

Entretien avec Véronique du 2, 4 et 5 mai 2014

Alors que les parents sont encore à Autun, je profite d'un week-end passé chez eux pour interroger papa sur « sa » guerre. Il n'avait jamais été bavard avec nous sur cette époque, ne voulant pas revenir sur ces années. A tel point que je n'ai découvert l'existence des camps de concentration que vers 13/14 ans, à l'occasion d'une exposition de photos que le lycée nous avait emmenés voir dans une salle communale au Vésinet ! Papa était tellement muet sur cette époque et voulait tellement ne regarder que l'avenir, que j'ai été parmi les premiers jeunes Français à participer aux camps organisés par l'Office franco-allemand pour la jeunesse (OFAJ). C'est comme ça que je suis partie en camp d'été à ... Berchtesgaden ! toujours aussi naïve et inculte sur la seconde guerre mondiale. Je devais avoir 13 ans ou 14 ans. Je savais que prendrai ma retraite de l'AFP en 2015, et j'avais (déjà) le projet de rassembler les textes sur la guerre de papa. Aussi j'ai profité d'une matinée calme pour parler avec lui à bâtons rompus. Il y a des informations qui se croisent avec d'autres textes, mais il y aussi plein de détails nouveaux.

Je transmets ici notre échange au fil de l'eau. C'est un style plus direct car un échange enregistré. Et pas destiné à une publication officielle. Papa y est très franc et, je me souviens, visiblement heureux de me parler de cette époque. Il n'a pas hésité à critiquer vertement les décisions de l'armée, de de Gaulle ... critiques que nous avons tous entendus à plusieurs reprises ! Et la lecture de ce témoignage prouve que papa n'a jamais été sportif, qu'il était profondément marqué par sa foi, qu'il avait un sens de l'humour bien développé et, déjà, un sens de la contradiction encore plus développé.

Bonne lecture !

Véronique

Souvenirs d'Henri

Avant la déclaration de la guerre

« En septembre 1939, je suis à Rabat, rédacteur intérimaire à la direction des Finances du Protectorat. En même temps je poursuivais mes études de droit à l'Institut juridique à Rabat rattaché à l'université de Bordeaux. C'était déjà un vrai travail. J'étais de la classe de 1939 qui avait été divisé en

plusieurs contingents car nous étions très nombreux. C'est la classe née après la guerre de 14. Moi j'étais du 3^e contingent, le dernier (né en décembre).

J'aurais dû être appelé au moment de la déclaration de la guerre. Mais, et ça prouvait la stupidité des états-majors à l'époque, mais je n'ai pas été appelé mais sursitaire d'office car, avec la mobilisation générale en 39, l'armée avait trop de monde qu'elle n'arrivait pas à loger et nourrir.

Alors je n'ai pas été appelé. C'est l'année de mes 20 ans. J'avais fait de la PMS préparation militaire supérieure et, j'avais été le premier d'Afrique du Nord, si bien que j'avais été nommé aspirant avant de rentrer dans l'armée. La PMS comportait des exercices de tirs, notamment. J'avais fait cette PMS à Rabat. Mon contingent n'a été appelé que le 7 juin 1940 au moment de la débâcle. Je suis donc resté à Rabat, j'étais sursitaire d'office puisque je n'étais pas appelé et ça m'a permis de terminer ma licence en droit.

A Rabat j'habitais à l'hôtel de la Tour Hassan. Mes parents étaient à Meknès.

Une double connerie

Le 7 juin 40, je suis appelé, c'était doublement une connerie. C'était de Gaulle qui avait conseillé Paul Reynaud, Premier ministre, d'appeler mon contingent pour disposer de troupes en Afrique du Nord où il voulait poursuivre la guerre.

C'était doublement idiot, car comme j'étais aspirant j'ai demandé l'aviation. J'aurais voulu faire la marine mais la PMS que j'avais suivie ne le permettait pas. On m'a envoyé en France où je suis tombé dans la débâcle. J'étais un cas particulier en raison de mon grade d'aspirant. On m'a envoyé prendre un bateau à Bordeaux le 7 juin 40. C'était idiot car l'objectif de de Gaulle et Reynaud était d'avoir des troupes en Afrique du Nord ... et on m'envoie à Bordeaux.

La débâcle

J'ai connu la débâcle complète qui était épouvantable. Une grande partie de la France avait fui les Allemands. Il y avait des réfugiés en masse partout. J'arrive en bateau à Marseille et je prends le train pour Bordeaux. Il y avait des trains qui marchaient encore. Comme j'étais aspirant, j'ai été affecté à Bordeaux. J'ai connu les masses de réfugiés à Marseille, à Toulouse, avant Bordeaux, c'était épouvantable. J'étais seul en raison de mon grade.

Je suis allé à la base aérienne de Bordeaux-Mérignac. On m'a affecté à l'École de l'air, stupidement, à Saint Jean d'Angely, à une centaine de kilomètres au nord de Bordeaux. De la base de Mérignac, je suis allé à la gare de Bordeaux pour trouver un train. Il n'y avait plus de train !

J'ai rencontré un brave homme qui allait faire une livraison de fuel à Saint Jean d'Angely. Il m'a offert de m'emmener. On part donc ensemble, c'était un chauffeur de la région qui savait très bien éviter les routes encombrées par les réfugiés et on est arrivé à destination. Ma cantine et moi ! je suis descendu du camion avec ma cantine, il m'a déposé dans un bois et il m'a indiqué, les maisons que vous voyez derrière les arbres, c'est l'école.

J'allais aller vers ces maisons quand j'ai vu une masse de gens qui arrivaient dans le bois, abandonnant l'école car on avait vu un motocycliste allemand à l'entrée de Saint Jean d'Angely et on avait pris peur, on avait replié l'école dans le bois.

Il y avait des cars de l'armée de l'air qui nous attendait, on est monté dedans et on est allé à la gare de Saint Jean d'Angely pour retourner à Bordeaux ! On a pris le train, on devait aller à Bordeaux pour embarquer sur le Massilia pour nous ramener au Maroc. Je suis le seul de l'école à avoir gardé ma cantine. On était une soixantaine de l'école.

En fait, le trajet en train a duré 19 heures pour quelque 100 kilomètres. Quand on est arrivé au Verdon, port avancé de Bordeaux, le Massilia était parti emmenant à notre place des députés français, dont Jean Zay, en Afrique du Nord.

