

Les engagés des FFL de 1940 se souviennent

Fred MOORE

Les engagés de 1940 : des hommes qui en 1940, se sont engagés à vingt ans dans les FFL, se souviennent, Espoir n°71, 1990

De nouveaux ralliés arborent le chapeau tricolore, avant d'être pris en charge par un navire britannique.

Préambule

Evoquer ce qu'étaient les Forces françaises libres (FFL) à l'été 1940, c'est nécessairement rappeler qu'il s'agissait de moins de 3 000 volontaires qui ont signé un engagement pour la durée de la guerre plus trois mois. Ce « noyau » de la France libre était fort divers et comprenait, pour la plus grande part, des militaires soit du Corps expéditionnaire français en Norvège rapatriés de Narvik, soit des évacués de Dunkerque ou des blessés soignés dans les hôpitaux en Angleterre.

A ces contingents s'étaient joints des aviateurs et des marins, tantôt avec leur bâtiment, tantôt à titre individuel, mais en tout cas, hélas, en petit nombre, et aussi des civils, jeunes ou moins jeunes, partis de France parce qu'ils n'acceptaient pas le honteux armistice ni la défaite qu'il impliquait. Parmi ces derniers, bien peu avaient entendu l'appel du 18 juin, et pas davantage ne connaissaient le nom du général de Gaulle.

Certes, cinquante ans après, alors que la télévision est dans chaque foyer et que chacun possède un poste portable transistorisé fonctionnant sur piles, on ne réalise pas facilement ce qui s'est passé en 1940, où les seules informations, par ailleurs souvent erronées ou dépassées, étaient reçues par les postes de TSF fonctionnant, quand il y en avait, sur le courant domestique.

Aujourd'hui, alors que nous célébrons le centième anniversaire de la naissance de Charles de Gaulle, et aussi le cinquantième anniversaire de son appel historique et combien prophétique, je mesure l'honneur que m'ont fait Bernard Tricot, responsable de l'organisation des journées internationales de novembre 1990, et le général Jean Simon, Chancelier de la Libération et Président de l'Association des Français libres, en me demandant de recueillir les témoignages de quelques-uns de ceux qui, à l'été 1940, se sont engagés à vingt ans dans les FFL après avoir gagné l'Angleterre dans des conditions difficiles et souvent périlleuses.

La place nous étant comptée, une dizaine seulement de ces « jeunes de 40 » auront l'honneur de témoigner. Nous nous en excusons auprès de nos camarades, tout autant méritants, mais nous savons que tous se reconnaîtront dans les lignes écrites car TOUS, quelles que soient leurs origines et leurs convictions, ont eu le même idéal et la même foi en la Patrie qui les ont portés à répondre « présent » pour continuer le combat et libérer la France.

Tous penseront surtout à ceux de nos camarades qui sont tombés glorieusement en route, sans avoir eu la joie d'être à nos côtés au jour de la victoire.

Fred Moore.

Blaise Alexandre

10 juin 1940. J'ai tout juste vingt ans. Je suis au lycée de Bayonne en préparation à Saint-Cyr mais, m'attendant à être mobilisé, je suis allé à Laval embrasser les miens. Les miens c'est-à-dire mon père, médecin-chef du lycée devenu hôpital militaire, ma mère et mes neuf jeunes frères et soeurs — la plus jeune n'a pas six mois.

Mais l'avance allemande est telle que — sauf mon père bien sûr — nous repartons tous ensemble pour Saint-Jean-de-Luz où ma grand-mère et une de ses filles ont une petite maison. A peine arrivés, nous entendons à la radio, le 17 juin, la voix chevrotante du vieux maréchal oser demander « de soldat à soldat » l'armistice à Hitler. Allons-nous subir la défaite, accepter la servitude sans avoir tout tenté pour l'éviter ? C'est impossible. Je veux me battre et tourne en rond, enrageant d'impuissance. Heureusement, le lendemain, j'entends l'appel du général de Gaulle. L'espoir renaît, voilà la voie qu'il faut suivre, je vais partir. Un peu tremblant parce que je suis l'aîné des dix et que je vais la laisser se débrouiller seule, je fais part à ma mère de mon intention. Mais ma mère souffre autant que moi du malheur de la patrie. Tout plutôt que de voir ses fils travailler un jour pour l'ennemi. « Je veux bien que tu partes », dit-elle, « mais à une condition ; Emmène ton frère ! »

Et trois jours après, Philippe et moi nous embarquons avec la division polonaise sur le Sobieski qui nous permettait de rejoindre de Gaulle en Angleterre. Nous allions continuer le combat, l'honneur était sauf.

Jean Bellec : De Quimper à Plymouth, juin 1940

Quimper, 23 juin 1940

Dans la ville, c'est la stupeur. On a tant voulu ne pas y croire à cette défaite ! Mais, dans le flot des bruits affreux qui rampent et éclatent, une chose est malheureusement certaine : les Allemands arrivent. Les rares défaitistes ont le triomphe pâle et chuchotent même qu' « ils » sont déjà à la Préfecture.

A la maison, nous avons comme tous le coeur bien lourd des malheurs de la Patrie. Nous avons, en outre, comme bien d'autres, nos angoisses familiales : mon père, capitaine de réserve, est officiellement porté disparu sur ce qui fut le front. Néanmoins, maman approuve mon projet de partir en Angleterre pour continuer le combat. Elle est d'ailleurs persuadée qu' « ils » prendront tous les hommes, même ceux de ma classe qui n'est pourtant pas encore mobilisée.

Hier, mon grand-oncle, officier de marine en retraite, a entendu, à la BBC, en français, un général qui demandait aux Français qui arriveraient en Angleterre de le rejoindre pour continuer la lutte. Mais une « friture » du poste l'a empêché de comprendre le nom du général. Je me vois déjà dans une rue de Londres, sonnant à la porte de ce général dont j'ignore le nom.

Maintenant il faut agir, il est peut-être trop tard. Dans le froid du petit matin, je cours, mon

sac de scout au dos, pour voir mon meilleur ami et l'inciter à partir avec moi. Son père a une voiture, il pourrait nous conduire à un port de pêche où nous trouverons, je n'en doute pas, un bateau pour traverser la Manche. Je suis bien mal reçu : le père ne veut pas réveiller son fils, même pour que je lui fasse mes adieux. Pour lui, notre projet est une folie vouée à l'échec.

