, toujours là en face de moi et dont les rayons diaboliques semblaient me pénétrer le cerveau. Je pensais devenir fou, "lunatique", comme disent les anglais. Et les lumières de ce village qui s'éloignaient au fur et à mesure que je marchais en titubant comme un homme ivre.

De temps à autre, j'essayais de quitter cette route pour échapper à la lune. J'entrais dans les sous-bois en essayant de suivre la pente abrupte de la montagne mais les ronces et les buissons épineux me forçaient à redescendre et à suivre à nouveau ce serpent blanc qui me conduisait vers un village fantôme que je n'arrivais jamais à atteindre.

Parfois, je pensais m'endormir dans le fossé sur le bord de la route mais j'étais dans un tel état de délire que je craignais ne plus pouvoir me réveiller.

Tout à coup, là-bas sur la mer, une lueur argentée. L'aurore. Je suis sauvé. Le soleil se lève. Puis, à mon grand étonnement, ce village, vers lequel je marchais désespérément, se dessinait maintenant au milieu de la mer. Ce village fantôme n'était rien d'autre qu'une flottille de bateaux de pêche avec des braseros (lamparas) pour attirer les poissons.

Au pied de la colline, un village dont les maisons étaient de coquettes villas et, plus loin, des calanques avec une eau bleue laissant voir le fond de la mer. Il devait être 4 heures du matin. Tout le monde dormait. Aussi, pour conjurer cette nuit de cauchemar, je descendis au bord de la mer et, après avoir enlevé mes vêtements, nu comme un ver, je plongeai dans l'eau glacée.

Camion stop jusqu'à Barcelone

Revenu sur la route, je m'aperçus que, de toute la nuit, je n'avais parcouru qu'une dizaine de kilomètres. Si je voulais arriver à Barcelone le plus vite possible, je devais trouver un autre moyen de locomotion. Je débouchai sur une route importante où des camions poussifs et surchargés ralentissaient au moindre raidillon. Après un sprint, je m'accrochai à l'arrière de l'un d'eux. Mon opération avait manqué de discrétion et le camionneur arrête son camion et, furieux, vient vers moi. J'emploie mon vieux truc : "*Prisionero escapado*". Je m'aperçus immédiatement que ma situation attirait la sympathie de ce jeune

homme qui ne devait pas avoir 20 ans. Il me dit de monter à côté de lui dans la cabine et nous roulons de concert vers Barcelone. A l'entrée de la ville, nous sommes arrêtés à un poste de police où mon compagnon montre ses papiers. Les gardes civils lui demandent qui je suis. Il leur répondit que j'étais son aide pour décharger le camion. Et ils nous laissèrent repartir. Je passai la matinée à l'aider à livrer ses colis. Je lui dis que je désirais aller au Consulat de Belgique.

" Ne va pas au Consulat de Belgique. Va au Consulat d'Angleterre. La Belgique est un trop petit pays !"

Le consul belge de Barcelone

La suite me montra qu'il n'avait pas tort.

Arrivé au Consulat de Belgique, je racontai mon histoire qui ne paraissait guère vraisemblable.

Je m'appelais Anspach (du nom d'un des principaux boulevards de Bruxelles). J'avais traversé les Pyrénées avec 4 élèves de l'école d'officiers belges et ils s'étaient tous fait arrêter dans la campagne. De plus, j'avais servi au début de la guerre dans l'Armée française. Tout cela ne tenait guère debout. J'étais soit un espion et, tout au moins, un aventurier.

Méfiant, il me dit : *" Je ne peux rien faire pour vous. Allez voir les Anglais."*

Heureusement, mon jeune compagnon m'avait attendu à la porte du Consulat. Il m'amena dans un restaurant de la ville et m'offrit de partager avec lui un repas.

"C'est ton salaire pour m'avoir aidé à décharger le camion",

C'était fort bien payé.

L'homme à la pipe

L'après-midi, il me conduisit au Consulat britannique. Là, j'eus une entrevue avec "l'Homme à la Pipe", un gros homme à l'air jovial, faisant s'élever une puissante volute de fumée de la bouffarde qu'il avait à la bouche.

C'était le consul britannique de Barcelone, bien connu de tous ceux qui, comme moi, sont passés par l'Espagne à l'époque. Il me reçut dans son bureau dont l'un des murs était décoré d'une vaste carte de l'Espagne.

"Vous allez essayer d'arriver soit à Gibraltar soit au Portugal. Mais je dois vous avouer qu'actuellement l'Espagne est sous un tel régime policier qu'il est à peu près impossible de la traverser sans se faire prendre."

Me montrant un point qui se trouvait sur sa carte, il me dit :

"Vous voyez cette ville, c'est Miranda del Ebro. Il s'y trouve un camp de concentration où vous risquez fort de terminer votre voyage. Mais

quand vous serez là, nous vous ferons sortir. Dès maintenant, vous vous appelez Gilles Andover. Vous êtes né à Chaudière dans la Province de Trois Rivières au Canada et, bien entendu, vous êtes citoyen canadien. "

Il me remit 100 pesetas, ce qui, à cette époque, représentait une somme appréciable, et un petit morceau de papier de couleur découpé en dents de scie. En me donnant ensuite un billet de chemin de fer pour Valence, il me recommanda de prendre le train en dehors de Barcelone car les gares étaient étroitement surveillées. Je devais remettre le mystérieux morceau de papier au Consul à Valence qui en possédait l'autre moitié.

Je retrouvai mon ami le camionneur et lui dit au revoir. Il tomba dans mes bras et m'embrassa en éclatant en sanglots. Je dois dire que moi aussi j'avais le coeur lourd de quitter ce brave garçon qui m'avait rendu de si grands services. C'était bien là, avec le paysan de Gerone, cette Espagne grande et généreuse qui ne pourra jamais être salie par les fascistes, les gardes civils, par Franco et ses suppôts.

En train espagnol

Je sortis donc de la ville et fis connaissance avec les trains espagnols de cette époque.

Une locomotive poussive, éruptant de la vapeur et de la fumée de tous les bords, traînant une suite de wagons rouillés, surchargés d'une faune grouillante et malodorante, de marmots, d'animaux de basse-cour, de chiens, de chèvres et d'opulentes matrones surchargées de ballots mal ficelés, leurs époux hauts en odeur, et tout ce monde discutant avec de larges mouvements de bras.

Lorsque le contrôleur passa, l'on s'empessa de faire passer sous les banquettes toute cette marmaille en empilant devant eux le maximum de paquets. Tout fier, je présentai mon billet. Pour une fois que j'étais en règle !

Un peu plus tard, j'aperçus l'uniforme vert des gardes civils qui rentraient dans le wagon pour examiner les laissez-passer.

Rapidement, je me glissai sous la banquette, comme avaient fait les gosses précédemment. Je vis avec satisfaction les mêmes ballots qui avaient caché les enfants s'amonceler afin de me cacher à la vue des carabiniers.

Décidément, en Espagne, lorsqu'on avait l'air d'avoir des ennuis avec la police, on pouvait compter sur tous les secours. Merci, merci mille fois à tous ces amis inconnus.

Le train s'arrêtait dans toutes les petites gares et, craignant un nouveau contrôle de police et ne voulant pas créer des ennuis à mes amis espagnols, qui certainement risquaient autant que moi sinon plus en m'aidant, j'allai me réfugier sur la plate-forme à ciel ouvert se trouvant à l'avant du wagon. Grand bien m'en prit car ne voici pas de nouveau mes

gardes civils qui apparaissent à l'autre bout du wagon. Cette fois-ci, c'en est trop ! Les trains espagnols ne roulant guère vite, "GO" je me jette dans le vide et fais un roulé-boulé sur le remblai. Il devait être 3 heures du matin.

A cette heure-là, les routes ne devaient plus être gardées. Aussi, en toute confiance, je m'engageai sur celle qui longeait la voie de chemin de fer.

Les carabiniers de Torre Blanca

Grossière erreur : à un détour du chemin, je me trouvai nez à nez avec deux carabiniers :

"Documentation ? "

Cette fois-ci, je suis cuit. L'homme à la pipe avait bien raison : il était fort difficile de traverser ce fichu pays sans se faire arrêter. Et me voilà encadré par deux gendarmes, dirigé vers le poste de police le plus proche.

Nous nous trouvions à Torre Blanca, petit village non loin de Castellon de la Plata.

Arrivé au poste, ces messieurs commencèrent par m'enlever mes chaussures, ma ceinture, mon portefeuille et tout mon argent. Ils allèrent chercher un interprète et commencèrent à m'interroger. Fidèlement, je récitai ma leçon :

" Je suis Canadien français, né à Chaudière dans la Province de Trois Rivières."

Une chose m'étonna fort. Cette femme qui me servait d'interprète et qui était française essayait de me tendre des pièges et de me faire avouer que j'étais Français et que j'avais l'intention de rejoindre l'Angleterre.

Flamenco à Torre Blanca

A la fin de mon interrogatoire, je fus escorté sous bonne garde jusqu'à une masure à moitié démolie par la révolution. Mes gardiens ouvrirent une solide porte avec une grosse clef. Dès qu'elle fut entrebâillée, je fis un saut en arrière. Une terrible puanteur s'échappait d'un trou noir. Un petit homme à la peau bronzée se trouvait accroupi dans un coin. L'odeur provenait des défécations de l'unique habitant de ces lieux.

Cette cellule était éclairée par une fenêtre garnie de solides barreaux donnant sur la place du village. Dès que la porte se fut refermée sur moi, je fis plus ample connaissance avec le premier résident de l'endroit. Il était andalou. On l'avait mis en prison pour avoir volé des pommes de terre afin de s'acheter des vêtements. En effet, il était à moitié nu. Qu'il fût andalou, soit, mais qu'il chantât des flamencos à longueur de journée, c'était un autre problème. J'adore le flamenco mais à petites doses. Je lui fis comprendre que s'il continuait, j'allais lui fiche une trempe. Cela le calma un peu et il réduisit ses vocalises.