Ça a été une grande affaire à l'époque. Retour par cars à la base de Mérignac. Puis départ sur un autre bateau, la Flandre, qui avant la guerre faisait les lignes d'Amérique du Sud. On est resté 48 heures sur la Flandre et ... après un vote, l'équipage a refusé de partir. Il a voté qu'il mettait sac à terre.

On n'est pas partis et les cars nous ont ramené à Bordeaux-Mérignac. Les services cantines marchaient toujours, on était nourris. Mais les gens étaient assommés, abrutis, ils ne comprenaient pas la débâcle qu'ils n'attendaient pas. Tout le monde était paumé. C'est toute l'histoire de la guerre. On est donc rentré à Mérignac, et là la base aérienne j'y étais encore le 26 juin lorsque l'Armistice est entré en vigueur. On a vu arriver les Allemands, qui venaient prendre la base mais qui se foutaient de nous comme de l'an 40. Nous n'avons pas été faits prisonniers car les Allemands

avaient convenu que la base de Bordeaux où Pétain avait signé l'armistice, était neutre. On est resté trois jours avec les Allemands.

Après le 26 juin, jour de l'Armistice

Je suis resté à Mérignac jusqu'au 29 avec les Allemands dans la base. On était un groupe, tous ceux qui venaient de l'école de Saint-Jean-d'Angély. Nous n'avons pas été faits prisonniers pour respecter la fiction de l'indépendance du gouvernement français par rapport à l'armistice. Alors, la garnison de Bordeaux n'a pas été prisonnière.

Le 29 juin, on a été rapatriés par les Allemands dans la zone libre. J'ai passé la frontière à Langon entre zone libre et zone occupée. Et on nous a cantonné dans une caserne en construction qui n'avait pas encore d'eau. J'avais toujours ma cantine !

Ça a été un désastre car en l'absence d'eau, il y a eu une épidémie de dysenterie épouvantable. Il y avait des cuisines de campagne, mais ça a été affreux comme résultat. Moi, je n'ai pas été malade car j'avais dans ma cantine un complet civil et j'avais pu sortir. Je n'étais pas resté dans la base. Je couchais dans la caserne où des lits militaires avaient été installés.

Au bout de quelques jours, on a démobilisé les troupes. Mais moi j'étais d'un contingent pas démobilisable car envoyé en chantier de jeunesse. C'était le 39/3. J'ai réussi quand même à me faire démobiliser car j'avais une priorité en tant que venant d'Afrique du Nord. Du coup je suis allé à Marseille en train, toujours avec ma cantine, il y avait des trains, c'était un bordel effrayant mais il y avait des trains. A Marseille, j'ai pris un bateau pour Oran. C'était un vieux bateau qui suivait le plus possible les côtes espagnoles par crainte des sous-marins allemands.

Je suis arrivé à Oran et là j'ai pris le train pour Meknès. Toujours avec ma cantine, je retrouve mes parents.

Comme je savais que j'aurais dû être en chantier de jeunesse, je me suis ensuite présenté pour être au chantier de jeunesse du Maroc. Il s'agissait d'occuper le contingent. Là, c'est toute une histoire. Le chantier était à Mogador. C'était lamentable. On occupait les jeunes pour déplacer du sable et, comme distraction, ils n'avaient que le bouzbir (le bordel).

Comme j'étais aspirant, j'étais dans les cadres, j'étais très tranquille. Mais c'était une situation lamentable. J'ai alors utilisé la censure. J'ai écrit à mes parents à Meknès qu'elle était la situation de ce chantier de jeunesse.

Toutes les lettres ont été arrêtées par la censure et j'ai été arrêté à Rabat,

avec mon père, chez le secrétaire général du Protectorat. C'était un inspecteur des finances, M. Monik, un grand bonhomme. Il avait des copies de toutes mes lettres et il a été convenu qu'il fallait arrêter ça.

On a foutu à la porte l'encadrement du chantier de jeunesse (Henri avait 20 ans !) et on a nommé pour le diriger un de mes camarades, M. Watier et M. Protat qui était le commissaire des scouts pour le Maroc. Ils ont repris le chantier de jeunesse et l'ont ramené dans un camp abandonné par l'armée près de Rabat. J'y suis retourné. Mais comme j'étais aspirant j'étais dans l'encadrement et la situation était très gênante pour Watier et Protat car c'est moi qui les avais fait nommer.

Intermède à Ifrane

Il y avait un commandant Faure, directeur de la jeunesse au MAROC qui avait voulu organiser un grand camp de jeunes à Ifrane. Mais, il fallait chauffer les bâtiments, alors on m'a envoyé avec une équipe de jeunes à Ifrane pour préparer du bois

J'avais avec moi des jeunes bucherons professionnels, ils faisaient un travail remarquable, c'était des Français du Maroc, avec une hache, ils abattaient un arbre en un rien de temps. C'était assez remarquable. J'avais également avec moi un sous-officier, un chasseur-alpin qui rentrait de Narvik avec son fusil et des cartouches. Nous, nous n'étions pas armés. Comme on était dans la forêt à Ifrane, le sous-officier s'est mis à chasser des sangliers et on déjeunait tous les matins avec une côtelette de sanglier. Il y avait un cuisinier dans l'équipe, c'était bien.

On a préparé le bois pour recevoir les jeunes à Ifrane et après ça on est rentré. C'était des bâtiments de l'administration.

Retour à Meknès

On est rentré au camp à Rabat où c'était toujours une situation compliquée car j'étais dans les cadres. Ça a duré un mois où je n'ai rien fait. Au bout d'un mois, j'avais fini mon chantier de jeunesse et je suis rentré chez mes parents à Meknès.

J'ai été libéré car je les emmerdais plutôt qu'autre chose. Pourtant, c'était de bons amis, ils savaient que c'est moi qui les avais fait nommer et, alors, c'était une situation fausse. Ils étaient, bien entendu, plus hauts gradés que moi.

Alors, je suis rentré à Meknès et c'était en fin janvier 1941. Il était trop tard pour reprendre les études en université. J'avais déjà ma licence en droit. Je ne pouvais plus étudier au Maroc. Là j'ai bricolé.

