

CHAPITRE 1

Avant l'exil

Jeunesse et apprentissage

En Bretagne, chez nous, au salon, une gravure montre le premier zeppelin venu bombarder Paris le 20 mars 1915, saluant ainsi ma naissance pendant la Première Guerre mondiale qui a opposé l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie au reste du monde.

Mon premier souvenir date de 1918 : une nuit à Paris (chez ma tante Loulou), bombardé par la grosse Bertha, canon allemand à longue portée. Je me cachai sous le piano ; jaloux, je voyais mes grands cousins qui avaient le droit de regarder par la fenêtre.

Mon père était mort dans un combat aérien trois ans plus tôt

Ma jeunesse a été une longue maladie : atteint de tuberculose et d'un ulcère à l'estomac, soigné en sanatorium à partir de l'âge de 7 ans et pendant près de dix ans. Je n'étais pas trop bête puisque malgré ce handicap, après le baccalauréat, je rentrais en hypotaupe (mathématiques supérieures) puis en taupe (mathématiques spéciales) au lycée Jeanson-de-Sailly pour être reçu à l'École centrale mais refusé à l'École polytechnique (l'X) en 1935.

Certes, dans ma jeunesse, je ne désobéissais pas de façon congénitale et systématique. La preuve : mon arrière-grand-père alsacien ayant opté pour la France après 1870 avait instauré

une tradition : elle voulait que ceux qui héritaient de quelques gènes mathématiques entrent à l'École polytechnique. La voie avait été tracée par mon grand-père, mon père et son frère ; elle sera suivie plus tard par un de mes fils, un petit-fils, quelques cousins et neveux. Et donc, j'ai obéi à mon devoir familial qui m'imposait de refaire une année de taupe au lycée Louis-le-Grand pour être reçu dans cette école en 1936.

Un souvenir me revient à l'esprit, lors d'un séjour en Autriche à Gmunden, c'était l'année de la Nuit des longs couteaux, le chancelier Dollfus avait été assassiné. De là, je suis allé à Vienne pour tenter de rejoindre les troupes antinazies du Graf von Starhemberg, mais déçu, je fus refusé parce que j'étais étranger. Ma conscience politique s'ébauchait.

Pas très bon élève à l'X, j'avais été choisi par mes camarades pour animer un groupe (la Khommiss) qui se donnait pour objectif de contrer certains excès de l'Administration militaire.

Je suis sorti 37e de cette école avec beaucoup de chance, cela m'a permis de choisir le corps du génie maritime, malgré mes mauvaises notes de discipline ; j'espérais ainsi voir du pays. J'embarquais alors sur le navire-école de la marine, la *Jeanne-d'Arc* en octobre 1938 : Dakar, les Antilles, le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine, le détroit du Magellan, le Chili, l'Équateur, Panamá, La Nouvelle-Orléans. Mais le navire a été rappelé en France en raison des tensions internationales : les Antilles, Dakar, et enfin le retour définitif. Encore de mauvaises notes en discipline.

Au moment de la déclaration de guerre entre l'Allemagne et la coalition de la France et de la Grande-Bretagne, en octobre 1939, j'entre à l'École du génie maritime à Paris (boulevard Victor), puis à Lorient. La scolarité est abrégée par la guerre. Sorti dans un bon rang, je demande à être affecté à Cherbourg pour être sûr de m'occuper de sous-marins. Mon vœu a été exaucé.

Pourquoi les sous-marins ? Mon père était mort en combat aérien, ma mère n'aurait pas supporté que je sois aviateur ; il ne me restait qu'une possibilité pour évoluer dans le domaine tridimensionnel : les sous-marins.

À la section réparation je suis chargé du grand carénage de quatre sous-marins côtiers de 600 tonnes : *Minerve*, *Junon*, *Orion* et *Ondine* (annexe II). Il s'agit de la vérification et de l'entretien annuel de la coque, des ballasts, des batteries, des lignes d'arbres et plus généralement des équipements intérieurs.

Nous vivons alors la « drôle de guerre », l'insouciance règne. Par exemple, au cours d'un voyage à Mulhouse, un général m'emmène au bord du Rhin. Les Allemands s'activent de l'autre côté. À ma question « Pourquoi ne tirez-vous pas dessus ? », le général réplique : « Mais, ils répondraient ! »

En mai 1940, les Allemands attaquent soudain par la Belgique. Ils percent et passent par les Ardennes, ce qui, selon le commandement français, était impossible. Arrivent les combats et la chute de Dunkerque.

Dans certains des sous-marins, les compresseurs d'air à pistons libres étaient de fabrication allemande. Les pièces de rechange nécessaires sont commandées en Allemagne, notre ennemi, *via* la Hollande, malgré le blocus. Je comprenais mal cette incohérence.

Je veux tout faire pour rendre mes navires au plus vite en état de naviguer car les Allemands arrivent sur la Somme. Au début de la guerre, les batteries de ces sous-marins sont posées sur des « accoreurs de coins », sortes de coins en bakélite, qui supportent des batteries uniquement par leurs coins. Au grenadage (explosion de grenades lancées par un avion ou un navire ennemi), les efforts sur les coins sont tels que la batterie s'affaisse, devient inutilisable et laisse échapper son acide sulfurique. Or, l'acide sulfurique agissant sur le sel de l'eau de mer dégage du chlore. Désagréable ou plutôt dangereux. Il a donc été décidé

de remplacer les coins de support par une plaque d'acier garnie d'un tapis de caoutchouc Ce travail de tôlier a été entrepris.

