

Devoir de mémoire

Le fanion par Robert Chazal décembre 2013

- Dis-moi Papi, pourquoi tu laisses ce fanion du Canada planté au sommet de la bibliothèque de ton bureau? Je l'ai toujours vu là, tu pourrais changer un peu et en mettre un autre... D'un autre pays?

- Non! Tu vois Lydie, ce fanion j'y tiens beaucoup parce que c'est un cadeau de mon oncle qui l'avait récupéré lorsqu'il était dans la Résistance dans le S.A.P... Mais il y a si longtemps que pour toi c'est de la préhistoire.

- Mais non Papi, tu sais bien que tout ce qui concerne la dernière guerre m'intéresse beaucoup; j'ai lu tous tes livres qui s'y rapportent et je sais que le Canada a grandement participé à la lutte contre Hitler.

- Je sais... Je sais... Mais je sais aussi que tout ce qui se cache derrière ce fanion tu ne le trouveras pas dans les livres de la Grande Histoire.

- Ce qui veut dire que c'est de la petite histoire?

- Si tu veux. Mais, après avoir entendu mon oncle développer longuement cet épisode méconnu de la lutte clandestine, cette petite histoire, comme tu dis, j'ai compris pourquoi il gardait jalousement ce souvenir comme un vrai trésor.

- Cet oncle, que je n'ai pas connu, faisait partie du S.A.P.; c'était quoi ce S.A.P.?

- Le Service d'Atterrissages et de Parachutages... Sans eux, les maquis seraient restés bien démunis.

- Papi, ton oncle s'est séparé d'un fanion auquel il avait l'air de tenir comme à la prune de ses yeux?

- C'est vrai, mais il avait accepté de me le donner, en héritage comme il disait, parce qu'il savait que ce bout de tissu serait en de bonnes mains et que jamais je ne m'en séparerais; un bout de tissu de quatre sous...

- Oui, un bout de tissu de quatre sous, sans aucune valeur mais qui, pour toi et ton oncle, semble avoir une valeur inestimable.

- En effet, et un tel attachement ne s'explique que par la valeur sentimentale de ce fanion qui est le témoin silencieux d'un glorieux fait de guerre.

- Un glorieux fait de guerre?

- Certes! Dans ses plis se cachent des personnes, des ombres, des gens ordinaires mais héroïques parfois, qui risquaient leur vie pour la libération de la France... Tous les acteurs de cet épisode malheureux qui était resté gravé à jamais dans la mémoire de mon oncle.

- Papi, c'est dommage que tu ne m'ais pas parlé de ton fanion canadien plus tôt.

- Ah!... Pourquoi?... Je peux te répondre que tu as attendu bien longtemps pour me questionner sur lui.

- Oh! C'est vrai! Mais si je te dis ça, c'est en pensant au cours que nous a fait dernièrement notre prof d'économie au lycée.

- Intéressant?

- Mais oui! " La subjectivité sur la valeur des choses". J'aurais pu lui parler de la valeur de ton fanion à feuille d'érable qui est un exemple très clair sur la subjectivité de la valeur des choses.

- Lydie! Pour moi, la subjectivité?... Reviens sur terre, au raz des pâquerettes...

- Mais Papi, on y est au raz des pâquerettes, c'est notre quotidien, la valeur du travail, la valeur monétaire, la valeur ajoutée, la valeur nominale, les valeurs sociales, morales, démocratiques, les valeurs de la République...

- *Oh là là! Vaste sujet! Si tu veux on pourrait parler d'autre chose?*
- *D'accord, alors on revient à ce fanion... œuvre sacrée... œuvre précieuse... œuvre sans valeur...*
- *Lydie! Je n'aime pas ton humour...*
- *Papi, qui sont ces personnes et ces ombres auxquelles tu as fait allusion? L'ombre et le fanion ça ne s'accorde pas, ça ne peut pas aller ensemble, un fanion c'est fait pour claquer dans la clarté, en plein soleil!*

C'est vrai! Le soleil! Justement ce jour-là, le mercredi 3 novembre 1943, il y a, ce qui est plutôt rare dans ce pays, un grand soleil sur l'aérodrome de "Temsfort" en Angleterre. Sur la piste, près des hangars, l'équipe de jour s'active pour charger le bombardier Halifax DT 726, bombardier devenu transporteur de containers pour approvisionner la Résistance française.

La matinée touche à sa fin, le chargement est terminé, les portes sont verrouillées et l'avion est ensuite ausculté par le mécano spécialisé pour le dernier contrôle afin que, dans la mesure du possible, rien ne cloche au cours du long parcours la nuit prochaine au-dessus de la France.