Je repars en courant. Sur le conseil de ma mère, je vais voir un vieil ami de la famille, un religieux à la retraite qui a la réputation d'être un sage et qui, c'est important, a une petite voiture. Lui aussi désapprouve mon projet ; il m'en expose calmement les inconvénients, les dangers, l'impossibilité et même l'immoralité. Par respect pour son âge, je ne bronche pas. Je doute de sa sagesse. Tout à coup, il me dit : « Puisque c'est ton idée, je te conduis à Douarnenez ». Dans la voiture, il ne combat plus mon projet, il m'encourage même. Dans sa sagesse, il a compris qu'il est difficile d'enlever une idée solidement ancrée dans le crâne d'un jeune Breton. Parlant comme Churchill, avant l'heure, il prédit « du sang et des larmes ». « Mais », dit-il, « avec la grâce-de Dieu et si les Américains s'y mettent, vous pourrez, peut-être, réussir. Ainsi soit-il, j'espère. » Il me dépose non loin des quais à Douarnenez avec sa bénédiction.

Douarnenez, 23 juin, fin de matinée

J'erre sur les quais où règne un énorme désordre. Des bateaux restent, d'autres partent, mais j'essuie toujours un refus quand je demande à embarquer. Voici une pinasse réquisitionnée par la Marine qui fait, dit-on, la surveillance des sous-marins. Le patron, un officier marinier, dans la quarantaine, n'embarque que des militaires. En trois minutes, j'achète une veste de caporal — l'uniforme ne vaut pas très cher à cette époque. Je reviens en tenue, le patron m'autorise alors à embarquer et, dans la minute, nous partons. Dans mon esprit, c'est pour l'Angleterre.

En mer, 23 juin, mi-journée

Dès que nous sommes en mer, apparaît au-dessus de Brest un énorme champignon de fumée noire, d'allure sinistre : ce sont les dépôts d'hydrocarbures qui brûlent. Le paysage est à l'unisson de la terrible détresse de nos coeurs. A bord, rien à consommer, ni eau ni vivres, seulement des caisses de rhum. Le patron nous autorise à en boire. Dans le ronronnement régulier du diesel, une discussion s'engage. Le patron veut aller à Bordeaux. « Je suis le Maître à bord », dit-il, « Oui, c'est vrai, mais nous sommes quatorze et tu es tout seul. » Tout en buvant du rhum...

Tout le monde réfléchit. Le Maître à bord transige alors : « Je vous conduis à Sein, s'il y a un bateau en partance pour l'Angleterre, vous le prenez ; s'il n'y en a pas, je vous y conduis. » Ces intelligentes dispositions ramènent une plus sereine discipline à bord. La navigation continue en zig-zag. Des avions nous survolent de haut. Amis ou ennemis ?... En quelques heures, nous sommes à Sein.

Ile de Sein, 23 juin, soirée

Ici, mes souvenirs sont moins nets. Depuis trois nuits, je ne dors pas ; une irrésistible envie de dormir m'assaille. Je me souviens seulement qu'un marin pêcheur a prononcé le nom de De Gaulle, que nous avons mangé des langoustes «pour que l'ennemi ne les mange pas». Dès que je comprends que le Ar Zenith, le courrier d'Audierne à Sein, va partir en Angleterre je m'y embarque et je m'endors.

A bord du Ar Zenith, nuit du 23 au 24 juin

Je me réveille en mer. Nous sommes bien en partance pour l'Angleterre, avec environ 70 hommes à bord. La plupart dorment dans la cale. On demande un volontaire pour tenir la barre ; je me présente et j'y reste longtemps, je crois qu'on m'y oublie. Par deux fois au moins dans la nuit, un remorqueur de « La Royale » vient nous donner un nouveau cap. Enfin, on me relève. Je suis malade et je restitue à la mer « ses » langoustes. Je m'endors ensuite dans un amas de cordages. Je me souviens vaguement d'avoir aperçu, dans la pâle clarté du petit matin, les côtes anglaises.

Port de Plymouth, 24 juin, matinée

Dans la matinée, nous entrons dans le port de Plymouth. Dans ce paysage animé, je vois une lueur d'espoir. Nous attendons quelques heures à bord. Je me remets en civil et abandonne à regret la chaude veste militaire. Au débarquement, un scout anglais m'offre un énorme bol de thé au lait. Quel réconfort !

Il ne me reste plus qu'à trouver le Général. Ce sera facile, les autorités locales nous y conduiront.

Alexandre Berder

Le 18 juin 1940, nous apprenons que les Allemands se rapprochent de Brest. Dans la soirée, beaucoup de gens ont quitté la ville ; d'autres, des jeunes, descendent les escaliers de la Cour d'Ajot qui mènent au port de commerce, en chantant la « Marseillaise ». Ils embarqueront avec les soldats anglais et les légionnaires pour l'Angleterre.

Quant à moi et mon ami Alain Tanguy, arrivés trop tard pour ce bateau, nous chercherons un moyen pour aller dire au revoir à nos parents, à Morlaix. Impossible de trouver une voiture anglaise abandonnée, en état de marche.

Vers 20 heures, nous allons au port de commerce pour voir s'il est possible de trouver une embarcation qui nous mènerait en Angleterre pour nous engager chez les Anglais ou chez les Canadiens. Après avoir fait quelques quais, nous apercevons un remorqueur qui vient d'arriver du Havre. Le commandant nous fait savoir qu'il doit faire le plein de charbon, vivres et eau, et nous demande de revenir à minuit. Mais pour ne pas rater le départ, nous restons à attendre sur le quai. Peu de temps après minuit, le capitaine arrive, s'assure du plein de charbon, vivres et eau. Il demande alors aux chauffeurs de pousser les feux et la vapeur. Peu de temps après, il nous dit qu'on pouvait embarquer et nous cacher dans les soutes — personne sur le pont. C'est le 19 après 1 heure du matin qu'il quitte le quai tous feux éteints, traverse la rade, puis le goulet au travers des mines larguées le jour même par l'aviation allemande. A la sortie du goulet, le capitaine nous fait savoir qu'il fait route sur Ouessant. Le remorqueur poursuit sa route sans encombre vers Plymouth.