Mais inquiet, lorsque les Allemands franchissent la Somme, je pense prioritaire que « mes » sous-marins, alors en cale sèche pour l'entretien de la coque et des hélices, soient au moins en état de flotter si jamais un malheur arrive. Les tôliers sont donc réaffectés à la remise en état de la coque et des ballasts ; la modification des supports de batteries est suspendue.

Les ballasts entourent la coque épaisse d'une coque en tôle légère extérieure ; s'ils étaient isolés de la mer, ils ne résisteraient pas à la pression en plongée. Ils sont donc mis en communication avec la mer par des ouvertures obturables, en bas. Pour plonger les purges ouvertes permettent d'évacuer l'air ; les ballasts se remplissent et l'équilibre des pressions se fait en plongée. Pour revenir en surface, l'eau est chassée par l'envoi d'air comprimé.

Ayant décidé d'abandonner l'accorage, voilà les tôliers affectés aux ballasts dont il faut piquer et peindre l'intérieur pour les protéger de la corrosion. Dans l'inconscience du danger qui se rapproche, un ordre m'est donné de reprendre la modification de l'accorage des batteries.

Les Allemands franchissent la Seine. Je n'entends pas les ordres et je remets mon équipe sur les ballasts. Nouveau rappel à l'ordre. Écœuré par une telle absurdité, je persiste et demande ma mutation dans une unité combattante : l'entrée des Allemands à Cherbourg m'a évité de nouvelles réprimandes et d'éventuelles sanctions. Mais les quatre sous-marins peuvent flotter.

Jusque-là, tout a été calme. Seuls, presque tous les soirs, des avions, dit-on italiens, viennent jeter quelques bombes. Quand ils n'apparaissent pas, avec une bande de copains, dont font partie Detroyat, Amyot d'Inville, Levasseur, Touchaleaume, Desmoutis, officiers de réserve (tous passés à la France libre et devenus Compagnons de la Libération), nous parcourons les rues de Cherbourg en faisant des bruits de sirène pour affoler

les populations et simuler l'arrivée des avions italiens. Nous sommes encore bien jeunes ; c'est notre dernière facétie d'étudiants. La plaisanterie est douteuse. Les Allemands approchent.

Je garde de ce début de juin 1940 des souvenirs contrastés, parfois dramatiques.

Un ingénieur de la direction des travaux de l'artillerie navale était parti vers la basse Seine avec un canon pour en renforcer la défense. Nous le voyons revenir à Cherbourg avec son matériel : l'avant-garde allemande qu'il a rencontrée sur la route lui a dit de faire demi-tour et qu'elle le rejoindra bientôt. Mais l'arsenal poursuit sa routine de temps de paix : installer le téléphone automatique qui fonctionnera le jour de l'arrivée des Allemands.

De plus en plus inquiet, j'inspecte « mes » bateaux pour pousser les travaux. Dans un bassin, j'entends le bruit sympathique des marteaux à piquer. Passant la tête par un orifice de remplissage pour m'assurer de la progression du travail, je vois les ouvriers jouant à la belote et bruyant avec un marteau fixé à leur pied. On a risqué une grève quand la sanction est tombée : l'affectation spéciale de ces ouvriers d'arsenal est levée et ils sont mobilisés comme de simples citoyens. Pendant quelques jours, nous recevons des exemplaires de *L'Humanité* imprimés à Paris sous l'occupation allemande.

Le désastre se rapproche. Cherbourg est sans défense, les Allemands sont tout près. Monneret, ingénieur du génie maritime de réserve, va bien mettre un canon de 75 en batterie sur la route avec quelques amis ; mais bien sûr, cela ne suffit pas pour les arrêter.

Les Allemands sont à la porte. Les nuages noirs des incendies d'hydrocarbures du Havre remplissent le ciel mais nos sous-marins peuvent flotter et sortir des bassins.

Après l'évacuation de Dunkerque et devant l'avance rapide des Allemands, les Anglais évacuent la région de Cherbourg et

rapatrient toutes leurs troupes en abandonnant leur matériel. Sur les quais du port de commerce, leurs éléments motorisés et leurs approvisionnements laissés sans surveillance font la joie des récupérateurs.

Le 17, la voix brisée et tremblante du maréchal Pétain annonce l'acceptation de la défaite. Mais l'armistice n'est pas encore signé, il est temps d'agir dans l'urgence. L'amirauté donne l'ordre à tous les bateaux de partir pour l'Angleterre.

Débâcle

De cette vie antérieure au 19 juin 1940, je garde le souvenir d'un grand délabrement opérationnel et moral de la France, à tous les niveaux de la société ; quelques exceptions sont d'autant plus remarquables.

Certes, on pouvait reprocher aux ouvriers des chantiers navals leur laxisme devant les tâches essentielles et urgentes à accomplir ainsi que leurs lectures contestables. Mais la hiérarchie qui les encadrait et leur attribuait des priorités contestables dans leur travail était bien plus responsable et coupable d'inertie et d'inconscience devant le danger immédiat de l'occupation par l'armée ennemie. Dans son ensemble, la France n'avait pas cru à la guerre et à son imminence, malgré ses beaux discours : « Nous vaincrons parce que nous sommes les plus forts », « La route du fer est et restera coupée. » Route du fer de Suède vers l'Allemagne par Narvik. « Jamais nous ne laisserons la cathédrale de Strasbourg sous le feu des canons allemands. »

Dans ce contexte, j'ai quitté mon indiscipline de potache pour adopter une désobéissance réfléchie aux ordres inadéquats à mon éthique devant la menace environnante et l'imminence du drame.

Je mets quelques affaires dans ma vieille 4 CV Trèfle Citroën et file à l'arsenal où l'agitation gagne.