Enfin, au cours de l'après midi, c'est le briefing avec tout l'équipage du Halifax.

- *Papi, c'est quoi le briefing?*

C'est tout simplement une réunion au cours de laquelle un instructeur, en général un officier, donne les dernières informations, les directives et les conseils à l'équipage chargé de la mission en question; en l'occurrence, ce jour-là, une mission de parachutage là-bas au Sud de la France, mission de nuit qui n'est pas sans risques.

Sur une grande carte murale le plan de vol est détaillé dans ces moindres détails; les coordonnées du terrain de parachutage sont précisées au centième près... Questions, réponses, risques, horaires, météo etc...

- *Mais, papi, les parachutages se faisaient la nuit? Je comprends qu'il devait y avoir beaucoup de risques!*

Beaucoup, en effet; mais tu comprends bien que de jour c'était impossible à cause de l'aviation allemande, et pourtant dans l'ensemble il y a eu très peu d'accidents, compte tenu du grand nombre de parachutages sur la France en général...

- *On sait combien il y en a eu en tout?*

Sans doute, mais moi je ne le sais pas; par contre je sais qu'il y a 91 avions qui ont quitté l'Angleterre pour l'Ardèche, de septembre 1943 à juillet 1944, et qu'il y en a eu 2 qui ont été perdus...

- *Perdu ?*

Oui! Un a été abattu par la chasse allemande entre St Etienne et St Chamond, et l'autre s'est écrasé sur la montagne à Gilhoc avec toute sa cargaison. Deux autres se sont aussi crashés en Ardèche, mais ils n'étaient pas destinés aux maquis du département.

- *Les équipages connaissaient tous ces dangers?... Ils étaient courageux!*

Bien sûr! Tu sais, Lydie, à la guerre les dangers sont partout; ces mêmes hommes avaient certainement déjà accompli des bombardements sur l'Allemagne où les dangers étaient bien plus grands. Des hommes jeunes qui connaissaient les risques encourus; des

Britanniques et d'autres venus d'ailleurs formant des équipages reflétant tout à fait par leur composition la solidarité dans cette guerre; par exemple celui de notre avion était ainsi composé de quatre britanniques, un canadien, un australien et un français, J. Barthélémy, radio de bord; fils d'une secrétaire de l'Ambassade de France à Londres, il s'est engagé dans la R.A.F. avant que les F.F.L (Forces Françaises Libres) n'aient constitué un embryon de forces aériennes quand la Grande Bretagne était le dernier bastion résistant au déferlement allemand. Á cet équipage il faut ajouter, exceptionnellement ce jour-là, un américain faisant l'apprentissage de ces missions solitaires.

- *Mais papi, il fallait autant de monde dans un avion pour ce genre de mission?*

Absolument, le bombardier Halifax était, pour l'époque, un très gros avion avec quatre moteurs, qui pouvait transporter jusqu'à cinq tonnes de bombes ou de containers remplis d'armes et de munitions; et pour la Résistance française c'était donc des cargaisons inestimables. C'est vrai que normalement dans cet avion Halifax il n'y a que sept postes bien précis, mais pour cette mission il y a un homme supplémentaire, c'est l'américain embarqué pour voir, découvrir, comprendre, faire l'apprentissage de ces missions solitaires et apprécier les conditions de parachutage de nuit.

Justement, ce huitième homme, en trop, va être la cause de bien des questions, tant chez les hommes du S.P.A. que chez les Allemands qui connaissent dans les moindres détails tout ce qui concerne les différents modèles d'avions préposés aux parachutages ainsi que le nombre de servants s'y rattachant.

Donc, l'avion décolle dans la soirée du 3 novembre 1943 de l'aérodrome de Temsfort en Angleterre pour accomplir, solitaire, à travers les embûches de la guerre, une obscure mission de parachutage d'armes pour la Résistance française dans la Drôme; direction générale Nord-Ouest-Sud-Est.

Il passe la côte française à 2500 mètres au-dessus de Cabourg. Depuis il vole à basse altitude pour un long rase-mottes à travers la France afin d'échapper à la prise en charge continue par les services de repérage allemand qui auraient permis l'intervention de la chasse ennemie.

Là-bas, au bout de la chaîne d'approvisionnement, dans le maquis, sur la commune de Marsanne, à une quinzaine de kilomètres au Nord-Est de Montélimar, l'alerte a été donnée; alerte lancée après avoir entendu le message personnel envoyé par la radio de Londres par trois fois, une fois le 22 novembre, ensuite dans l'après-midi et la soirée du 3 novembre 1943: "*Le sang est rouge*".

