

"Le Centre Radio-Électrique de Sainte-Assise"

1939 - 1945

Mémoire de Maîtrise
préparé sous la direction de M. le professeur Duroselle

Université de Paris I
Sorbonne-Panthéon

CHAMBON Céline
Année 1971 - 1972

Introduction

Septembre 39 à Juin 40

Interlude Breton

Le Retour

Deuxième semestre 1940

Réquisition

Occupation Militaire

Vie du Centre

Vie du Hameau

Août 1944

Libération

Nouveau Départ

Conclusion

INTRODUCTION

L'Anschluss du 13 mars 1938 rattachait l'Autriche et l'Allemagne et les événements de Prague de juillet et septembre avaient considérablement alourdi l'atmosphère des relations internationales.

Défense militaire du centre avant 1939.

Peu avant les Accords de Munich du 28 septembre, il y eut une mobilisation partielle, quelques classes, les plus jeunes, furent rappelées. Ainsi, à Sainte-Assise, M Legalle partit du 25 septembre au 9 octobre. Cette "mobilisation" s'étant confondue, pour M. Thierry, avec une de ces périodes dites d'exercices à laquelle elle faisait effectivement suite depuis le 2 septembre 1938. Dans le même laps de temps, des Territoriaux du 216^e R.R.I (Régiment Régional d'Infanterie) venaient assurer la protection du Centre. Les militaires ne disposaient que d'un matériel léger dont ils se servirent pour chasser les lapins, très nombreux dans le parc.

M Paty, parti en juillet 1938 en Afrique pour étudier un réseau radio pour les aérodromes de l'A.E.F (Afrique Équatorial Française), fut rappelé à Sainte-Assise le 16 octobre pour mettre le Centre en Défense Passive.

La venue des Territoriaux du 216^e R.R.I résultait des dispositions prises pour la protection des installations : l'étude en avait été faite avant 1938, avec l'aide de M Paty, par l'État Major de la Place de Melun; Sainte-Assise était un "établissement de première catégorie".

"... Les dispositions prises étaient les suivantes :

- une section de Territoriaux sous les ordres d'un capitaine et d'un lieutenant devait surveiller les stations.

- une batterie de canons "40 Bouffors" à tir rapide était prévue comme D.C.A.

.... Mais les dispositions de Défense Passive incombaient à la Compagnie en s'inspirant le plus possible des directives militaires ..."

(M Paty, recueil de notes)

Défense passive.

... "Il convenait :

- d'établir des abris contre les bombes pour le personnel en service dans les stations.

- de construire un abri collectif pour les habitants du Hameau.

- d'aménager cet abri pour 80 personnes avec éclairage électrique et dispositions anti-gaz.

- de prévoir et d'approvisionner les masques anti-gaz individuels, et les vêtements étanches pour équipes de secouristes.

- d'aménager un poste de secours avec brancards, produits pour soins aux brûlés et gazés.

- d'établir une liaison avec les délégués de la Croix-Rouge et de la Protection Civile anti-gaz en vue de conférences pour l'instruction de la population du Hameau et du groupe secouriste anti-gaz.

- de confectionner, avec des pompes centrifuges de 8 à 10 m³/heure et des moteurs de 2 à 3 CV dont nous disposions, deux groupes moto-pompes mobiles sur pneus, comme premier secours d'incendie.

La réalisation de ce programme fut grandement facilitée par la totale initiative qui me fut laissée par notre Directeur Général, le Colonel Garnier qui, avec ses services de Paris, se chargeait de la passation des commandes de matériel de défense passive...."

(M Paty, recueil de notes)

Pour les stations, les installations techniques servirent d'abris. Ainsi, à la Transcontinentale, les employés pouvaient se réfugier dans la profonde fosse bétonnée des moteurs Diesel, ou, en cas d'urgence, dans l'intérieur des massifs de béton supportant les alternateurs.

Quant à l'abri du Hameau, il fut construit dans le flanc de la colline, à quelques soixante mètres des Communs et du Château. En forme de U, l'abri possédait un éclairage de secours de 6 V. et pouvait contenir quatre-vingt personnes.

Le matériel de protection individuelle et de premier secours fut groupé dans les Communs, dans un local voisin de celui des douches; le pylône de 50m qui avait servi de support à l'antenne du poste à lampes de la liaison de Paris-Londres au temps où cet émetteur était installé dans les Communs, reçut une sirène d'alarme.

Vie du Centre.

Pendant cette période d'août 1938 à septembre 1939, le Centre assura toujours toutes ses liaisons internationales et la vie du Hameau se déroula normalement.

