

Mon Passé Simple

André
BAGOT

1998

Chers enfants et petits enfants,

Comme beaucoup d'amis, dont le Professeur ESCHWEGE de VILLEJUIF, qui m'a fait l'honneur de me prendre en amitié après m'avoir sauvé la vie, vous m'avez demandé d'écrire ma vie. Je suis né le 22 Septembre 1916.

Tout d'abord, qui est votre famille ?

De mon côté, nous sommes tous *Ordinaires*

Les hommes étaient tous des marins depuis très longtemps. Mes deux grands-pères étaient Capitaines.

Un grand-père mort en mer. Son frère, l'oncle François, était trappeur au CANADA. Il en est revenu et s'est construit une petite maison près de la mer appelée la Villa de l'Ermite. Il était d'une grande bonté et charitable.

La soeur de ma grand-mère s'est mariée avec un argentin nommé DEBODIGUELL qui possédait un ranch près de RIO DE LA PLATA, à SAN FERNANDO. Ses enfants l'aimaient beaucoup et l'ont fait embaumer et exposer dans une pièce spéciale.

Mon parrain, au cours d'un voyage à BUENOS AIRES, a pu s'y rendre au moyen d'un train appelé l'ELECTRIC.

Nous avons aussi, du côté de ma mère, une sainte, Thérèse GUERIN, religieuse, partie avec cinq soeurs en 1840 dans la forêt de l'Indiana aux ETATS UNIS. Elle ouvrit des écoles dans un village appelé SAINT MARY OF THE WOODS. Elle fut persécutée par son évêque, sans doute jaloux, puis excommuniée. Elle est morte en 1856.

Les Américains, reconnaissants, ont écrit des livres de remerciements sur son oeuvre.

Fin 1997, l'Eglise, par "repentance", et sans doute pour récupérer son oeuvre, la nomma Sainte.

Mon grand-père BAGOT est mort jeune et mon père, François, très pauvre, dut partir dès 1894, à l'âge de 12 ans, comme mousse sur une goélette équipée pour la pêche à la morue en Islande. Il fut perdu, avec un oncle, dans un doris pendant cinq jours, puis récupéré par un voilier anglais.

A l'âge de 19 ans, il partit au service militaire, qui était à l'époque d'une durée de cinq ans pour les Inscrits Maritimes.

Il s'engagea dans la Marine où il reçut le diplôme de Maître "Patron-Pilote de Méditerranée". Il mourut en 1925 des suites de guerre.

Nous étions quatre enfants : Marie-Thérèse, François, André et Albert, pupilles de la Nation. Pendant de nombreuses années, ne sachant ce qu'était la mort, j'ai cherché mon père.

Du côté de votre mère, mon épouse bien-aimée, Maryvonne, Lucy, Alice LE MOAL : le père Alexis était breton bretonnant, Avocat, Docteur en Droit. Il avait traduit LA FONTAINE en breton. Ses parents, Directeur et Directrice d'école, avaient ouvert dans la ville de CALLAC, plein centre de la BRETAGNE, la première école laïque appelée "École du Diable". Mon beau-père était un grand blessé à la face, dont un oeil qu'il avait perdu lors de la première guerre.

Du côté de ma belle-mère, née Lucy IVATTS, une partie de sa famille était anglaise, après avoir suivi Guillaume LE CONQUERANT.

La partie française descendait du Premier Prix Nobel de la Paix, Frédéric PASSY, puis de Nicolas-Félix DELTOUR, Inspecteur Général d'Académie qui sortit, au cours d'une visite, Jean JAURES, élève exceptionnel, de ses études pour être Receveur des Postes, et en faire le grand intellectuel qu'il est devenu par la suite.

Vous noterez la grande différence entre nos deux familles, mais mon beau-père n'aurait jamais voulu laisser sa fille se marier à un homme qui n'aurait pas combattu les Allemands.

Voilà, chers enfants et petits-enfants, ce que je connais de la famille.

Votre père et grand-père,

Mon enfance

Elle a été matériellement difficile. Par contre, nous étions très bien élevés et éduqués. Je travaillais très dur à l'école.

A 11 ans et demi, je passai l'examen du Certificat d'Etudes Primaires. Je voulais l'obtenir coûte que coûte.

En voici un exemple.

L'examen oral avait lieu dans une grande salle d'école où les parents pouvaient y assister. Il y avait une épreuve de chant. Je chantais très mal. Mon tour arriva.

- *Chante mon petit* dit l'examineur et je me suis mis à chanter :

*Les bons vents qui sèment les fleurs
dans la plaine et sur la montagne
ont semé jadis en Bretagne
des fleurs de toutes les couleurs
mais la reine des Fleurs d'Arvor
c'est la fleur d'Or*

Toute la salle se tordit de rire tellement je chantai mal.

- *Ca va mon petit, c'est bien.*

Mais je voulais mon "Certif", on ne pouvait plus m'arrêter. J'étais, paraît-il, tout rouge. Ma maman s'est précipitée et m'a embrassé :

- *C'est très bien "mon coeur".*

Les examinateurs souriaient. J'ai eu mon "Certif".

Après, j'étais pensionnaire dans une école de SAINT-BRIEUC. J'ai été frappé violemment par un professeur au cours de la première leçon de chant. J'avais 12 ans. Le professeur a cru que je chantais faux intentionnellement. J'étais petit et me suis défendu à coups de pied. Je ne pouvais plus mettre ma casquette tellement ma tête avait pris de coups.

Le professeur a regretté.

J'ai continué mes études jusqu'à l'âge de 17 ans. Pendant les vacances, je travaillais à la Poste où je livrais les colis à l'aide d'un triporteur alors que mes camarades allaient à la plage jouer avec les petites amies.

J'aurais aimé poursuivre mes études pour être Ingénieur mais, faute d'argent, j'ai dû arrêter.

A 17 ans, j'ai passé un examen qui me permit de rentrer (4ème sur 375 candidats) à l'Ecole de Maistrance de la Marine. Je n'étais pas très discipliné et me moquais de certains de mes Chefs Instructeurs. J'en admirais d'autres en pensant à mon père. ** Intercalaire*
Mon indisciplinisme me valut d'être le seul à avoir, pour l'exemple, les cheveux coupés à ras. Cela m'amusait et dès que j'ai eu la moindre repousse, j'ai demandé à un de mes camarades de me tailler une raie au rasoir afin de narguer celui qui m'avait fait tondre.

A 18 ans, à la sortie de l'Ecole, je devais cinq ans de service à la Marine. J'étais en pleine croissance et ma vue avait baissé. Ainsi, j'étais provisoirement inapte pour choisir une spécialité de navigation comme mon père.

J'ai alors décidé qu'après les cinq ans je quitterais la Marine et j'ai ainsi choisi la spécialité de Radiotélégraphiste qui, éventuellement, pourrait me servir plus tard dans le civil.

J'eus enfin en 1934 un congé de 45 jours, en plein été, avec amis et amies, dont une certaine Micheline que je retrouverai 60 ans plus tard.

Le 1er Octobre 1934, je partis à TOULON à l'Ecole des Transmissions Radio - E.T.R.
Dès l'entrée, le Premier Maître, nommé LAUDIC, nous fit couper les cheveux à ras. Mon esprit critique et moqueur me revint. Pendant une séance de cours, et en m'inspirant de la fable du Lièvre et de la Tortue, je dessinai ce supérieur Laudic avec une montre à la main et la chaîne pendante. A côté de lui un panneau "But", devant lui une ligne d'arrivée.

Intercalaire page 5 après le 2^{ème} paragraphe

Un jour par semaine nous débarquions pour aller faire une journée de sport dans un centre très équipé situé à environ 3 Kms du point de débarquement.

Pour nous y rendre nous marchions colonne par 3 avec maniement du fusil.

À moitié route du retour je me suis aperçu que j'avais oublié mon fusil. Dans une école aussi disciplinée cela était d'une très grande gravité. Mes camarades, que cela amusait, ne m'avaient pas prévenu. Je sortis du rang et avisai notre instructeur le maître fusilier marin SAUMARD, Maître d'Armes et moniteur de Sport de Joinville.

Il en était tout pâle et me dit de partir au pas gymnastique chercher mon fusil. Toute la troupe m'attendait.

Je revins essouffé avec mon fusil. Le maître SAUMARD, toujours aussi ^{pâle} et furieux, a voulu me frapper mais j'en ai eu conscience. J'ai rapidement pris mon fusil par le canon et l'ai menacé. C'était d'une gravité extrême dans une telle école. J'aurais pu être envoyé en prison et licencié de la Marine.

Le maître SAUMARD, étant aussi gravement en faute pour m'avoir menacé devant les élèves, n'a pas porté plainte.

Par contre, la semaine suivante, sous le prétexte de faire un apprentissage de lutte devant mes camarades, il m'a sérieusement fait souffrir.

Par la suite mes notes en ont souffert aussi.

Un marin, élève radio, en short de sport et tricot marqué E.T.R., franchissait la ligne d'arrivée. Il avait un crâne aérodynamique en forme de phare des voitures de l'époque qui étaient nickelés et brillants. Derrière lui, suivait un marin d'une autre école retenu par une longue tignasse au vent.

L'Instructeur de la salle où je me trouvais se saisit de mon dessin, m'entraîna chez le Premier Maître LAUDIC qui m'envoya immédiatement chez le Commandant de l'École pour demander mon renvoi. Le Commandant me fit d'abord des remarques et menaces très sévères, puis il ne put s'empêcher de sourire et me demanda de suivre les cours plus sérieusement.

Le Commandant ayant souri, LAUDIC sourit, puis afficha le dessin dans le poste des Maîtres.

Après l'École, le 1er Avril 1935, je fus désigné à la station radio de BIZERTE pendant deux mois.

J'en ai gardé quelques souvenirs :

Affecté à la liaison avec les navires de commerce, j'en profitai pour contacter le navire GRAND-LIEU dès son départ du port de NANTES pour BIZERTE, afin de m'y faire inviter à son arrivée ; son Capitaine, lui aussi ancien mousse comme mon père, était notre voisin. Mais, cela était interdit.

Autre souvenir :

Le Chef de station, Premier Maître FABRE, vint vers moi pendant ma veille radio et me dit :

- *BAGOT, expliquez-moi cela, je ne fume pas, ma femme ne fume pas et je trouve des mégots sous le lit.*

Je pris un air occupé par une transmission.

- BAGOT, répondez-moi.
- Maître, c'est peut-être le Facteur.
- Ah ! Merci BAGOT, je n'y avais pas pensé. Je vais lui dire qu'il ne fume pas dans ma chambre.

Un jour je fus convoqué chez le Commandant pour y subir une réprimande. Pendant tout l'exposé de cette réprimande je regardai la tête du Commandant. Il avait une perruque et était assis le dos à la fenêtre. J'imaginai alors qu'un jour, si la fenêtre ~~se~~ était ouverte, je pourrais, à l'aide d'une canne à pêche, lui enlever sa perruque.

Mais, je fus interrompu dans mes pensées :

- BAGOT, restez sérieux et regardez moi.
- oui, Commandant

Dernier souvenir, première aventure :

En Mai 1935 (date non certifiée), l'Officier des équipages de première classe, Radiotélégraphiste, Mardochée CHALOUM, un des Chefs de la Préfecture Maritime, me désigna pour aller dans la ville de ZAGHOUAN où des troubles créés par le NEO-DESTOUR étaient attendus. On me donna une camionnette radio, deux opérateurs et un chauffeur. Le but était de faire des liaisons entre l'armée qui devait s'y rendre et arriver avant moi, et la Préfecture Maritime qui devait envoyer des navires sur la côte proche de ZAGHOUAN pour éventuellement canonner afin de soutenir l'armée.

Au départ, j'étais heureux de ce voyage.

Lorsque nous sommes arrivés à ZAGHOUAN en fin d'après-midi, l'armée n'était pas là. Nous sommes sortis à tour de rôle, inconsciemment, de notre camionnette ; le Temple des Eaux et l'Aqueduc romain s'offraient à nos yeux. Les hommes tunisiens semblaient surpris de nous voir. Il n'y avait pas de femmes dans les rues, mais nous en avons vu dans les maisons, derrière les rideaux. Elles étaient voilées et certaines nous faisaient en cachette des signes amicaux.

A la tombée de la nuit, le nombre de rôdeurs autour de notre véhicule augmentait. Nous avons commencé à nous rendre compte de la situation et à avoir peur.

Vers 10 heures du soir des chars et des soldats sont arrivés. Nous sommes sortis et avons été à leur rencontre. Leurs officiers étaient très surpris de savoir que nous étions là depuis plusieurs heures et nous ont fait comprendre que nous l'avions sans doute échappé belle, malgré les échanges radio rassurants avec nos Chefs.

A 11 heures du soir, la Marine a bombardé une colline voisine et le DESTOUR s'est sans doute calmé.

Nous sommes retournés tranquillement, et sur ordre, le lendemain à BIZERTE où, à la Préfecture Maritime, j'ai eu droit à des félicitations qui m'ont fait avoir une grande peur rétrospective.

Le 12 Juin 1935, j'embarquai à BIZERTE sur le torpilleur Enseigne ROUX comme Chef Radio. La moitié de l'équipage était arabe et très sympathique. Je profitai du ramadan pour manger la nuit avec eux, car j'aimais le couscous.

L'officier dont je dépendais, l'Enseigne de Vaisseau PALUEL, m'appréciait beaucoup, j'avais gagné un concours de transmissions. Il voulait me faire entrer à l'Ecole des Officiers de Marine, réservée à ceux qui sortent du rang. Je refusai. (J'ai appris après la guerre que l'Enseigne de Vaisseau PALUEL avait été tué par les Allemands pour fait de résistance).