Départ pour Lyon

Je pars pour Lyon en novembre 1941 pour préparer les cours de doctorat de droit. Je suis retourné à la MEC (Maison des étudiants chrétiens), mais je ne pouvais pas y loger car il n'y avait plus de place.

J'ai été logé chez une vieille fille où le Père Margot m'avait trouvé une chambre. C'est le moment de ma rencontre avec le Père Margot, un homme remarquable. Il dirigeait la MEC.

J'ai fait aussi, et ça a été très important pour moi, le départ comme routier au pèlerinage d'Ars en 1942 avec le père Doncoeur. Ça m'a beaucoup marqué dans ma vie. Ces deux jésuites se connaissaient très bien. J'ai fait alors partie du clan de la MEC et, là, j'ai rencontré Pierre qui faisait ses adieux à la première réunion du clan à laquelle j'ai assisté. Il quittait le clan parce qu'il était interne à Grange-Blanche. Il avait fait une partie de la guerre et avait été libéré. Il avait passé le clan à Fred Torquebiau.

Études de droit à Lyon et session à Uriage

J'ai passé l'année 41/42 à Lyon et j'ai passé deux diplômes de doctorat.

Si Lyon était encore en zone libre, le ravitaillement était sévère. Je prenais tous mes repas à la MEC. A Lyon je suivais les cours de l'université et ceux de Sciences Po Lyon.

Mais à la fin de l'année, j'ai été écœuré par Sciences-Po, je suis parti en claquant la porte. C'était une annexe de Sciences-Po Paris et le grandes figures de l'école, Baumgartner, qui était inspecteur des finances et Seillès, qui était je ne sais pas quoi, faisaient des cours qui étaient exactement ceux qu'ils avaient fait avant la guerre. Ils ignoraient totalement non seulement la guerre mais la défaite, la situation dans laquelle était la France. Ce qui m'a écœuré. La France était en armistice.

L'été 1942, j'ai suivi une session à l'Ecole des cadres d'Uriage. C'est là où j'ai connu Hubert Beuve-Méry. Nous étions une quinzaine pendant deux semaines. Je l'ai bien connu, je l'ai retrouvé après la guerre à Paris, boulevard des Italiens. C'était intéressant car au moins, il s'efforçait de répondre à la situation dans laquelle était la France. De reconstituer des cadres.

Le camp-école de la Route

Après ça, j'ai fait le camp école de la Route avec Doncoeur. Ça s'appelait Le Breuil. Mais Le Breuil étant en zone occupée, le camp s'est déroulé dans le massif de La Grande Chartreuse.

C'était un camp traditionnel. Nous étions une trentaine, on se connaissait bien. On se déplaçait dans des cars équipés en gazogène.

Doncoeur était un jésuite qui avait une grande spiritualité et qui avait beaucoup travaillé le procès de Jeanne d'Arc.

La France était battue. On attendait les évènements. Le ravitaillement était difficile, mais nous étions en zone sud sous le régime Pétain. A l'époque toute la France était pour Pétain. La Résistance est arrivée beaucoup plus tard.

Les diplômes de droit à Lyon avant l'évasion

Pendant l'été 42, après le camp, je suis allée rejoindre mes parents au Maroc. Ils étaient à Ifrane où ils avaient fait construire une maison.

En novembre 42, je retourne à Lyon pour passer des examens de doctorat. Le premier je l'avais passé en juin et le second en novembre.

Mais alors que je passais ce second examen, le 7 novembre 1942, les Américains ont débarqué en Afrique du Nord. J'ai pris un train tout de suite pour Marseille où j'ai été reçu par un Monsieur Dallaporta, qui était le frère d'un de mes oncles. Il était secrétaire général de la Compagnie Paquet qui assurait les liaisons avec l'Afrique du Nord.

Mais il n'y avait rien à faire, aucun bateau ne partait et je n'ai pas pu trouver une place. Les Allemands ont tout bloqué.

Alors je suis rentré à Lyon, j'ai finalement passé un second examen de doctorat et j'ai cherché une filière pour rejoindre le Maroc en passant par l'Espagne. Il n'y avait pas d'autres solutions, il fallait s'évader et passer par l'Espagne. Pas de départ de bateau de Bordeaux non plus. Il n'y avait plus rien.

Avant de partir je suis allée à Vichy à l'Hotel du Parc qui était la résidence de Pétain. J'avais été voir Charles Rochat, qui était un beau-frère de l'ainé de mes oncles (*René Buttin, frère de Paul*). Je le connaissais déjà et il avait fait ses études de droit avec papa. Ils se connaissaient bien et il m'a reçu gentiment.

La première chose qu'il m'a dite « vous savez qui était avec vous dans la salle d'attente ? » c'était la salle d'attente du Maréchal. Je lui ai dit que non,

mais j'avais bien remarqué cette femme avec un manteau de vison magnifique ! « C'est la femme du général de Lattre de Tassigny qui venait voir Pétain parce que son mari avait été arrêté par les Allemands. Il avait attendu le débarquement américain en France sur la côte méditerranéenne et non pas en Afrique du Nord. Il était parti avec quelques officiers pour recevoir les Américains et naturellement ils avaient tous été arrêtés et internés. Le maréchal de Lattre n'a pas été libéré à ce moment-là.

J'ai expliqué à Charles Rochat que je souhaitais rejoindre le Maroc par l'Espagne. Il m'a dit « ne faites pas ça », il m'a déconseillé de m'évader de France par l'Espagne, il était pratiquement le ministre des Affaires Étrangères du gouvernement Pétain, il lui était difficile de me dire de m'évader.

Mais il m'a rendu service, un grand service parce qu'il m'avait dit « ne faites pas ça, vous allez faire 6 mois de captivité en Espagne ». Ça m'a rendu service car lorsque j'ai été arrêté en Espagne, plus tard, je me disais que j'en avais pour 6 mois et j'attendais la fin de cette période. En fait, j'ai bien fait 6 mois de captivité !

Il ne pouvait rien me dire d'autre, mais je suis quand même allé le voir car j'espérais qu'il pourrait m'obtenir un visa pour l'Espagne. Il aurait pu le demander à l'ambassadeur d'Espagne. Mais il ne l'a pas fait.

Je lui ai dit « au revoir Monsieur » et je ne l'ai pas écouté car j'ai quand même cherché à partir.