SEPTEMBRE 1939 À JUIN 1940.

Le 1er septembre au petit matin, les Allemands envahirent la Pologne et la France déclara la guerre à l'Allemagne le 3; mais la mobilisation générale avait été décrétée depuis le 2 septembre.

La Mobilisation générale et ses conséquences pour Sainte-Assise.

- les mobilisés :

La mobilisation générale ne fut pas synonyme de perte de main-d'œuvre importante pour le Centre Radio-électrique de Sainte-Assise qui n'eut, comme tout établissement de première catégorie, qu'un nombre très réduit de mobilisés; le Centre, d'intérêt vital, devait continuer à fonctionner.

Sur un total d'environ 75 employés, il n'y eut que 9 mobilisés : MM Bamdé, Collumeau, Cunault, Desvignes, Gabain, Ganot, Legalle, Paris et Thierry.

A la suite des accords de Matignon de 1936 qui fixaient la semaine à 40 heures, la Compagnie Radio-France avait été obligée d'engager 4 employés : MM Cunault, Ganot, Paris et Thierry. En 1939, ces employés n'avaient pas le nombre d'années d'ancienneté nécessaires pour être des Affectés Spéciaux. Par peur d'une restriction de personnel, M. Gabain avait quitté Sainte-Assise en 1938 pour devenir gardien à la prison Centrale de Melun; revenu à Radio-France en 1939, le compte de ses années d'ancienneté était revenu à zéro. Quant à M Legalle, garde de la propriété, la société de gestion qui l'employait ne comportait pas d'emploi d'Affectés Spéciaux.

Vu leur petit nombre, les mobilisés ne furent donc pas remplacés. M. Bamdé, Adjoint Administratif du Chef du Centre, fut détaché à Sainte-Assise et y fit son service.

- les affectés spéciaux :

Mis à part les 9 employés mobilisés, les autres étaient, soit exemptés des obligations militaires, soit Affectés Spéciaux.

Pour être Affecté Spécial, il fallait au minimum 5 années d'ancienneté et appartenir au Service Technique. L'affectation spéciale était accordée sur une proposition de la Compagnie avec autorisation des Autorités Militaires : un Affecté Spécial était donc un spécialiste maintenu à son poste civil et soumis à la juridiction militaire. (art. 52, loi du 1^{er} avril 1923).

La petite mobilisation du mois de septembre 1938 avait arrêté la répartition des affectations spéciales.

La protection du Centre par l'armée Française.

En application des dispositions établies par les Autorités de la Place de Melun, des militaires vinrent assurer la protection du Centre.

- Le 13^{ème} Régiment de Dragons :

Ce furent d'abord des soldats du contingent (le 13^{ème} Dragons était en garnison à Melun) qui prirent position. Ces militaires de la classe 38 étaient presque tous de la région et beaucoup de ceux qui n'étaient pas de garde repartaient chez eux le soir.

Mais les soldats du 13^{ème} Dragons ne restèrent que trois semaines à Sainte-Assise : envoyés sur le front, ils cédèrent leur place le 2 septembre à la 1^{ère} Compagnie du 216^è R.R.I.

- Le 216^è R.R.I :

Le capitaine Cabane qui commandait la Compagnie et son lieutenant s'installèrent au Château, dans les appartements de réception du premier étage.

La Compagnie, composée d'une centaine de Territoriaux, s'installa dans les endroits qu'elle devait protéger : un détachement à la Grille Blanche (environ huit hommes dans deux cabanes de chasseurs); deux détachements aux stations O.C, Transcontinentale et à la Radiophonie; un détachement à la prise d'eau de Beaulieu; et le reste dans les habitations (dans les cuisines et les sous-sols du château, dans le grenier situé au-dessus des douches des Communs).

En plus des postes de garde à l'entrée principale de la Grille Blanche, en plus de la protection des stations, des rondes nocturnes étaient effectuées. En 1939-1940 circulaient des histoires d'espions parachutés sur tout le territoire, et les Territoriaux prenaient leur garde très au sérieux (1). Mais cela n'enrayait pas l'ennui; le capitaine Cabane les occupa en leur

faisant construire dans le parc du château des cabanes. Organisée sous forme d'un concours, cette activité stimula l'imagination et l'habileté de tous ces pères de famille et leur fit prendre patience malgré les soucis et les attentes des lettres des fils au front.