Nous arrivons en rade le 19 au début de l'après-midi. Plus tard, nous apprenons par la radio du bord que Brest est occupée ainsi que Crozon : la rade de Brest est fermée. En fin de journée, la police du port vient visiter le bateau et trouve quelques clandestins à bord.

Ce n'est que le 21 que nous pouvons débarquer ; nous sommes conduits dans une école où la police anglaise nous interroge. Nous sommes bien accueillis : les Anglais et les Anglaises s'occupent de nous, nous procurent des couvertures et de la nourriture.

Le soir du 23, on nous dirige par train vers Londres et nous arrivons à Anerley School. Quelle n'est pas notre stupéfaction de retrouver de nombreux camarades avec qui nous étions le 18 à Brest et qui n'avaient pas fait part de leur intention de partir — comme nous d'ailleurs. Tous nous voulions faire quelque chose ; nous engager.

C'est alors que nous apprenons qu'un général voulait continuer la lutte avec les troupes venant de Norvège, de Dunkerque ou d'ailleurs. C'est alors que tous les volontaires qui voulaient s'engager sont conduits à l'Empire Hall à Londres. C'est là que le général de Gaulle est venu nous voir, nous faire part de ses intentions. Il ne trouve que des jeunes en civil, sans aucune instruction militaire, mais des jeunes bien décidés à s'engager. C'est là, à l'Empire Hall, que j'ai signé mon engagement dans la « Légion de Gaulle », le 28 juin 1940, puis nous sommes envoyés au camp d'Aldershot.

Le 14 juillet, défilé à Londres : nous savions à peine marcher au pas. Pour ma part, je n'étais pas encore en uniforme et j'ai défilé en civil, avec plusieurs autres dans mon cas. De retour à Aldershot, l'instruction commence. Je me trouve affecté à l'artillerie : préparation de peloton. Au défilé devant le Roi d'Angleterre, je revois à nouveau le général de Gaulle. Puis se précise le départ d'une formation, appelée la 13e Demi-Brigade, pour l'opération « Menace » en Afrique (Dakar). C'est à ce moment, pour compléter les effectifs de certaines unités que je me trouve affecté au Train.

Le 30 août, nous arrivons à Liverpool, embarquement sur le Westernland. Le général de Gaulle sera avec nous sur le bateau. J'aurai l'occasion de le voir de bien plus près lorsqu'il nous passera en revue à bord et fera remarquer au lieutenant, commandant la compagnie, qu'il y avait là beaucoup de trop jeunes ; et le commandant de répondre qu'ils étaient tous des braves, et volontaires.

Après l'opération « Menace », nous voici au Cameroun au début octobre 1940. Nous le quittons le 25 décembre 1940 pour l'Erythrée. Le général de Gaulle viendra nous voir après la prise de Kéren au lieu-dit « l'Oued des singes ». Nous continuons la poursuite des Italiens, en passant par le désert, et arrivons devant Massawa quarante-huit heures avant les Anglais qui feront route de Kéren par Asmara. Les troupes qui défendent Massawa se rendent le 8 avril 1941.

Après cette campagne, nous embarquons sur le Paul Doumer, à Massawa, pour l'Egypte, nous débarquons à Suez, puis, par la route, rejoignons le camp de Quastina en Palestine. Là, se regroupent les différentes unités de la Brigade Française libre d'Orient et d'autres, tel le Bataillon d'Infanterie de Marine et du Pacifique (BIMP), pour former la 1re Division légère française libre (DLFL). Le général de Gaulle viendra nous rendre visite au camp, nous passera en revue avant les événements de Syrie.

Le 8 juin 1941, la Ve DLFL franchit la frontière syrienne. Cette opération terminée, une Brigade française libre (BFL) est dirigée sur la Libye fin décembre 1941, traversant la Palestine et l'Egypte. Liquidation de la poche d'Halfaya, début janvier 1942. La 1re BFL se dirige vers Mechili, contrainte de se replier à la suite de la contre-attaque de Rommel. Nous

nous sommes regroupés en un point du désert, « Bir-Hakeim », et la base arrière aux environs « d'El Adem ».

Affecté à la section de DCA de la 101e Compagnie du Train comme chef de pièce mitrailleuse jumelée 13,2, je participe à de nombreuses escortes de convois et aux « Jock-Columns » en défense antiaérienne (avec le BIM, les Bataillons de Marches (BM) et l'artillerie) naviguant, de jour ou de nuit, tantôt à la boussole tantôt au compas solaire, installé sur le toit de la cabine de notre véhicule porte-mitrailleuse.

Lors d'une attaque, par six avions Machi 202, d'un convoi que j'escortais le 8 juin 1942, j'ai réussi, avec mon équipe, à abattre l'un d'eux. Nous avons eu trois camions chargés de munitions pulvérisés, et un blessé grave, un bras arraché, une main bien abîmée.

Après la participation à l'évacuation de Bir-Hakeim, j'ai, pendant trois jours, avec un groupe de la 101e Compagnie, recherché dans le désert, derrière les lignes allemandes, les égarés. Nous avons récupérés dix-sept hommes du BM2 dont le commandant Auriel, blessé, que ses hommes ne voulaient pas quitter. Nous avons rejoint la 1re BFL en Egypte en même temps que les derniers éléments de la 8e Armée britannique passaient la frontière libyenne ; il était temps.

Après quelque temps de repos entre le Caire et Ismalia, puis le long de la route du Caire à Suez où les deux brigades BFL se sont regroupées pour former les 1re et 2e Divisions légères des Forces françaises libres du Western Desert (FFWD) je suis détaché aux Spahis (chef d'Escadron de Kersauzon) au Sud d'El Alamein, à El Himeimat où j'ai connu les difficultés de la dépression de Kattara. J'ai rejoint mon unité lorsque la 1re BFL est arrivée à El Alamein. Après El Alamein nous continuons dans le désert pour la région de Gambut, puis ce sera le départ pour la Tunisie, les opérations du Zaghouan. La Tunisie libérée, il ne reste plus d'ennemi en Afrique.

Après la campagne de Tunisie, les 1re et 2e DFL seront jugées indésirables en territoire français et seront renvoyées dans le désert, en Tripolitaine, au lieu-dit Zouara, où je suivrai les cours d'aspirant.