J'étais à peine arrivé que la place du village devint noire de monde. On venait voir l'"ingles". On me serrait la main à travers les barreaux. De belles filles m'envoyaient des baisers sans grand risque. Les villageois nous donnaient à manger: des fruits et même parfois un morceau de viande ou de volaille. Un gardien était censé nous nourrir mais, à une seule occasion, il nous apporta à chacun une patate douce et ce fut tout. On nous annonça qu'un wagon cellulaire viendrait nous chercher le lendemain pour nous amener à la prison de Castellon. Mañana por la mañana. Heureusement l'exactitude n'est guère une des qualités des Espagnols et le lendemain, toute la journée se passa dans notre cachot. Mais l'intérêt que je suscitais avait rapidement baissé.

Sortie de prison

Le deuxième jour, à mon grand étonnement, je vis arriver après la tombée du jour et lorsque la place s'était vidée des curieux, l'interprète française qui avait fait montre de tant de zèle au cours de mon interrogatoire. *"Il faut m'excuser"* dit-elle. *"Mon mari qui faisait partie des brigades internationales est actuellement en prison et si je ne fais pas exactement ce que veut la police, il risque d'en subir les conséquences."*

Mais elle m'apprit une chose pour laquelle j'étais prêt à tout lui pardonner. Pendant la révolution, un homme et une femme avaient été emprisonnés dans notre cachot et pendant la nuit, ils avaient fait un trou dans le toit et s'étaient évadés. Bien entendu, ce n'était pas tombé dans l'oreille d'un sourd. En effet, un trou dans le plafond avait été rebouché avec une large pierre. J'essayais d'abord de la déplacer mais elle était beaucoup trop lourde.

En montant sur le rebord de la fenêtre et en me tenant aux barreaux, il m'était facile d'atteindre le plafond et de décrocher de gros morceaux de plâtre. Tout à coup, une avalanche de pierres et de plâtre me tomba sur la tête et un large trou apparut dans le plafond. Un rétablissement et me voilà dans le grenier.

Je fis signe à mon compagnon d'infortune de venir me rejoindre. J'essayai de le hisser jusqu'au grenier mais je ne pus y arriver. Je passai une jambe à travers le trou pour qu'il essaye de s'y agripper mais rien à faire. Tout à coup, il renonça à s'échapper et retourna se coucher.

Peut-être que pour lui, être en prison était une solution à de nombreux problèmes. Quelle raclée il a dû recevoir le lendemain !

Je n'eus aucune difficulté à sortir du grenier dont la toiture était à demi effondrée. M'accrochant à une solive, je me laissai pendre le long du mur extérieur et tombai dans une rue étroite. Bien que pieds nus, je me mis à courir comme un fou jusqu'aux premières pentes de la montagne.

Là, je déchirai le bas de mes pantalons et me fis des pansements autour de mes pieds.

Vagabondage

Je me mis à graver les pentes de la montagne et lorsque le soleil se leva, Torre Blanca était un tout petit point là-bas à l'horizon. Je m'endormis dans un buisson me disant qu'il faudrait au moins un bataillon de carabiniers pour me retrouver dans cette immensité.

A mon réveil, tous mes problèmes restaient entiers. Plus de 100 kilomètres à parcourir pour arriver à Valence, pas d'argent, pas de souliers, le ventre vide mais cette chose superbe : la liberté.

Je me suis rendu compte qu'il m'était impossible, de jour comme de nuit, de suivre les routes trop étroitement gardées. L'unique solution était de suivre, la nuit, les lignes de chemin de fer. La nuit tombée, je suis redescendu vers la mer pour rejoindre la voie ferrée. Quant à l'essentiel de ma nourriture, elle allait consister en pommes de terre crues et pois chiches. Hélas, en arrivant dans la plaine de Valence, des oranges souvent vertes pendaient encore aux arbres, ce qui me donna, avec l'eau que je buvais dans les mares, une terrible dysenterie.

Mais une chose me fut d'un grand secours. Avec mes pantalons déchirés, les pansements autour de mes pieds et ce teint cuivreux provoqué par la saleté et le soleil, je paraissais sortir d'un roman picaresque. Tout le monde m'aurait pris pour un vagabond espagnol.

Un curé peu charitable

Un soir cependant, torturé par la faim, je décidai, passant près d'un gros bourg, de demander quelque secours au curé. Je rentrai dans une église où des femmes poussaient une complainte déchirante avant d'aller se confesser.

Je m'assis, ou plutôt je m'écroulai sur une chaise dans le fond de l'église en attendant que le curé sortit de son confessionnal. Une des femmes passa à côté de moi et me mit dans la main un billet de 5 pesetas. Immédiatement, voyant ce qu'elle faisait, je lui rendis son billet mais elle insista et me le poussa dans la main, me disant qu'avec cela, je pourrais m'acheter un peu de pain. Je finis par accepter.

Lorsque le curé eut terminé de confesser ces dames, il sortit de sa cage et je vins vers lui. Pour lui faire comprendre que j'avais faim, je lui dis dans mon meilleur latin "*panem panem*". Il me fit la même réponse que les carabiniers de Torre Blanca : "*Documentacion ?* " et m'expliqua que si je n'avais pas de papiers, il ne pouvait rien faire pour moi. Me raclant le cerveau, je suis parvenu à tirer quelques mots de latin pensant que même un curé espagnol devait les connaître: "*Redde Caesari quae sunt caesaris et quae sunt Dei Deo*", (Rends à César ce qui est à César et à

Dieu ce qui est à Dieu). Puis je suis sorti précipitamment de l'église de peur qu'il appelle la garde civile. Je rentrai dans une boulangerie et m'achetai une de ces boules de pain blanc fait avec du blé de Castille qui, à l'époque, était la base de la nourriture en Espagne. J'espère que Dieu avait pardonné tous ses péchés que cette femme généreuse avait confessés à un prêtre indigne.

En train jusqu'à Valence

Je repris donc ma route le long de la voie de chemin de fer. Le lendemain matin, je suis arrivé dans une petite gare de village, où de nombreux voyageurs attendaient un train.

Sans me méfier, je m'engageai sur le quai, n'ayant aucune crainte vu ma métamorphose en personnage de Cervantès. Mais c'était ne pas compter sur l'inévitable policier. De nouveau "Documentacion". C'en est trop ! Je n'avais même plus la force de m'enfuir. Mais pour une fois encore la bonne Espagne fut de mon côté.

Le policier, ayant sans doute quelque affaire urgente à régler, me mena vers le chef de gare, me remit à lui afin qu'il me confie aux policiers qui étaient dans le train qui allait arriver, et s'en allât. Le chef de gare me demanda si j'avais de l'argent pour acheter un billet. Je lui fis comprendre que je n'avais pas le moindre argent sur moi. Alors il alla au guichet, demanda (en le payant) un ticket pour Valence, me le remit et rentra dans son bureau, en me souhaitant bonne chance.

A l'arrivée en gare du train, je rentrai dans un des wagons et bien entendu, je descendis à la prochaine station de peur d'être attendu en gare de Valence.

Je repris donc ma marche le long de la ligne de chemin de fer, jusqu'à ce qui me sembla être la proximité d'une ville importante. C'est là que tous les risques allaient commencer.

Il fallait que je parvienne à l'intérieur de la ville sans me faire arrêter et il devait exister un ocreo bien gardé. En suivant une petite route, j'aperçus une carriole lourdement chargée de légumes. Elle rentra dans une porte cochère qui la mena dans une cour intérieure. Je me suis dit qu'il devait s'agir d'un maraîcher peu soucieux de payer des droits sur ses marchandises.

Je me mis donc à le suivre dans un dédale de ruelles, de cours et enfin je me trouvai au milieu de la ville de Valence. Cette ville, tant chantée par les poètes est en réalité très quelconque, mais j'étais quand même heureux d'y être arrivé. L'on m'indiqua où se trouvait le consulat de Grande-Bretagne.

Le consul britannique de Valence

Le consul me sembla manquer absolument de ce bon humour britannique. Lorsqu'il me vit entrer dans son bureau avec mon pantalon déchiré à hauteur des cuisses, mes pansements autour des pieds qui laissaient une large trace de poussière sur ses tapis impeccables, il me toisa d'un air profondément dégoûté et me dit: "*Avant que nous parlions, allez prendre un bain. D'ailleurs l'on ne vous attendait plus*". Ne me faisait-il pas de reproches, maintenant ! Après être sorti de ma baignoire où je laissai une soupe épaisse et avoir revêtu des vêtements neufs mis à ma disposition, je fus enfin digne d'avoir une audience avec un représentant de Sa Majesté.

Il m'annonça que le lendemain, je prendrais un bus pour Alicante. En attendant j'allais passer la nuit dans un hôtel du port: "*Vous allez voir, ce n'est pas un palace, mais nous y avons des amis*". En effet, ce n'était pas un palace. A la table d'hôte se trouvaient une dizaine d'Espagnols qui semblaient sortir d'un roman d'Eugène Sue, et deux Français qui ne les dépareillaient guère.

Ceux-ci s'appelaient Remo, un jeune garçon de mère Espagnole et Antoine, une ruine humaine qui avait fait la guerre d'Espagne dans les brigades internationales. Tous deux par la suite allaient devenir mes compagnons de route.

La conversation roula sur ce que ces braves gens pensaient de Franco et de son régime. Le dixième aurait suffi pour les laisser moisir dans un camp de concentration. En effet, comme avait dit le consul, nous étions avec des amis.

Jamais de ma vie, je n'ai vu un lit grouillant à ce point de punaises mais qu'importe, j'étais prêt à payer l'impôt du sang et j'étais tellement fatigué que je dormis fort bien.

