

66, RUE TRUFFAUT, PARIS (17^e)

Point de départ vers Londres, vers l'Espagne, Andorre, Seo de Urgel, Lerida, Saragosse, Miranda.

Quel parcours pour arriver à destination ?

Le départ se situe fin 1940 - début 1941, au lycée Blaise Pascal à Clermont Ferrand, activité de propagande anti-vichyste et gaulliste, hélas vite repérée par la police de Vichy.

Conséquence : octobre - novembre 1941, retour à la région d'origine et au lycée de Rennes où j'avais été interne de 1934 à 1939.

Un contact est établi avec un groupe qui s'était organisé dès le début de 1941 et qui, en octobre de la même année, intégrait le réseau *Overcloud* du commandant Joël Le Tac ; jusqu'en février 1942, nombreuses arrestations dont celle du chef de réseau.

Les survivants se réorganisent et continuent leur action. Début 1943 (janvier - février) reprise de contact avec le réseau *Marathon - Chinchilla* du colonel Yves Mindren jusqu'à son arrestation en juin 1943. Le même mois, rencontre avec un officier du *Special Operations Executive*, récemment parachuté, le capitaine François Vallée, pseudo *Oscar Parson*, qui sera fait Compagnon de la Libération pour son activité antérieure en Tunisie.

Nous devenons le réseau *Oscar Buckmaster* qui, à partir de la Centrale, 1, boulevard Magenta à Rennes, allait s'étendre dans l'ensemble de l'Ille-et-Vilaine, une très grande partie des Côtes-du-Nord (devenues Côtes d'Armor), avec implantation en Loire-Inférieure (maintenant Loire-Atlantique), antennes vers le Morbihan et la Mayenne.

Une vingtaine de parachutages (22) d'armes, munitions, explosifs, furent organisés entre juillet et novembre 1943. Le réseau sera démantelé fin novembre 1943, suite à de nombreuses arrestations. 91 agents seront déportés ; seuls 40 seront rapatriés, 2 fusillés.

Le capitaine François Vallée, qui a échappé à la gestapo, me charge de prendre la direction des rescapés de l'état-major du réseau pour évacuation vers l'Angleterre par le réseau d'évasion VAR, par mer, du capitaine Dent du SOE.

Après un échec, dans la nuit du 23 au 24 décembre 1943, baie de la Fresnais, près de Saint Cast (Côtes du Nord ou d'Armor) et avoir échappé à la gestapo à Bédée (Ille-et-Vilaine), empêchant un départ maritime prévu aux environs du 17 janvier 1944, le capitaine François Vallée me demande de contacter à Paris, au restaurant *La Canebière*, rue Brunel, le chef d'un réseau d'évasion par l'Espagne, le réseau *Pernod* (chef Pierre Guyot, adjoint René Gérard). Cette filière d'évasion avait un appartement 66, rue Truffaut, dans le 17^e arrondissement, destiné à recevoir des aviateurs alliés, des agents à évacuer et, éventuellement, des accompagnatrices.

C'est à partir de ce lieu que va se dérouler le parcours auquel j'ai participé avec mon adjoint et deux autres agents du réseau *Oscar Buckmaster*.

L'appartement, fin janvier 1944, était occupé, entre autres, par trois aviateurs américains et un canadien. L'accompagnatrice prévue étant indisponible, le chef du réseau me demande de prendre en charge, avec mes trois camarades *Buckmaster*, l'évacuation des quatre aviateurs jusqu'à Lannemezan (Hautes-Pyrénées) où, à la gare, un contact doit être établi avec deux agents (deux sœurs) que j'avais eu l'occasion de rencontrer rue Truffaut.

Nous organisons alors les modalités du déroulement du voyage, prévu le 2 février 1944, par train de nuit :

- a) Paris (appartement) vers la gare d'Austerlitz
- b) Voyage de nuit Paris vers Toulouse
- c) Toulouse : séjour dans la gare dans l'attente de la correspondance vers Lannemezan (train Toulouse - Tarbes).

Le chef du réseau nous procure les titres de transport et un ravitaillement léger pour près de 24 heures. Nous préparons l'évacuation de l'appartement qui doit se dérouler le plus discrètement possible, en particulier, ne pas attirer l'attention de la concierge.

Plan établi :

- départ par groupe de deux, échelonné à trois ou cinq minutes d'intervalle ;
- l'accompagnateur suivi d'un aviateur à légère distance sans perte de contact visuel ;
- chaque duo prend une entrée de métro différente, place Clichy, qui dispose de trois accès ;
- train Paris - Toulouse : choisir un wagon différent pour chaque groupe, l'accompagnateur surveillant son aviateur, sourd et muet (sic) qui est prié de dormir pendant tout le trajet.
- terminus Toulouse : s'arranger pour passer inaperçu en attendant la correspondance vers Lannemezan, lieu de rendez-vous, à la gare, avec les deux accompagnatrices que les aviateurs et moi-même connaissions.