S'ils avaient de très rares contacts avec les employés, les soldats parlaient plus volontiers aux femmes de ces derniers à qui ils se plaignaient; ils éprouvaient une jalousie bien compréhensible vis à vis des Affectés Spéciaux du Centre encore jeunes (MM Salesse et Ledoux avaient 34 ans), employés qui avaient gardé une vie familiale tranquille tandis qu'eux-mêmes étaient seuls, avec un confort des plus restreints.

La vie à Sainte-Assise de la 1ère Compagnie du 216ème R.R.I était très monotone. Une partie du temps libre, mais une partie seulement, fut consacrée à l'amélioration des repas qui étaient préparés dans les anciennes cuisines du Château : un petit morceau des pelouses Nord fut défriché et les Territoriaux y plantèrent des pommes de terre. (1)

- La batterie de D.C.A :

La batterie s'installa en novembre 1939 dans la partie de Sainte-Assise située sur la commune de Boissise-la-Bertrand. La trentaine d'hommes était commandée par un officier d'active, le capitaine Perier et s'était construit des baraques faites avec des coupes de bois du Centre (huttes très enfoncées dans le sol).

Le Centre pendant "La Drôle de Guerre"

- Les réserves :

En prévision de restrictions probables, M Paty fit compléter les réserves de carburant au maximum : essence, gas-oil et huiles.

- Les émissions :

Pendant la "Drôle de Guerre" il n'y eut pas de ralentissement des radiocommunications. Mais un nouveau rôle incombait à Sainte-Assise : le brouillage des émissions en français de la radio Allemande, "La Voix de Stuttgart" de Ferdonnet, qui demandaient la collaboration de tous les Français pour éviter la guerre.

L'émetteur de ce poste clandestin allemand était supposé à Stuttgart, mais les employés du Centre ne purent jamais le repérer. Les instruments utilisés pour effectuer ce brouillage furent assez rudimentaires, au début du moins. Les employés mettaient leur main sur l'étage pilote de l'émetteur de Saïgon utilisé pour le brouillage et obtenaient ainsi une variation de capacité. Puis, le premier système étant trop fatigant, la SFR fournit un ventilateur à palettes. Enfin, plus perfectionné, un appareil rotatif fut utilisé. Ce brouillage du poste clandestin fut ainsi fait pendant un mois environ.

- Armée :

"Nous avons en outre été prévenus qu'en cas de mobilisation le Centre serait à la disposition du service des Transmissions Militaires (Poste de la Tour Eiffel), mais je ne reçus jamais, ni avant ni après septembre 1939, la visite d'un officier de liaison, en sorte qu'il n'y eut aucune coordination entre les besoins des Q.G Terre-Mer et nos moyens de contact permanent avec nos unités maritimes ou alliées et les Q.G alliés.

Ces moyens de contact permanent étaient cependant d'une importance capitale, particulièrement pour les flottilles de sous-marins en opérations lointaines. Je crois pouvoir dire même qu'ils étaient uniques (au moins à l'époque) mais il semble qu'ils ont été ignorés des Services responsables de nos Q.G (1) (M Paty, recueil de notes).

- Vie du Hameau :

Rien ne perturba la vie du Hameau de septembre 1939 à juin 1940, à part les nombreuses alertes qui faisaient descendre régulièrement les habitants dans l'abri.

"Nous étions surpris de ne subir aucun bombardement aérien, malgré les survols nocturnes de raids ennemis, et, sauf une seule fois, notre D.C.A n'eut pas à intervenir. Ce n'est qu'après avoir lu "Le Grand cirque" de Pierre Clostermann que j'en connus la raison : les stations radiotélégraphiques servant la radiogoniométrie de l'aviation de raid étaient portées sur la liste des objectifs à ne pas bombarder" (M Paty, recueil de notes).

INTERLUDE BRETON DE JUIN 1940.

Événement d'avril et mai 1940.

Les armées allemandes submergeaient tout, laissant prévoir une défaite assez rapide de la France. Certains hommes politiques commençaient à imaginer un nid de résistance quelque part, puis ce fut l'idée "du réduit breton" de Paul Reynaud : il fallait tenir le plus possible en Bretagne.

Le 21 mai eut lieu, dans un salon du Château de Sainte-Assise, une réunion entre M. Girardeau, Président du Conseil de Radio-France, M. Paty, Chef de Centre de Sainte-Assise, et les capitaines Cabane et Perier, commandant les troupes de protection du Centre. La discussion portait sur les modalités d'un repli du Centre de Radiocommunications de Paris au grand complet, c'est-à-dire le B.C.R, le Centre d'Émission et le Centre de Réception : la reconstitution se faisait à Auray (Morbihan) et il fallait étudier le transport du matériel par la route, les chemins de fer, trop encombrés, ne pouvant garantir une expédition rapide.