Á 23 heures, les équipes de protection, de ramassage, de balisage et la radio-balise sont en place. Le terrain de parachutage est situé sur un plateau dominant légèrement la vallée du Rhône, d'où l'on peut voir malgré le camouflage, les lumières bleues des lampes voilées de la gare de triage de Portes-les-Valence, et plus au Nord, comme des lumignons, celles de Valence.

Tout est en place et tout devrait bien se passer.

Dans l'avion, depuis le départ John Brough, mitrailleur arrière, est rivé sur son siège, scrutant le ciel, sous sa coupole de plexiglass, derrière ses mitrailleuses. Il a le temps de songer, durant cette 18^{me} mission de guerre, à son propre passé et à sa vie. Il a fait son entraînement au Canada après son engagement dans la R.A.F. en juin 1941. En juillet 1943, devenu opérationnel, il est affecté à l'escadre 138 chargée des missions spéciales. Il a 21 ans; il est sergent. Mais, brusquement, le passé fait place au présent, dans les écouteurs la voix du navigateur se fait entendre: "*Nous approchons, dans 5 minutes nous serons sur le point zéro, préparez-vous*"...

Arrivé à l'endroit précis donné par son plan de vol, le pilote cherche les signaux qui doivent baliser et lui signaler le terrain de parachutage; il tourne et repasse plusieurs fois à très basse altitude pour manifester sa présence, mais au sol aucun signe ni aucune quelconque manifestation qui pourraient indiquer la présence d'une équipe de réception.

Certes, le temps s'est un peu dégradé et par moment il y a une légère brume qui contrarie la recherche, mais cet aléa n'entre pas en ligne de compte pour le pilote qui est habitué à ce genre d'imprévu.

Après plusieurs essais de repérage du terrain, il faut se rendre à l'évidence, la mission va échouer: une dernière fois le pilote prend la parole: *je vais faire un dernier passage, si c'est toujours impossible nous prenons le chemin du retour.*

- Mais, papi, l'avion va retourner en Angleterre avec toute sa cargaison?

Naturellement... Pourtant, parfois, l'avion ayant perdu trop de temps à chercher le terrain de parachutage et se trouvant ainsi à la limite de la réserve en carburant, le pilote décidait de larguer la cargaison n'importe où, en pleine nature, afin de diminuer d'autant le poids de l'avion. Par exemple, dans la nuit du 10 au 11 avril 1944 tout un chargement atterrit sur les installations brillamment éclairées des mines de Sallefermouze (Banne) aux confins du Gard. Le 26 mai, un autre avion se débarrasse de son chargement sur des feux de charbonniers dans la commune de Péreyres, canton de Burzet en Ardèche.

Tu vois, Lydie, il est facile d'imaginer qu'une organisation aussi complexe qui consiste à faire rencontrer de nuit, un avion venant de fort loin, avec une équipe clandestine signalant sa présence au sol par quelques feux et quelques lampes électriques est un exercice de coordination plein d'aléas. Il faut compter avec la météo, l'ennemi, la mécanique, les priorités militaires qui détournent au dernier moment l'avion annoncé et enfin les hommes.

Donc, le pilote amorce un dernier circuit de recherche... Sans résultat!

Au sol, après avoir vainement attendu l'avion, les maquisards préposés pour la réception du parachutage remballent tout le matériel de balisage déployé et rentrent au camp.

C'est vrai que, suite à l'arrestation la veille par les Allemands du responsable local, Albert Davin (il mourra suite aux tortures par la Gestapo), il a été décidé de changer le lieu du parachutage car le terrain prévu ne présente plus la sûreté exigée. Par radio, Londres est informé du changement: le parachutage ne se fera pas sur "Faber", mais sur "Temple", à dix kilomètres au Nord.

Les nouvelles dispositions en place, tout devrait bien se passer, pourtant le déroulement de l'opération semble démontrer que le pilote n'était pas très au clair sur son déroulement.

- Je crois, papi, que tu as raison en disant que ces expéditions nocturnes n'étaient pas des voyages touristiques et d'agrément en parfaite sécurité... C'est quoi la suite?

Oh! La suite?... Des questions sans réponse, qui font que la mission se termine en catastrophe... En tragédie... C'est sûr, il y a certainement eu des défaillances à quelque part; mais on ne saura jamais le pourquoi de la chose! Pourquoi par exemple l'avion tourne sur les montagnes ardéchoises à soixante kilomètres du lieu de largage?