De retour en Tunisie, dans la région de Nabeul, nous changeons tout notre matériel anglais contre un nouveau matériel américain.

Après un entraînement très intensif, nous sommes prêts pour la campagne d'Italie-Garigliano-Rome et au-delà. Le 21 juin 1944, notre mission prendra fin en Italie. Nous nous regroupons dans le Sud de l'Italie en attendant le départ pour la France.

Campagne de France, du Midi jusqu'aux Vosges. Puis en Gironde pour liquider la poche de Royan et la pointe de Graves ; nous n'y participerons pas : le général de Gaulle nous rappelle d'extrême urgence pour défendre Strasbourg lors de la contre-offensive de Von Runstedt.

Après la bataille d'Alsace, la Ve DFL est dirigée sur les Alpes-Maritimes où nous avons pour mission de traverser les Alpes et de pénétrer en Italie. Fin avril, la 1re DFL se trouve devant Coni. C'est la fin, l'armée allemande d'Italie capitule sans condition.

La 1re DFL est regroupée aux environs de Nice avant de rejoindre l'Est de Paris en juin 1945.

Elle défilera le 18 juin 1945 devant l'Arc de Triomphe et aux Champs Elysées. A la fin de la guerre, je suis sous-lieutenant au 1er Escadron du Train de la 1re Division française libre.

« Le Grand Charles », comme nous avons coutume de l'appeler entre nous, à la 1ie DFL, viendra encore nous voir, rendre une dernière visite à sa chère 1reDFL: cette fois, il nous trouvera presque tous en civil, comme lors de sa visite à l'Empire Hall, à Londres, fin juin 1940.

Serge-Robert Borochovitch

Né le 13 septembre 1921, j'ai été, depuis l'âge de cinq ans, élevé à Dinard (Ille-et-Vilaine), et j'ai fait une partie de mes études au collège de Saint-Servan.

En 1939-1940 je m'étais inscrit à la préparation de l'Ecole spéciale militaire de Saint-Cyr (corniche Lyautey) — le lycée Janson était en partie replié à Dinard.

J'ai quitté la France le 17 juin par Saint-Malo avec trois camarades : Georges Noreau, Jacques Franjoux (tué en Alsace) et Jean Desprès (lieutenant d'activé, blessé, hospitalisé à Dinard).

Nous avons rejoint au large un petit caboteur belge qui a pris à son bord les passagers des voiliers et vedettes naviguant vers l'Angleterre. Nous sommes arrivés à Dartmouth en Cornouailles le 18 juin, et après quatre jours nous avons rejoint Londres par le train. Centre de triage ! Ensuite l'Olympia (acte d'engagement FFL n°289), Delville Camp, avec la Cavalerie motorisée (aspirant Tresca) et Président de l'Amicale des anciens du 3e RMT.

la 1er compagnie de chars, commandée par le lieutenant Volvey, Dakar, le Cameroun, Brazzaville, le camp Colonna d'Or-nano, aspirant le 21 juin 1941. Affecté au Tchad — Fort-Lamy, Faya, Largeau, affecté à la deuxième compagnie de Découverte et de Combat, commandée par le capitaine Geoffroy (tué en Alsace) (de juillet 1941 à août 1943), campagne de Fezzan 1942, campagne de Fezzan-Tripolitaine, Tunisie, 1942-1943, Maroc, Rabat, 2e DB, affecté au 3e bataillon du régiment de Marche du Tchad (10e compagnie), campagne de Normandie, campagne de France, Alsace-Allemagne. (Sous-lieutenant en 1942 et lieutenant en juillet 1943).

Maurice H. Buys :

Ma première rencontre avec le général de Gaulle :

En même temps que nous sentîmes le bateau vibrer, des chœurs polonais s'élevèrent et couvrirent les bruits des vagues sur la coque du bateau. Le Batory venait de quitter le rivage français et nos coeurs se serrèrent en voyant s'éloigner les lumières de Saint-Jean-de-Luz.

Notre embarquement avait été, pour certains d'entre nous, assez mouvementé ; les gendarmes postés sur le port avaient essayé de refouler les jeunes Français qui tentaient de partir, mêlés aux soldats polonais. Bizarrement, pour Sylvain Levêque et moi-même, qui avons décidé de gagner l'Angleterre ensemble, nos calots rouges et gris fièrement arborés, semblaient les avoir impressionnés.

Parvenus sur le bateau, nous pûmes obtenir, toujours grâce à nos calots, une magnifique cabine en notre qualité de candidats élèves-officiers. Nous la partageâmes avec Agenet, encore revêtu de sa tenue d'enfant de troupe et de ses housseaux.

Le voyage aurait pu être sans histoire, à part quelques alertes, si, fumeur de pipe impénitent, je n'avais pas enflammé une boîte d'allumettes dans ma main en tentant d'allumer ma bouffarde malgré le vent. Je rendis donc visite à l'infirmerie du bord, où deux médecins polonais soignèrent une brûlure de la paume qui s'avéra assez grave, le muscle de la main étant atteint. Je débarquai donc à Plymouth avec le bras en écharpe, ce qui me valut un traitement de faveur des vieilles Anglaises (et aussi des plus jeunes...) qui nous accueillèrent.

Quelques jours plus tard, l'état de ma brûlure ayant empiré, des médecins anglais jugèrent bon de me mettre le bras dans une attelle recouverte d'un immense pansement. J'étais toujours dans cet état à l'Olympia lorsque nous apprîmes que le général de Gaulle allait venir nous inspecter. J'avais intégré la Cavalerie motorisée et l'aspirant Tresca, mon chef de section, avait pensé judicieux de me mettre au premier rang de la section.

Evidemment, le général de Gaulle s'arrêta devant moi et, montrant du doigt mon bras en écharpe, questionna : « Dunkerque ? » Je répondis, à ma confusion : « Non, mon Général, une boîte d'allumettes ». Ce qui le fit partir d'un éclat de rire, chose assez rare de sa part à cette époque...

Un an plus tard, au camp Colonna d'Ornano, à Brazzaville, je fus de nouveau passé en revue par le Général qui s'arrêta devant moi et s'écria : « Voilà l'homme aux allumettes ».

Ce qui prouve, s'il en était besoin, que le général de Gaulle avait une excellente mémoire...