En route vers Grenade

Le lendemain, en route vers Alicante où l'on nous envoya coucher dans un hôtel du même standing que celui de Valence.

Puis d'Alicante à Grenade en train. Les risques devenaient bien moindres car nous étions maintenant en Andalousie, ancienne province franquiste beaucoup moins surveillée par la police que le reste de l'Espagne.

Néanmoins mes compagnons de voyage, parlant tous les deux parfaitement l'espagnol, préférèrent me laisser voyager seul. En effet, plusieurs des passagers du train commencèrent à me poser des questions. Ne pouvant leur répondre, je leur disais: "Moi Allemand no comprendo". Peut-être que si j'avais usé de ce stratagème en d'autres circonstances, j'aurais risqué de me retrouver avec un couteau dans le dos.

Notre train arriva à Grenade dans la soirée et la porte du Consul Britannique était fermée. Nous avons dormi dans les jardins de l'Alhambra, ce qui, malgré le nom du lieu, n'avait absolument rien d'exotique et rien à voir avec les délices orientaux, mais, couverts de rosée, nous avons grelotté toute la nuit.

Arrivée à Séville

Le lendemain, départ pour Séville. Là, ce fut un employé de l'ambassade qui nous reçut.

"D'ici, vous allez vous rendre au Portugal. Les Portugais sont nos amis. Dès que vous serez arrivés à la frontière, rendez-vous au premier poste de douane, ou au premier poste de police. L'ambassade de Lisbonne sera prévenue et l'on viendra vous chercher. Actuellement il est impossible d'aller à Gibraltar car la frontière est trop étroitement gardée."

Et départ vers le Portugal

Après avoir pris le train jusqu'à une petite ville qui s'appelait La Plata, de nouveau je repris ma marche à pied vers le Portugal. Plus que cent cinquante kilomètres environ. Maintenant, ce n'était rien pour moi. Toujours conscient du danger que représentait ma présence, mes compagnons partirent de leur côté. Le pays que j'eus à traverser était particulièrement aride. Je marchai la nuit en me guidant avec les étoiles resplendissantes dans un ciel sans nuages. J'arrivais parfois auprès d'une rivière, véritable oasis où resplendissaient de superbes rhododendrons.

Traire une chèvre

C'est au cours de cette dernière étape de mon périple que je réalisai que l'Espagne était parsemée de bouteilles de lait gambadant à travers champs: les chèvres. Pourquoi ne pas en profiter ? Et dès que cette brillante idée pénétra mon épaisse cervelle, je me mis au régime lacté. Mais je vous assure que téter une chèvre espagnole, ce n'est pas de tout repos.

Si vous voulez essayer par curiosité ou par nécessité, je vais vous donner quelques conseils techniques. Surtout n'essayez pas de faire comme Rémus et Romulus tétant la louve du Capitole, vous n'y arriveriez pas.

Attrapez solidement la chèvre par les pattes de derrière et plaquez-la contre le sol. C'est à ce moment-là qu'il faut se méfier des coups de sabots et des coups de cornes. Maintenez-là sur le dos puis vous pouvez enfoncer dans votre bouche l'une de ses grosses tétines rugueuses qui vous gratte la gorge.

Si vous aimez ça, en revanche, elle n'a vraiment pas l'air d'apprécier.

Après quelques jours de marche, j'arrivai aux environs de la frontière.

La frontière portugaise

Là, je rencontrai trois hommes ayant chacun une mule surchargée. Ces hommes ressemblaient beaucoup à des contrebandiers. L'un d'eux me proposa de m'escorter jusqu'à l'autre côté de la frontière. La mule marchait devant, semblant connaître parfaitement son chemin. Nous sommes arrivés ainsi jusqu'à un petit ruisseau. C'était la frontière. Je me trouvais enfin au Portugal. Arrivé chez mon passeur, sa femme nous servit un maigre repas et je passai la nuit sur la terre battue du sol de sa maison.

Le lendemain, il m'expliqua que je me trouvais à quelques kilomètres d'une mine de fer qui appartenait aux Anglais. Les Mines de San Domingo. La femme d'un des ingénieurs était Française et il m'indiqua comment trouver sa demeure.

Je lui demandai combien je lui devais pour m'avoir fait traverser la frontière et pour m'avoir nourri. Rien, me dit-il, mais il se proposa de me changer l'argent espagnol qui me restait. Il me donna en échange quelques pièces qui n'avaient aucune valeur.

Accueil à San Domingo

Dans certains milieux on a sa fierté, recevoir un salaire jamais, mais voler c'est autre chose.

Je me dirigeai donc vers les mines de San Domingo et allai voir ma compatriote.

Une femme superbe, en robe de chambre vint m'ouvrir la porte. Dès que je lui dis que j'avais l'intention de rejoindre l'Angleterre: *"Vous êtes tous des voyous, d'ailleurs deux d'entre vous sont venus dernièrement et ont demandé de retourner en Espagne. Le Maréchal Pétain est un grand homme, pourquoi vouloir le trahir ? N'importe comment, je ne veux rien faire pour vous, mon mari qui travaille à la mine risquerait de perdre son travail."*

Chacun de nous possède un certain capital de courage, une certaine résistance physique et morale, puis quand ce capital est usé, dilapidé, c'est fini, on reste nu physiquement et moralement, c'est la faillite, la banqueroute, l'on arrive à la limite de la résistance humaine. La bête a les reins cassés, sous une charge trop lourde.

C'est alors que j'ai ressenti que tout s'écroulait sous moi.

Un sentiment de défiance me disait qu'il ne fallait pas que je me rende à un poste de douane ou à un poste de police. Mais est-ce que j'avais encore la force de faire des centaines de kilomètres sans manger ?

La police portugaise

La vie et mon bon sens m'avaient appris à me méfier de la police dans un état totalitaire. Mais au Consulat Britannique de Séville ne m'a-t-on

pas dit que les Portugais étaient les amis de la Grande-Bretagne et que je ne risquais plus rien dès que j'aurai traversé la frontière ?

Aussi, je me suis dirigé vers le poste de police de San Domingo. Là, un capitaine de gendarmerie abondamment décoré me reçut: *"Vous êtes le bienvenu. Ecrivez à l'Ambassade de Grande-Bretagne à Lisbonne et l'on viendra vous chercher. En attendant, nous allons être forcés de vous garder avec nous. Vous serez logé et nourri, mais bien entendu dès que les gens de l'Ambassade viendront vous chercher, vous serez libre"*

Hélas pour moi, j'arrivais au Portugal au pire moment de la guerre. L'armée britannique avait été écrasée par Rommel et l'armée allemande était aux portes d'Alexandrie. Les journaux portugais annonçaient que la bataille était définitivement gagnée par les Allemands en Méditerranée.

On me laissa en semi-liberté à l'intérieur du poste de police toute la journée, mais le soir, je fus mis sous clef dans une cellule. Décidément, je n'aimais pas du tout cela et seulement alors je commençai à me méfier. Le lendemain, les Portugais m'annoncèrent qu'ils allaient me ramener en Espagne et me livrer à la police.

La porte du poste étant entrouverte, je me précipitai dehors.

Immédiatement, les policiers commencèrent à me tirer dessus à coups de fusil. Grande confusion dans la petite ville. Les chiens me poursuivaient, les femmes se mirent à hurler, les marmots à pleurer. Panique générale. Je traverse en trombe la petite ville, jetant la confusion tout en zigzaguant pour éviter les coups de fusil. Je suis bon coureur et avant la guerre, faisant partie d'équipes universitaires, je faisais le 1000 mètres en moins de trois minutes. Mais je dois dire qu'après ce que je venais de subir, je n'étais pas au mieux de ma forme, et les policiers parvinrent à me rattraper à la sortie du village. Deux policiers me ramenèrent en Espagne, menottes au poignet.

La seule chose que j'avais gagnée dans cette triste aventure, c'est savoir que les pauvres gars comme moi qui voyaient tous leurs espoirs s'effondrer aux Mines de San Domingo ne rentraient pas volontairement en Espagne, comme le prétendait une admiratrice du Maréchal Pétain.

Avant d'être remis entre les mains des Espagnols, je demandai aux policiers qui m'accompagnaient de ne pas dire que j'avais essayé de m'évader. Ce qu'ils me promirent.

Ils me menèrent dans un poste de douane où ne se trouvait à ce moment-là qu'un seul douanier qui m'enferma au premier étage du poste de douane.

Tentative d'évasion ratée

Je remarquai que l'unique fenêtre était obstruée par une malle. Pour éloigner le douanier, je lui dis que j'avais très soif. "Aqua, aqua" , Il sortit pour me chercher de l'eau. Dès qu'il fut sorti, je déplaçai la lourde

malle, ouvris la fenêtre et sautai dans la cour du poste de douane. Manque de chance, je tombai aux pieds du douanier qui sortit son revolver et, s'en servant comme d'un coup de poing américain, me donna, avec le canon, un coup dans l'estomac qui me plia en deux et me mit K.O. Lorsque je repris mes sens, j'étais ficelé dans au moins dix mètres de corde. Le lendemain matin, tel un saucisson, je fus hissé sur une mule qui me mena à la ville voisine, Paimango.

Là, nouvel interrogatoire. Puis, l'on m'amena devant une porte massive:

Betsy

"Vous allez avoir une surprise, vous allez être incarcéré avec une fille, mais surtout n'y touchez pas car elle souffre d'une maladie vénérienne".

Maintenant le supplice de Tantale. Il ne manquait plus que cela.