Une nuit, le feu s'est déclaré dans le local de coopérative du bateau. Le danger était très grand car il y avait, dans les soutes, des cônes de combat de torpilles.

L'équipage a été évacué. Je suis resté seul avec le Commandant MUNIER. J'étais pieds nus et il m'a aidé à descendre le long de la coque pour introduire, par un hublot, une lance à incendie provenant d'un remorqueur. Cette lance avait un débit horaire de 300 tonnes. Le Commandant m'a remonté, j'ai eu très chaud aux pieds.

Le feu a été immédiatement noyé et on s'est aperçu qu'il avait été mis volontairement par celui qui tenait la coopérative, dont l'argent avait disparu.

J'ai reçu un "Témoignage officiel de satisfaction".

Le 10 Juillet 1937, j'ai été affecté à l'avis LA SUIPPE, vieux navire de la guerre 1914/1918 basé à CASABLANCA, réarmé avec de jeunes officiers provenant de l'Aéronavale, sans doute disponibles et très sympathiques.

Je l'ai rejoint par un beau voyage au départ de BIZERTE, moitié par le train, moitié par autocar, en traversant l'oasis de GUARCIF.

Nous avons été chargés du contrôle de non-intervention le long des côtes d'ESPAGNE en guerre civile.

Une cérémonie de remise de Médaille Militaire, pour ancienneté à un second-maître qui avait 17 ans de service, a eu lieu à bord. Il avait le visage très rouge. Lors de la remise de décoration par le Commandant, le récipiendaire avait les larmes aux yeux.

Comme j'étais le plus jeune gradé, le Commandant vint vers moi et me dit :

- *Voyez BAGOT comme les bons serviteurs sont récompensés.*
- *Oui Commandant, je viens de calculer, il a bu 7.000 litres de ving rouge.*
- *BAGOT, je ne permets pas !*

Puis, il est retourné rejoindre le groupe de ses officiers pour leur raconter ma réponse. Pendant le Vin d'Honneur qui a suivi, ils me regardaient tous avec un large sourire.

Le 9 Novembre 1937, j'embarquai à TOULON sur le croiseur DUPLEIX portant la marque de l'Amiral ABRIAL, Chef de l'Escadre de Méditerranée.

Le Chef Radio, Premier Maître HULIN, m'avait pris en amitié parce que, aimant beaucoup la technique radio, je dépannais avec lui les émetteurs radio. Je fus aussi responsable des téléphones automatiques, ce qui me permettait le soir de converser avec les petites standardistes de TOULON.

Mais, en Février 1938, arriva l'événement qui devait changer complètement le cours de ma vie.

La Marine fit paraître une circulaire demandant des postulants parmi les pilotes de la Flotte, timoniers, manoeuvriers et radiotélégraphistes pour suivre un cours d'hydrographe à Paris. Ce choix d'éventuels candidats radiotélégraphistes était dû à l'utilisation de sondeurs à ultrasons pour détecter et enregistrer les profondeurs d'eau. Il y avait en tout une quarantaine d'Hydrographes dans la Marine répartis dans toutes les missions hydrographiques des mers des territoires français d'Outre-Mer.

A la grande déception de mon Chef HULIN, je m'inscrivis avec une très grande joie pour suivre ce cours. J'allais enfin pouvoir accéder à une spécialité de navigation.

J'arrivai le 8 Mars 1938 au Service Hydrographique de la Marine, rue de l'Université à Paris.

Nous étions seulement cinq élèves. Nos professeurs étaient deux Ingénieurs hydrographes : Monsieur Roland CHAMBAUDOIN d'ERCEVILLE et Monsieur VANTROY.

J'étais passionné. Monsieur CHAMBAUDOIN d'ERCEVILLE faisait son cours et après une première explication il se tourna vers moi :

- *BAGOT, avez-vous compris ?*
- *Oui, Monsieur l'Ingénieur.*
- *Vous expliquerez à vos camarades, et il s'en allait faire des travaux bien plus importants.*

Le soir, je rentrais dans ma chambre, rue Bosquet, avec un paquet de livres que j'étudiais très tard.

En Avril 1938, j'embarquai avec mes camarades sur le navire Hydrographe Amiral MOUCHEZ qui allait effectuer la mission hydrographique de la région "ILE DE GROIX - BELLE-ILE". Cette mission était dirigée par Monsieur CHAMBAUDOIN d'ERCEVILLE, accompagné de quatre ou cinq autres Hydrographes officiers marinières anciens, et avait pour but de refaire la carte de la région, très ancienne, avec beaucoup plus de précision.

Lorsqu'une journée était prévue pour sonder une tête de roche, l'Administrateur de la Marine demandait aux pêcheurs de ne pas mettre de casiers à homards autour de ce rocher pour ne pas gêner. En arrivant le matin sur les lieux, le rocher était entouré d'une grande quantité de casiers et, pour bien faire notre travail, nous étions obligés de les relever. C'était le but recherché par les pêcheurs, car lorsque nous trouvions un homard dans le casier, nous le prenions et le remplaçons par un litre de vin rouge. C'était autant que la femme du pêcheur ignorait, car le rouge était bu en mer.

Cette mission s'est terminée le 21 Novembre 1938.

J'ai été affecté au Service Observatoire, Cartes et Documents - O.C.D. - à CHERBOURG.

Je logeais au Premier Dépôt des Equipages, plus tard je pris une chambre en ville dans un petit hôtel.

Je fis la rencontre de trois amis d'enfance d'Etables :

Maurice LE VINCENT, Pilote de la Flotte sur un sous-marin
Adrien PRIGENT, Pilote de chasse aéronavale *à Ouessant*
Louis LUCO, également Pilote d'aéronavale
dans l'aéronavale

Nous sortions ensemble quand ils étaient disponibles.

Le Commandant en second du Dépôt, le Capitaine de Frégate KERZONCUFF, avait été Commandant de l'Ecole des Gabiers dans le Groupe Ecole dont dépendait l'Ecole de Maistrance. C'était un homme très ferme avec une grosse voix.

Il avait échoué son navire suite à une erreur d'appréciation de la profondeur d'eau où il naviguait.

Ayant appris qu'un Hydrographe était dans le Dépôt, il me convoqua pour me demander ce que je pensais du sondeur MARTI. Je lui répondis que ce sondeur mécanique ne valait rien par rapport aux sondeurs à ultrasons utilisant les propriétés piézo-électriques du quartz. Je lui donnai les différences et les risques d'erreur.

C'était vrai, je n'avais aucune arrière pensée et j'ai été très heureux de voir qu'il avait eu un peu de soulagement.

Cette convocation eut quand même pour moi une suite favorable puisqu'elle me valut un bon repas.

Le 1er Avril 1939, j'embarquai à CHERBOURG sur le navire hydrographe Gaston RIVIER pour effectuer une mission entre les îles Anglo-normandes et le Cotentin. Le navire avait trois navires annexes, le TOURTEAU, le FLAMANVILLE et le REVILLE.

Nous devions rester, avant le départ, quelques jours à CHERBOURG.

La ville était dans le black-out à partir de 21 heures. La FRANCE était en alerte, les Allemands ayant envahi la TCHECOSLOVAQUIE.

Je partis en dernière permission de 24 heures (week-end) à Etables, chez maman, avant le départ de la mission. J'allai rendre visite à chacune des familles de mes trois amis d'enfance. Je ramenai quelques victuailles et du cidre bouché.

A mon retour à CHERBOURG le dimanche soir, nous sommes allés dans la chambre de l'un d'entre nous, au 2ème étage de l'Hôtel de l'Europe. Le bar de l'hôtel était fermé sur ordre, par suite de black-out et d'alerte.

Après avoir cassé la croûte avec les produits provenant de nos familles, mes amis ont décidé de me reconduire. Sur la route et sans raison, nous avons été arrêtés et conduits au Commissariat. Il était 22 h 45. Le Commissaire était présent, et surprise, en grande tenue. Il nous a accusé d'avoir bu au bar de l'hôtel. Nous lui avons expliqué que le bar était fermé, mais que l'un d'entre nous avait une chambre. Il nous a dit que ses agents avaient entendu des bruits de verre et parler. J'ai eu le tort de répondre que ses agents étaient comme Jeanne d'Arc, ils entendaient des voix.

Le Commissaire a fait constater que l'un d'entre nous avait bien une chambre à l'Hôtel de l'Europe et le patron de l'hôtel est venu témoigner au Commissariat la véracité de nos dires. Nous avons fourni nos papiers et il nous a laissé partir sans agressivité.

Trois jours après, il y avait à bord un bon repas par suite de changement de Commandant. Le Maître principal Hydrographe, LE MALLET, succédait à l'Officier des Equipages BIGARD.

A 8 heures du matin, le nouveau Commandant me dit :

- *Qu'est-ce que tu as fait ?*

J'avais oublié l'aventure au Commissariat pensant qu'elle n'avait pas eu de suite.

- *L'Amiral Préfet Maritime demande une punition exemplaire contre toi par suite d'un rapport de Police ayant pour motifs :*

"Boire 1 h 25 après l'heure"
"Tenue bourgeoise en ville"

Il était en effet interdit à l'époque de se mettre en civil avant d'avoir 8 années de service. J'étais puni de 30 jours d'arrêts de rigueur. Le Commandant à qui je racontai les faits était aussi écoeuré que moi.

J'ai refusé de rester à bord et exigé d'être conduit aux arrêts de rigueur au Dépôt, avec toutefois un grand regret :

le bon repas de midi servi à l'occasion du changement de Commandant.

Je quittai donc le bord avec ma valise, encadré de deux gradés de mes amis portant un ceinturon et tous deux très tristes.

En arrivant à la porte du Dépôt, le hasard a fait que le Commandant KERZONCUFF s'y trouvait en inspection. Il m'a reconnu et me voyant encadré par mes deux camarades, s'est empressé de demander une explication. Il a pris mon billet de punition, a écrit dessus qu'il n'y avait pas de place dans les chambres d'arrêts et m'a crié :

- Fous-moi le camp !

J'étais heureux et mes amis aussi. J'avais sauvé la face par mon intransigeance mais j'étais content d'arriver à bord pour profiter enfin du bon repas.

Le lendemain, l'Ingénieur Hydrographe, Chef de Missions, Monsieur ROMEYOU et le Capitaine de Frégate FEAT, commandant la Défense Littorale, sont allés voir l'Amiral RIVET (ou REGLAT ?) afin d'expliquer mon cas et demander l'annulation de ma punition. L'Amiral leur a dit qu'il appliquerait toujours avec fermeté les rapports de Police et il aurait ajouté "*Je m'appelle RIVET (ou REGLAT ?) et je rive (ou règle ?)*". Voilà comment la bêtise d'un Amiral peut faire perdre une carrière et, en toute modestie, à la Marine un jeune Hydrographe, le plus jeune de la Marine, et de qualité.

Il n'y avait à l'époque que quarante deux officiers mariniers hydrographes répartis entre les missions de FRANCE et d'OUTRE-MER.

Mes ennuis ne sont pas terminés, mais ils n'ont plus d'importance, ma carrière militaire est définitivement condamnée.

La mission se met en place avec ses quatre bateaux au port de GRANVILLE. Nous partions en mer le lundi à l'aube et revenions au port le vendredi soir.

Chaque matin, les équipes partaient en vedette. Elles comprenaient un Hydrographe, deux aides Hydrographes, un Patron de vedette et un Mécanicien. Le travail et nos repas étaient dépendants des heures de marée. Les équipes aimaient beaucoup travailler avec moi. Le soir, nous revenions dîner et dormir sur l'un des navires. J'ai ainsi appris, au cours d'un dîner en tête-à-tête avec le Premier Maître LANANDE qui commandait le petit navire annexe FLAMANVILLE, que j'étais très jaloué par les Hydrographes, tous bien plus âgés que moi. Dans ma situation, cela m'amusait.

Dernière aventure policière :

Le samedi soir, je sortais tout seul pour aller dans un dancing en bas de la rue Campion, rue principale, qui menait du centre-ville au port. Donc, un de ces samedis soir, vers 23 heures, je décidai de changer et d'aller dans un autre lieu nommé "Chez Robert".

En remontant la rue Campion, trois types m'arrêtèrent et l'un d'entre eux me dit :

- *On te connaît, tu as 23 ans, moi 27. On va s'expliquer.*

C'était sans doute un jaloux, car j'avais assez de succès auprès des jeunes filles. Après lui avoir donné une raclée, il est tombé sur le trottoir. J'ai senti quelqu'un derrière moi qui me prenait au col. Je me retourne rapidement et lui envoie un coup-de-poing. C'était un agent !

- *Allez, suis-nous au poste.*

- *Mais emmenez ce type qui m'a agressé !*

- *Pas question, au poste.*

J'ai protesté vivement. Rien à faire, le type s'est sauvé et ses copains étaient déjà partis à la vue des deux agents.

Le poste de Police était tout en longueur comme un couloir. D'un côté une rangée de tabourets, de l'autre un bureau très long, tel un comptoir de bar. Il y avait un agent couché en uniforme sur un lit, derrière le bureau. Quant à moi, j'étais debout devant le début du bureau et près de la porte.

Les deux agents passèrent derrière le bureau :

- *Enlève ta casquette* me dit l'un deux.
- *Non.*
- *Enlève ta casquette !*
- *Non.*

A ce moment, l'agent couché se redresse :

- *De quoi, de quoi. Tu vas voir !*

(Ce troisième agent ressemblait à un acteur comique de l'époque, appelé AYMOS).