Hervé de La Ménardière :

Témoignage sur les circonstances de mon ralliement à la France libre, en Grande-Bretagne (juin-juillet 1940)

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 1re 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 5 000 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 soeurs 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 Tfenham 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 1re 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 16 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 1er 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 4e section (lieutenant Dureau) au sein de la 1fe 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.

Charles Le Goasguen :

Avec le général de Gaulle, mes premières rencontres :

« Qui est de Gaulle ? » s'interroge la douzaine de jeunes gens assis ou allongés sur le sol dur et froid de la salle de classe qui leur a été affectée, il y a quelques heures, à leur arrivée de Norwood.

De Ouessant à Londres, la rade et les docks de Plymouth ont été l'occasion de leur mutuelle découverte. Déjà ils mettent tout en commun et d'abord leurs interrogations. Ils viennent d'entendre parler du général de Gaulle, ils ne connaissent pas son « Appel ». Mus par l'idée toute simple que leur tour de servir par les armes est venu, ils ont échappé à l'ennemi. Outre le choc de leur évasion, où ne comptait que l'action immédiate entrecoupée de temps d'inaction, donc de réflexion, ils en ont subi trois autres :

la rencontre sur les docks d'anciens valeureux de 14-18 qui ont réagi comme eux, mais qui déjà commandent « si tu vois mes fils, dis-leur de rentrer ! » ;

à Norwood, dames de la Croix-Rouge et capitaine de l'ambassade, samedi puis dimanche, apportant mouchoirs et brosses à dents, insistent : « c'est très bien votre réaction, mais il faut rentrer et reprendre vos études ! » ;

et lundi matin, le responsable leur déclare : « je regrette, je ne puis vous garder ici, l'armistice est signé. Que va faire le gouvernement français à l'égard de l'Angleterre ? Vous allez dans un

camp à Londres, mais cheer up ! la France ne meurt pas ! » Agglutinés aux grilles de Norwood, les gens du voisinage reprennent ce même encouragement.

Aux milliers de réfugiés d'Anerley, s'ajoutent nos deux ou trois centaines. Ce que va faire le gouvernement français ? Nous l'avons appris à Brest, le 17, de la bouche même du Maréchal et nos sursauts de colère ont conduit l'amiral préfet maritime à afficher un démenti. Alors continuer la guerre ? Oui, mais où et avec qui ? Légion étrangère britannique, Canada, Etats-Unis, Afrique du Nord ? Donc qui est de Gaulle, que veut de Gaulle, il faut savoir.

Nous l'avons su, nous avons signé notre décision et fait notre choix de servir dans une armée encore à créer. Le 6 juillet, nous ayons vu et entendu le Général à l'Olympia. Habitué aux « étoiles », je voulais en savoir plus.

En compagnie d'Hubert Moreau, tous deux curieusement vêtus d'une apparence de tenue militaire, nous pénétrons dans la salle à manger de l'hôtel Rubens où déjeune le Général. En sortant de table, il nous fait signe de le suivre au fumoir. Tout en nous offrant une tasse de café et en nous interrogeant, il conte comment, le 15 juin à Brest, il oublia son casque sur la banquette du véhicule qui l'avait conduit au poste de son embarquement sur le Milan. Savons-nous où se trouvent des dépôts d'uniformes dans le Finistère, comment s'y rendre, comment y pénétrer, comment en ramener des équipements ? Car ses volontaires, ceux qui, pendant quelques jours, vont constituer la Légion de Gaulle, ne peuvent être une légion anglaise mais l'Armée française ; cela doit se savoir et se voir de loin. Ainsi débuta la première mission d'un agent de la France libre sur le continent occupé.

« Delville Camp », août 1940. Sur le casque colonial anglais distribué figure, en bonne place frontale, une plaque en forme de losange écrasé, émaillée aux « trois couleurs ». Belle cible, pensons-nous à bord du transport mixte Penland, tout en la camouflant sous la housse de toile du casque qui doit rester sans tache, car nous rentrons chez nous, nous allons à Dakar. Pour défiler dignement dans ses avenues après deux mois d'exil outre-Manche, on devait conserver dans leurs plis d'origine la chemise et le short de rechange perçus au départ.

Mois d'août 1940 ! Temps d'exil et de tentation de prendre des chemins de traverse, sinon d'abandonner ; penser « l'après » ne suffisait plus. Paquets de « gris » et « quarts de rouge » des derniers jours ont compensé la consigne au camp avant le départ et que n'éclate, aux docks de Liverpool, l'épuisante ardeur des manutentions en ce « Trente-et-un du mois d'août » d'une chanson d'un tout autre genre marquant à jamais notre identité.

En rade de Freetown, le Général nous explique comment les choses vont se passer et l'Histoire se construire. Pour nous, la Poste centrale, mais à pied, puisque nos chars rescapés de Narvik sont à fond de cale.

Nous rentrons chez nous, Dakar c'est la France ! Ah ! si seulement il y avait des fleurs à bord, nous les mettrions au canon de nos fusils pour ce défilé triomphal. Car, nous en étions certains, nos armes, le ravitaillement sur les cargos voguant avec nous, nos alliés polonais à bord du Sobieski, les Savorgnan, Duboc, Dominé, l'escorte navale britannique, deux cuirassés, un porte-avions, étaient autant d'atouts présageant la reconquête de la Patrie.

Pour nous autres Brestois, Dakar c'est le 2e Coloniale, le 26 RIC, c'est encore plus chez nous, et les Tirailleurs, on sait ce que c'est, ce qu'ils sont et d'un peu plus près depuis l'Exposition coloniale qui a conduit leur semblable, en famille, dans un village reconstitué derrière une

palissade, au bas du cours d'Ajot. Vous voyez bien, on rentre vraiment chez nous ! Aussi, en vérité, devant la plage de Rufisque, alors que se remplissent les chaloupes de débarquement aux flancs du Peniand, la colère nous prit pour toujours en apprenant comment étaient reçus nos fusiliers-marins de la France libre.