Je fus poussé brutalement dans un cachot obscur. J'aperçus dans un coin une forme féminine qui dormait ou faisait semblant, sur une botte de paille. C'était Betsy, qui allait éclairer d'un rayon de soleil mon premier jour de captivité. Elle s'étira, ouvrit les yeux et parut très étonnée de me trouver là. Betsy était ma foi une très jolie fille, un peu grassouillette: *"Bonjour. Ils auront notre graisse mais pas notre peau"*. C'était là son leitmotiv.

Elle m'expliqua par la suite que de père Anglais et de mère Française, son père avait été fait prisonnier à Dunkerque et, ayant fait partie d'un réseau d'espionnage, elle avait été forcée de quitter la France. Ayant été menée jusqu'à la frontière dans un bus de la Croix-Rouge britannique, il lui fallut traverser la frontière à pied avec un certain nombre d'Anglais. Ils étaient tombés sur une patrouille de douaniers espagnols. Les hommes avaient pu s'échapper en courant, mais elle, fut vite rattrapée et on l'avait jetée dans ce cachot.

Tout le reste de la journée nous nous sommes raconté nos aventures, mais le soir, au lieu de venir me coucher à côté d'elle sur l'unique botte de paille, je passai la plus grande partie de la nuit à essayer fébrilement de crocheter la serrure du cachot avec une vieille clef à sardine toute rouillée que j'avais trouvée dans un coin.

Ce ne fut que lorsqu'elle fut profondément endormie que je vins m'allonger à côté d'elle et m'endormis en la serrant tendrement mais chastement dans mes bras.

Le lendemain, l'on me mena entre deux gardes civils en autobus à Huelva.

C'est du port de cette ville, Palos, que Christophe Colomb partit pour l'Amérique. *"Ils auront notre graisse mais pas notre peau"* C'était Betsy qui non loin de moi faisait également partie du convoi. Arrivé à destination, elle fut dirigée vers le quartier des femmes, et moi vers celui des prisonniers politiques. Je lui posai une question qui me pesait

lourdement sur le coeur: *"Les policiers m'ont dit que vous aviez une maladie vénérienne. Est-ce vrai ?"*

" -Ah, les salauds, les menteurs ! Je me porte parfaitement bien. Comment ont-ils pu dire une chose pareille !?!"

Moi, hélas, je savais très bien pourquoi ils avaient dit cela. Les séjours en prison ne sont pas faits pour la gaudriole. Jamais de ma vie, je n'étais passé pour un pareil nigaud.

Quelques prisons de plus

C'est là que j'arrête l'histoire de mes prisons. Je ne veux pas vous raser comme Silvio Pelico. Je me contenterai de les énumérer. Je connus successivement la prison de Huelva, puis lors de mon transfert au camp de concentration de Miranda ou étaient parqués tous les prisonniers étrangers, je connus successivement, la Carcel Modelo de Séville, celle de Cordoue et la prison de Madrid.

Cette traversée de l'Espagne en sens inverse m'apprit certaines choses.

Mañana en espagnol ne veut pas dire demain, mais au mieux après-demain ou plutôt la semaine prochaine, ou encore, le mois prochain. Passa Mañana ne veut pas dire après-demain mais jamais.

J'appris également que les Carcel Modelo ne sont pas modelo du tout et bien pires que les prisons ordinaires (à ne pas confondre avec les hôtels quatre étoiles !).

Je me rappelle de la prison modèle de Séville, c'était la Conciergerie sous la Terreur.

Nous étions parqués, peut-être à deux cent, dans une vaste salle garnie de barreaux, les extranjeros et les prisonniers politiques. Chaque matin vers cinq heures, l'on venait appeler ceux qui, dans la journée, allaient être fusillés ou auxquels on allait passer le garrot. Ils se levaient dignement, Nous serraient la main pour la dernière fois. Aucune scène de désespoir, aucun pleur, aucun cri.

La Carcel Modelo de Cordoue n'était pas mal non plus, dans son genre. Un vaste hall dans lequel étaient superposés quatre étages de cages garnies de barreaux. Sing Sing revu, mais pas corrigé, par les Espagnols. Pour agrémenter tout cela, nous étions une vingtaine, attachés deux par deux par des menottes made in USA, dans l'une de ces cages qui devaient bien avoir cinq mètres sur cinq. Pas moyen de s'allonger pour dormir, d'ailleurs à cause des punaises, il ne fallait pas trop y compter. Et en plus de tout cela le Typhus régnait dans la prison et tuait cinq personnes par jour !

Miranda

Mais j'appris également ce qu'était la vraie amitié. Lorsque je fus enfin parvenu au camp de Miranda, j'eus la chance de rencontrer de vieux amis:

Jean Cudell et Jean-Jacques Dethier qui, me voyant arriver dans un tel état de détresse physique et épuisé par la dysenterie me donnèrent sur leurs maigres parts de nourriture.

J'ai également appris que dans certaines circonstances, il valait bien mieux, pour se faire respecter, compter sur ses poings que sur ses valeurs morales.

Après ce séjour touristique de huit mois en Espagne, j'appris que j'allais enfin être libre. C'est ce jour-là qu'à mon grand étonnement, je vis arriver parmi une grosse fournée de prisonniers mon ami Armand Delsem-Ariès. La relève était assurée. Notre libération faisait sans doute suite à de sordides marchandages entre Espagnols et Anglais. Nous devons être échangés contre tant de ballots de coton ou de tonnes de charbon.

En route vers l'Angleterre

Je fus dirigé vers Madrid et de là vers Gibraltar. J'y arrivai en octobre 42 et j'eus la surprise de voir un énorme convoi, passant devant le "Roc" se séparer en deux. L'une des parties se dirigeant vers le Maroc, l'autre vers l'Algérie. C'était le débarquement américain en Afrique du nord. De Gibraltar, je fus mené en bateau en Angleterre où, loin de pouvoir jouir immédiatement de ma liberté, je dus faire comme toute personne venant du Continent, un séjour à Patriotic School où l'Intelligence Service nous interrogeait avant de nous laisser libre sur le sol anglais.

Je dois dire que j'eus droit à des soins particuliers de la part de ces messieurs. C'était mon sacré nom de boulevard qui me valait cela et une chaude recommandation du consulat belge de Barcelone. Après avoir été passé sur le grill pendant trois semaines, je m'aperçus que les Anglais en connaissaient plus sur mes parents lointains que moi-même. Alors, je fus enfin libre.

Avec les Français Libres

Je pris alors un engagement définitif dans les Forces Françaises Libres, assimilée à St-Cyr.

Là, j'y rencontrai des garçons remarquables qui, hélas, servirent la France jusqu'au dernier sacrifice. Parmi ceux-ci, je porterai toujours dans mon coeur Claude Diamand-Berger, ce charmant et délicat poète qui écrivit peut-être les plus beaux poèmes sur la Résistance et qui fut trouvé mort lors du débarquement sur les rives de l'Orne en face d'un Allemand. Ils s'étaient entre-tués. C'était peut-être un poète lui aussi.

Egalement, mon ami, Claude Barrès, petit-fils de l'écrivain, parachuté deux fois avec moi. Il fit deux séjours en Indochine, commanda une des compagnies françaises en Corée et finit par être tué en Algérie sur les Monts Arraba. De ma promotion de l'Ecole des Cadets, nous avons choisi à sept les parachutistes. Parmi ces sept, il n'y eut que deux survivants. Lasalle n'avait-il pas dit " être cavalier et avoir trente ans, c'est être un j'en-foutre "

Gilles ANSPACH

3 fois parachuté derrière les lignes ennemies: Bretagne, Région de Besançon, Hollande.

3 citations à l'Ordre de l'Armée Aérienne toutes trois signées de Charles de Gaulle.

il est en outre COMMANDEUR de la LEGION D'HONNEUR.

Gilles ANPACH est décédé en 2002

LES ÉVADÉS DE FRANCE - INTERNÉS EN ESPAGNE 1940-1945

En juin 1940, après l'effondrement du Front Allié, les Espagnols organisent à Miranda de Ebro, le regroupement des soldats étrangers, français et civils alliés.

La construction du camp de Miranda, son organisation et sa mise au point avaient été conçues par les nazis envoyés par Hitler pendant la guerre d'Espagne pour y interner les Républicains Espagnols.

Les premiers internés étrangers furent des Anglais, échappés de Dunkerque et n'ayant pu embarquer à Saint-Jean-de-Luz, ainsi que 300 Polonais.

Le camp, petit à petit, s'organise et se gonfle de plus de 500 prisonniers représentant plus de 30 nations : Anglais, Américains, Polonais, Belges, Hollandais, Norvégiens, Français, etc.

Mais en 1941, l'armistice avec la France n'a pas mis fin à l'arrivage en Espagne de nombreux étrangers, en particulier des Français.

Certains sont refoulés, remis aux Autorités Allemandes en zone occupée via le Fort du Hâ et la déportation en Allemagne, d'autres plus chanceux en zone libre, et après 3 mois de prison sont remis en liberté par les Autorités Françaises de Vichy.

Depuis 1942, le camp de Miranda comprend environ 5 000 personnes, la vie est très dure, un unique plat par jour : "soupe aux choux", l'eau est réglementée, la dysenterie sous la nom de "Mirandite" y sévit énormément.

En novembre 1942, avec le débarquement en Afrique du Nord et l'envahissement de la zone libre par les Allemands, c'est un afflux de Français vers l'Espagne. Les principaux lieux de passage sont : Hendaye, Saint-Jean-de-Luz, Ibañeta, La Rhune, Saint-Jean-Pied-de-Port, Le Somport, Le Portalet, Le Portillon, La Tour de Carol, Toboaca, Andorre, Le Puymorens, Col du Morens, Ceret, Le Perthus, Col de Balitres.

Le nombre important de passages oblige les Espagnols à interner une majorité de Français dans les prisons d'Irun, de Pampelune, Huesca, Saragosse, Barbastro, Lerida, Figueras. Gerone et Barcelone, après un passage dans les prisons frontalières de quelques jours où ont lieu la fouille et l'identité.