J'ai cherché une filière, mais je n'avais pas encore prévenu mes parents.

Première tentative d'évasion

J'ai trouvé une filière par le Père Dieuzaide qui était à Barrèges. Je suis allé en train à Lourdes où j'ai pris un car pour Barrèges et là, le Père Dieuzaide, m'a présenté à un berger pour traverser les Pyrénées. On a traversé les Pyrénées de nuit, une très jolie marche. On est allé jusqu'à Fabian, un petit village français dans les Hautes Pyrénées. J'étais seul à ce moment-là. Des bergers locaux (on est en décembre) m'ont conduit jusqu'à un col. On s'est arrêté dans une cabane de berger. On voyait le col et c'était très facile de passer. Seulement dans la nuit il y a eu une chute de neige épouvantable et le lendemain matin, on ne voyait plus le col. J'ai été obligé de rentrer à Fabian et en raison de la neige, en marchant, on déclenchait des avalanches qui faisaient un boucan épouvantable.

Je suis redescendu seul le lendemain matin, je suis retourné chez les bergers et pendant trois jours de suite on a essayé de passer, j'étais bien équipé. Devant les avalanches, les locaux ont trouvé que c'était trop dangereux et ils ont abandonné

A ce moment-là, il n'y avait plus qu'une solution, rentrer car le village de Fabian était dans les Hautes Pyrénées, il fallait redescendre par la seule vallée. Mais là je n'étais plus seul. Il y avait une jeune femme qui avait voulu traverser avec moi.

Nous sommes redescendus depuis Fabian jusqu'au pied des Pyrénées, du côté français, ce qui était très dangereux car on avait toutes les chances d'être arrêtés par les Allemands qui étaient en bas dans la vallée.

Cette jeune femme dont je n'ai jamais su le nom, était la femme d'un officier d'aviation qui voulait rejoindre son mari pilote en Afrique du Nord.

A Fabian on a mis nos sacs dans un car qui redescendait dans les Pyrénées. A Fabian il n'y avait pas de soldats allemands, seulement des gendarmes français qui fermaient les yeux

On a pris la seule route possible pour descendre à pied, seuls les bagages étaient dans le bus. Quand on est arrivé en bas, au pied des Pyrénées, on est passé devant une ferme et, sous le porche, j'ai vu une voiture. Je suis rentré et j'ai expliqué au conducteur de la voiture qu'on voulait aller jusqu'à Arreau qui était le village le plus proche. Je lui ai dit qu'on était deux parce qu'il y avait une jeune femme avec moi.

Il a très bien compris mais il n'a rien dit. Simplement « asseyez-vous dans la voiture ». On s'est assis dans la voiture, on a attendu qu'il ait fini ce qu'il faisait. Sa voiture était couverte d'ausweiss et lorsqu'il est venu il nous a emmené où nous voulions aller et, à la sortie du village on a trouvé un barrage allemand. Comme il avait des ausweiss, il est passé sans s'arrêter. On a eu une chance énorme.

Nous n'avons pas parlé avec lui mais il avait très bien compris et il nous a arrêté au milieu de la place du village où il y avait au moins une centaine d'allemands. Mais ces Allemands étaient au repos, c'était la fin de l'après-midi, ils allaient d'un bistrot à l'autre. Ils n'étaient plus de service et ils ne se sont pas du tout occupés de nous. On a traversé la place.

La jeune femme avec moi connaissait une famille dans ce village. Nous sommes allés chez eux, on a été très bien reçus. Ils ont sorti pour nous une réserve de foie gras. Et les Allemands, pas de service, s'en foutaient

éperdument. On a récupéré nos bagages et le lendemain matin on a pris le train tranquillement pour Lourdes.

Les seuls contrôles qu'on ait connus étaient des contrôles des gendarmes français qui n'étaient pas naïfs, mais qui se foutaient complètement de nous. Ils fermaient les yeux.

Le lendemain matin donc Lourdes, car tous les hôtels étaient vides et il n'y avait pas de contrôle.

Deuxième tentative de passage des Pyrénées

Là j'ai cherché une autre filière chez des jésuites à Pau. Ils m'ont indiqué une autre filière dans les Pyrénées basques qui étaient beaucoup moins hautes.

Il fallait passer par Oloron-Sainte-Marie. Avec la jeune femme on a pris le car pour Oloron où on s'est retrouvé une dizaine qui manifestement avaient l'intention de passer en Espagne. Il n'y avait que des gendarmes français et ils n'étaient pas dupes, mais ils fermaient les yeux

Il n'y avait pas encore d'allemands

A Oloron, on a pris un autre car pour un village dans le Pays Basque. La moitié du car allait au même endroit. Les gendarmes français ne disaient rien. On est descendu à l'Hôtel des Touristes. On est allé dans une arrière pièce. Il y avait au moins 30 personnes, la pièce était bouffée. L'hôtel savait parfaitement pourquoi on était là. Il y a un berger qui nous emmène, on était une trentaine, c'était effrayant ! dont la jeune femme, mais c'était surtout des hommes et il y avait beaucoup de juifs qui fuyaient la France. Et là, dans la nuit, on a passé sans difficulté le pays basque français et espagnol.

Arrivés en Espagne, on était attendu par des gendarmes espagnols, des guardia civils (Décembre 1942). Nous étions des quantités à passer

On a été arrêtés, on s'y attendait, les bergers étaient rentrés chez eux

On est arrivé dans un village espagnol Isaba. La prison était déjà pleine de Français, l'interpellation s'est faite dans le calme

Et comme j'avais sur moi quelques pesetas, je suis allé coucher à l'hôtel, ce dont les gendarmes espagnols étaient très contents parce qu'ils ne savaient pas que faire de moi. Je n'étais pas surveillé à l'hôtel, mais qu'est-ce que tu voulais que je fasse ? d'abord je n'avais pas beaucoup de pesetas

J'ai perdu de vue la jeune femme après, je ne l'ai jamais revue

Le séjour en prison

Le lendemain un car de la gendarmerie espagnole nous a emmené à la Carcel Modelo de Pamplona, prison « modèle » où on est arrivé la veille de Noël 1942.