Les trois agents réunis font le tour du bureau pour venir vers moi. J'ai compris alors qu'ils allaient me frapper. Je les ai laissé approcher. Etant donné l'étroitesse du couloir, ils étaient obligatoirement en ligne de file. Quand le premier fut à bonne distance - tous mes gestes ayant été calculés - je saisis rapidement un tabouret et frappai un grand coup sur sa tête. Leur parcours a de suite été interrompu.

Je me suis enfui vers le port, car tout marin en difficulté retourne vers son bateau.

Les agents me suivaient au galop.

Ma route de retour passait devant le dancing. Il était minuit. Que font les marins devant un dancing à cette heure-là ? Ou ils sont sortis pour embrasser une petite amie, ou pour se libérer d'un besoin naturel.

L'un d'entre eux me stoppa. C'était un matelot, Chauffeur d'un de nos bateaux. Un homme très fort, car avec la chauffe au charbon il le fallait.

- *Qu'est-ce qui vous arrive Chef ?*
- *Regardez, dis-je, les libellules.*
- *Voyez comme il nous insulte,* répondit l'un des trois agents.
- *Venez les gars, crie le matelot Chauffeur.*

Les marins laissèrent leurs petites amies, d'autres rappliquèrent du dancing. Ce fut une course en sens inverse.

Je criai à cette troupe :

- *Arrêtez, arrêtez les gars, qu'est-ce qui va m'arriver !*

Ils s'arrêtèrent au poste de Police en se moquant des trois agents.

Le lendemain dimanche, un policier vint prévenir le Commandant LE MALLET que j'étais convoqué au Commissariat de Police à 11 h 30. Le Commandant me fit venir dans son bureau pour se faire expliquer mon aventure. Il décida de m'accompagner au Commissariat. J'en étais heureux car il avait beaucoup de décorations de la Première Guerre qui pouvaient influencer le Commissaire.

Nous avons quitté le bord ensemble vers 10 heures. Il faisait très beau ce jour-là. En passant devant la terrasse d'un bar, le Commandant décida de s'arrêter et de m'offrir un verre.

- *Commandant, lui dis-je, je suis inquiet, je ne pourrai pas boire.*

Les gens dans la rue nous regardaient. Ils étaient sans doute au courant de l'événement de la nuit. Soudain, sur le trottoir d'en face, un groupe de jeunes s'arrêta pour nous regarder. L'un d'entre eux avait un pansement sur l'oeil.

- *Commandant, c'est celui qui m'a attaqué.*
- *Quoi, de mon temps il aurait été à l'hôpital.*

J'étais plutôt effondré par cette remarque.

Nous sommes arrivés chez le Commissaire qui, après présentations avec le Commandant, dit :

- *Voilà votre lutteur.*

Le Commandant essaya de lui faire comprendre que c'était moi la victime. Il n'eut aucun résultat.

La conversation prit alors un autre ton :

- *Vous aviez combien d'agents ?*
- *Cinq.*
- *J'ai 80 marins.*
- *Je ne vois pas le rapport.*
- *Vous allez le voir* dit le Commandant en se levant.
- *Attendez Commandant, BAGOT sortez.*

L'affaire fut ainsi terminée.

Le dimanche suivant, l'équipage du navire annexe TOURTEAU voulut me faire un cadeau.

- *Vous êtes sympathique, allez au bistrot au bout du quai, commandez un verre, j'arrive dans cinq minutes.*

Quand je les rejoignis, ils étaient heureux et moi aussi. L'un d'entre eux me remis un petit paquet.

- *A la vôtre les gars,* dis-je en ouvrant le paquet.

C'était un Code Pénal DALLOZ.

Nous éclatons tous de rire et celui qui m'avait remis le paquet me dit :

- *Chef, partout où vous passez vous avez des ennuis avec la Police. Ce bouquin peut vous servir.*

Cette bonne plaisanterie témoignait vraiment de leur sympathie à l'égard de ce jeune gradé.

Ma carrière militaire ratée devant se terminer, compte tenu des congés acquis, le 3 Septembre 1939 je m'inscrivis au cours d'Hydrographie de PAIMPOL, en vue d'obtenir progressivement le diplôme de Capitaine dans la Marine Marchande.

A la fin du mois de Juillet 1939, la guerre paraissant inévitable, la mission hydrographique est arrêtée et les navires se séparent. Chacun d'entre eux doit recevoir un armement.

Le TOURTEAU, sur lequel je reste embarqué, va être équipé d'une drague contre les mines et recevoir un vieux canon de 65 mm et une mitrailleuse SAINT ETIENNE à crémaillère. C'est un engin historique qui ne peut tirer en l'air contre avion.

Nous recevons un Commandant réserviste d'environ 47 ans ayant fait carrière dans la Marine de Guerre, mais plutôt fatigué et se plaignant beaucoup.

L'équipage est composé de 28 hommes, dont une dizaine de réservistes.

On me conserve à bord comme second, car le rôle des Hydrographes en temps de guerre est le dragage de mines en raison de la précision de leurs relevés.

Nous sommes envoyés au HAVRE le 27 Août afin de draguer derrière le paquebot allemand BREMEN qui quitte pour la dernière fois, avant la déclaration de guerre, le port du HAVRE et qui pourrait avoir des mines à bord et les larguer à son départ dans les eaux françaises.

Comme le TOURTEAU, vieux bateau à charbon, marche à la vitesse de six noeuds en dragage, le BREMEN, avec Pilote Français à bord, reçoit l'ordre de ne pas dépasser cette vitesse.

Nous le suivons donc de très près. Les passagers Allemands sont massés sur l'arrière du paquebot et poussent des hurlements moqueurs accompagnés de gestes insultants envers l'équipage de ce vieux TOURTEAU.

Etant donc libérable le 3 Septembre, je fis donc mes valises les jours précédents sous les regards ironiques, mais amicaux, du Chef Mécanicien BOULARD.

Le 3 Septembre à 11 heures, l'ANGLETERRE déclare la guerre.

- *Maintenant défais tes valises, me dit le Chef Mécanicien.*
- *Non ! La FRANCE n'est pas en guerre.*

Hélas, à 17 heures je dois défaire mes valises.

Nous draguons tout l'hiver. Le vieux TOURTEAU souffre dans les tempêtes. Les Commandants se succèdent car ils ne résistent pas à la vie dure.

Je commande donc souvent par intérim et, pour faire plus vieux que mon âge, je laisse pousser ma barbe, pensant que cela ferait plus sérieux auprès des Capitaines des navires que nous arraisonnons.

Nous faisons en moyenne 25 jours de mer, puis corvée de charbon et deux ou trois jours de repos. Ce qui va me valoir ma dernière punition.

Au cours d'une période de repos tombant juste un samedi et un dimanche, mon ami, le Chef Mécanicien BOULARD, me demande de lui donner une permission, dite de 24 heures, pour voir sa famille qui se trouve dans la Manche. Il m'explique que chaudière et machine sont en parfait état et part donc en toute régularité.

Un Ingénieur de la base vient à bord où il me demande de rencontrer le Chef Mécanicien. Je lui explique qu'il est en congé et que tout est en état à bord. Il a l'air satisfait.

A l'escale suivante, je suis convoqué au bureau du Commandant de la Défense Littorale.

Lorsque j'arrive dans la cour, je suis accueilli par de jeunes officiers commandants de dragueurs, Officiers de la Marine Marchande mobilisés.

- *C'est vous BAGOT ?*
- *Oui, c'est moi.*
- *Nous sommes convoqués pour assister à "votre mise à mort" pour avoir envoyé votre Chef Mécanicien en congé comme nous le faisons tous, mais puisque vous êtes le moins gradé vous devez servir d'exemple. Excusez-nous.*
- *Soyez rassurés, je devais quitter la Marine et faire comme vous carrière dans la Marine Marchande.*
- *Alors, on se voit tous ensemble après le verdict.*

Et nous sommes tous rentrés dans le bureau du Commandant qui m'a accusé de n'être pas passé par ses services pour accorder une permission.

Suivant mon habitude, j'ai regardé avec beaucoup d'intérêt les tableaux au mur.

- *Vous avez huit jours d'arrêt, mais vous ne les ferez pas, vous resterez à bord.*
- *Bien Commandant.*
- *Cela n'a pas l'air de vous toucher.*
- *Exactement Commandant, si vous regardez mon livret, vous verrez que j'ai toujours été puni à tort.*

Nous sommes tous sortis et les Officiers Commandants de dragueurs m'ont offert un pot en ville.

J'ai obtenu ma dernière permission de 24 heures le 13 Décembre 1939.

La guerre a continué. Le TOURTEAU est parti à Fécamp.

Nous avons eu une avarie de barre dans la tempête. J'ai réussi, comme un homme d'expérience, à rentrer le bateau dans le bassin. L'équipage était fier de moi et moi de sa confiance.

Mais, la guerre continuait. A la fin du mois de Mai 1940, le Gouvernement belge se réfugiant, comme lors de la Première Guerre Mondiale, à SAINTE-ADRESSE, passa par FECAMP. Notre bateau étant la seule unité militaire, nous reçûmes l'ordre de les contrôler et de les désarmer, car il pouvait y avoir parmi eux ce qu'on appelait des membres de "la 5ème Colonne" : des Allemands parlant couramment le français, qui s'infiltraient à l'intérieur de notre pays pour y perpétrer des attaques sauvages.

J'effectuai ce travail délicat avec quatre marins. Les Belges n'aimaient pas cela.

Puis, je dus quitter le TOURTEAU, une voiture vint me chercher pour m'envoyer au port du HAVRE.

Je fus très heureux d'être reçu par mon ancien professeur Hydrographe, l'Ingénieur en Chef Roland CHAMBAUDOIN d'ERCEVILLE, qui m'expliqua que les Allemands lançaient par avion des mines magnétiques dont on n'avait pas encore prévu la parade.

Il envisageait de traîner sur le fond, entre deux petits chalutiers en bois réquisitionnés, un câble électrique dans lequel on ferait passer un courant fourni par un groupe électrogène.

Ce qui fut dit fut fait. On me chargea, ainsi que deux matelots aides Hydrographes, de cette opération.

Au début, les patrons des chalutiers refusèrent de nous laisser diriger leurs bateaux, ce qui était pourtant indispensable pour draguer avec précision.

Ensuite, avec l'explosion de la première mine, notre câble électrique fut coupé ou endommagé. Il fallait le remonter et le réparer, ce qui prenait plusieurs heures.

Trois dragueurs britanniques, parfaitement équipés, arrivèrent au HAVRE pour aider les paquebots qui évacuaient les derniers soldats britanniques. J'embarquais chaque jour sur l'un d'entre d'eux pour ~~aider~~ matérialiser les chenaux dragués.

Ces dragueurs, anciens bateaux de pêche, étaient fort bien équipés, car les britanniques avaient eu la chance de trouver une mine magnétique intacte dont ils avaient découvert le fonctionnement exact et très rapidement équipé leurs dragueurs d'une drague spéciale.

Après court de mon premier repas à bord, vers 13 heures, un matelot apporta à la passerelle ce qu'il fallait pour manger et boire : une assiette avec deux tranches de corned-beef et quelques assaisonnements, un pot contenant une boisson et des tasses.

A la passerelle il y avait l'officier Commandant de la Royal Navy, l'ancien skipper, un matelot signaleur très jeune et moi.

Je ne trouvais pas le repas très consistant et, à la fin de celui-ci, le Commandant prit une tasse, se servit une boisson qu'il dégusta très lentement à toutes petites gorgées. J'en fus très heureux, car devant cette dégustation si lente et qui paraissait tant appréciée, cela ne pouvait être que ce fameux whisky, boisson que je ne connaissais pas car elle était alors peu distribuée en FRANCE. Je me servis donc de cette boisson, aussi claire que de l'eau, et par crainte de m'étrangler je bus très très doucement la première gorgée avec le même cérémonial que le Commandant : c'était de l'eau ! Tous les hommes de la passerelle qui m'observaient se mirent à rire très amicalement. Ils avaient tout compris.

La nourriture trop simple de ce dragueur anglais ne me suffisant pas pour un repas de milieu de journée, je fis signe à un chalutier en bois, sur lequel j'avais dragué précédemment, de venir nous accoster. J'expliquai au patron ce qui venait de m'arriver. Cela l'amusa ainsi que les matelots présents.

- *Ah ! jeune, me dit-il, qu'est-ce que tu croyais ? Ils bouffent et ne boivent rien de bon ces Anglais !*

Il me fit préparer un repas froid accompagné de quatre bouteilles de vin rouge qu'un vieux matelot chauffeur Anglais, qui au cours de sa navigation avait sans doute appris à connaître le pinard, me monta à la passerelle. En récompense, il reçut une bouteille. J'offris les trois bouteilles restantes au Commandant qui en but, ainsi que le skipper et moi.

Le Commandant autorisa le jeune matelot signaleur à prendre une tasse de vin. Nous avions l'oeil sur lui car il paraissait inquiet de prendre ce breuvage inconnu. A la première gorgée il s'étouffa et cria "POUAH" ! C'était à mon tour de sourire très amicalement.

Par la suite, nous avons dragué un emplacement d'environ 1 km de côté afin de permettre le mouillage du cuirassé PARIS. A son arrivée, il devait canonner un carrefour appelé, je crois, les Quatre Chemins, près du HAVRE. Ce cuirassé a été attaqué par cinq avions allemands. Il a levé l'ancre et s'est sauvé.