De nombreux Français se font passer pour Canadiens-Français sous de faux noms.

Le 6 janvier 1943 à Miranda, les Polonais déclenchent une grève de la faim. Au bout de 7 jours, le mouvement se solde par un très grand nombre de malades et de sous-alimentés. Il aboutit pour les Polonais, le 22 mars par un départ pour l'Angleterre, suivis par les Belges.



Le Gouvernement Espagnol, prenant un peu de large vis-à-vis de l'Axe, le Gouvernement de Vichy perdant toute crédibilité, la délégation de la Croix-Rouge Française à Madrid se met en contact avec les Alliés qui lui fournissent les moyens d'aider les Français internés dans les camps et prisons.

Une répartition est faite : les hommes de 16 à 40 ans seront envoyés, dans la limite, des places à Miranda.

Certains seront concentrés dans les prisons-forteresses : Figuerido, les monastères transformés en prisons : Totana, Palacio des Missiones à Barcelone. Prisons cellulaires : Hellin, Bilbao, Logrono, Tarragone, Burgos, Barbastro, Saragosse.

Les plus jeunes et les plus âgés, ainsi que quelques femmes, dans des hôtels désaffectés depuis la guerre civile et gardés militairement : Almazan, Arnedillo, Burguete, Caldas de Malavelle, Molinar de Carranza, Murguis, Onteniente, Rocaillaura, Sobron, Solon de Cobras, Uberuaga de Ubilla, Valdeganga, Zarauz, Zumaya.

En février 1943, un premier convoi de Français comprenant des sous-officiers et des officiers quitte Algesiras.

A partir de fin avril, 8 convois vont quitter Setubel (près de Lisbonne), puis 6 autres partiront de Malaga et en 1944, 21 convois partiront de Gibraltar et d'Algesiras en direction de Casablanca, d'où un certain nombre se dirigeront vers l'Angleterre.

De 1940 à 1945, un total de 40 000 personnes environ transitent par l'Espagne.

23 à 25 000 s'engagent dans les Forces Françaises Libres et Combattantes en Afrique du Nord et en Angleterre.

Ils participent dans les rangs des Commandos, des Parachutistes, de la Division Leclerc, de l'Armée d'Italie, de la première Armée, de l'Aviation et de la Marine, à tous les combats, à tous les débarquements.

Ils sont présents partout

12 à 15.000 morts restent sur les champs de bataille. Les survivants sont parmi les premiers à délivrer nos camarades internés et déportés dans les camps nazis.

Ce transfert par les Pyrénées, des meilleurs et des plus nombreux combattants, se fit avec l'aide des passeurs français pyrénéens, au mépris de leur vie.

Des milliers de corps dorment encore dans les glaces des cols et des glaciers.

Plus de 5.000 évadés furent repris et déportés en Allemagne.

Nombreux furent ceux qui périrent en Espagne d'épuisement, de maladie, de mauvais traitements...

Ils avaient un idéal : La FRANCE.

Pour y parvenir, ils durent choisir : souffrir dans les camps et les prisons, gardant au coeur l'espoir de recouvrer leur liberté afin de rejoindre les Armées Alliées, et de participer à la Libération de la PATRIE. Plus des trois quarts sont morts.

Ne les oublions pas.

Mañana"... leur répétaient leurs gardiens. Ce Mañana , dont ils n'ont jamais douté débouchait sur le combat et la LIBERTÉ.

LA FRANCE. CE N'EST PAS LE SANG REÇU,
C'EST D'ABORD LE SANG VERSE

- Heureux ceux qui sont morts dans les grandes batailles,
- Couchés dessus le sol à la face de Dieu.
- Heureux ceux qui sont morts sur un dernier Haut-lieu,
- Parmi tout l'appareil des grandes funérailles.
- Heureux ceux qui sont morts pour des Cités charnelles.
- Car elles sont le corps de la Cité de Dieu.
- Heureux ceux qui sont morts dans ce couronnement
- Et cette obéissance et cette humilité.
- Heureux ceux qui sont morts, car ils sont retournés
- Dans la première argile et la première terre.
- Heureux ceux qui sont morts dans une juste guerre.
- Heureux les épis mûrs et les blés moissonnés. - (PÉGUY)

Les Cadets "Malgaches"

Texte écrit par Jean Giraud-Vinet en 1992

Nous étions 16 jeunes gens de 17 à 20 ans, originaires de Madagascar, la Grande île, où nos parents résidaient en ce début d'année 1943. Ils étaient fonctionnaires ou colons, suivant la terminologie en usage, c'est-à-dire commerçants, entrepreneurs, planteurs, docteurs ou professeurs, en provenance de toutes les provinces de France et leurs fils, lycéens ou bacheliers de fraîche date, ont répondu à l'appel du Général De Gaulle, avec un certain retard, dû à leur âge au moment du 18 Juin 40. Les autorités de la France Libre, contrôlant l'île depuis le 16 Décembre 1942, avaient entamé une campagne de recrutement pour les F.F.L. en recherchant entre autres, des candidats pour l'Ecole Militaire des Cadets formant de futurs officiers. Le critère de sélection imposé étant la possession du Baccalauréat et le résultat d'une entrevue avec le Colonel Bureau, Commandant supérieur des Troupes, permettant de déterminer la motivation du candidat.

Nos 16 sélectionnés, après leur incorporation en Mars 1943 et un court séjour en caserne, embarquèrent le 15 Avril 1943 à Tamatave, à destination de la Grande Bretagne. Un premier transport maritime, l'*Orduna*, les amena jusqu'à Durban, où ils transitèrent quelques jours avant d'être embarqués sur le "*Duchesse de Richmond*" (un ex-paquebot transformé en transport de troupes) qui les convoya jusqu'à Liverpool, après plusieurs escales : Cape-Town, Takoradi, Free-Town . Ce voyage dura 60 jours, l'arrivée à Liverpool se situant vers le 15 Juin. La "*Duchesse de Richmond*" avait conservé quelques cabines pour des passagers civils et les officiers supérieurs et transportait des militaires du Commonwealth (Britanniques, Australiens, Néo-Zélandais), des Grecs, des Polonais, et des Français. Car, en sus des Cadets, des renforts pour l'infanterie, l'artillerie, les parachutistes et l'aviation, composaient le contingent français. Nous étions logés dans les entreponts et certaines cales avec, pour chacun, un hamac comme literie et un espace réduit pour notre paquetage individuel. Le dit hamac devait être replié chaque matin et les locaux nettoyés. Une inspection quotidienne des Autorités Anglaises était effectuée suivant les règles de la discipline en mer de la

Royal Navy. Nous devions ensuite participer à des corvées diverses : lavage et nettoyage à grands jets des ponts, ravitaillement en liquides hygiéniques et alcoolisés des bars de la classe "passager", lavage et vaisselle des plats et couverts des réfectoires. La nourriture était typiquement britannique et succincte. Nombre d'entre nous ont trompé leur faim et rempli leur estomac en ingurgitant le soir des litres de bières anglaises (Ale et stout) obtenables et consommables au magasin de la NAAF. Un lot important d'oranges d'Afrique du Sud avait été chargé à Cape-Town, sur les ponts, les caisses et cageots étaient recouverts de lourdes bâches soigneusement fixées. Des petits malins eurent vite fait de soulever ces bâches et de creuser des galeries dans les caisses sans déranger l'harmonie et le volume extérieur, en replaçant les bâches. Les succulentes oranges étaient dégustées dans l'obscurité complice. En effet le black-out était de rigueur. Il était admis, dans la limite des espaces offerts et pour lutter contre la chaleur, de coucher sur les ponts, face aux étoiles et à l'air libre. Il fallait donc le plus tôt possible marquer et occuper son territoire en installant son couchage et en occupant la zone. Un autre facteur motivant pour cette solution était la crainte de torpillages et l'espoir de pouvoir évacuer rapidement le navire. Il faut se souvenir que nous naviguions en convoi et avons connu plusieurs alertes et que *"cette campagne de printemps 43 fut pour les Allemands la plus profitable de cette période, elle dépassa tous les autres secteurs en nombre de navires et tonnages détruits... en mars 43, il y avait 116 U-Boats dans la zone, ils coulèrent dans la région des Açores et de Free-Town 134 navires de Mars à Juin.* (Lasdilas FARAGO dans son livre "la Dixième Flotte").

De Liverpool nous fûmes dirigés sur Camberley pour environ un mois et demi, où nous fûmes initiés aux joies de la pratique de l'ordre serré et de l'école du soldat et où fut régularisé notre engagement dans les FFL (durée de la guerre plus trois mois). Nous bénéficiâmes d'une courte permission en Ecosse (Edinbourg) et fûmes ensuite dirigés sur Ribbesford début Août 43. Nous devions y former l'ossature de la première section, sous l'autorité du Lieutenant Sourieau, assisté de l'adjudant J.Trescases . 4 ou 5 d'entre nous furent affectés à la Section du Lieutenant Desforges. Notre histoire est alors celle de l'Ecole dont nous primes très vite le rythme : lever matinal, assorti du "décrassage", cours en diverses matières sélectionnées dans le programme de première et de Math-Elem des Lycées (maths - anglais - histoire - géographie) et enseignement plus spécialisé pour la formation de futurs officiers d'infanterie (théories sur la conduite du groupe et de la section en

campagne - armement - lecture de la carte - morse - etc..) et mise en pratique sur le terrain avec manoeuvres - marches - tirs aux diverses armes et séances de P.T. (Physical Training) sous la houlette du sergent FOX. Cette période se décomposa en 2 pelotons, le premier d'Août à Fin Novembre, clôturé par un classement qui nous amena à continuer avec le second peloton dit E.A. (Elèves Aspirants) de Janvier à Mai 1944 . Il se clôtura par l'examen de sortie de la promotion "18 Juin" qui voyait figurer parmi les 30 premiers 5 d'entre nous (M.BOYE - L.PAOLI - F.BERTHOUMEAU -J.RABEC - J.HANNEBICQUE.). Entre les pelotons, une permission en Décembre 1943, passée dans des familles britanniques, grâce aux A.F.V. (Association of friends of the French Volunteers) permit à tous de mieux découvrir les qualités et coutumes de vie de nos hôtes et de perfectionner nos connaissances dans la langue de SHAKESPEARE. Sur le plan sportif nos "Malgaches" se distinguèrent dans les équipes de Rugby et de football. L. PAOLI - P.BARBIER et M.GONTHIE, étant membres à part entière de l'équipe fanion.