En fait, on était 7 par cellule pour une personne. On avait du mal à s'étendre sur le sol pour dormir. Ambiance pas trop tendue. Il y avait de tout. Beaucoup de juifs. Il y avait un contremaître de chez Renault. Lui, il m'expliquait qu'il s'était évadé avec sa maîtresse parce que sa femme l'empêchait de pratiquer sa religion chrétienne ...

A la prison, on a eu une messe pour Noël avec la fanfare de la gendarmerie et tout le monde devait chanter « Arriba Espagna y viva Franco »

Tout le monde gueulait !

Ça a duré un mois, à 7 dans une cellule et ce qui était dur, c'est qu'il n'y avait presque rien à manger et, au bout d'un mois, je commençais à défaillir.

Seulement au bout d'un mois, les Allemands avaient capitulé devant les Russes à Stalingrad et les Américains tenaient l'Espagne par le blocus. L'Espagne, au lendemain de la guerre civile, était dans une misère terrible, et elle ne recevait du ravitaillement que d'Amérique du Sud, pour ça elle avait besoin de permis de passer américains.

A partir de Stalingrad, les Américains ont eu plus de poids et ils ont pu nous faire sortir de prison. Ils ont obtenu des Espagnols qu'on soit mis en résidence surveillée dans des hôtels à Leccumberri.

J'étais à l'hôtel Ayastaran, j'avais une chambre pour moi tout seul !

On était très bien nourris, ravitaillés par les Américains. Ils ont vidé la prison de Pampelonne.

On est resté deux mois dans cet hôtel où j'ai pu téléphoner à mes parents. Ils avaient pu prévenir l'un de leurs amis qui était vice-consul du Portugal, qui a pu venir à Madrid et plaider pour que je sois libéré. On est donc venu me chercher après deux mois dans cet hôtel,

J'ai vu un consul américain, au fort accent yankee, qui m'a dit « ne vous inquiétez pas, 'we have gazoline and they have not'. Les Américains payaient tout

Le fait qu'au bout de deux mois, un jour, il y a des gendarmes espagnols qui viennent me chercher et m'emmènent seul.

J'ai pensé que c'était pour me libérer. Mais, au même moment les Américains avaient déjà obtenu la libération d'un groupe de Français qui

avaient été emmenés à Malaga pour prendre le bateau pour Oran et ces couillons s'étaient mis à chanter contre Franco. Résultat : alors que je devais être libéré, je me suis retrouvé au Campo de concentration de Miranda de Ebro.

C'était entouré de tirailleurs espagnols qui tiraient sur tous ceux qui approchaient. Pas moyen de sortir. C'était d'une saleté repoussante. C'était effarant. J'ai plusieurs récits et des dessins.

J'arrive en avril 43 à Miranda où j'ai passé trois mois. Avec beaucoup de juifs. Le camp était à Miranda de Ebro, sur l'Ebre, on l'avait appelé Miranda des Hebreux tant il y avait de juifs. La moitié du camp était juive. J'étais avec un groupe de juifs très cultivés, il y en a un qui a fait des dessins. Nous jouions au bridge. J'en ai revu certains après la guerre. J'ai toujours eu confiance, la visite faite à Vichy à Rochat m'avait été très utile car j'attendais la fin des six mois en prison en Espagne. J'attendais que les six mois soient passés, j'étais avec des juifs très cultivés. Pas eu de moment de déprime. J'ai compris que la France était foutue à Bordeaux en juin 40. La débâcle a été épouvantable. J'ai vraiment eu faim à la prison de Pampelune. A partir du camp de Miranda, j'étais très bien nourri par la Croix Rouge.

La sortie du camp

Au bout de trois mois, en juin 1943, il y a un vice-consul américain de Madrid qui est venu me chercher en voiture. Ils avaient obtenu ma sortie contre une autorisation (navicia) d'importation en Espagne. J'ai été acheté pour je ne sais combien de sacs de blés ou de barils d'essence. Je n'ai aucun souvenir de ce vice-consul.

Il m'a emmené à Madrid où j'ai été reçu – parce que je n'avais pas de papier – au lycée français. J'ai été logé à l'internat du lycée qui était vide car c'était après le bac. Mais j'avoue qu'en arrivant au lycée français où j'ai passé quelques jours seul, j'étais bien nourri et tranquille.

J'avais eu la visite du colonel Malaise. C'était le représentant de Giraud à Madrid. J'avais eu un coup, au point de presque regretter d'être parti, devant la division des Français.

Il y avait à l'époque quatre représentants diplomatiques français à Madrid. L'un était Malaise qui représentait le général Giraud, un autre représentait de Gaulle, un troisième était l'ambassadeur Pietri qui représentait Vichy et

il y en avait un 4^e, c'était celui qui représentait l'amiral – j'ai oublié son nom - aux Antilles avec tout l'or de la Banque de France ...

Ce qu'il y avait de pire, c'est que c'était au lendemain du bac et il y avait eu deux bacs, un bac pétainiste avec l'université de Bordeaux et il y avait eu un bac avec l'université d'Alger. Les Français étaient divisés au point de ne pouvoir s'arranger pour un seul bac.

Au bout de quelques jours, je suis embarqué sur un camion américain. Les Américains, mieux organisés que les Français, sont venus me chercher et m'ont emmené à Gibraltar.

J'avais toujours dans l'idée de rentrer chez mes parents au Maroc. On a déjeuné à Cadix et on était arrivé le soir à Gibraltar. Là, on a été très bien reçus par les Anglais. J'avais été logé à l'hôtel à Gibraltar, moi je ne payais rien car je n'avais pas d'argent. Le lendemain, un major anglais, très armée des Indes, qui vient me chercher et qui m'emmène dans un grand hangar où il avait à chaque extrémité un bureau français.

L'un était gaulliste et l'autre représentait l'Afrique du Nord. Ils offraient tous les deux de recruter. Je n'avais pas de problème, j'appartenais au Maroc et je leur ai dit qu'ils ne m'intéressaient pas, je rentrais au Maroc dans mon recrutement. Mais ça prouve à quel point ils étaient divisés. C'était une situation ubuesque qui faisait bien rigoler le major anglais.

Retour au Maroc

J'ai été ramené à Gibraltar et on m'a mis dans un bateau pour Casablanca. De là j'ai été emmené au camp de Beduona à quelques km de Casablanca. Nouveau problème, il y avait là plusieurs tentes et il fallait encore une fois choisir si on voulait aller avec les gaullistes ou non. Je leur ai dit qu'ils m'emmerdaient et que je rentrais chez moi.