A notre insu, et bien que le Général nous ait prévenus à Freetown, cette colère était montée en nous lorsque, au sortir de la brume, nous avons vu hisser de la vedette percée nos premiers blessés par balles françaises. Pendant vingt-quatre heures encore, et dans la brume protectrice, nous allons mâcher et remâcher, au large de Dakar, mais dans notre âme, cette houle venue des profondeurs et c'en sera fini des états d'âme, des douloureuses incertitudes. Quand on nous transbordera en baie de Victoria pour débarquer à Douala, nous réclamerons des cartouches car, pour nous, il n'est plus question d'être rejetés à la mer par des balles françaises. Il n'en fut rien, elles n'étaient pas nécessaires : Leclerc était passé par là et nous l'avons suivi jusqu'à Tunis, Alençon, Paris, Strasbourg, jusqu'à Berchtesgaden, jusqu'à cette plaine d'Augsbourg où il nous mena devant notre Chef du premier jour, Grand-Maître fondateur de notre Ordre, mission remplie, et jusque devant la France entière et le monde assemblé dans ce défilé du 18 juin 1945, sur les Champs-Élysées, au jour anniversaire de la promesse tenue.

Claude Le Henaff :

Passage en Grande-Bretagne, 19 juin 1940

L'ennemi atteint Rennes. Rien ne paraît pouvoir maintenant l'arrêter.

A Saint-Brieuc, pour mes deux cousins, Georges et Jean-Charles Royer, dix-neuf et dix-sept ans, et moi-même, dix-huit ans, la décision s'impose : partir s'engager en Grande-Bretagne. Le 18 juin, nous gagnons Paimpol, pensant pouvoir trouver un bateau de pêche. Déception ! Tous sont en mer, sauf ceux hors d'état de naviguer. Le soir, nous entendons l'appel du général de Gaulle. Notre volonté de gagner l'Angleterre s'en trouve encore renforcée. A 5 heures, le lendemain, surprise ! Une superbe goélette, la Manou, est à quai.

A bord, un seul marin, endormi, ayant fui le long de la côte l'avance allemande depuis Le Havre. Il hésite à partir en Angleterre, mais nous prendra s'il s'y décide. Rien à faire en tout cas avant l'ouverture des écluses, à la marée de fin d'après-midi. Nos recherches dans les petits ports environnants ne sont pas plus fructueuses.

Au retour à Paimpol, le quai devant la Manou est plein d'animation. Elle part pour Plymouth mais avec les seuls élèves de l'école d'Hydrographie. Refus de nous embarquer ! Le marin vu le matin fait heureusement lever l'interdit. A peine le temps d'embrasser nos mères venues aux nouvelles que des cris jaillissent : « Vite... Partez ! Les Allemands viennent de passer en ville filant vers Brest ! » L'écluse vient de s'ouvrir. Moteurs en route, amarres larguées ! Le temps presse, La Manou, marche arrière en panne, est gênée dans sa manœuvre. La proue heurte violemment le quai, cassant un peu de bois.

Entre le bord et la foule s'échangent les « au revoir », « bonne chance », « courage ». A la sortie de l'écluse, les passagers, une cinquantaine, entassés sur le pont étroit, masquent les balises. L'échouage est évité d'un cheveu.

A 18 h 30, nous atteignons le large sans autre incident. Aucune réaction des forces allemandes, qui avaient de fait atteint la ville au moment de notre départ, apprendrons-

nous plus tard. Encore en vue des côtes, un avion suspect nous survole. Tout le monde s'engouffre sous le pont. Les choses en restent là.

Pas de navires en vue. La nuit tombe bientôt. Les moteurs ronronnent. Le ciel est clair. Une bonne brise d'Est creuse la mer. Tous feux éteints, la Manou y taille sa route, roulant bord sur bord sous sa mâture dépourvue de voiles.

Le jour se lève. Vers 8 heures et demie, la rade de Plymouth se dessine, masquée sous un léger voile de brume. Une vedette de port vient bientôt nous reconnaître. Elle nous dirige sur un point de mouillage à proximité d'autres bateaux français échappés de France comme nous. L'ancre est jetée. Le commandant Le Deut qui, au dernier moment à Paimpol, avait pris le commandement de la Manou, nous a menés sans encombre à bon port. L'avenir incertain est maintenant là, devant nous. Quand reverrons-nous la France ? Comment pourrons-nous participer à sa délivrance ?

Le 24 août, le général de Gaulle présente au roi George VI, au camp de Delville, dans la région de Londres, les quelques centaines d'hommes formant le premier noyau des Forces françaises libres.

Il passe en revue, à l'entrée du camp, le détachement d'honneur dont je fais partie. C'est le premier contact avec celui qui n'était alors pour nous qu'une voix d'espoir dans le malheur. Rien que son attitude suscite la confiance. L'avenir prouvera qu'il n'aura pas déçu ceux de la Manou qui, tous, ont rallié la France libre. Leur choix était fait. Ils s'y sont tenus. Combien cependant ne reverront pas la France, comme mes deux cousins, disparus en 1943 en Méditerranée !

Jean Mariaud de Serres (dit Falgoux)

Engagé volontaire dès le 3 octobre 1939 pour avoir le droit de choisir l'arme aérienne et devenir, j'espérai, pilote de chasse.

Notre école de pilotage n° 27 est basée au camp de Meucon, près de Vannes, en Bretagne. Les nouvelles des fronts, en ce milieu du mois de juin, nous accablent mes camarades et moi. Tous sont, chaque soir, à l'écoute de l'unique radio que nous possédons. Le 18 en soirée, en triturant ce poste, cherchant des nouvelles, nous obtenons subitement des informations en anglais suivies d'une voix française. Nous avons la chance, dans ce coin reculé de Bretagne, d'entendre l'immortel appel du général de Gaulle.

Brusquement, le lendemain, mercredi 19, le commandant de l'école de pilotage reçoit l'ordre de se replier vers le sud. Une partie d'entre nous est chargée de convoyer nos appareils, les autres sont embarqués dans des camions ; chacun reçoit un fusil Gras modèle 74 et douze cartouches, auxquels s'ajoutent, pour le groupe, deux mitrailleuses aériennes à refroidissement à air !...