Les soldats britanniques ont ensuite été évacués. Des civils, de toutes provenances, sont partis sur des petits navires et ont rejoint en mer les réfugiés de BELGIQUE et du Nord de la FRANCE.

C'était la débâcle.

Je n'ai jamais su ce que sont devenus ces pauvres réfugiés, femmes parfois enceintes, bébés et vieillards.

Les derniers navires de guerre et de commerce avaient quitté le port. La rade était couverte du mazout des navires coulés par mines et par avions.

Le TOURTEAU est revenu au HAVRE sous les ordres du Commandant MAHE.

L'Ingénieur Hydrographe, Roland CHAMBAUDOIN d'ERCEVILLE m'a conseillé de retourner à bord.

Avant de quitter LE HAVRE, avec l'accord du Commandant MAHE, je suis descendu à terre, armé d'un revolver, avec quatre hommes, dont un avait le Permis de Conduire. Le port du HAVRE était vide. Nous avons choisi un camion parmi les nombreux véhicules abandonnés et nous nous sommes rendus au hangar U qui était le dépôt de vivres des Anglais. Là, nous avons chargé le camion de boîtes de lait, de bacon et autres nourritures, ainsi que des cigarettes.

Au retour, à notre point d'embarquement, nous avons croisé un Lieutenant de l'Armée accompagné d'une dizaine de soldats. Nous leur avons donné des vivres et des cigarettes et proposé de venir avec nous. Le Lieutenant a refusé. Que sont-ils devenus ?

J'écoutais Radio STUTTGART où un speaker Français, le traître FERDONNET disait :

- *Hier, à 9 heures, LE HAVRE a été bombardé, c'était le café.*
- *Aujourd'hui, à 9 heures, il a reçu le lait.*
- *Demain, à 9 heures précises, réglez vos montres, il recevra le sucre.*

Effectivement, les derniers bombardements du HAVRE commençaient à 9 heures du matin précises.

Un chasseur de sous-marins français, le chasseur 41, arriva tout seul sur rade. Nous étions le seul petit navire avec lui. Avant le départ des autorités maritimes, nous avons reçu l'ordre de couler au canon le filet de barrage anti-sous-marins qui protégeait l'entrée du port sur une longueur de 4 ou 5 kilomètres.

Le chasseur de sous-marins s'était installé le long de la falaise sous le phare de LA HEVE pour y attendre l'arrivée des chars allemands.

A bord du TOURTEAU, nous avons commencé à couler les bouées soutenant le filet. Le canonnier s'appelait POITEVIN.

Notre petit bateau roulait beaucoup. Nous étions à environ cinquante mètres de la ligne des bouées. Tout l'équipage encourageait le matelot réserviste POITEVIN :

- *Allez, vas-y POITEVIN !*

A cause du roulis il a fallu quatre coups pour couler la première bouée :

- Un coup trop long.
- Un coup trop court.
- Un coup qui a ricoché sur la bouée.
- Enfin, un coup au but avec des éclats autour de nous.

Nous avons dû reculer et POITEVIN a réussi à couler les bouées à la cadence d'une bouée toutes les 20 minutes, avec deux à trois obus.

Pendant ce temps, les chars allemands arrivaient sur la falaise, près du phare. Le chasseur 41 descendit les deux premières ⁵ bouées. Les autres arrivants subirent le même sort car ils ne pouvaient pas orienter leurs canons vers le bas.

Quant à nous, nous dépensions nos obus sans espoir de réussite, car nous ne possédions que deux cents obus pour environ cinq cents bouées.

Par projecteur de signalisation j'ai rendu compte au chasseur 41 de notre situation.

Réponse :

- *Foutez vite le camp tant que je suis là.*

Nous sommes partis immédiatement à la vitesse de 8 noeuds en direction du port de CHERBOURG.

Les chauffeurs poussaient la chaudière et recevaient en récompense des bidons de vin rouge.

Le feu sortait par la cheminée.

Lorsque nous avons perdu de vue la côte du HAVRE, le chasseur 41 est arrivé près de nous, nous a salué et est parti, peut-être pour d'autres combats.

Un avion nous a survolé. Nous avons fait semblant de le viser avec notre vieille mitrailleuse qui ne pouvait pas tirer en l'air, et notre canon. Il a battu des ailes et est passé près de nous. C'était un avion britannique du type BLENHEIM.

Le pilote était sans doute surpris de voir un vieux bateau tout seul et dernier venant du HAVRE. Il a fait des ronds de surveillance autour de notre horizon, puis est revenu vers nous. Nous l'avons salué en levant les bras, il a une nouvelle fois battu des ailes et a disparu.

Nous sommes arrivés à CHERBOURG le 13 ou le 14 juin 1940. Le port était rempli de navires de guerre, de transports de troupes et de petits bateaux de réfugiés.

L'aviation allemande bombarde. Des navires sont touchés.

Nous recevons sur le pont des balles de mitrailleuses françaises qui retombent sans avoir atteint leur but.

A côté de nous, il y a un petit bateau portuaire belge avec une cinquantaine de réfugiés, toujours la même composition : femmes, enfants, bébés et vieillards.

Soudain, ils nous appellent en criant :

- *Venez, nous n'avons plus rien à manger, les bébés vont mourir.*

- *Combien êtes-vous ?*

Ils nous donnent la répartition des âges.

Grâce au ravitaillement que nous avons fait au hangar U du HAVRE avant notre départ de ce port, nous pouvions leur fournir des vivres pour plusieurs jours. Après avoir mis une embarcation à la mer, contenant des vivres et des boîtes de lait, nous avons confié ce stock au Commandant.

Quelques heures plus tard nous sommes rappelés :

- *Venez vite, les officiers ont tout gardé et mangent ce que vous avez donné et ne nous ont rien distribué.*

Avec trois hommes armés d'un revolver, je retourne à bord assez furieux, ~~et~~^{et} nous trouvons en effet les officiers attablés, dévorant ce qui leur convenait dans notre stock. Nous les avons obligés à remonter tout sur le pont en demandant à deux personnes âgées d'en faire la distribution. Les femmes en pleurs nous ont chaleureusement remerciés et c'est avec fierté que nous sommes retournés à bord du TOURTEAU.

Les bombardements allemands continuaient à terre et sur des navires plus importants que le nôtre.

La nuit du 15 au 16 juin je suis resté à la passerelle. Le TOURTEAU ne recevait plus d'ordre dans cette déroute et je me demandais ce que nous allions devenir.

Le Commandant du TOURTEAU, réserviste, ne se sentait pas très concerné par les événements. Nous avons eu plusieurs Commandants depuis le début de la guerre. Ils restaient quelques jours sur ce vieux bateau où la vie était dure.

J'en avais donc pratiquement le commandement ainsi que l'a prouvé la punition, pour l'exemple de tous les Commandants, après avoir envoyé le Chef Mécanicien en congé de 24 heures.

J'étais donc, cette nuit du 16 au 17 juin 1940, à la passerelle du TOURTEAU à l'ancre dans la rade de CHERBOURG. Il y avait un superbe clair de lune dans un ciel très clair et une mer calme et brillante. Je portais mes jumelles et d'un seul coup ce fut une sortie de navires : paquebots transports de troupes, puis navires de guerre. Je sautai de joie.

Grand stratège de 23 ans et 9 mois, je pensai :

- *Ils vont tous tourner à droite pour prendre ces salauds d'Allemands à revers.*

Je voyais parfaitement ces masses sombres sur la mer brillante. Puis soudain, l'un après l'autre, ils ont tourné à gauche, vers l'Ouest, ce qui correspondait à une fuite devant l'ennemi. J'étais terriblement déçu.

J'ai compris alors que la guerre était perdue. D'ailleurs, le Maréchal PETAIN avait demandé l'Armistice.

Le lendemain matin, 17 juin, après avis du Commandant et toujours avec cet état d'esprit de ne pas être démunis aussi bien en charbon que nous ne l'étions en vivres, nous décidâmes de partir pour l'ANGLETERRE et de faire le plein de nos soutes.

Pendant quatre ans, je ne devais plus revoir la FRANCE ni ma famille.

Fin d'une première époque

Nous arrivâmes le 17 juin 1940 à SOUTHAMPTON où nous avons été gardés à quai avec d'autres petits navires français, plus particulièrement des navires de pêche réquisitionnés. Les Allemands bombardaient les points stratégiques et les dépôts de munitions situés autour du port.

A terre, les britanniques ne se rendaient pas encore compte du désastre militaire allié. Il y avait en ville une petite manifestation d'ouvriers qui réclamaient une augmentation des salaires. Nous venions de perdre notre Patrie.

Je partis dans un camp pour contacter des officiers britanniques et leur demander de me prendre avec eux pour continuer le combat. Le Chef, très surpris, me pria de revenir le lendemain pour me donner réponse. Je revins donc le voir. Il était d'accord mais à condition que je prenne un nom anglais. Ce que je refusais fermement, car j'estimais que je continuais la guerre de mon père.

Le 3 Juillet, à l'aube, des soldats britanniques très armés nous firent quitter les bateaux aux cris de :

- *Levez-vous, montez sur le quai.*

Ils prirent les quelques armes qui se trouvaient à bord, puis nous accompagnèrent pour reprendre nos affaires.

Cette opération britannique du 3 juillet eut lieu également, mais dans des circonstances plus dramatiques, à MERS-EL-KEBIR.

Les Anglais nous envoyèrent dans un camp monté sur un champ de courses. Il y avait déjà beaucoup de marins Français évacués, comme nous, des différents navires de guerre réfugiés dans les ports britanniques.

Nous logions sous des tentes. Les officiers étaient à part et ne s'occupaient plus de leurs hommes. Ils souhaitaient rentrer en FRANCE.

L'organisation du camp et la nourriture étaient correctes. Je vivais avec l'équipage du TOURTEAU et m'occupais d'eux. Les sorties en ville étaient autorisées.

J'appris qu'un certain Général de GAULLE avait fait un discours et demandé des volontaires pour continuer le combat. Il était à LONDRES. Je décidai de le rejoindre, mais il fallait quitter le camp en cachette car les officiers et une importante majorité des marins était pour le Maréchal PETAIN qui avait créé un gouvernement à VICHY.

On pouvait même constater la présence d'affiches manuscrites portant l'inscription :

"HITLER viendra nous délivrer"

Je préparai mes affaires dans un sac, puis prévins l'équipage du TOURTEAU de mon intention. Aux quelques réservistes, dont un ouvrier agricole et quelques marins pêcheurs pères de famille et très pauvres, je conseillai de ne pas faire comme moi et de retourner chez eux, car la Patrie commence par la Famille. Ils étaient soulagés par mon discours car les aides que touchaient leurs épouses étaient honteusement faibles.

Un matin, accompagné de deux matelots qui portaient mon sac, je partis en cachette du camp pour me rendre sur une grande route. Les deux matelots me quittèrent en me souhaitant bonne chance.

Je fis du stop et arrivai en camion à LIVERPOOL.

La mentalité des Britanniques avait bien changé. Ils avaient décidé de continuer la guerre seuls et mal armés contre la monstrueuse armée allemande.

Grâce à ce nouvel état d'esprit, j'arrivai à LONDRES dans un bâtiment d'exposition appelé L'OLYMPIA.

Il y avait déjà des marins volontaires pour s'engager auprès du Général de GAULLE.

Nous dormions sur des matelas sans couverture, fort heureusement c'était l'été.

Nous étions aux environs du 14 juillet 1940.

Quelques jours plus tard je fus convoqué dans un bureau, tenu par un enseigne de vaisseau nommé LEGASSE, pour y signer un engagement et recevoir une affectation.

Je l'écoutais :

- *Alors, vous venez avec nous aux Fusiliers Marins. Nous débarquerons en FRANCE avec des milliers de chars et si les Allemands mettent devant des femmes et des enfants, nous devons avancer quand même.*

J'ai pensé que je m'étais trompé en venant m'engager avec de pareils sanguinaires.

- *Non non, dis-je, embarquez-moi sur un dragueur de mines, je draguerai jusqu'à ce que je saute avec, mais je ne veux pas combattre sur terre. Pas de Fusiliers Marins !*

Il sortit en haussant les épaules.

Je l'ai rencontré un an plus tard. Il était l'opposé du personnage qu'il avait prétendu être.

Le 23 juillet 1940 je fus embarqué sur le cuirassé COURBET qui servait de dépôt aux marins sans affectation. Ce vieux cuirassé devait, paraît-il, être réarmé. Je me demandais ce que je faisais à bord. Les bombardements aériens étaient continus jours et nuits.

Je rendis visite au Chef Radiotélégraphique afin de lui proposer de l'aide. Il crut que je voulais sa place. Je le rassurai en lui demandant simplement une occupation de bricolage. Il me proposa la remise en état du sondeur, ce que je fis rapidement.

Malheureusement, il manquait de bandes de papier nécessaires à l'enregistrement des profondeurs d'eau. Je m'arrangeai avec le patron d'une embarcation du COURBET pour me rendre sur un torpilleur français en pensant qu'il avait le même sondeur. Ce torpilleur était occupé par des marins britanniques ; l'équipage français, ayant refusé de rester pour combattre était retourné en FRANCE.

J'expliquai à un officier britannique ce que je voulais. Très aimablement il me montra le sondeur, semblable à celui du COURBET, ainsi qu'une grande quantité de bandes d'enregistrement. Mais, il me demanda de remettre en état ce sondeur, cela fut assez facile et j'obtins ainsi un bon nombre de bandes.