J'avais conservé mon passeport, je voulais rejoindre mon unité dans l'aviation à laquelle j'appartenais. Je n'ai jamais été tenté de suivre de Gaulle, pas du tout.

J'ai pu alors rentrer chez mes parents, à Ifrane. J'étais content de revoir ma famille.

Et alors j'ai rejoint l'armée de l'air à Casablanca. Là c'était l'armée de l'air française de l'Afrique du Nord. J'ai été d'office envoyé en Amérique par l'armée de l'air française mais je n'étais jamais monté dans un avion ! et j'étais alors sous-lieutenant car j'avais eu droit à une promotion parce que j'avais traversé l'Espagne.

L'armée de l'air française n'ayant pas d'école, je pars donc pour une école de pilotage aux US et c'est là que se faisait la sélection. Ceux qui avaient de bons réflexes devenaient pilotes et les autres passaient dans l'observation ou le « bombing » (été 1943). Ils avaient un accord avec l'armée de l'air française pour former des pilotes. On part à une centaine. Tous les mois ils partaient une centaine de personnes, pour chaque détachement. Je retourne dire au revoir à mes parents et je suis parti sur un gros paquebot américain. Depuis Oran où j'étais allé en train. J'étais payé et même bien payé car j'étais sous-lieutenant et on était payé au rang supérieur, celui de lieutenant.

La traversée de l'Atlantique et l'arrivée aux Etats-Unis

Nous étions sur un paquebot de croisière de grand luxe, aménagé pour prendre 6000 passagers, les autres étant des Américains qui rentraient chez eux.

Le paquebot pouvait faire la traversée très rapidement. Il allait plus vite que les sous-marins donc il ne risquait pas grand-chose. Mais il devait faire des zigzags. On était deux bateaux à partir. Le second était un cuirassé d'avant la guerre de 14 qui partait pour la démolition.

A bord, on était 6 ou 7 par cabines, on avait des lits superposés. J'étais dans un groupe français. Il y avait Jean Chomienne avec moi et Rémy Flandin, fils de l'ancien ministre Pierre Etienne Flandin.

C'est à bord de ce bateau que j'ai connu j'ai commencé à me familiariser avec les « scrambled eggs ».

Nous étions 6000 à bord et on ne pouvait pas servir tous les repas en même temps. On faisait deux repas par jour, un dans le milieu de la matinée, un repas américain type breakfast très copieux, et un autre repas en fin d'après-midi. On attendait. J'avais un bouquin, « La Vie de Jésus » de Bruckberger.

La traversée a été très calme, elle a duré une semaine et nous sommes arrivés à **Newport**. Là on était attendu par l'armée américaine, j'étais presque le seul à parler anglais. On a pris le train.

J'étais en uniforme. Il y avait un chef du détachement qui était lieutenant (Gioux) moi j'étais sous-lieutenant. Je l'ai revu il n'y a pas longtemps à Paris, il était en fin de vie. C'est Bruno qui l'a retrouvé par internet. J'ai pu parler avec lui.

De Newport, on part en train pour Tuscaloosa en Alabama. Deux jours de train. Prise en charge par les Américains, organisation parfaite. On arrivait dans un pays où il n'y avait pas la guerre et une abondance de tout. Au Maroc, il y avait déjà un peu de rationnement. Mais les Allemands n'ont pas occupé le Maroc ni l'Algérie, seule la Tunisie, plus proche de l'Italie.



La formation de pilote dans l'US Air Force, papa 3^e à partir de la gauche

Formation de pilote : un parcours dans les Etats du sud des US

Là je vais dans une école de pilotage, c'était une école privée qui dépendait de l'université de l'Alabama. Mais c'était une école réquisitionnée. J'étais logé et nourri et j'étais même payé, comme lieutenant bien que sous-lieutenant. J'avais une solde qui me mettait très à l'aise. Tous les cours étaient en anglais, j'étais avec des élèves américains. Mais mon premier moniteur de vol était un Allemand.

Il avait fait la guerre de 14/18 comme pilote allemand et il avait fui au moment d'Hitler. Il s'est retrouvé aux US où il a d'abord été pilote pour des particuliers, des entreprises, puis il est venu comme moniteur. Il parlait très bien anglais. Il était très gentil et était devenu complètement américain. Tous les lundi matin on lui demandait s'il avait passé un bon week-end et tous les lundis matin il répondait « got drunk as usual » !

Il buvait de la bière qu'il faisait lui-même et qui était dégueulasse. Il nous a invités chez lui un jour.

Au début, on était une centaine et puis, petit à petit, tous ceux qui n'avaient pas les bons réflexes étaient éliminés et envoyés dans d'autres écoles. Il y avait une sélection.

J'habitais dans une famille (septembre/octobre 43). J'avais loué une chambre car nous n'étions pas logés à ce moment-là. L'accueil était sympathique. Je payais ma chambre, j'étais très à l'aise avec ma solde de lieutenant. Moi je n'avais pas de voiture, Jean Chomienne en avait acheté une.

Mais j'avais une bicyclette, ce qui était très mal vu car seuls les Noirs roulaient en vélo. Il n'y avait pas de noir à l'école, mais des noirs pour le service. La ségrégation était très forte. Les Blancs étaient surpris de me voir en vélo. Mais cela ne m'a pas arrêté. J'allais en vélo à la base et comme elle était très grande je me déplaçais en vélo sur la base. Je prenais mes repas sur la base. On payait nos repas mais pas cher. J'étais financièrement très à l'aise.

Je passe tous les tests, pendant ce stage de deux mois. J'ai appris à voler très vite, je n'ai eu aucun problème. On avait des cours qui expliquaient tout et moi je n'ai jamais eu de problème. Jean Chomienne est envoyé dans une autre école. Moi je suis passé dans un autre centre après la fin de ce premier stage. J'étais alors nommé pilote.

Je pilotais seul au bout d'une vingtaine d'heures de vol accompagné par un moniteur. Nous volions sur des biplans. Je suis passé alors en Géorgie, à **Atlanta**. J'ai fait un nouveau stage sur un avion plus perfectionné. Nouveau stage de deux mois. On était mélangé avec les élèves américains.