Nous serons ensuite, suivant notre rang de sortie et notre choix, affectés soit aux parachutistes, au BCRA (missions JED-BURGHES) à la MMLT (mission militaire liaison tactique). Nous participerons tous activement et souvent avec brio, comme chefs de section, aux combats de la Libération et à la campagne d'Allemagne. Certains d'entre nous continueront le combat en participant par la suite à la campagne d'Indo-Chine. Une minorité choisira définitivement le métier des Armes (M.EDME - F.BERTHOUMEAU - M.GONTHIER).-

Il convient ici de rappeler le jugement porté par E.BERGOT dans son ouvrage sur les CADETS, paru en 1978, sur l'équipe des "Gaches" :

".... Fils de fonctionnaires, de militaires, de colons européens de Tananarive, pas un seul en effet n'a encore posé le pied sur le sol de la métropole. Tous rêvent de la libérer. Ils font preuve d'un patriotisme ardent, désuet, passionné pour ce pays qu'ils exaltent avec l'excès des émigrés... A BEWDLEY ils se sont retrouvés dans une masse de nouveaux arrivants de toutes origines, isolés pour la plupart. Ils se sont alors serré les coudes et leur groupe, homogène, n'a pas tardé à donner à RIBBESFORD un ton nouveau, fait d'insouciance et de bonne humeur, de décontraction aussi, qui a surpris les anciens, habitués à l'atmosphère solennelle, un peu compassée, toujours marquée par la tragédie qui avait présidé à la naissance de l'Ecole ..."

48 ans se sont écoulés depuis notre séjour à Ribbesford, partagé avec tous nos autres camarades des îles. Les vicissitudes de la vie et le temps

qui passe inexorablement ont engendré une inévitable dispersion et aussi des disparitions tant par le fait de la guerre et du métier militaire (B.DARRIEUX - Jean BUISSIERE - Marcel EDME) que par la maladie. Mais les liens qui nous unissent ne se sont jamais rompus et se sont au contraire renforcés. Ils ont été noués pendant une période relativement courte de notre existence et au tout début de notre âge d'homme. Mais cela se passait à la fois dans la plus dure des adversités et dans la plus grande espérance celle de libérer le sol national et d'en chasser l'occupant. Nous y avons tous, Cadets de toutes origines, participé les armes à la main. Le but fut atteint, la victoire remportée et à nous aussi, Jeunes Français d'Outre-Mer s'applique le jugement du Général :

"Ces bons fils ont, de toutes leurs forces, servi la Patrie en danger... mais aussi dans son chagrin, aux pires jours de son histoire, ils ont consolé la France."

Voici leurs noms :

Nom	Affectation
BARBIER Paul	MMLT
BARTOLI Raymond	Marine Nationale
BERTHOUMEAU François	BCRA
BERNARD Jacques	BCRA
BOYS Marc	Parachutistes`
BUISSIERE Jean	BCRA
DARRIEUX Brice	BCRA
EDME Marcel	BCRA
EDME Roger	BCRA
EYMOND Jean	BCRA
GIRAUD-VINET Jean	2° D.B.
GONTHIER Marcel	MML
HANNEBICQUE Jacques	MMLT
L'HUILLIER Michel	MMLT
PAOLI Louis	MMLT
RABEC Jacques	BCRA

André Gérard – De Mexico à Londres

*Traduction d'un extrait de son ouvrage paru en anglais
sous le titre*

FFL-55933 Memoirs

Avant-Propos

Bien que d'origine française, ma famille résidait à Mexico où sont nés mes frères et sœurs aînés. Mon père, Don Hipolito Gérard Payan, marié à Doña Magdalena Cortés Sieyès, était un des Français émigrés au Mexique au siècle dernier. Ces émigrés venaient du département des Basses-Alpes devenu aujourd'hui Alpes de la Haute-Provence. On les a appelés les "Barcelonnettes" parce qu'ils étaient en majorité, originaires de la petite ville de Barcelonnette.

Je suis né à Cannes lors d'un des voyages de mes parents en outremer, mais en fait j'ai grandi et fait mes études au Mexique : au Collège Américain puis au Collège Franco-Espagnol et enfin à l'Ecole "Bancaria y Comercial".

La colonie française au Mexique participa activement à la 1ère Guerre Mondiale. La longue liste des morts pendant le conflit, gravée sur un monument dressé dans le "Panteon Francés de la Piedad" (le Cimetière de la Pitié) à Mexico en est la preuve. On y trouve aussi les noms de ceux qui ont disparu pendant la Seconde Guerre Mondiale mais ils sont beaucoup moins nombreux. C'est que les Français résidant au Mexique et qui pouvaient être appelés et mobilisés dans l'Armée Française pendant cette Seconde Guerre Mondiale, furent envoyés à la Martinique pour leur entraînement. Là-dessus survint le désastre et la reddition de la France. Or le gouverneur de la Martinique ne reconnut pas De Gaulle et resta attaché au Gouvernement de Vichy ; c'est pourquoi, à la suite de la signature de l'armistice du Maréchal Pétain, le contingent fut démobilisé et renvoyé au Mexique.

Après le débarquement américain en Afrique du Nord et une fois que De Gaulle fut reconnu par le reste du monde, alors seulement, la Martinique rompit avec le Gouvernement de Vichy. Les Français du Mexique furent

de nouveau appelés, envoyés à la Martinique et plus tard en Afrique du Nord mais à ce moment-là la guerre allait prendre fin.

Les Français du Mexique qui ont combattu pendant la Seconde Guerre Mondiale furent uniquement les volontaires qui s'étaient engagés individuellement dans les FFL. Il y eut, évidemment beaucoup moins de volontaires qu'il n'y aurait eu de mobilisés.

I - Le Départ

C'est le début de l'année 1943. Le Mexique a déclaré la guerre aux puissances de l'Axe, l'Italie et le Japon, le 1^{er} Juin 1942. En mai, alors qu'il n'y a eu aucune provocation, des sous-marins allemands ont violé la neutralité et coulé deux pétroliers mexicains le "Potrero del Llano" et le "Faja de Oro". Le Mexique a participé aux combats dans le Pacifique avec un escadron d'avions de chasse P47 Thunderbolt, l'Escadron 201 et un grand nombre de Mexicains se sont engagés dans les forces armées nord américaines.

Le Mexique a été un des premiers pays qui reconnurent le Général de Gaulle et il y a même eu, une représentation de la France Libre à Mexico.

Au début de 1943, j'étais mes 18 ans que j'avais fêtés le 29 novembre 1942. Je m'étais aussi présenté pour le service militaire mexicain qui venait d'être instauré pour ceux qui étaient nés en 1924. Cette première classe de conscrits s'appela la Classe 24. On me donna mon livret militaire, numéro 508003, mais je ne participai pas au tirage au sort de la boule blanche (service militaire en caserne) ni de la boule noire (service le dimanche seulement), car les autorités médicales me considérèrent "apte conditionnel" à cause d'un petit défaut de vue de l'œil droit. Ce fut une grande déception pour moi. Un grand vent patriotique soufflait alors et mon désir de faire quelque chose, de participer à la Croisade contre le mal, ne cessait de me tourmenter. Après une brève réflexion, je décidai de me rendre aux bureaux de la représentation de la France Libre où, devant un officier des Forces Françaises Libres, j'allais signer un contrat par lequel je m'engageais à servir ces Forces pendant la durée des hostilités, plus trois mois. Les événements postérieurs modifièrent, comme nous le verrons, la durée de mon engagement.

Lorsque je fis part de ma décision à mes parents, pour la première fois de ma vie, je vis pleurer mon père, mais ni lui, ni ma mère ne s'opposèrent à ma détermination.

Les adieux eurent lieu à la gare de chemin de fer de "Buenavista". Je pris le train pour New York, via Laredo et Saint-Louis Missouri où je trouvai la correspondance pour arriver à New York.

Les adieux sont toujours douloureux et bouleversants, mais l'inconnu qui m'attendait apaisa ces sentiments. Pendant que je traversais le territoire mexicain rien de particulier n'arriva. Mais de l'autre côté de la frontière, il monta dans le train un contingent de WAAC femmes auxiliaires de l'armée américaine, et je restai le seul homme dans le wagon au milieu de toutes ces femmes. Le voyage de deux jours et deux nuits fut réellement intéressant et amusant et il me parut de bon augure pour les débuts de ma vie militaire.

A New York, je suis allé me présenter aux bureaux de ce que l'on appelait le Comité National Français, avec l'ordre de mission que l'on m'avait donné en quittant Mexico. Il y avait là un personnage impressionnant, le Colonel Brunswick, invalide de la 1ère Guerre Mondiale, qui était à la tête de la mission militaire de la France Libre, c'est est tout du moins ce que je crois avoir compris.