Disposition prises pour le repli.

Le repli sur Auray avait été ordonné par le gouvernement, restait à en faire une réalité.

- Achat et location de terrains et immeubles :

C'est M. Bonoure, chef du B.C.R, qui s'occupa de l'achat ou de la location de terrains et immeubles. Un grand hôtel, l'Hôtel du Pavillon d'En Haut, fut loué à Auray pour le B.C.R et le logement du personnel de Direction. Une ferme d'une douzaine d'hectares fut achetée à Crach, à environ 6 km du B.C.R, pour y installer le Centre de Transmission, et pour le Centre de Réception la ferme de Kervernic dut achetée à quelques 3 km au nord-ouest d'Auray.

- Envoi du matériel :

Le plus rapidement possible il fallut démonter les émetteurs de Sainte-Assise, emballer les pièces fragiles telles que les lampes, ce qui représentait à peu près 50 tonnes de matériel. Les services de la Place de Melun ne pouvant prêter des camions militaires, on dut faire appel à un transporteur de Melun, M. Gremet, et à son camion à gazogène de 5 tonnes. Avec le camion et la camionnette Unic, le matériel fut transporté en plusieurs voyages, trois, espacés de quatre jours. Il n'y eut pas de matériel de la Transcontinentale car il était beaucoup trop lourd et beaucoup trop encombrant.

Ce matériel comprenait :

".... 5 postes émetteurs O.C de 15 kW, 1 petit alternateur O.L de 25 kW et son convertisseur en courant alternatif-courant continu de 500 V, 1 transformateur 1500/500 V. 200 kW avec disjoncteur, et de multiples accessoires...."

(M Paty, recueil de notes)

Parti le 25 mai, M. Mossmann, ingénieur des O.C, réceptionnait le matériel à Auray, aidé en cela par MM Deligne, Roger, Cabain et MM Collumeau et Gremet assurant le transport. Arrivé à Crach, le matériel y subissait un début de montage.

- Événements de fin mai 1940 :

La déroute complète des armées françaises et britanniques et avant cela, le repli désastreux de Dunkerque (26 mai - 4 juin), laissaient supposer un départ rapide pour la Bretagne.

Le 10 juin, la direction de Radio-France avertit le Chef de Centre de Sainte-Assise de l'arrivée imminente d'un groupe de militaires du Génie. Ces derniers, commandés par le capitaine Philipart, devaient rendre inutilisables les installations techniques : sabotage par explosifs des machines, des émetteurs et des pylônes.

- Organisation du départ :

L'avis de sabotage fut communiqué aux chefs de stations par M. Paty le 10 juin, lors d'une réunion au Château. Cependant, des mesures furent prises au sujet d'une éventuelle destruction des installations par le personnel du Centre au cas où les sections du Génie n'auraient pu venir : une note du Chef de Centre demanda des volontaires.

Pendant cette réunion fut également organisée l'évacuation du personnel. Pour se rendre à Auray, chacun devait se débrouiller seul; mais une partie des employés possédait une automobile. On constitua donc trois groupes de voitures, les deux premiers étant composés uniquement de voitures particulières, le dernier des voitures de MM Paty, Berthault, Payot, et de la camionnette Unic avec des femmes et des enfants. Des groupes avaient été constitués afin de prévenir toute panne mécanique ou d'essence qui aurait empêché un employé de parvenir à Auray.

L'itinéraire du voyage était libre, mais il était recommandé de ne pas emprunter les routes allant vers le sud, routes trop encombrées par les troupes en retraite et les civils. Un ordre de mission émanant du Ministère des P.T.T était remis à chaque employé.

Le Repli

Le 11 juin le ciel était noir au nord-est de Sainte-Assise et des particules de suie se déposaient sur les gens et les choses. Le vent apportait comme un brouillard gris et les habitants du Centre croyaient que les Allemands envoyaient des gaz (1) : la peur s'insinuait, d'autant que le jour même, le gouvernement déclarait Paris ville ouverte.

Et ce même jour partit le premier groupe de voitures.

Le Service des Transmissions de l'Armée n'utilisa pas systématiquement les immenses possibilités de Sainte-Assise; la radio de la Tour Eiffel utilisait un petit peu les émetteurs, mais le 13 juin, aucune manipulation n'étant faite par la Tour, M. Hoche (Directeur Commercial de Radio-France, replié sur Sainte-Assise depuis le 11), téléphona au Central P.T.T de Paris mais n'y trouva que des femmes qui lui apprirent le départ des militaires français depuis la veille. Ces derniers n'étant plus à leur poste, il n'était donc plus utile de faire fonctionner les installations : les machines O.L et O.C furent stoppées.