Quelques heures après mon retour à bord, je fus convoqué chez le Commandant qui me reçut dans son bureau. Il était accompagné du Lieutenant de Vaisseau KOLB-BERNARD, Officier de transmissions.

Mon destin allait prendre une autre voie.

- *BAGOT, vous avez réparé notre sondeur et nous venons de recevoir un message de remerciements de l'Officier britannique du torpilleur sur lequel vous avez également remis en état le sondeur. C'est très bien.*

Vous êtes Hydrographe, mais ancien Chef Radio. Je vous propose d'embarquer sur le chalutier VICKINGS en qualité de Chef Radio.

- *Cela ne m'intéresse pas Commandant, je suis Hydrographe et souhaite embarquer sur un dragueur de mines.*

- *Je vous comprends, mais le VICKINGS, en complétant son équipage, sera l'un des premiers bateaux des Forces Navales Françaises Libres à reprendre le combat en mer.*

Si vous acceptez, nous pensons pouvoir vous remplacer dans une huitaine de jours.

- *Dans ces conditions, j'accepte.*

Je suis resté à bord du VICKINGS, non pas huit jours mais huit mois.

Mon embarquement sur ce bateau dans le port de SHERNESS a eu lieu le 11 août 1940. Le VICKINGS était un superbe chalutier de FECAMP, très moderne, armé d'un canon de 100 mm, de quatre canons de 75 mm, de deux canons de 37 mm antiaériens et de deux mitrailleuses doubles de 12,5 mm. De chaque côté, il avait un lance-grenades anti-sous-marins et à l'arrière deux rampes de lancement de grenades également anti-sous-marins. Son équipement comprenait aussi un détecteur de sous-marins appelé A.S.D.I.C.

La station radio n'était pas bien adaptée aux transmissions britanniques.

Ce navire était commandé par le Capitaine de Corvette FAVREAU.

Les bombardements avaient lieu jours et nuits.

Les bombardiers allemands passaient en vague de centaines pour aller bombarder LONDRES. Ils étaient attaqués par quelques chasseurs britanniques, puis par les canons des navires, dont le VICKINGS.

Quelques bombardiers lâchaient leurs bombes autour de nous.

Nous faisons aussi des patrouilles en mer pour combattre d'éventuelles tentatives de débarquement des Allemands sur la côte anglaise.

Cette ambiance créait à bord une très grande camaraderie.

C'est alors que nous changeons de Commandant, le nouveau s'appelle LAURENT.

Je ne pensais plus à quitter le navire pour une autre affectation.

J'avais trois Radios, dont un nommé LAUDOUAR qui me suivra plus tard au Bataillon de Fusiliers Marins.

Le VICKINGS quitte le port de SHERNESS pour se rendre en ECOSSE, côté Atlantique, dans le port de GREENOCK.

Nous recevons de nouveaux postes de radio émetteurs et récepteurs. Des ouvriers de l'Artillerie Navale viennent nous changer le canon de 100 mm contre un canon britannique de quatre pouces. Cela nous permettra d'avoir plus de munitions.

La réception de cette nouvelle arme se fait en deux temps :

- 1) Démonstration de tir par les ouvriers de l'Artillerie Navale.
- 2) Réception par un tir des canonnières du bord.

Le Maître canonnier du VICKINGS s'appelle MENEUR. C'est un breton de SAINT-RENAN, près de BREST. Il était instructeur canonnier sur le cuirassé PARIS. Lorsqu'il a rallié la FRANCE Libre, il a entraîné avec lui quelques uns de ses élèves présents sur le VICKINGS.

La réception de la nouvelle pièce a lieu en mer. Elle devient vite une compétition.

Les ouvriers commencent le tir en tirant 14 coups/minute.

- *A vous et faites mieux, comme aux cours de canonnier*, dit MENEUR à ses canonnières.

Les marins tirent alors 15 coups/minute. Les "british" vexés recommencent et tirent aussi 15 coups/minute. Ils sont heureux et sourient.

- *Attention les gars, recommencez mais ne me faites pas honte ou vous aurez de mes nouvelles.*

Si vous faites mieux qu'eux, vous aurez la double (un quart de vin).

Les canonnières ont tiré 16 coups/minute. Les "british" inquiets recommencent mais restent à 15 coups/minute. Tous bons joueurs, ils se serrent la main en riant très fort. Le Maître MENEUR est content.

La réception administrative du canon se fait officiellement.

La guerre continue.

Le port de GREENOCK est le centre des navires de la FRANCE Libre, escorteurs de convois.

Ce sont notamment les chalutiers armés :

- VICKINGS, VAILLANT, PRESIDENT HOUDUCE et le vieux chalutier REINE DES FLOTS, surnommé LA PUTE en raison de son mauvais état.

Nous escortons donc des convois. Avant chaque départ, nous sommes attaqués par l'aviation allemande basée en NORVEGE. Elle nous poursuit en mer jusqu'à la limite de son rayon d'action, soit une centaine de kilomètres à l'Ouest de la côte.

Ce sont ensuite les sous-marins qui attaquent les convois. Les Allemands en ont, paraît-il, quatre cent cinquante affectés au blocus de l'ANGLETERRE. Les convois cherchent le mauvais temps ; les sous-marins n'ayant pas les mêmes facilités dans la tempête.

Nous grenadons les sous-marins repérés par l'appareil d'écoute sous-marine A.S.D.I.C.

En cette année 1940 la lutte sur mer est terrible.

La flotte britannique combat seule sur toutes les mers et une bonne partie a lieu en Méditerranée pour faire face à la flotte italienne importante et moderne.

La flotte française, sous les ordres du gouvernement de VICHY, a abandonné le combat.

Un jour, en mer, nous avons croisé une embarcation de sauvetage d'un navire coulé. A notre passage quelques bras épuisés se levèrent un instant, puis retombèrent. Nous n'avons pas le droit de nous arrêter pour les récupérer. Manoeuvre trop dangereuse pour le convoi. J'étais très malheureux et me mis à maudire les "boches". Maintenant, je commençais à envisager de les combattre sur terre pour leur faire payer ce drame.

A notre retour à GREENOCK, le VICKINGS reçut l'ordre de partir en Afrique Equatoriale. Nous embarquâmes, en tant que passager, un Colonel nommé LALOUETTE.

Le départ eut lieu vers le début de l'année 1941.

Le Colonel, qui n'avait pas de connaissances maritimes, voyait des navires partout à l'horizon. Il nous amusait, mais nos regards ironiques, lui, ne l'amusaient pas.

Un jour, subitement, tel un commerçant sur un marché, il entreprit un discours sur le pont du bateau à l'intention de l'équipage.

- *Approchez tous chers marins.*

N'obéissez plus à vos gradés, ils sont incapables.

Ce discours farfelu d'appel à la désobéissance en pleine guerre surprit tout le monde, amusa l'équipage mais pas du tout les gradés ni le Commandant du VICKINGS.

Pendant tout le reste du voyage nous n'avons même pas aperçu le Colonel qui se tenait dans sa cabine, sans doute sur ordre du Commandant.

A mesure que nous descendions vers le Sud la guerre se calmait. Juste un grenadage de temps en temps, qui pouvait aussi bien se faire sur un cétacé nageant lentement à faible profondeur, que sur un sous-marin.

Nous arrivâmes au port de MONRAVIA en SIERRA LEONE.

Les autorités anglaises nous avisèrent qu'un avion français de DAKAR (Vichyste) survolait la rade pour voir s'il n'y avait pas de concentration de navires britanniques prêts à réessayer une intervention à DAKAR. Ce survol, qui avait lieu tous les jeudis matin, était accepté sans riposte de la part des britanniques.

Dès le premier jeudi matin dans ce port, notre Commandant donna l'ordre d'armer les deux canons de 37 mm antiaériens et de se tenir prêts à riposter en cas d'attaque.

Dans la matinée, l'avion français fit son inspection habituelle de la rade. Il aperçut notre navire à pavillon français et pensa nous impressionner en faisant un piqué sur nous.

La riposte du Maître canonier MENEUR et de ses anciens élèves canonniers fut impressionnante. Il est vrai qu'ils en avaient l'habitude. Les premiers obus encadrèrent ce Français agresseur qui, heureusement, arrêta son piqué et disparut. Les équipages des navires britanniques, mouillés dans le port, poussèrent des hourras !

A bord, nous étions satisfaits que cet incident n'ait pas tourné à un combat dramatique entre Français.

Après ravitaillement, nous reprîmes la mer et quelques jours plus tard le VICKINGS arriva au port de DOUALA.

L'Amiral Thierry d'ARGENLIEU, Amiral des Forces Navales Françaises Libres, décida de rendre visite à ces braves. Les marins n'aiment pas cela car il faut nettoyer à fond le bateau et se mettre en tenue impeccable.

Au cours de l'inspection l'Amiral était guidé par le Commandant. Ce dernier, en passant devant moi, dit à l'Amiral :

- *Amiral, c'est lui ! BAGOT, venez au bureau après l'inspection.*

Je pensai :

- *Qu'est-ce qu'ils peuvent bien me vouloir ?*

Après l'inspection je fus donc reçu par l'Amiral et le Commandant.

L'Amiral prit la parole.

- *BAGOT, vous êtes le seul Hydrographe des Forces Navales Françaises Libres. Vous étiez affecté provisoirement en tant que Chef Radio à bord du VICKINGS, vous allez débarquer et refaire la carte du port de DOUALA et de son accès.*

Nous allons proposer ce port aux Américains qui, n'étant pas en guerre, se font couler en envoyant des navires en ANGLETERRE. Vous serez affecté à la Direction des Travaux Publics qui vous fournira matériel et logement.

- *Amiral, je suis heureux de reprendre mon métier, bien que j'aie beaucoup de regrets de quitter le VICKINGS et mes camarades.*

Je débarquai immédiatement et je reçus un logement parfait dans une petite maison indépendante que l'on appelle "case".

Les Travaux Publics me fournirent les hommes et le matériel et je commençai de suite mes travaux.

Je prenais mes repas au mess des Officiers Mariniers de la Marine à DOUALA, où je mangeais seul et rapidement. Très souvent, j'emportais des sandwiches et les hommes prenaient des repas africains qui leur étaient payés. Ils en étaient très contents.

Quand je prenais mes repas au mess, je me rendis compte qu'il y avait trois Officiers Mariniers à qui personne ne parlait. C'étaient des gradés rescapés de l'Aviso Colonial vichyste BOUGAINVILLE qui avait été coulé par l'Aviso Colonial SAVORGNAN DE BRAZZA des Forces Françaises Libres. C'est l'Aviso BOUGAINVILLE qui avait, par la maladresse d'un canonier, ouvert le feu le premier. Il fut coulé sans victime.

Je demandai à ces trois gradés si je pouvais m'asseoir à leur table. Ils acceptèrent et nous devînmes amis.

Je les fis inviter avec moi sur des bateaux de la FRANCE Libre où ils furent bien reçus. Ils s'engagèrent dans les Forces Navales Françaises Libres. L'un d'entre eux, le Maître Principal CHATEAU, devint Instructeur Radariste dans une école à l'île de MAN.

Le hasard fit que je rencontrai mon cousin Alphonse LAURENT, engagé volontaire. Je suis le dernier de la famille à l'avoir vu, car il est mort plus tard sur le sous-marin SURCOUF coulé par erreur par un navire américain.

J'avais à la maison un "boy" de race SARAH qui faisait mon ménage, lavait et repassait mon linge.

Les SARAH sont des noirs guerriers du TCHAD. Ils sont reconnaissables par leur grande taille et les cicatrices rituelles sur chacune de leurs joues.

Un jour, en rentrant, je fus accueilli par mon boy qui sautait en brandissant un sabre. J'ai cru qu'il allait m'embrocher ou me couper la tête. Je suis resté à l'observer, il souriait de contentement en continuant sa danse du sabre. Quand il s'est arrêté il m'a expliqué qu'il avait trouvé le sabre sur le haut de l'armoire et que c'était un sabre de sa tribu.

Il m'avait attendu pour me faire cette démonstration. Je l'ai félicité tout en me trouvant très soulagé.

Vers la fin du mois de juillet ¹⁹⁴¹~~1940~~ mes travaux étaient terminés. Je présentai ma carte au Directeur des Travaux Publics. Quelques jours après, il me convoqua et me fit part de sa satisfaction et m'annonça que j'étais affecté à la Marine à DOUALA pour servir aux Travaux Publics. Je lui fis part avec fermeté que je m'étais engagé pour faire la guerre, libérer la FRANCE et non pas pour me mettre les doigts de pieds en éventail sous un palmier.

Il prit son téléphone, appela le Commandant de la Marine avec lequel eut lieu les dialogues suivants :

- *Allo Commandant CALAIS, ici le Directeur des Travaux Publics. J'ai Monsieur BAGOT dans mon bureau. Il refuse d'être affecté à DOUALA... Je vous le passe.*

- *Ici le Commandant CALAIS, vous êtes affecté à la Marine à DOUALA.*
- *Commandant, je refuse.*
- *BAGOT, c'est un ordre.*
- *Alors Commandant je rentre en dissidence dans la dissidence,*

et j'ai raccroché.

J'avais trouvé subitement la phrase adéquate. En effet, pour les Français de VICHY les gaullistes étaient dissidents.