On me dit que j'embarquerai dès que possible et en attendant on me logea dans un petit hôtel de la 50ème rue. A cette époque-là, New-York était une ville extraordinaire : l'effervescence de la guerre, une foule d'uniformes partout comme les bonnets blancs au pompon rouge des marins français, ceux de l'équipage du cuirassé Richelieu qui était à quai en réparation. Il y avait aussi les cocktails et les thés dansant que la société new-yorkaise offrait aux militaires et auxquels assistaient de très belles femmes et de très beaux mannequins. Naturellement je tombais amoureux d'un des mannequins de l'agence Powers que j'avais rencontré pendant ces mondanités, idylle fugace et presque platonique qui ne dura que le temps de mon bref séjour à New York.

Il y avait aussi à New York une mission française en parallèle qui représentait le Général Giraud reconnu par Roosevelt qui éprouvait une profonde antipathie à l'égard du Général de Gaulle. Cette mission disparut peu après lorsque le Général de Gaulle devint l'unique chef des Français. Pendant un de ces cocktails, je connus un jeune français, plus ou moins de mon âge, qui portait l'uniforme américain mais avec un galon de sous-lieutenant français et en haut de la manche un insigne qui disait : France. Il m'expliqua qu'il s'était enrôlé dans cette mission et qu'après un entraînement éclair à Fort Benning, on l'avait promu sous-lieutenant et que sa mission consisterait à accompagner les forces

américaines comme officier de liaison pendant la prochaine campagne en France.

Je ne cédaï pas au chant de la sirène, c'est-à-dire à la possibilité d'obtenir assez facilement le grade d'officier de liaison des forces de Giraud. Je conservai ma première idée de servir les Forces Françaises Libres en tant que combattant.

Tout finit par arriver et un jour on m'informa que mes brèves vacances new-yorkaises étaient terminées et que je devais embarquer l'après-midi dans tel navire, dont je ne me souviens plus du nom, dans le port de New York pour commencer, cette fois-ci oui, ma grande aventure commençait.

Je me présentai à bord. C'était un cargo au pavillon hollandais dont le port d'attache était Curaçao. Le navire appareilla à la fin de l'après-midi. Il était chargé de matériel de guerre et même le pont où il y avait plusieurs avions démontés et enveloppés comme des cadeaux, en était plein. Nous étions une vingtaine de passagers dont un petit groupe de soldats américains qui partaient rejoindre leurs unités respectives en Angleterre. La nuit, dans un black-out total qui interdisait même d'aller fumer une cigarette sur le pont, le bâtiment mit le cap sur Halifax où il allait rejoindre un énorme convoi.

Le lendemain matin, du pont, je pouvais voir trois ou quatre files de bateaux qui couvraient l'horizon de proue à poupe et des deux bords. Comme des chiens de bergers, plusieurs corvettes allaient et venaient, traversaient les files, s'approchaient puis s'éloignaient tout en faisant résonner leur klaxon bien reconnaissable. La traversée dura trois semaines environ, le convoi avançait lentement, il allait à la vitesse du navire le plus lent et de plus, pour éviter les sous-marins, nous sommes montés très près du cercle polaire pour redescendre ensuite droit vers le sud, vers la mer d'Irlande et arriver au port de Cardiff.

La traversée fut loin d'être monotone. Invariablement, toutes les nuits, les sous-marins allemands attaquaient le convoi. Des années plus tard, j'ai appris que notre traversée avait coïncidé avec une intensification de l'offensive des *Wolfpack* allemands. La noirceur du ciel et de la mer confondus, était tout à coup illuminée par les incendies des malheureux bateaux qui venaient d'être torpillés. On entendait l'explosion des mines anti-sous-marines lancées par les corvettes et l'éclatement des torpilles qui faisaient mouche, on sentait comme d'énormes coups de marteau dans la coque du bateau et nous nous mettions à prier. Tout en bavardant

avec un membre de l'équipage, j'ai su que ma cabine qui se trouvait au milieu du bâtiment face à la salle des machines était l'endroit préféré des torpilles allemandes. Et ça ne valait pas la peine de déménager avec ma couverture dans un couloir supérieur car de toutes façons, si je survivais à l'impact de la torpille, l'eau était si froide que je mourrai d'hypothermie avant 15 minutes.

A l'arrivée à Cardiff, j'ai dû passer par le Service d'Intelligence Britannique qui contrôlait tous ceux qui débarquaient pour s'assurer qu'ils n'appartenaient pas à la 5ème colonne et n'étaient pas non plus des espions nazis.

Tous ceux qui arrivaient, sauf ceux qui portaient l'uniforme d'une armée alliée, devaient passer par un service appelé Patriotic School. Personnellement, j'étais en civil, mais les "contrôleurs" se rendirent vite compte que j'étais un volontaire inoffensif qui venait s'enrôler dans les Forces Françaises Libres et je n'ai pas eu à passer par cette institution. Nous en étions là, lorsque les sirènes se mirent à hurler pour prévenir d'une attaque aérienne allemande, C'était ma première alerte et il y en eut d'autres, entre la fin de mon interrogatoire et mon départ vers la gare. Je pensai que les Allemands voulaient vraiment m'empêcher de m'incorporer dans les troupes du Général de Gaulle ; d'abord ils m'attaquent avec leurs sous-marins et ensuite avec leurs bombardiers. Mais ils n'y sont pas arrivés. Je pris le train pour Londres et là me logeai dans le centre d'accueil de la FL, une grande maison dans le quartier de Kensington. Ma première nuit émaillée d'alertes aériennes et de bombardements, je m'en souviens tout particulièrement parce qu'en arrivant et à peine dans le dortoir, j'eus l'idée de prendre un bain. Dans les baignoires il y avait une ligne rouge horizontale à trois pouces du fond pour économiser l'eau. En regagnant mon lit de camp, oh! déception, je découvris que pendant mon absence des pensionnaires du centre avaient vidé mes poches et les avaient allégées des deux ou trois cents dollars qui me restaient après New York, de l'argent que m'avait donné mon père. Le lendemain, dans les bureaux des FFL de Londres, au Carlton Garden, commencèrent les démarches d'immatriculation, examen médical, uniformes, vêtements, remise du livret *Soldier Pay Book*, etc. 55933 fut mon matricule FFL. Les médecins militaires français furent moins exigeants que les médecins mexicains car ils m'acceptèrent sans aucune restriction.

Après les démarches, entrevues et autres tracasseries bureaucratiques dans le centre de recrutement, ils décidèrent que j'entrerais à l'École

Militaire des Cadets de la France Combattante à Ribbesford Hall, dans les Midlands et sur la rivière Severn. C'était une curieuse coïncidence car la rivière se jette dans la mer au niveau du port de Cardiff où j'avais débarqué quelques jours auparavant. Je rassemblai mes affaires, pris le train et descendis à la gare (je ne me souviens plus s'il s'agissait de celle de Kidderminster ou celle de Bewdley) pour commencer le processus qui allait faire du jeune civil que j'étais un officier.

Jean-Jacques DEMOREST

Avoir 20 ans en 1940

*Récit paru en 2000 dans la revue Les Echos des
Cadets*

Avoir vingt ans en 1940 ? Facile au premier abord, trop facile. En avril, Princeton University m'accordait une bourse pour entreprendre un doctorat. Rien - sinon une relative aptitude physique - ne semblait me destiner au métier des armes. Rien, sauf deux mois plus tard la défaite-éclair avalisée par un armistice que les miens et moi ont ressenti comme un affront à l'honneur.

Ma famille était franco-américaine et nous demeurions dans l'Ohio.

Ma mère, Auvergnate et passionnément Française, avait servi au front comme infirmière en 1914-18. Mon père, de nationalité américaine, descendait de Huguenots artésiens et picards émigrés à Manhattan en 1658. Engagé sur le front comme ambulancier volontaire dès 1915, nommé sur place lieutenant dans un régiment américain d'infanterie à l'entrée en guerre des Etats-Unis en 1917, gazé, désigné pour s'occuper d'enfants sinistrés dans le département du Nord (c'est là qu'il aurait introduit le basket-ball en France), il fut plus tard le premier Américain à obtenir en France un doctorat ès lettres.

En m'engageant dans les Forces Françaises Libres, je restais donc plus ou moins dans la ligne. Encore fallait-il pouvoir rejoindre Londres ; or né à Lille dans la seule année où les Etats-Unis aient accordé la nationalité américaine à un enfant issu à l'étranger d'un parent américain, je découvrais en 1940 que j'avais beau avoir opté pour la France à dix-huit ans, les USA n'en tenaient pas compte et interdisaient la sortie du territoire à tout ressortissant désirant servir dans une armée étrangère. Un nombre considérable de volontaires pour les forces britanniques, polonaises, tchèques, hollandaises, et même canadiennes se voyaient également refuser un visa de sortie. Le bureau de la France Libre de New York se disait impuissant et me conseillait de faire intervenir des

hommes politiques. Un sénateur à droite de la droite s'intéressa à mon cas. Après un an d'attente, convoqué à Washington par un général, futur adjoint de MacArthur, on m'introduit dans un bunker souterrain inspiré du futurisme, et au lieu du blanc-seing espéré on me propose d'être parachuté en France, en zone occupée, pour le compte d'un SR qui n'est pas nommé -sans doute l'ancêtre du CIA. Je refuse. Pressions renouvelées de la même source au cours des mois suivants. Et fin novembre 1941, surprise : on m'autorise à passer au Canada. Le 2 décembre, je signe à New York mon engagement aux FFL. Le 7 décembre, Pearl Harbour: obstacles levés, je deviens un allié, ah ces braves Nippons! Du 15 au 21, je réussis les épreuves orales et écrites du doctorat; il restera à rédiger la thèse, de préférence jamais !

En avril 1942, arrivée par train à Montréal. Superbement logé et banqueté - c'est donc ça la vie du bleu ? - quoique constamment escorté par un cicérone disert, membre d'un SR, mais lequel ? D'ailleurs mes effets sont "visités" en mon absence et l'on se garde de me mettre en contact avec d'autres jeunes engagés. Aujourd'hui encore j'ignore pourquoi.