Après son appel téléphonique, M. Hoche décida du départ de tout le Centre : les militaires avaient montré l'exemple; il ne restait plus qu'à attendre le détachement du Génie qui saboterait les installations techniques.

- Départ :

En fin de matinée, le 13 juin, le Centre de Villecresnes signalait des blindés allemands dans son voisinage; peu après, un lieutenant de la Place de Melun arrivait pour demander au capitaine Cabane de partir de suite, les troupes allemandes étant signalées aux portes de Paris. Il était grand temps d'évacuer le Centre; et puis les ponts de Sainte-Assise et de Melun étaient sur le point de sauter.

Une bataille aérienne presque au-dessus du Hameau précipita le départ du deuxième groupe de voitures le 13 à 12h30; le dernier restant en arrière pour démolir les installations.

"... Il est évident, après examen à posteriori, que le matin du 14 malgré l'entrée massive des troupes allemandes dans Paris, ce départ fut trop précipité, si bien que nous ne prîmes pas contact avec le capitaine Perier, commandant de la batterie de quatre pièces de D.C.A à tir rapide..." (M. Paty, recueil de notes).

- Sabotage :

Les sections du Génie n'étant toujours pas arrivées, avant de partir, M. Hoche donna ordre aux volontaires de faire les destructions à la masse.

Le sabotage commença en fin de matinée; M. Grenier détruisit les O.C et fit casser les pompes à eau par M. Berger, M. Boutet essaya de casser les alternateurs avec une masse, mais les machines étaient solides et le résultat fut nul ! M. Bendelé avait prévenu M. Paty qu'il ne ferait pas une destruction systématique et complète, mais simplement arrêterait les machines de façon que les Allemands ne les utilisent pas de suite : il sabota les groupes émetteurs au minimum en brisant les vis spéciales (vis sans fin) et engrenages qui commandaient le graissage.

Puis, dans le milieu de l'après-midi, M. Grenier se prépara à quitter le Centre et autorisa les employés qui effectuaient le sabotage à rentrer chez eux afin qu'ils préparent leur valise pour Auray.

Il ne restait plus que MM. Blanc et Salesse pour continuer le travail. Seuls, dans les stations, ils y "travaillèrent" jusque vers les 20h. M. Marting (ingénieur de Société Française Radioélectrique) venant de Paris, fit une courte apparition à Sainte-Assise en début de soirée et leur donna des instructions pour la continuation des opérations : "M. Blanc, il faut que vous détruisiez le bâtiment de la Radiotéléphonie. Vous ferez ce que vous voudrez, vous brûlerez le bâtiment, détruirez les instruments, mais il ne faut pas que le matériel tombe entre les mains des Allemands".

A la Radiotéléphonie, MM Blanc et Salesse trouvèrent le matériel encore sous tension : la coupure ne pouvait être faite que depuis la Transcontinentale, la cabine H.T étant dans les sous-sols de la Station, mais le temps pressait et il n'était pas possible pour les eux employés d'y retourner. La destruction se fit donc grosso-modo avec une perche isolante : les lampes furent cassées, les instruments jetés dans les broussailles.

De retour à la Transcontinentale, l'énergie fut détruite, les connexions enlevées... Des appareils furent camouflés (relais, résistances, condensateurs, inducteurs...) : ils furent cachés dans des filtres à air chaud où il n'y avait pas de lumière; cette opération se fit dans l'espoir de reprendre bientôt tout en main.

M. Blanc s'installa ensuite à la Transcontinentale car le personnel de Villecresnes (Réception + BCR) (1) devait passer par Sainte-Assise pour recevoir l'itinéraire d'Auray.

Le personnel de Villecresnes téléphona pour demander l'intervention de M. Blanc ou du capitaine Cabane auprès des Autorités Militaires pour que le pont de Sainte-Assise ne soit pas détruit, leur laissant ainsi un élément de repli. Mais l'employé du Centre, pas plus que le capitaine des Territoriaux n'y pouvait quelque chose.

- Voyages :

Si les deux premiers départs de voitures se firent groupés, le troisième fut éparpillé, avec des moyens de locomotion des plus divers.