Lorsque j'ai raccroché le Directeur des Travaux Publics m'a dit :

- *Je pense que vous êtes breton.*
- *Oui Monsieur.*
- *Je l'ai vu sur votre visage. Il est inutile que j'insiste. Merci Monsieur BAGOT et bonne chance.*

Je le quittai et me rendis précipitamment chez le Commandant d'un Bataillon de Fusiliers Marins qui était provisoirement affecté à la défense des côtes de l'Afrique Equatoriale Française.

Le Commandant était le Lieutenant de Vaisseau THULOT. Il me connaissait de nom. En bavardant, j'ai appris qu'il était de CHATELAUDREN. Nous étions donc natifs d'une distance de 15 kilomètres.

Il me dit aussitôt :

- *Fiston, va t'habiller en Fusilier Marin. Ils peuvent venir te chercher, je les attends.*

Et voilà comment je suis devenu Fusilier Marin.

Ce deuxième Bataillon de Fusiliers Marins fut mis en alerte pour prendre l'île espagnole FERNANDO POO, car les espagnols devaient envahir GIBRALTAR. Le Général LE GENTILHOMME était présent.

L'opération sur GIBRALTAR n'ayant pas eu lieu, la nôtre non plus. Le Bataillon quitta DOUALA pour se rendre au CONGO au port de POINTE-NOIRE.

Quelques temps après, je fus appelé chez le Commandant. J'y rencontrai un Capitaine de l'Armée Officier de renseignements (2ème Bureau) qui, avec l'accord du Commandant, me demanda de faire le relevé de la frontière entre le CONGO et le CABINDA portugais.

L'Officier me conduisit en voiture sur la partie carrossable et s'arrêta à un carrefour, à 200 mètres du poste portugais, en me disant qu'il n'était pas nécessaire d'aller plus loin.

C'était le piège.

Le lendemain je partis, accompagné d'un matelot mécanicien nommé PEY, très sympathique et heureux de participer à cette mission et de m'aider. Nous avions chacun un fusil.

On nous donna une escorte d'une dizaine de miliciens, soldats congolais, et quelques porteurs pour nos vivres et le théodolite.

Juste avant la frontière, et après le village appelé FOUTA, il y avait un poste français tenu par un Sergent. On y fait une pause et le Sergent nous emmena, PEY et moi, en pirogue. Un énorme caïman sortit de la berge et se jeta à l'eau près de nous. Il se mit à nager les yeux restant seuls hors de l'eau. Quelle impression !

Nos relevés commencèrent aussitôt, près du poste portugais.

En arrivant à la barrière le Chef de Poste ajusta sa veste. Sa femme, et sa fille très jolie, nous regardaient.

Le Chef cria des ordres et une cinquantaine de ses hommes coururent vers leurs cases.

En plaisantant je dis au matelot PEY :

- *Ils vont nous présenter les armes.*

Mais un de nos miliciens qui avait compris les ordres me dit :

- *Attention Chef, ils vont vous arrêter.*

Il n'en était pas question. Je dis aux miliciens :

- *Sauvez-vous à travers la brousse jusqu'au premier village. PEY prenez votre fusil, ne mettez pas de balles dans le canon, visez la femme, moi je vise le Chef de Poste, et nous reculerons lentement et dignement jusqu'au carrefour.*

Ce qui fut fait.

En arrivant dans le village, je fus reçu par le Chef prénommé François et, pour nous changer les idées, je décidai de faire une compétition de tir au fusil pour faire plaisir à François, le Chef de Village. Le tir se faisait sur une bouteille posée à 30 mètres. François ~~l~~a raté malgré une dizaine de tirs. Le matelot PEY en a fait autant. Par contre, à chaque tir j'ai eu la bouteille, mais je n'avais aucun mérite car je tirai avec mon propre fusil et j'étais toujours très bon tireur.

Les gens du village sautaient de joie et François me proposa d'aller chasser le buffle. Ne connaissant rien à la chasse au buffle, qui est un animal très dangereux, je trouvai un prétexte pour éviter cette chasse, au grand désappointement de François.

Par contre, dans la soirée il organisa en notre honneur une fête de danses qui fut pour PEY et moi un moment exceptionnel.

Le lendemain, je décidai de rendre visite, avec mon matelot, au Chef de Poste portugais. Nous avançons prudemment, prêts à nous cacher dans la brousse. Je lui demandai s'il voulait bien nous recevoir. Il accepta et me fit savoir que les 200 mètres de chemin menant à son poste faisaient partie du territoire du CABINDA portugais. Il me dit aussi qu'il était là depuis vingt ans, qu'il avait de bonnes relations avec les autorités françaises et qu'il ne voulait pas d'histoires.

Il nous offrit un Porto, mais malheureusement ni sa femme ni sa jolie fille étaient avec nous. Je compris que j'avais failli être piégé. L'Officier de renseignements aurait pu me prévenir du but de ma mission.

Néanmoins, je continuais mes relevés. Notre arrivée était annoncée dans les villages par le tam-tam.

A la fin de mes travaux j'en remis l'ensemble à cet Officier tout en lui faisant part de mon indignation de m'avoir caché la vérité.

Vingt ans plus tard, j'ai appris que les 200 mètres litigieux étaient sur le territoire du CONGO français.

A mon retour à POINTE-NOIRE eut lieu un petit événement qui m'amusa. J'appris qu'un jeune Lieutenant avança en grade en se mariant avec la fille d'un Officier supérieur.

Je fis donc passer dans le journal local l'article suivant :

"Jeune Officier marinier cherche, en vue mariage, jeune fille pouvant par ses relations lui assurer avancement rapide".

Je fus convoqué par un Officier supérieur qui me fit savoir que mon article était déplacé. Je lui répondis que cette recherche était réelle, car je tenais par tous les moyens à faire une belle carrière militaire. Il ne me crut pas et il avait raison.

Cette histoire avait amusé le Commandant des Fusiliers Marins.

Vers le mois de Novembre 1941 le Bataillon embarqua sur un transport de troupes, ancien paquebot français : le CHANTILLY.

Il nous débarqua à CAPTOWN et nous fîmes le voyage de CAPTOWN à DURBAN par le train. Cette traversée de l'Afrique du Sud fut très agréable. C'était l'été dans l'hémisphère Sud. Le pays était très beau et verdoyant. Des gens nous vendaient des fruits dans les gares.

A DURBAN le Bataillon embarqua sur le navire CITY OF CANTERBURY avec plus d'un millier de soldats noirs Sud-africains. Au soleil couchant, ils se réunissaient sur le pont et chantaient en coeur. C'était merveilleux, car ils se répartissaient par qualité de voix : basses, ténors et sopranos.

Les cuisiniers et les serveurs étaient indiens et on pouvait donc manger des plats cuisinés au curry, ce que je fis pendant tout le voyage.

Le voyage maritime s'arrêta à l'entrée du Canal de Suez, au port d'ISMAILIA, et c'est par le train que le Bataillon poursuivit son voyage jusqu'à BEYROUTH, capitale du LIBAN.

Nous allions être logés dans un grand bâtiment, appelé Caserne DROGOU, situé aux abords du centre-ville.

L'Unité sera chargée de la défense des côtes du LIBAN et de la SYRIE.

Les Allemands envisageaient de débarquer sur ces côtes et de prendre en pince le Canal de Suez, avec les troupes de ROMMEL qui combattent en LYBIE.

Le Commandant THULOT est autorisé à faire du recrutement. Les Libanais, très francophiles, se portent volontaires en masse.

Je suis chargé d'organiser les transmissions de cette future défense des côtes et crée immédiatement une école de Radiotélégraphistes dans les locaux, tout en faisant du recrutement. Le Quartier-Maître radio LAUDOUAR, qui venait également du VICKINGS, était avec moi. En quelques jours, nous avons une quarantaine d'élèves et les cours purent commencer.

LAUDOUAR avait remarqué que dans un appartement, de l'autre côté de la rue, il y avait deux belles jeunes filles. A la fin de la première journée de cours, LAUDOUAR, à l'aide d'un petit tableau noir qu'il porta à la fenêtre, leur donna rendez-vous dans un bar bien fréquenté. Elles s'y rendirent. Ces jeunes filles étaient juives, d'origine espagnole, et s'appelaient STELLA et DONA. Les parents nous invitèrent et le père me proposa de me marier avec STELLA en me promettant une belle dot. Je lui fis comprendre respectueusement que je ne pouvais pas épouser sa fille, mon but étant de faire la guerre. Ainsi, se terminèrent nos relations.

Par la suite mon école déménagea dans une belle propriété, près de la plage militaire. Mon travail devint plus important : mise en place le long des côtes du LIBAN et de la SYRIE de stations radios reliées par lignes téléphoniques aux postes de guet. Cette mise en place nécessita un nombre d'hommes plus important et beaucoup de déplacements pour moi.

J'avais donc plusieurs Fusiliers Marins, dont un nommé TALLARMIN pour l'instruction militaire, un Conducteur de camions pour le transport du matériel et du personnel Libanais.

Un jour, le Commandant de la Marine, Commandant KOLB-BERNARD, ancien du COURBET, vint visiter mon école.

A la fin de sa visite il me dit :

- *J'espère que vous leur faites donner une instruction militaire.*
- *Certainement Commandant. TALLARMIN faites venir un élève et demandez-lui combien de parties il y a dans un fusil.*

Sitôt dit, sitôt fait.

Réponse de l'élève :

- *Il y a deux parties dans le fusil, le fu et le sil. Le fu est en bois et le sil est en fer.*

Le Commandant fut stupéfait. A la fin de la visite je lui expliquai que le programme radio était plus important que le détail des pièces d'un fusil. Il fut d'accord.

Très rapidement, je montai mes stations et les lignes téléphoniques. La station la plus lointaine était située à la frontière turque. J'en donnai la charge à un Second-Maître radio nommé HARISLUR, Officier radio dans la Marine Marchande qui devint après la guerre Chef radio du paquebot FRANCE.

Ce poste, appelé KHODOR, était très isolé ; pour s'y rendre il fallait parcourir une vingtaine de kilomètres à flanc de collines dans des sentiers rocaillieux, à cheval, le matériel étant transporté par des ânes et des mulets.

Au cours d'un de ces voyages, un cheval s'est affolé et est tombé dans une rivière de boue. Nous avons fait tout ce qu'il était possible pour le sortir, mais il s'enfonçait doucement et nous avons dû le tuer de plusieurs coups de fusil avant que sa tête disparaisse dans la boue. J'étais très malheureux et n'oublierai jamais le dernier regard de cette pauvre bête.

La Marine avait envoyé, pour la défense du poste de KHODOR, une dizaine de cavaliers tcherkesses. Ces hommes n'ont pas de nationalité et proviennent du Caucase. Ce sont des cavaliers extraordinaires.

A chaque lever du jour, le Chef de poste HARISLUR et ses cavaliers faisaient à toute allure le tour d'une grande clairière, afin de mettre en forme cavaliers et chevaux. Cette grande clairière avait juste un arbre planté dans le milieu.

Au matin, après ma première nuit passée au poste, le Chef tcherkesse me proposa de les accompagner dans cette course folle. Etant un cavalier nul, il me donna un cheval très calme. Les cavaliers partirent avant moi. Mon cheval s'énervait. Pour rattraper les autres, il partit à toute vitesse en diagonale de la clairière, ce qui allait le faire passer forcément sous l'arbre, dont les branches étaient plutôt basses.

En arrivant à cet arbre, j'ai pensé à ABSALON, j'ai tiré à fond sur les rênes, le cheval s'est cabré, j'ai quitté les étriers et me suis accroché à une branche. Le cheval, sans doute très heureux, a rattrapé les autres, et moi plutôt ridicule, je suis revenu à pied.

Cette période en SYRIE - LIBAN était très calme. Un poste d'observation a toutefois été attaqué par un sous-marin. Il n'y a pas eu de victimes ; les marins ayant riposté au canon, le sous-marin a plongé.

En Novembre 1942 le Commandant THULOT me dit :

- *Fiston, tu vas passer l'examen d'Officier.*
- *Non, cela ne m'intéresse pas.*
- *C'est un ordre.*
- *Bien Commandant, mais je veux passer l'examen d'Officier Hydrographe et non pas de Fusilier marin.*
- *D'accord, je t'inscris.*

Je reçus les textes de l'examen qui arrivaient d'ALGER par radio. J'avais à organiser une mission hydrographique dans un secteur bien défini. Personne ne pouvait m'aider car j'étais le seul Hydrographe. Puis, sur le plan pratique, je devais donner les moyens pour gouverner un navire en fonction de différentes avaries de barre ou de gouvernail.

J'étais heureux et satisfait de ces questions qui ne me posaient pas de problèmes pour y répondre.

En Janvier 1943, le Commandant m'avisa que j'étais reçu avec les félicitations de l'Amirauté (vichyste) d'ALGER.

Le risque de débarquement allemand sur les côtes SYRIE - LIBAN ayant disparu, le 2ème Bataillon de Fusiliers marins est renvoyé en ANGLETERRE et embarque donc dans le port égyptien de SUEZ sur le paquebot britannique transport de troupes MALOJA.

En embarquant, je m'aperçus que nous étions installés à bord dans des conditions bien inférieures à celles des soldats Britanniques. Je décidai donc de retourner sur le quai. Mes camarades me suivirent. Je fis part à un Officier de l'armée britannique, chargé de l'organisation des troupes à bord, des raisons de notre refus d'embarquer. Il me répondit qu'étant Libanais nous n'avions pas les mêmes droits. (Nous étions sans doute bronzés). Le Commandant du navire, retardé dans son départ, nous envoya un de ses officiers. Après lui avoir expliqué qui nous étions, le Commandant nous assura que nous obtiendrions satisfaction. Nous sommes donc montés à bord.