Alors écoutons tout simplement John Brough, mitrailleur arrière, qui, par un article dans le "*Cumberland New*" du 20 avril 1979, raconte ce qu'il a vécu en cette nuit du 3 au 4 novembre 1943:

" À l'approche de la zone de largage le temps se dégrade. Nous faisons plusieurs essais pour trouver le comité de réception mais n'avons pu y arriver. Le pilote décide alors de faire un dernier passage et si cette fois le terrain n'est pas trouvé nous retournons à la base, nous avons juste commencé notre dernier passage quand l'avion a un tremblement fatal et se met en perte de vitesse. . . "

Dans les secondes qui suivent, vers 0h30, tout disparaît dans une gigantesque explosion; l'appareil se désintègre en partie, la queue s'est détachée de l'ensemble qui disparaît dans un brasier ardent, mêlant débris humains de pauvres corps mutilés, morceaux métalliques de l'avion et restes de la cargaison, débris de végétation arrachés dans cette mortelle ultime course.

L'avion vient de heurter, à 40 cm de la cime, mesure du choix du destin, le rocher de Bourboulas, 1170 m d'altitude, verrue de rocs granitiques entassés jusqu'à quinze mètres de hauteur sur la crête des Quatre Vios, 20km environ à l'Ouest de Privas. Désemparé, il touche le sol 100 mètres plus loin et continue sa course près de 200 mètres dans un pré avant de heurter un pin isolé où il a achevé de se désintégrer et a pris feu.

Dans la queue qui s'est détaché intacte, contre toute attente, la catastrophe épargne un membre de l'équipage, le mitrailleur de queue, qui poursuit :



La queue de l'avion

" À ce moment, je perds connaissance. Quelques images restent cependant fixées dans ma mémoire. Je me revois allongé sur un flanc de montagne. Je ne suis pas blessé. Je scrute en bas vers l'épave mais je suis rejeté en arrière par les flammes. J'ai un nouvel étourdissement et je me retrouve étendu au bord d'un ruisseau. Il fait jour. Je n'ai aucune idée de l'heure car ma propre montre est arrêtée à 23h55. Il n'y a plus rien que je puisse faire, alors je dévale la montagne. Là je rencontre un fermier français. . . "

Il s'agit de Monsieur Croze de la ferme de Sénoulis où la famille a été réveillée par le grondement de la catastrophe, effrayée par le rougeoiement de l'incendie et le bruit des explosions qui ont suivi, alors que le brouillard empêchait de saisir les détails de l'événement. Au petit matin il va voir ce qui s'est passé. John Brough poursuit :

"Le fermier français m'emmène à sa maison. Malgré l'ignorance réciproque de nos langues, nous sommes arrivés à communiquer magnifiquement. Il me fait casser la croûte avec du pain et des châtaignes grillées. Ensuite il m'emmène dans un petit bois en m'intimant d'y rester jusqu'à la nuit..."

- Mais papi c'est invraisemblable cette histoire, le mitrailleur n'a même pas une blessure, alors que tous ses camarades sont morts, un tel miracle ne doit pas se produire souvent!

Pas souvent, c'est vrai, mais tu sais, à la guerre souvent la réalité dépasse la fiction... C'est un peu le cas dans cette épopée où tout un réseau d'hommes et de femmes se met en marche pour sauver un seul homme!

Ceci étant, monsieur Croze, après avoir vu de près la catastrophe et devant la gravité de l'affaire avec ces cadavres, cet avion en miettes et ces matériels de guerre, dépêche un de ses fils vers la mairie de Marcols-les-Eaux pour y déclarer le sinistre. Puis toute la famille, sous l'autorité paternelle, apprend la version de l'événement à présenter : *" On a vu un aviateur, personne n'a compris ce qu'il a dit; il a disparu dans la nuit"*.

Le fils Croze, excité par les événements, s'arrête en chemin chez son oncle, qui l'oriente vers Marie Giraud, dont il est le fermier, pour prendre son conseil. La maison de Marie Giraud est un peu *" La maison du Bon Dieu "* toujours ouverte pour recueillir ceux qui fuient la barbarie nazie. Elle-même assure une magistrature morale: on la tient au courant de ce qui se passe dans le village, on la consulte.

Avec Marie Giraud, pas question de déclaration à la mairie; elle part sur-le-champ avec le fils Croze sur la montagne vers Sénoulis.