Le 13 dans l'après-midi, il ne restait plus, dans le Hameau, que le capitaine Cabane et ses hommes, et Mmes Deligne et Legalle. Les troupes noires cantonnées à Saint-Leu devaient remplacer le 216è R.R.I et le capitaine recommanda vivement aux deux femmes de quitter

Sainte-Assise le plus rapidement possible après le départ des Territoriaux (1) : les Noirs faisaient partie des troupes de choc et avaient mauvaise réputation.

M. Grenier partit le 13 en fin d'après-midi, emmenant avec lui Mme Legalle et ses deux enfants.

Mme Deligne eut sans doute le voyage le plus mouvementé de tous. Avec sa fille aînée âgée de 15 ans, elle partit à vélo le 14 à 10h, un sac à main pour tout bagage. Elles arrivèrent à Malesherbes au tout début de l'après-midi et abandonnant leurs bicyclettes, elles prirent un train militaire qui se dirigeait vers Tours. A Tours à 16h, elles durent attendre jusqu'à 2h du matin, le 15, avant de pouvoir monter dans un train dont la destination ne fut connue qu'une fois le train bondé : Bordeaux !. Elles descendirent au premier arrêt, La Rochelle, le 15 à 16h, et eurent la surprise d'y rencontrer MM. Copin et Baudry qui ne savaient pas trop comment leur voiture les avait conduits jusque là...

De La Rochelle, des cars transportèrent les nombreux réfugiés dans un petit village à 10 km de la ville pour y passer la nuit; puis le 16 à 8h, direction Poitiers, puis Vannes et enfin Auray à 23h. Le lendemain, les Allemands arrivaient en Bretagne.

MM Blanc et Salesse partirent au lendemain de leur sabotage à vélo. Le 18 juin, ils étaient à La flèche et ils furent bloqués dans la Loire-Atlantique quelques jours plus tard, un ordre préfectoral affiché dans les Mairies demandant aux personnes qui se repliaient de ne pas bouger. Ils y restèrent 5 à 6 jours, puis, sans contre-ordre, ils repartirent vers Auray : les Allemands les y avaient devancés...

Si la plus grande partie du personnel arrive en temps et en heure à Auray, certains y arrivèrent trop tard (MM. Grenier, Baudry, Blanc, Copin, Salesse), M. Richard jamais.

Organisation à Auray.

A Auray, se repliait le Centre des Radiocommunications de Paris et ce repli se faisait avec une grande partie des effectifs : environ 230 employés plus leurs familles allaient devoir s'installer.

- Logement et ravitaillement :

Le personnel de Direction était logé à Auray, à l'Hôtel du Pavillon d'En haut, les employés des trois Centres, BCR, Sainte-Assise, Villecresnes, s'étaient installés à Auray même ou dans des petites localités avoisinantes.

Ainsi, à Auray, une partie des employés célibataires de Sainte-Assise couchaient dans un bâtiment non loin de l'Hôtel du Pavillon d'En haut, une sorte de grange dans laquelle on y avait déposé des paillasses. Ce dortoir inconfortable, avait été surnommé par les locataires, par opposition à l'Hôtel de la Direction, "l'Hôtel de la Paillasse".

Certains couples logeaient chez l'habitant ou à l'hôtel, dans les environs d'Auray : à Carnac, Saint-Philibert, Locmariaquer. Dans une maison de 2 étages s'étaient entassées quatre familles, en tout quatorze personnes, auxquelles venaient s'ajouter 2 employés pour les repas.

Le ravitaillement de ce surplus de population se faisait très facilement. Les repliés trouvèrent tout ce qu'il fallait sur les marchés, et moins cher qu'à Sainte-Assise; d'ailleurs, si les fermiers refusaient de vendre leurs produits laitiers au réfugiés, ils le faisaient volontiers pour les repliés.

- Installation du Centre d'Émission :

En l'absence du Colonel Garnier, toujours mobilisé, M. Hoche coordonna l'ensemble des opérations, secondé par MM. Bonoure, Maire et Paty.

Le BCR s'installa dans deux grandes salles de l'Hôtel du Pavillon d'En Haut, le Centre de Réception dans la ferme Kervenic et le Centre d'Émission dans une ferme de Crach.

A Crach, sous la direction de M. Mossmann, chef des O.C, furent entrepris simultanément, le montage des émetteurs, le montage des antennes et la pose du câble qui devait amener la H.T à la ferme. Les employés travaillaient de jour comme de nuit car il fallait tout installer très vite pour entrer en liaison le plus rapidement possible avec l'Angleterre.