Le week-end, en Alabama, on était reçu dans les country clubs, de la capitale **Montgomery**, très bien reçus. C'était alors les grands centres de réception où le spectacle était pour moi assez écœurant car l'objectif de tous ceux qui étaient là, c'était de se saouler. Et, à la fin de la soirée, on ramassait tout le monde, dont des femmes, c'étaient les noirs qui ramassaient les personnes qui gisaient par terre. Le plus triste c'était les femmes ramassées par les noirs qui étaient des serviteurs. Des femmes de tous les âges.

En Alabama, on volait sur des avions qui s'appelaient le PT17 (« primary training »). C'était des avions du type de ceux de la fin de la guerre 14/18. C'était très facile à piloter, ça volait tout seul. Il y avait deux places.

En Géorgie, on vole sur un avion plus perfectionné, plus rapide (je ne sais plus le nom). Donc stage de deux mois
Retour en Alabama.

Je passe alors sur des bimoteurs. C'était plus difficile. Les moniteurs étaient américains. Ils nous accueillaient très gentiment. Jamais de problème.

Puis **Dodge City** au Kansas où on vole sur des avions de guerre désarmés.

Le bout du monde ! Très belle base avec un club des officiers qui était magnifique. Moi, comme officier, j'y avais accès. Là c'était plus calme. C'était la mort du petit cheval Dodge City, mais le mess était magnifique. Je ne faisais pas de sport, je n'ai jamais été un sportif (*toute sa vie !*)

J'étais en uniforme de l'armée américaine avec une étiquette sur l'épaule où il y avait marqué France.

Comme on volait énormément, on se reposait beaucoup. C'était très fatigant. Il faisait très chaud.

On se mélangeait peu avec les Américains. Ceux des Français qui ne parlaient pas anglais se sont démerdés. Moi ça ne m'a pas posé de problème.

Puis je pars pour la Louisiane, **Shreveport**. A part Tuscalooza, on était toujours logé sur les bases.

Octobre 43 deux mois à Tuscalooza

Décembre 43 deux mois en Géorgie

Je termine ma formation à Shreveport sur avions de guerre équipés en guerre, des BV26. Là je retrouve Chomienne. On forme les équipages de 7 personnes : un pilote, un copilote, un observateur (dans la bulle), un mécanicien, trois mitrailleurs. On pouvait passer de la bulle à la cabine de pilotage, pas vraiment circuler. Moi j'étais pilote et commandant de bord. En Louisiane je suis resté deux mois.

Pendant tout ce temps-là je pouvais correspondre avec mes parents.

Nous avions un aumônier de l'armée de l'air, un français remarquable, un jésuite. Il nous a accompagné sans faire la formation. Il était du nord, avait été maltraité par les Allemands, récupéré par l'armée française. Je le connaissais très bien. Il avait une forte et belle spiritualité. On parlait ensemble des événements.

J'ai reçu mes ailes au 3^e stage. Je suis élève, donc cadet. Nous faisions partie d'un groupe de Français appelés « Les Poussins » et avions une devise : « Ils

grandiront ». Il y avait une petite broche avec trois poussins tricolores et notre devise.

Les autres hommes venaient de toute l'Afrique du Nord, pas un niveau très élevé ... On faisait des vols en groupe au cours desquels on était avec les américains, mais pas d'équipage binational.



Mars 1944 - Stage Bi-Moteur - Turner Field - Albany (Georgia).

Debout (deG à Dte): S/Lt Jean Ardent - Alain Waill - S/Lt René Meunier - Aspt Georges Grisoni - Aspt Alcide Dupoux - Aspt Henri Gramusset - Aspt Maurice Masson - André Varachaud - Lt Louis Gioux - S/Lt Henri Buttin - Sgt Jacques Arbitre - Joseph Marchal - Aspt Alain Hayaux du Tilly - Alfred Duclaux - Félix Vicens - Aspt Roger Derycke - Gérard Leruste - Aspt Jacques Rouan.

Assis: Paul Graugnard - Joseph Isoux - André Moutin - Sgt Robert Manzano - Etienne Bon - Pierre Lugrézi.

Je ne sais plus où mais j'ai fait une crise de furonculose terrible. J'ai été 8 jours à l'hôpital. Je souffrais beaucoup mais j'ai été très bien pris en charge. Après la Louisiane, je suis allé encore un mois à **Washington** où je ne faisais rien. On attendait le départ. Je vivais sur la base de l'armée. Avec mon équipage. Moi, j'étais officier, le co-pilote s'appelait Ardent, un noceur fini et il allait surtout faire la bringue. Une fois, il y a eu un essai d'amerrissage avec un avion au milieu d'une piscine. On apprenait à sortir de l'avion en vitesse, à gonfler la bouée qu'on appelait une Mae West. Et alors le jour où on a fait cet exercice, mon copilote, qui avait fait la bringue, a coulé au fond de la piscine et les moniteurs américains ont du plonger pour aller le chercher. ! Mais l'équipe s'entendait bien. Je m'entendais le mieux avec Jean Chomienne.

J'ai souvenir d'avoir fait, dans la voiture de Jean Chomienne, une traversée de l'Oklahoma. Et on a vu une réserve d'indiens. Alors on s'est arrêté, on a été reçu par le chef. Mais les Indiens étaient des Américains comme tous les autres qui roulaient en Cadillac. On a été très bien reçus, on leur a dit qu'on était français. On a déjeuné avec eux.

A Washington, j'ai connu Jacques Chevalier qui était à ce moment-là détaché aux US au titre des services secrets et, plus tard, il sera maire d'Alger au moment des événements de l'OAS. C'était un homme intéressant. A Washington je suis allé voir les musées, il y avait de très beaux musées. Au bout d'un mois on est parti en train pour Newport Bridge.

Le retour en France

J'ai alors embarqué sur un convoi où il y avait 100 navires plus 25 escorteurs qui tournaient sans arrêt autour de nous pour nous protéger des sous-marins allemands. C'était des « liberty ships » qui emmenaient des troupes et énormément de matériel en Europe. Ce n'est plus un paquebot de luxe, mais des car gos. On était bien logés et bien nourris. C'était un convoi énorme. On était en décembre 44.