Marius Croze lui apprend alors qu'il vient de dépêcher un autre de ses fils vers la gendarmerie de Saint-Pierreville, à quelques kilomètres. Marie Giraud parlant anglais a vite fait le tour de la question avec John Brough et l'emmène chez elle. Décision qui paraît bien risquée car elle a déjà dans sa grande demeure plusieurs enfants Juifs!

John Brough reprend:

"Nous prenons un chemin descendant de la montagne et aboutissant à la porte arrière de sa maison. Là, je rencontre son frère qui partage le logement. Elle me donne à manger, un bain chaud et m'envoie au lit où je dors solidement jusqu'au lendemain."

Prévenus avant tout le monde, quelques maquisards du secteur ont le temps de récupérer, dans l'après midi, ce qui est encore récupérable, mitraillettes, grenades, explosifs... ceci avant l'arrivée des gendarmes en fin d'après midi, qui relèvent les cadavres et assurent la garde des débris de l'appareil.

Les Allemands de Privas prévenus, envoient des feldgendarmes et un officier. Aussitôt arrivés, le 5 novembre en matinée, ils donnent l'ordre aux gendarmes français de se retirer. Les recherches commencent, car ils savent qu'il y a un rescapé; comment? Par qui?

Ils interrogent Marius Croze: "*Je ne comprenais pas ce qu'il disait et je ne connaissais pas son uniforme, je n'ai pas su si ce n'était pas un aviateur allemand!*", leur dira-t-il. La même réponse sortira de la bouche des autres personnes interrogées dans les environs, bergers, paysans...

Mais les enquêteurs sont tenaces car ils sont convaincus qu'un huitième aviateur a échappé à la catastrophe. Pendant une quinzaine de jours, la région est passée au peigne fin. Plusieurs fois, Marie Giraud reçoit des visiteurs bien intentionnés, mais il n'a jamais été question d'une quelconque perquisition.

Très vite, le S.A.P. Drôme-Ardèche est informé de la catastrophe et qu'un survivant est caché par Marie Giraud. Mais, avant de tenter quoi que ce soit, il faut laisser du temps au temps, attendre que la pression retombe...

Enfin, jugeant le moment venu, deux hommes du S.A.P., Henri Faure et Léon Faille se présentent chez Marie Giraud, toujours sur ses gardes.

Ils ont bien du mal à inspirer confiance. Malgré les paroles et les informations justificatives reçues de Londres, tels que les codes, messages, terrain, lettres... Marie reste inflexible: *J'ai bien entendu parler de cette catastrophe mais je ne suis au courant de rien...*

Pourtant, lors d'une seconde visite des mêmes personnes, sa position intraitable évolue dans la bonne direction, l'attitude des deux visiteurs gagne la partie... Après s'en être entretenu avec l'aviateur anglais, celui-ci accepte de partir avec les visiteurs.

Mais avant la séparation, il est convenu que John, à son arrivée en Angleterre, fera passer à la radio le message personnel suivant: "*Le café français est bon*" en souvenir de la décoction que Marie lui servait pour tenir lieu de café et qui est tout, sauf bonne pour un britannique qui n'a pas trop souffert de restrictions alimentaires.

- *Mais papi, cette Marie elle avait quel âge? Tu ne parles pas de son mari? Elle n'était pas mariée?*

- *Oh! Cette Marie, comme tu dis, est un cas. En 1943 elle a 44 ans, ses parents sont morts et elle vit avec son frère handicapé, ce frère dont elle s'occupera jusqu'à sa mort. C'est d'ailleurs pour lui qu'elle ne s'est jamais mariée. Pendant une année, où j'ai habité ce village de Marcols-les-Eaux, nous avons eu tout le temps de faire connaissance... Je peux te dire qu'une telle personnalité ne se rencontre pas à tous les coins de rue!*

Donc, l'équipe S.A.P. revient à Valence avec John Brough et, tout en s'occupant du rescapé, s'informe de ce que les Allemands ont fait des restes des morts. Les occupants ont refusé leur inhumation à Marcols-les-Eaux, où la population s'est cotisée pour fournir cercueils, couronnes et organiser des obsèques dignes.

Les corps sont emportés en camion, par les Allemands, au centre d'aviation d'Ancône, près de Montélimar, et ensevelis dans le cimetière du village, décevantement mais sans cérémonie. La population locale, ayant appris qu'il s'agit d'aviateurs alliés, a, dans la nuit, couvert leurs tombes d'un monceau de fleurs. Pendant des jours, les Allemands font monter la garde; quand ils se lassent, les tombes sont à nouveau fleuries.