Le 2 février 1944, dernière mise au point :

- différenciation ticket de métro et titre de transport (billet train) pour nos aviateurs, rappel des présentations aux guichets de contrôle, comportement individuel devant les contrôleurs ;
- vérification des papiers d'identité, consigne donnée pour présentation : chaque aviateur doit imiter son accompagnateur ou observer le comportement des autres voyageurs ;
- vérification de l'habillement et de l'absence de papiers compromettants pouvant remonter la filière, sacs de voyage et leur contenu (pas de souvenir... et oui... c'est arrivé) ;
- aspect physique ;
- rappel du comportement de chaque duo dans la rue, à l'entrée, au contrôle, à la sortie du métro, à l'entrée, au contrôle de la gare d'Austerlitz, à l'accès du train et au compartiment.

Quel a été le déroulement du voyage ?

Pour arriver au métro place Clichy, rien à signaler, tout se déroule sans incident. Dans le métro, ô surprise, malgré le décalage technique "savamment étudié" du départ, nous nous retrouvons dans la même rame et même à trois équipes dans le même wagon au départ de la place Clichy, avec la présence d'allemands mais heureusement dans la cohue d'une heure de pointe.

Arrivée gare d'Austerlitz, sans anicroche, les changements de ligne se sont bien passés.

Le contrôle gare se complique pour une équipe : l'aviateur américain présente son ticket de métro au lieu du ticket de train. L'accompagnateur, jouant les deux copains en "java"» intervient et rétablit la situation. L'employé a-t-il été dupe ? Je ne saurais le certifier, les cheminots nous ont tellement rendu de services.

Le trajet Paris - Toulouse semble se dérouler sans problème mais, à l'arrivée, dans la matinée, à la gare de Matabiau, nous ne sommes plus que trois équipes, mon adjoint et son aviateur ont disparu. On peut imaginer notre inquiétude.

Nous nous efforçons de passer inaperçus entre le séjour aux toilettes, la salle d'attente, l'air interrogateur aux différentes correspondances et attendons le départ du train Toulouse - Tarbes (avec arrêt à Lannemezan) vers 17 heures.

Quelques instants avant, ce que nous pensions, la dernière étape, peut-être trente minutes, ô miracle, mon adjoint et son équipier apparaissent en courant, craignant de rater la correspondance. Au départ de Paris, il n'avait pas remarqué que tous les deux étaient montés dans un wagon direction Toulouse par Capdenac.

En arrivant à Lannemezan, nous sommes accueillis par nos deux convoyeuses qui nous font intégrer le train. La gestapo a établi un barrage à la sortie de la gare, nous attendant, la filière est brûlée. Néanmoins tout a été organisé pour nous planquer à Tarbes où nous arrivons à 22 heures.

À partir de cette ville, fin février, une première tentative, avec un guide espagnol, à travers les Pyrénées enneigées, aura lieu par Sainte Marie de Campan, la Houle, et se soldera par un échec, en échappant à une patrouille allemande, avec retour à Tarbes et... gelures aux pieds.

Après un retour à Paris, en rentrant d'une expédition à Morlaix et Lannion pour organiser une filière maritime entre les pointes de Bihit et Begleguer, j'échappe à la gestapo grâce à la concierge du 66 rue Truffaut qui m'arrête avant de réintégrer l'appartement visité au cours de la nuit.

Le chef de réseau et son adjoint sont arrêtés, un de mes amis du réseau *Oscar Buckmaster* a été appréhendé rue Truffaut. Le réseau *Pernod* est démantelé.

Je réussis à prévenir l'antenne de Tarbes, à aller chercher deux convoyeuses, étudiantes en vacances à Gap (Hautes-Alpes) chez leurs parents, dans les deux cas, avant l'arrivée des allemands.

De retour dans les Hautes-Pyrénées, le 9 mai 1944, nous organisons un nouveau départ, le 14 mai, avec le concours d'un guide espagnol, par Toulouse, Pamiers, Larroque d'Olmes, Saint Paul de Jarrat, Tarascon-sur-Ariège, Vicdessos, le Pic d'Endron, la frontière à 2879 mètres d'altitude, Ordino (Andorre), le 23 mai. Le guide nous abandonne durant la nuit, sans nous prévenir. La Farga et les carabiniers espagnols, Seo de Urgel, les prisons de Lerida et Saragosse, le camp de Miranda de Ebro, en tant que ressortissant britannique, jusqu'au 1^{er} juillet 1944, puis Madrid, Gibraltar, du 8 au 10 juillet, Bristol (Whitchurch Airport) le 11, interrogatoire à Patriotic School jusqu'au 15 juillet 1944, et... la section française du *Special Operations Executive*.

L'action se continue sous différentes formes :

- j'étais engagé pour la durée de la guerre
- j'ai été démobilisé le 7 août 1945.

NB - Ces faits, plus détaillés, ont été enregistrés :

- à Londres : RPS 21769
- pour l'identification du réseau *Oscar Buckmaster* dont je suis l'officier liquidateur.

Pierre Morel
11 novembre 2001