Le convoi n'a pas été attaqué mais les escorteurs ont tiré des mines très souvent, par précaution. Le convoi est arrivé en entier. La traversée dure au moins deux semaines, on allait lentement. On a eu une très forte mer. Moi je n'ai jamais été malade. Dans un bateau où presque tous étaient très atteints par le mal de mer. A bord, j'ai eu très peu d'échange avec les Américains. La traversée s'est terminée à Oran fin 44. Je suis allée en permission au Maroc en janvier pour assister au mariage de ma sœur Andrée qui épousait le capitaine Calvino qu'elle avait soigné comme infirmière en Italie. Lui était dans l'armée française. Il avait été blessé.

Puis là je vais en Tunisie car l'armée de l'air française voulait nous former alors qu'on était déjà beaucoup mieux formé que tous les officiers de l'armée de l'air française. Ils voulaient reprendre la main. Moi j'avais les ailes et le titre de commandant de bord. On est donc convoqué à l'aéroport de Tunis. Là ils nous expliquent qu'ils sont les meilleurs. Cela nous faisait bien rigoler. On a fait deux ou trois vols avec les officiers français sur les B26 mais on était bien plus forts qu'eux. Ils s'en sont rendus compte mais ils voulaient marquer que c'était eux les chefs. On est resté à peine deux semaines.

Premières missions de guerre

Type de bombardier piloté par papa pendant la seconde guerre mondiale



Après on a traversé la Méditerranée, pour passer en France qui était déjà libérée. L'escadrille est envoyée à Lyon, sur la base de Bron, d'où on a fait plusieurs missions de guerre.

Là je revois le Père Margot, la MEC. Nos missions sont sur l'Allemagne. Chaque mission durait 5 ou 6 heures de vol. On larguait des bombes sur l'Allemagne, surtout sur le sud du pays. L'armée allemande était très malade. On avait des objectifs. Une fois, c'était des réservoirs d'essence, une autre des dépôts de munitions. Toute l'escadrille partait, soit 6 avions. Mon avion n'a pas eu d'accident. Pas de radar à l'époque. On se repérait sur des cartes. Jean Chomienne était le navigateur. C'est lui qui suivait la carte et qui lâchait les bombes. Les mitrailleuses, c'était pour se défendre contre la chasse. On a vu les premiers avions à réaction des Allemands. Ils étaient beaucoup plus rapides que nous mais c'était les premiers et il ne pouvait faire qu'un passage. Ils descendaient et ils devaient ensuite atterrir. Nous on a surtout bombardé le sud.



Briefing avant le départ en mission

On volait en escadrille à 6 avions et on volait ailes contre ailes à quelques mètres. Si bien que le travail du pilote demandait beaucoup d'attention pendant le vol. moi, je n'ai jamais eu d'accident. Trois avions devant et trois derrière.

Moi je n'ai jamais vu un seul mort pendant la guerre.

L'escadrille était à Saint Dizier et de là nous avons fait une mission sur La Rochelle. Il fallait que les unités de résistants qui étaient devant La Rochelle ait un succès. Alors on a bombardé tout La Rochelle. Ça a été un carrousel remarquable organisé par les Américains. Il y avait environ 700 avions qui arrivaient de tous les côtés. On a fait d'autres bombardements sur l'Allemagne.



Mise en place des bombes par les armuriers

Quand on était à Saint Dizier, les équipages avaient organisé une sortie pour le groupe, une soirée gueuleton. J'ai suivi mais je n'étais pas dans le même esprit. A la fin quand tout le monde chantait, il y en a un qui a lancé « et maintenant un cantique d'Henri Buttin ».

Mais entre nous il y avait la discipline apprise aux US et tout se passait bien. Des missions de bombardement presque tous les jours.

C'était la fin de la guerre. Le 8 mai 1945.

Il se trouve là qu'il y avait une mission envoyée de la base de Saint Dizier à Paris pour les Ailes Brisées, œuvre de charité de la Générale Bousquat. Je vais à la réunion de cette femme. J'ai été détaché à l'état-major du général Bousquat pour soutenir les œuvres des Ailes Brisées. Objectif : empêcher les communistes qui étaient au gouvernement de mettre la main sur ces œuvres. C'est pour ça que j'étais intervenu. A Paris, j'habitais à l'Hôtel

Carlton. Toujours en uniforme. Je ne m'occupais plus de rien puisqu'on avait sauvé les Ailes Brisées. On avait fait barrage aux communistes.

Démobilisation

J'attendais la démobilisation. Je suis resté 5/6 mois à Paris sans rien faire. Il y avait ma sœur Andrée, mariée. Et je crois que j'étais au même hôtel qu'elle. J'ai été démobilisé en septembre 45. Je ne suis plus militaire. J'ai perdu le contact avec mon ancien équipage. Je me suis reposé. Je retourne au Maroc où je rejoins ma famille.

Réflexions personnelles sur cette période

J'ai été très marqué par les Etats-Unis qui avaient une organisation remarquable. Ils étaient remarquablement disciplinés.

La plupart de mes amis pilotes sont rentrés à Air France, moi ça ne m'intéressait pas. Ces amis ont créé Air France jusqu'au Concorde. Les pilotes des Concordes étaient d'anciens de formation américaine comme moi.

Je ne me suis jamais senti en danger. Les uniformes allemands qui m'ont frappé, c'est lorsque je suis allé à Vichy avant de partir en Espagne, à la gare il y avait de nombreux soldats allemands. C'était impressionnant.

Mon ange gardien m'a préservé.

Témoignage d'Henri

Voici des liens pour ceux qui veulent en savoir plus

. Cédric (le mari de Marie), grand spécialiste de tout ce qui est histoire de l'aviation, m'a fait parvenir ce lien avec plein de photos passionnantes de cette époque qui proviennent des archives du ministère de la Défense
https://imagesdefense.gouv.fr/fr/catalogsearch/advanced/result/?ref_reportage=AIR+156&p=1&product_list_limit=100

. Pour ceux qui sont intéressés, voilà également le lien d'une émission de France Culture qui parle des Français formés dans l'armée de l'air américaine pendant la guerre

<https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/la-fabrique-de-l-histoire/les-cadets-francais-de-l-oncle-sam-4133069>

Un pilote d'avion Martin B-26 Marauder dans sa cabine (pas papa ...)