De son côté, Henri Faure fait graver et mettre en place sur les tombes, une plaque de marbre, portant, en plus des noms et grades des victimes, l'inscription suivante:

" À la mémoire de sept aviateurs des Nations-Unies tombés le 3 novembre 1943 près de Marcols-les-Eaux – Ardèche – au cours d'une obscure mission apportant les armes libératrices à leurs camarades de la Résistance française, pour que vive la France et renaisse la Liberté. "

Cette plaque posée pendant l'occupation a été respectée par les Allemands.

Mais tout à coup l'affaire rebondit: il y a un homme de trop: John Brough, il est le huitième homme d'un équipage qui n'en compte que sept sur ce type d'appareil.

Au S.A.P. la constatation laisse supposer, dans un moment où l'on n'a pas tous les éléments de l'affaire en mains, que les Allemands tentent, à l'occasion de l'accident, d'infiltrer un de leurs agents dans un organe important de la Résistance: un de ceux qui leur apporte le plus de tracas. Les détails de l'aventure de ce rescapé miraculeux d'un avion démoli prennent une tout autre coloration.

L'intéressé est soumis à la question. En position de suspect, il ne donne plus que son nom, son grade et son numéro matricule dans la Royal Air Force.

Finalement, un échange radio avec Londres confirme en quelques jours que tout est en ordre et qu'un avion doit être envoyé prochainement sur un terrain clandestin du Jura pour y enlever des personnalités et que le rescapé sera rapatrié par le même appareil.

- Papi, tu parles d'un terrain clandestin pour un avion venant d'Angleterre; comment un terrain d'aviation peut-il être clandestin? Tous les terrains sont connus. Un terrain d'aviation ce n'est pas un simple jeu de boules?

- C'est vrai, ta remarque est tout à fait juste. Pourtant ces terrains-là n'étaient pas portés sur la carte de France, car c'était des terrains de fortune créés sur des champs abandonnés ou sur des prairies relativement plates. Sur ces espaces dégagés les résistants avaient ôté les principales bosses et bouché les plus gros trous. C'était suffisant pour les petits avions.

- Un avion sur un champ, une prairie, mais c'était inconscient, les risques que prenaient ces aviateurs, aucune sécurité!

- Certes, tu as raison, les risques étaient très grands... Mais à la guerre...

Voilà John, devenu sourd-muet par nécessité, avec de nouvelles pièces d'identité, béret sur la tête et coupe de cheveux à la française, promené dans les rues et bistrots de Valence pour le familiariser à la vue des soldats allemands.

" Étrangement je me sentais un peu inquiet mais aussi avec une certaine hilarité à être si proche de l'ennemi. . . Je ne dormais jamais profondément, j'avais toujours une arme dans mon lit et je me réveillais au moindre bruit. Je savais que si j'étais arrêté par les Allemands je serais fusillé. . . "

Au temps venu, il est convoyé à Lyon par train, franchit sans encombre un contrôle d'identité; puis de cette ville est conduit dans le Jura où il est reçu au château de Bellevue à Villevieux par les sœurs Cécile, Marguerite Bergerot et Mme Wurtz. Il y rencontre Raymond et Lucie Aubrac, hautes figures de la Résistance qui prendront le même avion pour l'Angleterre.

Brough passe Noël à Bellevue, puis durant trois semaines dans un groupe de maquisards " qui ont choisi la rude vie dans les collines et les fermes abandonnées"... et participe à des parachutages. " Il était étrange d'être au sol et voir nos " Kalifax " parachuter approvisionnements et armes..."

À cause du mauvais temps, c'est seulement dans la nuit du 8 au 9 février 1944 qu'une opération d'enlèvement peut être enfin mise sur pied; sur le terrain " Orion " situé dans la vallée de la Saône près de Tournus.

Le temps est mauvais et l'avion s'embourbe en allant reprendre la ligne de décollage. Tous les moyens possibles sont mis en œuvre pour dégager l'appareil: bœufs, plateaux de maçon, et au bout de plusieurs heures les efforts sont couronnés de succès.

Cependant le pilote n'accepte de décoller qu'avec quatre passagers: John Brough, Lucie Aubrac, prête à accoucher de sa fille, Raymond Aubrac et leur fils. Après leur départ, le terrain est littéralement labouré mais la neige commença à tomber et effaça toutes les traces.