Nous passons la Loire à Nantes, sur un pont autour duquel s'affairent des artificiers : Il sautera peu de temps après. En traversant Niort, nous apprenons que, sur ordre du président du Conseil, Paul Reynaud, toute unité militaire doit s'arrêter là où elle est, et faire face. Cet ordre est naturellement suivi d'un contre-ordre ! Nous couchons dans une grange à Niort. Le lendemain, direction Angoulême. Nuit dans une nouvelle grange, aux Eyzies, en Périgord, premier repas depuis vingt-quatre heures, une scarole et une petite boîte échantillon de pâté

fournies généreusement par le paysan qui nous accueille. Poursuite du repli via Cahors, jusqu'à Dax où nous arrivons le vendredi 21. On nous installe dans des hangars. Nous y retrouvons des éléments de plusieurs autres écoles de pilotage.

Les interrogations que nous nous posons depuis dix jours, sont à nouveau l'objet d'âpres discussions. Rapidement, deux groupes se forment : ceux qui veulent voir venir, et ceux qui sont décidés à faire quelque chose. Pour ces derniers dont je fais partie, les bruits d'armistice n'ont aucune signification. Mais que faire ? Notre argumentation est curieusement basée sur le fait que chacun de nous se sent engagé d'honneur par la décision de notre gouvernement de ne jamais signer seul un armistice sans la Grande-Bretagne. Il n'est pas question de cesser le combat tant que nos Alliés se battent. Il est donc nécessaire de ne pas être pris au piège d'une foudroyante avance allemande et de s'évader de la métropole envahie.

Première possibilité envisagée, prendre un ou deux des avions repliés des autres écoles de pilotage et qui stationnent sur un petit terrain d'aviation proche de nos hangars. Le dimanche 23, dès la nuit, Marc Wallier, Henri de Molènes et moi, nous nous glissons près des appareils ; consternation, ils ont tous été quasiment vidangés de leur carburant. Nous essayons de vider ce qui reste dans chaque appareil et de remplir ainsi le réservoir d'un seul. Nous ne réussissons avec nos tuyaux qu'à avaler une quantité respectable d'essence ; nous n'oserons pas fumer pendant plusieurs jours !

Le lendemain de cette expédition, le lundi 24 juin, au rapport de 7 heures, notre commandant d'école, le lieutenant Longuet, nous annonce officiellement que l'armistice vient d'être signé. Immédiatement après ce rapport, notre groupe se présente à lui et lui fait part de notre décision de partir. Sans nous dissuader, notre commandant nous dit vouloir rester afin qu'un responsable soit présent lors du premier contact avec les Allemands, puisque nous ne sommes pas tous décidés à nous évader. Sans papiers militaires depuis notre incorporation, il nous donne un « certificat de présence au corps » afin que nous puissions nous présenter hors de France à une autorité militaire. Il nous promet d'autre part de ne signaler notre départ que trois jours plus tard.

Notre groupe d'une quinzaine se fragmente en plusieurs petits groupes afin de trouver plus facilement des moyens de transport. Le mien comprend Henri de Molènes, Antoine de Winter, Marc Wallier, Francis Louit. Rapidement, nous faisons l'inventaire du parc auto et nous nous jetons dans une familiale Peugeot, cette voiture n'ayant pas besoin de clef de contact ; nous démarrons en trombe. Il est 9 heures moins 10 et nous nous apercevons, quelques instants plus tard, que nous venons d'emprunter la voiture du général commandant la base aérienne !

Direction Bayonne, consulat de Grande-Bretagne, en espérant que grâce à Antoine de Winter, fils du consul général de Danemark à Paris, nous pourrions obtenir un passage sur un bateau anglais. Nos illusions sont de courte durée, le consulat anglais est bloqué par une masse de gens. Nous apprenons rapidement que le consul est parti pour Saint-Jean-de-Luz.

Rembarquement et, dans un minimum de temps, nous rallions ce petit port. Là, même ambiance, la représentation consulaire britannique est assiégée. Nous commençons à désespérer envoyant des centaines de soldats polonais s'embarquer sur des canots qui les mènent à des paquebots britanniques ancrés au large. Nous essayons de nous mêler à eux ; soudain, je reconnais trois aviateurs polonais, Yourek, Olek et Josef, avec lesquels j'avais des liens d'amitié.

Demande d'explications de leur part sur notre présence au milieu du contingent polonais. Nous exposons nos espoirs de départ. En un clin d'oeil, des noms polonais nous sont attribués, nos uniformes sont presque semblables, des bérets basques portant l'Aigle d'argent polonais nous coiffent. On nous apprend à répondre « présent » en polonais car chaque soldat est appelé individuellement avant d'embarquer. Nous devons passer au milieu d'une double haie composée d'officiers et de marins français, polonais et anglais. Les premiers arrêtent tout soldat paraissant français. N'ayant pas voulu abandonner nos casquettes d'aviateur, nous les tenons sous notre capote au risque de les laisser tomber. La gorge serrée, nous passons un à un au milieu de cette haie.

Il est 15 heures, ce 24 juin. Nous embarquons enfin sur un canot. Au même moment, des coups de feu éclatent sur l'autre quai. De jeunes élèves pilotes ont essayé d'autres moyens que le nôtre pour partir et viennent de tomber victimes de leur idéal et de l'esprit obtus de certains militaires. Nous accostons un énorme paquebot, le HMS Arandora Star. A bord, des milliers de Polonais. Nous trouvons refuge dans l'extrême partie avant avec les ancres et les chaînes. Nous nous faisons le plus petit possible. Enfin, vers 17 heures, les chaînes remontent les ancres et nous partons. Chacun de nous a le coeur serré : pour combien de temps quittons-nous la France ?...

La nuit passe, le lendemain nous apprenons que plusieurs officiers français sont montés à bord avant le départ afin d'obliger le commandant anglais à débarquer tous les clandestins français. Grâce à Dieu, ce dernier, en termes énergiques, leur opposa une fin de non-recevoir. Nous l'avons échappé belle ! De divers trous du navire, quelques Français apparaissent. Nous nous comptons 62, dont 59 pilotes et élèves-pilotes, un colonel d'artillerie, un lieutenant de vaisseau et un première classe de la bife, Raymond Aron.

Au cours de l'après-midi, probablement au large de la Bretagne, notre convoi, composé de quatre transports de troupe et de divers escorteurs, est attaqué par des avions en piqué. Deux navires sont touchés et sombrent, les escorteurs se portent à leur secours. Le convoi pique vers l'ouest et, vingt-quatre heures plus tard, le 27 juin, nous arrivons à Liverpool.