Au bout d'une dizaine de jours, le Centre était presque en mesure de fonctionner. Les antennes étaient en partie montées, mais il manquait encore un jour ou deux pour qu'elles soient en état de marche. Malheureusement les Allemands arrivèrent à Auray très peu de temps avant que le Centre ne soit relié à l'énergie HT.

Arrivée des Allemands.

L'avant-garde allemande, composée d'Artilleurs et de Fantassins, pénétra à Auray le 27 juin dans la matinée et, dès les premiers moments de leur arrivée, tout travail cessa : les employés du Centre d'Émission ne retournèrent plus à la ferme de Crach, ceux des deux autres Centres firent de même. Pour le Centre de Radiocommunications de Paris le "Repli breton" mourait avant d'avoir existé.

Peu de temps après l'arrêt immédiat du montage, la Direction Générale convoqua l'ensemble du personnel pour donner un avis de "licenciement" : chaque employé fut suspendu dans ses fonctions et ne reçut plus qu'une demi-solde.

S'ils étaient au bord de la mer, les repliés du Centre d'Émission vivaient dans un confort tout à fait relatif et ils préférèrent retourner chez eux le plus rapidement possible, sans nouvelle de leurs appartements abandonnés.

LE RETOUR

Démontage et voyage.

L'effort d'Auray n'avait duré qu'une quinzaine de jours; chaque employé refaisait ses valises et s'appêtait à reprendre le chemin de Sainte-Assise

Le retour s'effectua en trois temps; partirent les premiers ceux qui avaient des voitures, fin juin - début juillet; les non-motorisés attendirent que la Compagnie affrète un car pour les rapatrier; enfin, le troisième groupe comprenait Mmes Deligne et Roger avec leurs cinq enfants, et ceux qui démontaient le matériel.

Des bons d'essence furent distribués aux employés qui possédaient des voitures car le carburant était pratiquement introuvable. Le voyage se fit dans des conditions meilleures qu'à l'aller, les routes étant presque vides; mais il fallut cependant emprunter les voies secondaires, les principales étant utilisées par les convois allemands.

Pendant que la majeure partie du personnel rentrait à Sainte-Assise, il fallut défaire ce qui avait été monté quelques jours auparavant. Dans le courant du mois de juillet, M. Paty fit partir le gros matériel par les chemins de fer, beaucoup moins encombrés qu'en mai et juin; puis, le 28 juillet, il reprenait lui aussi le chemin du retour, accompagné par le car affrété pour la vingtaine d'employés et famille sans moyen de locomotion.

Quelques jours plus tard, Mmes Deligne et Roger obtinrent des bons de rapatriement par train de la Mairie d'Auray, tandis que le dernier carré, sous les ordres de M. Mossmann, continuait à démonter le matériel.

Puis, quand la ferme de Crach n'eut plus une seule installation, toutes les pièces furent chargées dans les camions.

Début août, il ne restait plus trace du Centre d'Émission "breton" sauf la "Chenille", abandonnée.

Arrivée à Sainte-Assise.

Parti d'Auray dans les premiers, M. Cauzard reçut une lettre de M. Paty, lettre dans laquelle le Chef de Centre faisait quelques recommandations.

Constatations.

Les familles reprenaient contacts avec la réalité et retrouvaient leurs appartements. Au moment de partir pour la Bretagne, presque toutes les clefs avaient été déposées dans une salle du rez-de-chaussée du Hameau, sur le tapis de la table de billard; mais leur nombre et le manque d'indications (les noms n'y figuraient pas) les avaient rendues inutilisables.

La déflagration du pont, saboté le 15 juin, avait brisé les vitres et fait tomber quelques lustres; mais la majeure partie des dégâts avait été occasionnée par le pillage presque général.

Le maximum de dégâts fut observé chez M. Thierry dont les nombreux papiers et documents étaient éparpillés à l'intérieur comme à l'extérieur de l'appartement. Mais ailleurs, il n'y eut pas

de gros pillage : dans l'ensemble, le contenu des garde-manger et des caves avait disparu et les ustensiles ménagers utilisés.

Mme Even constata que les deux vases en porcelaine qui ornaient le dessus de sa cheminée avaient été mis par terre, intacts : les "visiteurs" avaient pris quelques affaires mais sans acte de vandalisme.

Il semble que s'il n'y eut pas de pillage systématique, cela a été dû principalement au fait que le pont de Sainte-Assise, détruit, avait empêché la foule de réfugiés d'utiliser la route de Ponthierry-Seine-Port et par cela même, évité une fréquentation trop importante du Centre.