Ce départ dans la pleine lune de février 44, Lucie Aubrac le raconte dans son journal intitulé " Ils partiront dans l'ivresse ":

Une traction avant vient nous chercher...notre petit garçon est couvert de lainages, il est enveloppé dans un manteau de peaux de lapin tannées et cousues par les fermières du château de Villevieux...Il ne fait pas chaud dans l'avion...Pour chacun des passagers plusieurs pelures superposées et, sous le manteau, un bon matelas de journaux, le meilleur isolant pour ce genre d'expédition. Transformés en "bibendum", nous embarquons dans une traction vénérable qu'un fermier a sortie de la grange où elle était camouflée sous le foin...

Il y a une dizaine de kilomètres avant d'arriver au terrain. Au bout de 7 à 8 kilomètres, une espèce de fumée sort du capot, le moteur hoquette et se tait...Nous terminons à pied, par des chemins de terre. John porte ma valise de layette; Raymond porte BOUBOU (Jean-Pierre) bien réveillé. Je me traîne, essoufflée, avec mon sac qui contient la poire à lavement et la fiole de solution au laudanum. Ce n'est pas le moment de lâcher, mais j'ai grand-peur pour cette procession sous la lune... cette marche risque de déclencher le travail d'accouchement... Il y a foule sur le terrain où j'arrive en nage... L'équipe au sol installe le balisage.

Le temps s'est radouci, mais reste clair. Onze heures, l'avion arrive. Il a l'air énorme et fait un bruit terrifiant. Il touche le sol, passe à toute vitesse devant nous, ralentit en bout de course, débarque ses passagers qu'un groupe emmène tout de suite. Ses deux moteurs en marche, il regagne ensuite son point de décollage mais nous le voyons, petit à petit, peiner puis stopper. Il est en train de s'enliser. Le dégel subit a ramolli la terre.

L'équipe au sol, les passagers, tout le monde doit s'y mettre pour pousser l'avion jusqu'à son point de départ. L'embarquement est rapide...Les moteurs tournent à plein régime mais l'avion ne bouge pas et s'enfonce un peu plus... On me dit de rester à l'intérieur avec l'enfant...Par le hublot, je vois une foule s'affairer en silence. Les hommes se placent sous les ailes, chevaux et bœufs sont attelés à l'avant... Quel cortège dans la nuit! Les Allemands sont à moins de dix kilomètres...L'avion est enfin ramené à son point de départ, les bêtes et les hommes s'éloignent...

Avant que la porte ne se referme, Raymond abandonne enfin son revolver et le donne à l'un de ces hommes qui reste sur le terrain...

Les moteurs tournent à nouveau, l'avion s'ébranle, roule, fait un formidable bond sur une bosse en bout de terrain, et s'envole. Un dernier regard...Je me sens lancée dans le ciel, en route vers la liberté. Il est deux heures dix du matin. Le message opérationnel d'identification était le suivant: " Ils partiront dans l'Ivresse".

Après ce décollage risqué, le vol jusqu'en Angleterre est sans histoire. En arrivant chez ses parents, Brough découvre que le Ministère de l'Air britannique n'a pas rectifié, bien que le sachant en vie, le message du 4 novembre 1943 annonçant à sa famille " avec un profond regret la disparition de John Frederick Brough en mission de guerre contre l'ennemi..."

À l'issue de son temps de repos le miraculé reprend son service dans la R.A.F. .

- Papi! Je t'avais posé une question sur ce fanion canadien, et toi tu me racontes l'histoire d'un parachutage qui échoue, l'histoire d'une terrible tragédie et le sauvetage magnifique et extraordinaire d'un aviateur, mais je ne vois pas le rapport avec le fanion?

Pourtant!... Tout simplement mon oncle, lors de sa visite sur le lieu de la catastrophe, l'a trouvé dans la queue de l'avion qui était intacte... Alors on peut comprendre pourquoi, pour lui, cette chose de rien du tout avait une telle valeur...

C'est ainsi que des Français de toutes conditions, confrontés brusquement, pour la plupart d'entre eux, avec les réalités de la guerre, ont naturellement bravé les pires sanctions et se sont donné la main pour sauver un aviateur allié. Cette histoire s'est reproduite dans toute la France, avec des variantes de lieux, de temps, d'hommes, des centaines de fois. Et c'est finalement quelques milliers d'aviateurs qui ont pu rejoindre l'Angleterre, après souvent de multiples péripéties.

- Papi, je suppose que les corps des aviateurs ont été rapatriés dans leur pays après la guerre?

Non! Les morts à la guerre étaient ensevelis sur place ou dans des cimetières créés dans ce seul but, principalement dans les régions des grands affrontements, Champagne, Normandie...