Dès l'accostage, la Military Police monte à bord et arrête plusieurs dizaines d'Allemands en uniforme polonais : la cinquième colonne est loin d'être une légende.

Puis, trois à quatre mille Polonais débarquent et, en rang par quatre, quittent le port. Enfin, notre tour arrive vers 16 heures. Nous sommes conduits au camp d'« Arrow Park », près de Berkenhead. Nous y trouvons plusieurs dizaines de milliers de soldats français, la plupart venant de Bretagne après avoir été embarqués à la suite de l'ordre de l'amiral Darlan enjoignant à tout navire français de rejoindre un port de l'Empire ou allié. Le général Béthouart commande ce camp et ses officiers invitent la troupe à rentrer en France.

Des officiers britanniques de l'Intelligence Service nous interrogent individuellement sur nos intentions. A la fin de l'interrogatoire de ces milliers de Français, l'un de ces officiers, le captain Russel, annonce que quelque quatre cents Français continuent la lutte avec eux... Le 30 juin ou le 1er juillet, on annonce l'arrivée du général de Gaulle dans ce camp d'Arrow Park. Je suis torse nu, en train de me laver la tête à une sorte d'abreuvoir en plein air, A cette annonce, et du fait qu'un garçon de vingt ans, passablement désorienté après avoir dû faire face à des décisions vitales, cherche inconsciemment le Chef, je pars comme une bombe, prends un virage serré autour d'une baraque et j'atterris, étant donné ma taille, la tête dans le

ventre du Général... Ce fut mon premier contact, et heureusement non le dernier, avec le chef de la France libre !

Nous quittons ce camp le mercredi 3 juillet, pour Londres et l'Olympia Hall où, le dimanche 7, je prends ma première garde devant le bureau du lieutenant-colonel Magrin-Verneret, devenu plus tard le général Monclar.

Première étape d'un long périple qui, de Londres, me mène au camp d'aviation de Saint-Atham, au Pays de Galles, puis à Odhiam, Camberley, Sandhurst, en AEF, au Levant, en Libye, en Afrique du Nord et, enfin, en France.

Je terminerai en rappelant, ce que l'on fait trop peu souvent depuis un demi-siècle que, sur plus de deux cents pilotes et élèves-pilotes français ayant rejoint la Grande-Bretagne en juin, juillet et août 1940, à peine une trentaine sont rentrés en France en 1945. I y a eu la bataille d'Angleterre, la Libye, la Russie. Sur les cinq garçons de Saint-Jean-de-Luz, j'ai été le seul à rentrer.

Fred Moore

En juin 1940, je venais d'avoir vingt ans ; j'avais sollicité un engagement en mai au titre de l'Armée de l'Air, et attendais, en Bretagne, chez mes grands-parents maternels, que mon affectation me soit notifiée ; mes parents et mon jeune frère René, âgé de dix-huit ans et demi, m'y avaient rejoint le 19 mai, ayant évacué Amiens où nous résidions.

Lundi 17 juin.

A Brest, toute la matinée nous assistons, consternés, au passage des longues files de véhicules chargés de troupes et de matériels divers du BEF {Corps expéditionnaire britannique) qui descendent la rue Jean-Jaurès, pour rembarquer après avoir détruit les dépôts et le matériel qui ne pourra être transporté faute de temps et de place. L'après-midi, place du Champ de Bataille, les hauts-parleurs installés par le journal L'Ouest-Eclair diffusent la déclaration de Pétain qui demande l'armistice. Mon frère et moi, nous nous regardons tristement, sans un mot, mais nous découvrons chacun dans les yeux de l'autre la même pensée, la même décision. Dès le soir, nous l'annonçons à nos parents : nous voulons rejoindre l'Angleterre pour nous engager, lui dans la Royal Navy, moi dans la Royal Air Force. Pas l'ombre d'une hésitation chez nos parents. Toute la journée du 18 juin est consacrée à la recherche auprès des pêcheurs d'un bateau à vendre capable d'effectuer la traversée.

Mercredi 19 juin.

Nous quittons à la voile Le Corréjou-Plouguemeau (27 km au nord de Brest) en entonnant la Marseillaise, sans nous douter des surprises qui nous attendaient. En effet, notre père est né anglais et était officier dans la Royal Navy durant la Première Guerre mondiale ; mon frère et moi sommes nés en France sujets anglais, devenus français en 1927 avec la naturalisation de notre père.

En arrivant à Plymouth, après avoir été recueillis en mer par un chalutier de Dunkerque, le Jean-Ribault, nous sommes bloqués en rade durant deux jours ; s'y trouvent déjà de nombreux bâtiments français dont le sous-marin Surcoût. Enfin à quai, et bien que consignés à bord, je

débarque et vais montrer mes papiers à un officier de sécurité : parchemin des états de service de mon père et lettres pour les autorités côtières. Première grande surprise :

« Vous êtes Anglais car, par la loi anglaise, l'enfant mineur a la nationalité du père à la naissance ». Nous voilà donc immédiatement débarqués, libres. Nous nous rendons près de Brighton, chez nos grands-parents paternels, et, le lendemain, à Brighton pour nous engager. Mais nous posons un tel problème au responsable du bureau de recrutement qu'il s'empresse de se débarrasser de nous en nous conseillant d'aller voir le consul de France. Nous nous y rendons donc. Et deuxième grande surprise : il nous apprend l'appel lancé par le général de Gaulle, nous fournit son adresse à Londres et nous conseille de lui écrire pour exposer notre cas.

Si je m'étends sur ce sujet, c'est parce que je crois bien que nous avons été, René et moi, les deux seuls volontaires pour servir aux FFL qui ont posé problème et n'ont pu, finalement, signer leur engagement qu'après que des accords aient été pris entre le Général et Winston Churchill. Un fait est certain : après avoir été félicités, nous avons reçu l'ordre d'attendre sur place des instructions qui vinrent quinze jours plus tard, nous précisant que nous avions le choix de servir soit dans l'armée anglaise, soit aux FFL. Pour nous, aucun besoin de peser le pour ou le contre : lorsque nous avons quitté la France, nous pensions être Français ; si Dieu nous permettait d'y rentrer un jour, ce serait en qualité de Français.

(...)