Les Anglais étaient à l'époque très racistes. Nous avons eu encore des problèmes à cause d'un noir appelé Prosper qui était de notre Unité. Enfin, tout c'est arrangé, mais sans l'intervention de notre Commandant du Bataillon.

Nous avons remarqué par la suite qu'un Officier noir Sud-africain n'avait pas le droit de prendre ses repas avec les autres officiers. Il restait dans sa cabine.

Le départ eut lieu en Février 1943. Il y avait à bord quelques milliers de soldats et une quarantaine de femmes dont la moitié étaient Françaises. C'étaient des épouses de marins dont les navires regagnaient l'ANGLETERRE, et de jeunes femmes soldats pour lesquelles je fus chargé d'assurer la discipline. Vaste programme !

Il y avait à bord une femme Lieutenant, médecin de la Royal Navy. Elle était enceinte d'un Officier aviateur qui pilotait un des quatre avions qui avaient défendu MALTE. Ces avions avaient chacun un surnom de légende en raison de la bravoure des pilotes. Cette femme s'était confiée à moi. Elle était très affligée car elle n'avait été que fiancée avec ce pilote qui, malheureusement, était mort au combat. Elle redoutait son retour ; l'aristocratie britannique, dont elle devait faire partie, ne lui pardonnerait pas une telle relation avec son fiancé.

Donc, j'essayais d'assurer un peu de discipline au petit groupe français de femmes soldats. Au départ, j'assurais cette discipline par l'intermédiaire d'une jeune et jolie blonde assez provocante, mais je ne succombais pas à son charme, au grand désespoir du groupe qui, alors, désigna une brune aussi belle, mais sans plus de succès.

Un soir, je rentrais au salon. Notre Commandant était à table avec une femme, qui était sa maîtresse pour la durée du voyage, un Officier de marine ^{Britannique} d'un grade supérieur et son épouse, une blonde superbe.

- *Fiston, viens prendre un pot avec nous*, me dit notre Commandant.

Après les présentations, je pris place à table à côté de cette charmante blonde.

Tout se passait agréablement jusqu'au moment où j'ai senti la jambe de cette jolie voisine se frotter contre la mienne. J'ai failli m'étouffer en buvant.

- *André, me dit-elle en français, vous pouvez me parler, mon mari Denis ne comprend pas le français.*

Je prétextai un travail à faire pour quitter cette situation.

Le lendemain soir, même table, sauf Denis le mari. La jolie femme me dit :

- *André, Denis est parti jouer aux cartes avec les officiers du bord. Il restera très tard.*

Quelques minutes plus tard :

- *Oh ! J'ai oublié quelque chose dans ma cabine. André, pourriez-vous m'y accompagner?*
- *Fiston, sois galant, accompagne Madame.*

Je ne pouvais pas refuser, tant pis, on n'est pas de bois !

Nous arrivons dans la cabine et tout débute comme cette charmante personne le souhaitait.

Quel plaisir j'allais avoir. Elle avait tellement de qualités dont elle usait en connaissance.

Soudain, la porte de la cabine s'ouvre.

Ciel ! Son mari.

J'ai pensé qu'il allait peut-être me frapper et que, compte tenu de son grade, je ne pourrais pas lui répondre.

- *C'est un mauvais moment à passer, me dit, en français, la belle blonde.*

Je rajustai ma tenue, le mari me laissa sortir sans un mot.

Je rendis compte à mon Commandant de mon aventure. Il me dit de rester plusieurs jours enfermé dans ma cabine en attendant de possibles réactions.

Après une journée j'en eut assez de rester enfermé. Je montai sur le pont. J'aperçus la belle qui se précipitait vers moi.

- *Ecoute, lui dis-je, restons à distance l'un de l'autre.*

Ce qui fut fait pendant la suite du voyage.

Ce voyage continuait. Depuis CAPE TOWN d'autres navires avaient rejoint notre convoi qui comprenait maintenant dix transports de troupes et deux porte-avions.

A l'horizon, nous apercevions, de chaque côté, les destroyers d'escorte. A bord de notre navire, les Fusiliers marins furent chargé de l'artillerie contre-avions.

Nous arrivâmes sans histoire à LIVERPOOL, puis envoyés à LONDRES dans un bâtiment transformé en caserne, appelé CLAPHAM COMMON.

Nous reçûmes un rappel de solde et une prime d'habillement. J'eus ainsi une somme de 116 livres. Avec mes camarades, nous avons décidé de les dépenser, étant tous d'accord sur le fait que nos grands chefs responsables nous habilleraient toujours puisqu'ils avaient besoin de nous.

Pendant cinq jours nous avons fréquenté les restaurants, les clubs et les pubs. Nous nous sommes perdus et séparés.

Je décidai donc de rentrer à la caserne et c'est là que j'ai vécu une grande aventure. J'ai traversé la Tamise à la nage !

Sur la route de mon retour, vers 4 heures du matin, je suis arrivé au bord de l'eau où j'ai rencontré un couple Britannique à qui j'ai demandé s'il connaissait la maison des marins Français.

- *French naval "barack", just across there.*

J'ai haussé les épaules et continué ma route le long de l'eau. Avais-je une tête à coucher dans une baraque ?

En suivant le bord de l'eau, je ne trouvai pas de pont.

- *Pauvres Anglais, tous les ponts ont été abattus par les Allemands.*

Fatigué, je continuai à suivre la berge.

- *Fainéants Anglais, ils n'ont même pas reconstruit un pont.*

Je me suis rappelé que j'étais très bon nageur, la Tamise ne pouvait donc pas m'arrêter. Je pris du recul et plongeai. Je me suis cogné sur le fond. Je nageais dans une eau très peu profonde en touchant le fond des pieds et des bras.

- *Je suis sans doute sur un pont écroulé. Salauds d'Allemands !*

J'arrivai de l'autre côté, mes vêtements ruisselants.

Le jour se levait.

Comme me l'avait dit le couple d'Anglais, la caserne des marins était juste là. Je rentrais très digne. La sentinelle, surprise de me voir trempé, me salua.

Je regagnai ma chambre, étais mes vêtements mouillés puis me couchai.

Mes amis se levèrent un peu plus tard pour le breakfast et me réveillèrent étonnés par l'état de mes vêtements.

- *Qu'est-ce qu'il t'arrive ?*

- *J'ai traversé la Tamise.*

Ils quittèrent la pièce en riant.

Je réfléchis et devins surpris d'avoir trouvé la caserne en sortant de la Tamise. Cette caserne était dans un quartier très lointain du fleuve. En allant à la fenêtre, j'aperçus un bassin pour enfants autour duquel j'avais marché plusieurs heures avant de plonger.

Mais, les choses sérieuses arrivèrent. Nous allions recevoir une affectation.

Je fus convoqué pour une visite médicale à l'Amirauté. Le Médecin qui me reçut était une femme jeune, la trentaine, et jolie, dont je ne donnerai pas le nom.

- *Déshabillez-vous, me dit-elle.*

Je me suis mis torse nu.

- *Non non, enlevez tout et asseyez-vous dans le fauteuil.*

Elle souriait. Moi aussi.

Imaginez le tableau. Tout devait bien se passer grâce à son sourire provocateur, mais soudain un coup de téléphone.

- *Oui, il est là, répondit-elle.*
- *Je vous l'envoie immédiatement.*

Puis, se tournant vers moi :

- *Habillez-vous vite. Vous êtes bon pour le service et attendu dans le bureau d'affectation.*

Nous nous sommes quittés avec regret.

J'ai appris plus tard qu'elle était la maîtresse d'un officier très supérieur et, de ce fait, très surveillée.

Je fus désigné, le 15 Juin 1943, pour commander le torpilleur BOUCLIER basé à PLYMOUTH. Ce navire rapide, ultra moderne, était vite tombé en panne de chaudières que les Anglais ne purent réparer.

Nous étions donc employés en Défense contre avions ; le port étant bombardé jour et nuit.

Au cours d'une journée, arrivèrent à bord, en file indienne, le grand Chef de la Police du country, son adjoint et un représentant d'une administration équivalente à notre Caisse d'Epargne. Je les reçus avec les égards qu'ils méritaient.

Le Chef me dit :

- *Commandant, vous avez à bord un nommé Charlemagne CROSNIER de BELLAISTRE.*
- *Oui, c'est un matelot.*
- *Il a essayé de voler la couronne britannique en rajoutant le chiffre 5 devant les 50 livres de son Livret d'épargne. Regardez vous-même.*

Je regardai et fus pris d'un rire retenu pour ne pas vexer mes visiteurs. En effet, les chiffres portés au compte du matelot sur son Livret étaient écrits à l'encre administrative noire, mais quelqu'un avait rajouté à l'endroit des centaines le chiffre 5 à l'encre verte.

Je leur dis :

- *C'est ridicule, aucun Comptable de sa Majesté ne paiera une somme dans ces conditions. Je vais faire venir le coupable.*

Charlemagne arriva. C'était un Martiniquais très noir et un peu simple d'esprit. Je le tançai vertement. Il nous précisa que c'était sa femme qui avait rajouté ce chiffre 5 à l'encre verte. Je le renvoyai à son travail.

Les trois Britanniques étaient surpris. Le nom du matelot leur avait fait pensé qu'il s'agissait d'un aristocrate Français. Quant à moi, je suppose que c'était un descendant d'esclave du siècle dernier qui avait pris le nom de son maître.

Je ne l'avais pas puni pour cette affaire ridicule.

Au mois d'Août 1943, des commandos français, anciens de mes camarades fusiliers marins, vinrent me voir. Ils faisaient un entraînement de combat de rue dans les ruines du port.

J'en invitai une demi-douzaine à déjeuner avec moi. Nous étions tous heureux de nous retrouver. A ma demande, des femmes volontaires de la "Navy" vinrent nous servir à table. Elles étaient très gaies et très agréables.

- *André, me dit mon ami le Lieutenant LOFI, tu ne vas pas mener cette vie-là. Ton bateau ne sera peut-être jamais réparé. Viens avec nous. Nous débarquerons en FRANCE.*

Le lendemain, je demandai à l'Amirauté de rejoindre le Centre d'Entraînement des Commandos. On me répondit qu'étant d'une spécialité navigante, il m'était réservé le Commandement d'un chasseur de sous-marins, mais qu'en attendant je devais partir immédiatement au camp d'EMSWORTH, appelé caserne BIR HAKEIM, où je serais chargé de la discipline.

Le BOUCLIER reçut un autre Commandant et j'arrivai dans mon nouveau poste le 15 Septembre 1943.

Le camp contenait près d'un millier d'hommes, dont une partie était composée de navigants en repos ou en attente d'affectation. L'autre partie était constituée de marins des services de fonctionnement : santé, administration, intendance. Certains d'entre eux étaient là depuis 1940.

J'envisageais de plus en plus de partir à l'entraînement de Commando.

Le dimanche nous pouvions inviter des civils à déjeuner.

Je fis connaissance d'une jeune femme de 23 ans appelée Francès. Elle était très belle, ce qui provoquait des jalousies auprès de mes supérieurs qui voulaient tous m'inviter en sa compagnie.

Elle était mariée à un major servant dans l'armée de LYBIE. Elle m'aimait beaucoup.

Elle m'a raconté que sa belle-mère avait trouvé cette phrase :

- *Elle est encore partie avec son "Free Frog".*

Les Français étaient appelés les "Froggy", c'est-à-dire grenouilles, parce que nous mangeons en effet des cuisses de grenouilles. L'expression "Free Frog" que la belle-maman avait trouvée voulait dire Français libre.

Je faisais partie d'un club appelé le JOCKER'S CLUB à PORTSMOUTH, et un soir avec Francès, sa soeur Pauline et Léo son beau-frère, nous nous y sommes rendus pour fêter une décoration que le mari de Francès venait de gagner en LYBIE. Nous étions tous très gais et heureux. Soudain, un officier de marine entra dans le club. Il me regarda. C'était un sous-marinier, reconnaissable car il portait un pull-over blanc à col roulé. Tous les officiers présents le saluèrent avec respect. Il était connu, sans doute pour ses exploits de guerre.

Il arriva au bar où il but d'une traite son verre de whisky, puis rapidement fit un demi-tour et vint vers moi. J'eus un choc. C'était Denis, l'époux de la femme rencontrée à bord du transport de troupes MALOJA.

Il s'adressa à mes amis :

- *Vous permettez que je vous enlève André pendant quelques minutes ?*

Si mes amis étaient très heureux et surpris que j'aie une telle relation, de mon côté j'étais très inquiet sur ce qui allait suivre.

Denis m'offrit un verre, puis sortit quelques photos de son épouse et de sa maison abîmée par les bombardements. Ensuite, et j'en fus surpris, il m'invita chez lui. J'étais rasséréiné. Je pense qu'il avait apprécié ma discrétion après l'aventure à bord du transport de troupes MALOJA.

Je l'ai introduit auprès de mes amis et étais très heureux de lui présenter Francès, une amie autre que son épouse.

Je pensais toujours rejoindre mes camarades fusiliers marins Commando. Mais, à cause de ma spécialité navigante, je savais que j'aurais du mal à y parvenir.

Le hasard m'aida encore une fois.

Il y avait des vols dans le camp. On volait des objets en or, souvenirs de famille pour ces marins de passage coupés de la FRANCE, qui ne savaient pas s'ils retourneraient chez eux. Ils étaient d'ailleurs condamnés par la Marine vichyste.