En ce qui concerne l'équipage de notre avion, l'Américain fait exception. Du cimetière d'Ancône il est d'abord transféré au cimetière militaire américain de Draguignan, ensuite à la fin de la guerre il est transporté dans son pays aux États-Unis.

Les corps des six autres aviateurs suivent un autre parcours: d'Ancône ils sont d'abord transportés au cimetière militaire de Luynes, près d'Aix-en-Provence; ultérieurement, après la guerre, les villageois de Marcols, considérant qu'on ne pouvait pas laisser les corps de ces aviateurs dans cet immense cimetière militaire, au milieu de 11 400 tombes (soldats français et alliés des deux dernières guerres), ont sollicité le privilège de les avoir auprès d'eux. Et c'est ainsi que les corps de ces six aviateurs sont ramenés sur le lieu de la catastrophe!

- Les habitants de Marcols se les sont en quelque sorte appropriés, comme faisant partie intégrante de la communauté?

Et ils y sont toujours?

Oui! Pour toujours!... Tu te souviens du rescapé, John Brough?... Il avait tellement été marqué par cette catastrophe, qu'il a demandé, qu'à sa mort, ses cendres soient dispersées sur les tombes de ses anciens camarades.

- Ses cendres transportées d'Angleterre jusqu'à ce village d'Ardèche?... Ses vœux ont été exaucés?...

Absolument!

John est décédé le 5 septembre 1994 chez lui en Angleterre, et ses cendres ont été reçues à Marcols le 22 octobre 1994.

Le Préfet de l'Ardèche, qui présidait la cérémonie, était accompagné par les autorités civiles et militaires du département; sans oublier le représentant de Sa Majesté.

Une cérémonie patriotique d'une grandeur et d'une solennité exceptionnelles. Dans ce petit cimetière de village, on sentait la présence de ces héros... Quelque chose d'inoubliable au sein des arides montagnes ardéchoises...

Cendres saupoudrées sur les six tombes ...
- Je vois que les villageois restent fidèles à leurs amis...

Certes!... Quand je pense qu'aujourd'hui les héros sont les sportifs qui s'enrichissent en donnant des coups de pieds dans un ballon, avec à la clé la légion d'honneur!

Comment terminer l'histoire de cette triste et belle épopée sans relater la cérémonie qui s'est déroulée à Marcols-les-Eaux le samedi 30 octobre 2010: Ce jour-là un hommage a été rendu à Marie Giraud (décédée en 2000 à l'âge de 101 ans) par la municipalité.

Le quotidien "Le Dauphiné Libéré" en a rédigé un beau reportage:

La place de Gerland a été baptisée " Place Marie Giraud ".

Une pluie battante n'a pas empêché un nombre important de personnes de participer à cet hommage...

Un premier temps fort a été la commémoration au cimetière de la chute de l'avion de la RAF qui a vu le décès de sept aviateurs dans la nuit du 3 au 4 novembre 1943.

Ensuite, la plaque a été dévoilée sur la " Place Marie Giraud ".

Enfin, la cérémonie s'est poursuivie à l'abri de la pluie dans la salle Gourjatoux.

Un hommage a été rendu à Marie Giraud, femme hors du commun, qui a marqué l'histoire du village de Marcols-les-Eaux. Profondément engagée dans sa paroisse protestante, d'une grande rigueur morale, elle s'attachera à aider son prochain et à apaiser les conflits aussi souvent que possible...

Marie Giraud hébergera pendant quelques semaines John Brough, seul survivant du crash de l'Haliphax sur le rocher de Bourboulas. Pendant ce temps-là, elle cachait des Juifs dans sa maison, et hébergeait des enfants qui devaient tout ignorer des événements...

Dès 1945, Marie Giraud accède à la Mairie. Elle devient ainsi la première femme maire de l'Ardèche, et certainement une des premières femmes maires de France.

Cette cérémonie a ainsi permis d'honorer et de placer dans l'histoire de la mémoire collective, une femme d'exception, libre et courageuse qui ne peut que forcer notre admiration et notre respect.



Cimetière - 6 tombes et 3 stèles

Le temps s'enfuit, les années et les générations passent mais la mémoire collective n'oublie pas: sur le terre-plein au-dessus des tombes des 6 aviateurs, on peut voir trois stèles concernant cette épopée de la dernière guerre.

Une première stèle marque le cinquantième anniversaire, une deuxième le soixantième et une troisième (élevée le 2 novembre de cette année 2013 au cours d'une cérémonie très émouvante) le soixante dixième anniversaire de la tragédie.

Robert Chazal