Le 22 avril avant potron-minet, sur un quai désert et glacé, embarquement à Saint John (Nouveau Brunswick) sur un moyen paquebot. A la passerelle un messenger solitaire me tend un télégramme de Washington : "Please reconsider." Non ! Et je monte à bord ; Le convoi, entre alertes aux U-boote et une mer démente, met 18 jours pour atteindre Liverpool. Mes ancêtres ont du faire mieux.

Admirables Anglais : Liverpool, bombardé nuit après nuit, est prêt - feux éteints, écluses réparées - à accueillir notre convoi vers 16 heures. Un civil anglais peu loquace me prend en charge : train de nuit, compartiment bouclé, sandwiches inappétents. Dans une gare de banlieue, je suis confié à un caporal qui me fait conduire à la Patriotic School, sorte de pénitencier fatigué préposé au debriefing et à l'examen d'étrangers voulant rejoindre la Grande-Bretagne. Ambiance désagréable, Français qui se disent internés depuis 1940, agents provocateurs, etc. Un très courtois colonel de l'Intelligence Service m'interroge en un français impeccable et veut me recruter pour des opérations par vedette sur des points de la côte du Morbihan que je connais bien. Je décline. Lendemain, même scénario. Le troisième jour, la camionnette du centre d'accueil de la FL vient me libérer. Émerveillement devant ce Londres jeune, dynamique et pourtant tendre. Quelques jours avant la bataille de Bir-Hakeim, rendez-vous avec le général de Gaulle. Je demande une affectation au Caire comme soldat à la Première division FL en instance de regroupement. Et j'ai beau proclamer ma très réelle nullité en math, le général me sait universitaire :

"On a besoin d'officiers. Je vous dirige sur l'Ecole des Cadets où un nouveau peloton est en formation.

Un an, encore un an ! La guerre sera finie et moi toujours sur un banc... Ribbesford, la somptueuse verdure du paysage, la Severn, la qualité de nos instructeurs issus de Saint-Cyr et de Saumur, l'ardeur de mes camarades m'ont conquis. Comment regretter de pêcher avec du fil à repriiser une maigrichonne truite de mer pour le déjeuner du général de Gaulle, de verser une gamelle de thé brûlant à George VI, de participer à une chasse sur ses terres et de prendre d'assaut la "redoute" si peu redoutable défendue par les braves bourgeois de la Home Guard, souffre-douleur de nos exercices ? Tout a sa fin. A l'amphi-armes de notre promotion Fezzan-Tunisie, nous lorgnions les huit affectations d'Aspirant de l'infanterie coloniale disponibles à la Première DFL. Sur nous huit, en un mois de combat en Italie, quatre sont tombés à l'ennemi, deux ont été blessés, dont moi qui, servant au titre de l'active, ai dû après six ans céder la place à plus ingambe.

Voici soixante ans que je m'applique à devenir pékin : pas si facile, je crapahute encore dans mes rêves.

Jean-Jacques Demorest
Promotion "Fezan-Tunisie" (42-43)

L'association du Souvenir des Cadets de la France Libre

L'ASCFL créée en décembre 2014 a repris le flambeau de l'ancienne Amicale des Cadets.

Notre association, fidèle à l'engagement que nous avons pris auprès de Pierre LEFRANC et Serge ARVENGAS, aujourd'hui disparus, veut non seulement entretenir le souvenir des Cadets, mais aussi participer à la transmission des valeurs qu'ils ont portées, notamment vis-à-vis des jeunes générations, qui ont besoin aujourd'hui plus que jamais de repères ; En ce sens, l'association a l'ambition de rejoindre les initiatives poursuivies à cette fin par la Fondation Charles De Gaulle avec laquelle nous travaillons ensemble au 5 rue de Solferino.

Deux tâches principales nous ont occupés ces premières années.

D'abord, la recherche effective de notre reconnaissance acquise par notre statut juridique d'association. Nos premiers contacts officiels sont allés vers ceux avec lesquels nous sommes appelés à travailler : Fondations de la France Libre et Charles de Gaulle, Grande Chancellerie de la Légion d'Honneur, Gouverneur des Invalides, Gouverneur militaire de Paris, Musée de Coetquidan, Musée de la Résistance Bretonne, mais aussi les associations poursuivant des buts identiques aux nôtres (associations de la 1^{ère} DFL, de la 2^{ème} DB, des familles de parachutistes SAS,...). Nous avons aussi noué des contacts avec la Saint-Cyrienne et avec la Promotion de Saint-Cyr "Cadets de la France Libre".

Ensuite, un énorme travail de mémoire est poursuivi en matière de recensement d'archives concernant les Cadets, dans le prolongement des travaux entrepris par l'Amicale mais aussi par André CASALIS. Ce travail considérable est d'ores et déjà engagé en scannant les documents nombreux en notre possession. Il conviendra ensuite de les archiver en profitant de l'expérience et de l'appui des conseils scientifiques des

deux Fondations qui nous parrainent. Puis viendra le temps de l'analyse et de l'exploitation de ces documents et fonds photographiques et cinématographiques avec l'appui, nous le souhaitons, de spécialistes et d'universitaires.

Nous avons également mis en place le site web <http://cadetfrancelibre.fr/> pour rendre accessible à un large public l'épopée des cadets.

Nous avons par ailleurs entrepris de nouer des contacts réguliers avec les autorités du Collège de MALVERN ainsi qu'avec la Mairie de Bewdley

Voilà les tâches auxquelles nous nous sommes attelés avec enthousiasme et peut-être avec un peu d'inconscience "dans l'esprit Cadet".

Nous avons tenu à ce que les Cadets soient porteurs de ce travail et que l'Association soit présidée par l'un d'entre eux. René MARBOT, assisté de Claude VOILLERY et d'Etienne LAURENT (décédé en juin 2017), a pris à bras le corps cette responsabilité. Son énergie, son entregent et son excellente mémoire sont une richesse pour notre association et ses travaux. Enfants de Cadets et d'instructeurs des Cadets, ou admirateurs et amis des Cadets sans liens familiaux directs, nous avons conscience qu'il nous faut profiter de ce capital que constituent tous les Cadets en vie.

Nous serons heureux de vous compter parmi nous et de poursuivre avec vous ce travail de mémoire en hommage aux "Cadets de la France Libre"

Très Cordialement.

Quelques éléments de Bibliographie

En se limitant aux ouvrages écrits par les cadets

André CASALIS – Cadets de la France Libre – L'école militaire – ISBN 2702503527 – Lavauzelle 1999

C'est le seul ouvrage existant qui traite de façon complète l'histoire de l'école. Il présente à la fois les éléments factuels, mais aussi les témoignages recueillis auprès des Cadets dont l'auteur fut l'un des premiers. L'ouvrage comporte également de très riches annexes sur les formations données et sur les parcours des cadets

André CASALIS - Cadets de la France Libre – Destins croisés

Dans cet ouvrage, l'auteur présente les éléments bibliographiques des Cadres de l'école militaire des Cadets de la France libre. Les parcours sont, à l'image de beaucoup de ceux des Français libres souvent complexes et étonnants.

André CASALIS - Cadets de la France Libre – Destins brisés (Tomes III-1 et III-2)

Dans ces deux ouvrages, l'auteur offre d'abord une bibliographie très complète des cadets de la première promotion tombés durant les combats en Italie, France, en Indochine ou en Algérie. L'ouvrage contient aussi quelques récits relatifs à d'autres cadets, récits écrits par eux-mêmes ou résultats d'interviews.

Pierre LEFRANC

Parmi les nombreux ouvrages écrits par Pierre LEFRANC, trois sont particulièrement consacrés à la période 1940-1945

- Voici tes fils (Plon 1974)
- Le vent de la Liberté 1940-1945 (Plon 1976)
- D'une résistance à l'autre 1940-1947 (Éditions François-Xavier de Guibert-Œil, 2004)

Les ouvrages sont très détaillés sur l'évasion de l'auteur et sur les actions menées avec la résistance, les textes sur l'Ecole des cadets proprement dite sont plus sommaires

Michel DULUAT – Mémoires de Tonton Carabine

Autobiographie de Michel DULUAT sur la période 1940-1954 avec la période des combats en Indochine.

ERWAN BERGOT – Les Cadets de la France libre

Ouvrage de journaliste très agréable à lire avec une sélection d'aventures propre à passionner le lecteur.

D'autres ouvrages autobiographiques ont été publiés

- Serge ARVENGAS – Sans hésitation
- André GERARD FFL55933- Memoirs (texte en anglais)
- Henri CORTA – Les bérets rouge
- Etienne LAURENT – En ces années là
- Ralph FIRTH – Un aller et retour pour l'Angleterre
- Claude VOILLERY – Un adolescent aux prises avec la seconde guerre mondiale

Enfin des ouvrages tapuscrits ont été produits par Olivier Schloesing, Louis Lucy de Fossarieu, Roger Ceugniet, Marc Savigny.

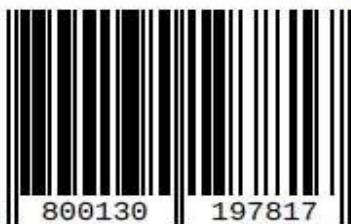
Des textes plus brefs ont été publiés dans la revue L'Echo des Cadets de l'amicale des cadets de la France Libre.

Une bibliographie plus complète est disponible sur le site cadetfrancelibre.fr

Maj Septembre 2018

Des aventures comme dans des romans, vécues
réellement par les plus jeunes des Français
Libres partis rejoindre l'Angleterre depuis la
France ou depuis l'Amérique, à travers mer ou
en traversant l'Espagne

Ces récits sont publiés par l'Association du
Souvenir des Cadets de la France Libre



5 800130 197817