Je décidai de faire, moi tout seul, une enquête. En notant l'emplacement et l'heure à laquelle étaient commis les vols, je trouvai le coupable. Je ne lui dis rien, et je m'aperçus qu'il était dans le camp en qualité de matelot depuis plusieurs années.

Il sortait en ville tous les soirs et je réussis à connaître ses dépenses par d'autres marins qu'il invitait.

Le lendemain, je le mis en prison, isolé. Il demanda à me voir et avoua tous ses vols dans le camp, y compris des couvertures qu'il sortait, pour les vendre en ville, dans le coffre de la voiture du Commandant, le Capitaine de corvette QUEDRUE.

Je préparai un rapport pour la Justice maritime, puis à la sortie du Commandant qui était à l'intérieur de sa voiture, j'exigeai que les responsables de la discipline, en poste à la porte du camp, arrêtent et fouillent ce véhicule. Les gradés étaient assez réticents, mais bien obligés d'obéir à mes ordres.

Le Commandant a refusé la fouille. Je n'en demandais pas plus.

Au repas suivant, devant tous les officiers (une vingtaine), le Commandant ironique me dit :

- *Alors BAGOT, vous me soupçonnez de complicité de vol ?*
- *Oui Commandant. J'ai d'ailleurs commencé un rapport sur ces vols pour la Justice.*
- *BAGOT, venez à mon bureau après le repas.*

Les officiers étaient stupéfaits de mon audace. Il était évident que le Commandant n'était pas au courant de l'utilisation de sa voiture.

Après le repas, je pris mon rapport et me rendis dans le bureau du Commandant.

La conversation fut très courte.

- *BAGOT, vous voulez partir au Commando ?*
- *Oui Commandant.*
- *Vous partez tout de suite. Je préviens cette Unité de votre arrivée.*
- *Merci Commandant. Je vous remets mon rapport.*
- *Au revoir BAGOT.*
- *Au revoir Commandant.*

Il m'a serré la main.

Nous étions le 22 Décembre 1943.

J'ai passé les fêtes de Noël dans le camp d'une façon très agréable. J'y avais invité Francès, pas du tout étonnée d'apprendre que j'allais dans un camp spécial d'entraînement de Commando.

Si je réussissais, j'allais faire partie des meilleures Unités des troupes alliées. Je ferais sans doute aussi partie des premières Unités qui participeraient à la Libération de l'Europe.

Le 1er Janvier 1944, je rejoins le camp d'entraînement de WREXHAM en Pays de GALLES. Nous sommes une cinquantaine de Français. Les exercices sont très durs, presque inhumains. Le but est de mettre les hommes physiquement à plat et de recommencer sans cesse pour voir si leur moral résiste, car ils doivent tenir et rester jour et nuit supérieurs à l'ennemi.

Un jour, souffrant de mes pieds, je m'aperçois que le sang sort de mes souliers. Je décide de les conserver plusieurs jours jusqu'à ce que cela aille mieux, car si je les enlève je ne pourrai plus les remettre et serai renvoyé. Cela s'appelle "Return to Unit" (R.T.U.).

Quelques jours plus tard, j'ôte mes souliers et mes chaussettes. Elles sont remplies de sang coagulé et la plupart de mes ongles de pieds sont restés dedans. Je me soigne en cachette avec des bandes, ainsi que le font beaucoup de mes camarades.

Nous faisons de l'escalade, des traversées de rivières et petits torrents glacés, dans l'eau et au-dessus de l'eau, à l'aide de cordes. Nous traversons des bois dans lesquels sont montés des parcours très difficiles, qui doivent parfois se faire sous le tir à balles réelles nous obligeant à ramper toujours très vite.

Parfois, nous rencontrons cette grave difficulté :

En traversant des collines boisées nous croisons des jeunes filles mobilisées appelées Women Land Army (W.L.A.). Elles coupent du bois. Lorsque nous passons à côté d'elles, elles plaisantent, se moquent de nous, deviennent provocantes et nous disent :

- *Come on darling* (viens chéri).

Nous continuons exténués sous les cris de notre instructeur.

De temps à autre, lorsque nous sommes de sortie, nous en rencontrons le soir dans les pubs, mais hélas elles ne nous disent plus "*Viens chéri*".

Enfin, le cours se termine. Les rescapés de ce dur entraînement ne représente qu'un tiers de l'effectif du début, pourtant déjà sélectionné.

Avant de quitter le camp, un spectacle appelé "milling" est organisé pour la distraction des chefs instructeurs. Un ring est monté avec des sièges tout autour. Il s'agit de se bagarrer librement par groupe de deux pendant seulement deux minutes, chacun étant muni de gants de boxe. Les hommes se choisissaient à vue et s'étaient mis d'accord pour en terminer avec moi qui était l'Officier. C'était quand même très amical.

La bagarre débuta entre Français et Anglais, puis, à la fin, ce fut mon tour contre le candidat qu'ils m'avaient réservé : le Second-Maître SINTHOMME. Cela se passa très bien. Nous fûmes applaudis tous les deux, et, ensemble nous avons salué les spectateurs.

Les jours suivants, nous avons rejoint par camion la côte Sud-Est de l'ANGLETERRE où étaient nos camarades anciens de l'Unité. Ces derniers partaient en vedettes rapides, de temps en temps, par petits groupes composés d'un officier et de quelques hommes, pour effectuer des raids de reconnaissance sur les côtes occupées par les Allemands. Ces raids étaient souvent meurtriers. Nous avons ainsi perdu sur la côte de HOLLANDE notre Commandant en second et les six hommes qui l'accompagnaient.

Au cours d'un autre raid de reconnaissance de la plage, qui devait s'appeler plus tard : Plage UTAH BEACH, mon ami le Lieutenant Francis VOURCH et son équipe, furent pris dans le faisceau d'un projecteur allemand. Le Lieutenant VOURCH eut le réflexe de dire à ses hommes de continuer à marcher normalement. Ce qu'ils firent. Les Allemands crurent sans doute que c'était une de leurs patrouilles. Ils éteignirent le projecteur et la reconnaissance des défenses allemandes put continuer.

Chacun d'entre nous était logé chez l'habitant. Cela évitait une concentration des Commandos et leur éventuel bombardement. En dernier, j'étais logés à BEXHILL-ON-SEA chez deux vieilles dames de plus de 70 ans. Elles étaient très gentilles avec moi.

Le débarquement approchait-il peut-être ?

L'entraînement devenait de plus en plus intensif, notamment sur les falaises.

Le 15 Mai 1944 je dus faire mon testament. Ce testament était obligatoire. Je n'avais rien à léguer. Ma mère ne savait même pas si j'étais en vie, puisque je l'avais quittée en Juin 1940.

Un soir, notre Colonel organisa une soirée pour toute notre Unité, le N° 4 Commando, qui se composait d'environ quatre cents Anglais et cent quatre-vingts Français.

Notre Colonel, Robert DAWSON, aimait beaucoup les Français et voulait que les Commandos participent au futur débarquement pour la Libération de leur Patrie. Notre Commandant, Philippe KIEFFER, créateur de notre Unité, et nous-mêmes, lui en étions particulièrement reconnaissants.

A ma rentrée à la maison, après avoir passé une bonne soirée, j'ai retrouvé mes deux vieilles demoiselles qui m'attendaient.

Elles étaient heureuses de me revoir. Elles pensaient que j'étais parti pour le débarquement, car dans cette ville, où résidait notre Unité spéciale, tout le monde y pensait.

Eh bien, ce fut fait ; un matin, les camions nous emportèrent dans un camp rempli de tentes au milieu des bois. Le camp était entouré de barbelés et dégagé tout autour sur une largeur d'environ 10 mètres. Il était gardé au-dehors par des soldats noirs Américains.

Nous n'avions plus de contact avec l'extérieur, mais à l'intérieur il y avait une cantine tenue par des jeunes filles militaires. Le soir, elles rentraient sous leurs tentes qui, la nuit, étaient entourées de barbelés.

Notre aumônier, l'Abbé René de NAUROIS, avait monté un confessionnal en tendant une couverture entre deux arbustes.

Dans le milieu du camp, il y avait une grande tente qui devait abriter une maquette reproduisant les lieux du débarquement.

Tout était prêt pour le "Briefing" !

Nous avons appris à connaître nos futurs objectifs : blockaus, pièces d'artillerie, emplacements des tranchées ennemies. *Nous revrons en l'occurrence*

Le lieu du débarquement était gardé secret, mais je l'avais reconnu, il était près de l'embouchure de l'Orne. J'en avisai le Commandant KIEFFER qui fut heureux de l'apprendre, mais on me demanda d'en garder le secret.

Plus tard, nous avons vu une série de films intitulés : "Pourquoi nous combattons" et ainsi découvert les horreurs du nazisme.

Nous maintenions notre entraînement physique.

Beaucoup d'entre nous allèrent se confesser avant de mourir.

Quant à moi, j'écrivis à Francès pour lui dire que si je m'en sortais, notre amour reprendrait de plus belle. Je conservai la lettre qui ne pouvait partir, par sécurité, qu'après notre départ.

Notre aumônier vint me voir et me dit :

- *André, tu dois te confesser.*
- *Ce n'est pas possible René, car pour être pardonné il faut avoir la ferme intention de ne plus recommencer, or je viens d'écrire à ma petite amie que si je m'en sortais ce serait encore pour nous un plus grand amour. René, tu peux lire ma lettre.*
- *Jamais, quelle horreur !*

Puis, nous avons parlé d'autres choses.

En ce 5 Juin 1944, la brigade, comprenant les numéros 3, 4 et 6 Commandos, le 45ème Royal Marine Commando et les 177 Français du Commando KIEFFER, soit 2.500 hommes, fut réunie.

Notre Général de brigade, Lord LOVAT, habillé d'un pantalon de velours, d'une chemise blanche, d'un pull sans manches, mais coiffé du béret vert, nous fit un discours qu'il termina en français à notre intention :

- *Demain, les boches on les aura.*

Nous admirions ce grand seigneur très calme, qui n'avait rien de commun avec le comportement d'un général Français.

Puis, ce même jour, on nous transporta dans le petit port de WARSAH sur la rivière HAMBLE. Les deux *troops* françaises embarquèrent : la numéro 1 sur le L.C.I.S. 527 et la numéro 8, celle dont je dépendais, sur le L.C.I.S. 523 (Landing Craft Infantry Small).

Je fais connaissance avec le Commandant de notre barge 523. C'est un lieutenant de réserve, Jack BERRY, extrêmement sympathique et très fier de débarquer des Français. Nous discutons du lieu exact de débarquement et des obstacles posés sur la plage par les Allemands. Il connaît parfaitement ce qu'il va trouver compte tenu de l'heure de marée et donc de la hauteur d'eau qui peut cacher ces obstacles. Ceux-ci sont constitués de grands croisillons d'acier chargés de mines et d'obus.

Les hommes descendent à l'intérieur de la barge et le voyage commence. Il est 17 heures. Il fait mauvais temps. Quelques uns ont le mal de mer.

Ce retour sur le sol de FRANCE, après quatre ans d'absence, nous émeut beaucoup. Certains d'entre nous mourront, ne feront sans doute que quelques pas sur le sol de FRANCE quitté il y a quatre ans.

Comme les Commandos sont condamnés par ordre spécial du FUHRER à être massacrés, nous devons gagner ou mourir.

A 6 h 45, l'ordre arrive :

- *Mettez vos équipements.*

L'équipement est composé de l'arme individuelle fusil ou fusil-mitrailleur, mortier, lance-flammes et grenades à la ceinture. Sur le dos, un sac à armature métallique d'environ 40 kg contient des vivres synthétiques et des munitions pour quatre jours.

Puis, à 7 h 00 :

- *Montez sur le pont.*

Nous nous mettons sur le pont dans l'ordre prévu : le Lieutenant LOFI (mon ami), Chef de la Troop 8. Puis moi avec la première section. Ensuite, le jeune Lieutenant HULOT, Chef de la deuxième section.

Nous sommes sous un bombardement terrible des batteries allemandes, mais personne n'est blessé.

Un bel éclat d'obus, tout brillant, tombe à côté de moi. Je veux le toucher mais il est brûlant.

Sur mer, il y a une énorme flotte de transports de troupes, de navires de guerre et de transports de chars.

En l'air, des avions britanniques qui attaquent des objectifs sur terre.

La côte de FRANCE est couverte de fumée, on aperçoit vaguement les silhouettes des maisons, mais on y voit surtout les départs des balles et des obus allemands.

C'est un accueil impressionnant.

Un ordre de notre cher Colonel DAWSON arrive :

"Les Français débarqueront les premiers sur leur sol natal".

Vous traverserez le bétail rapidement sans vous arrêter à rien. Ceux qui s'arrêtent sont les premiers à mourir.

7 h 20, la barge 523 touche la plage. Les très jeunes matelots se précipitent pour pousser les passerelles de débarquement. Ils ont peur des violents tirs ennemis et se sauvent à l'arrière.

Avec deux Commandos, j'amarre ces passerelles, et le Lieutenant HULOT écrira dans son rapport :

"L'équipage, manifestement ému par la situation, laisse tomber à la mer les deux premières passerelles et c'est grâce au sang-froid du Lieutenant BAGOT commandant la première section, aidé par quelques uns de ses hommes, que les deux autres passerelles sont établies. Rapidement et dans un ordre parfait la Troop n° 8 s'élance vers la plage, dans l'eau jusqu'à mi-corps".

Je suis de retour en FRANCE sur mon sol natal, au village de COLLEVILLE, aujourd'hui appelé COLLEVILLE-MONTGOMERY.