De l'avis des personnes concernées par ce pillage, ce dernier a été fait dans sa presque totalité par des Français, c'est-à-dire les troupes d'arrière-garde, des pillards plus ou moins professionnels, des réfugiés, des habitants de Seine-Port, voire de Sainte-Assise.

M. Ledoux retrouva sur son palier, une ceinture de Tirailleur Sénégalais (troupes de choc cantonnées à Saint-Leu).

Mme Bamdé découvrit, sur la table de chevet de sa chambre à coucher, une pelote de laine et des aiguilles à tricoter oubliées là; des réfugiés s'étaient arrêtés chez elle et y avaient passé la nuit. De petites choses manquaient dans l'appartement mais pas de trace de vandalisme.

M. Buneau retrouva chez lui la chemise d'un illustre inconnu : on pouvait être voleur mais maniaque pour la propreté.

La rapidité avec laquelle les Allemands avaient dû se déplacer pour atteindre Paris, explique l'utilisation qu'ils firent des appartements de Sainte-Assise : par manque de temps, ils ne cherchèrent qu'à se ravitailler et à faire une toilette sommaire.

M. Copin retrouva sur sa porte d'entrée, l'empreinte en fer à cheval d'un soulier allemand : la porte ayant résisté, on n'avait pas insisté.

Premiers contacts avec l'ennemi.

Les personnes revenues début juillet, ne trouvèrent pas d'Allemand à Sainte-Assise, mais ces derniers arrivèrent très vite. Ils étaient là dès les premiers jours du mois et s'installèrent au Château.

Ils ne furent d'abord que trois ou quatre et s'occupaient du balisage des pylônes; mais les allées et venues d'officiers et de soldats étaient nombreuses.

Les Français ne quittaient pas les Communs : la propagande française avait décrit les Allemands comme des barbares sanguinaires et personne ne voulait en faire l'expérience; mais surtout, une certaine dignité douloureuse dressait une barrière.

Mme Deligne fut la première à apprécier l'état d'esprit de cette "race des vainqueurs"; elle arriva à Sainte-Assise vers la fin du mois de juillet au moment où les occupants finissaient de vider son appartement inoccupé. Comme elle manifestait une certaine mauvaise humeur à la vue de ses couvertures déjà embarquées dans un camion, un fusil fut braqué vers elle, geste accompagné d'un "Raust" des plus impératifs.

Activité du Centre pendant le deuxième semestre 1940

Les soldats Allemands.

Les soldats de la Luftwaffe installés à Sainte-Assise, avaient rétabli le balisage des pylônes, l'énergie électrique H.T leur étant fournie par S.L d'Essonne.

Certains, sous une tente au sud de la station O.C, se servaient d'une antenne pour assurer un service d'écoute radio, d'autres étaient installés dans un poste d'essai SFR désaffecté, entre les pylônes I et Ibis.

Vie au ralenti du Centre.

- Reprise partielle du personnel :

A Auray, l'ensemble du personnel avait été suspendu mais sitôt après le retour de M. Paty, dans les premiers jours d'août, certains employés furent repris. Outre MM. Grenier, Mossmann, Bamdé, restaient MM. Baudry, Bendelé, Deligne, Ledoux, Renault, Richard et Viratel, c'est-à-dire un personnel qualifié dans l'entretien du matériel.

La non utilisation des stations pendant de nombreux jours provoquèrent l'inondation des sous-sols, principalement ceux de la Centrale Thermique. Grâce aux deux petits groupes moto-pompes fabriqués pour la Défense Passive, l'eau fut retirée, et le Service d'Entretien empêcha les infiltrations d'eau.

MM Ledoux et Richard, bien que faisant partie du personnel repris, partirent installer des alternateurs à Massy-Palaiseau.

- Service de garde :

Le personnel suspendu devait travailler pour la Mairie de Seine-Port à raison de 2 à 4 heures par jour et percevoir une indemnité de chômage. M Paty obtint de la municipalité que ses employés soient utilisés pour un gardiennage du Centre.

Tandis que le personnel d'entretien assurait un service journalier (8h-12h et 14h-18h), le personnel de gardiennage travaillait comme pour un service de quart (8h-12h, 20h-8h et 12h-20h).

Le service de garde consistait en une surveillance de la cabine H.T, rétablissement d'une panne de secteur, relevé du matériel pris par les Allemands, maintien des liaisons

téléphoniques en dehors des heures ouvrables du téléphoniste.

Vers le mois de janvier 1941 le personnel de gardiennage se trouva une nouvelle fois mis à pied. Certains employés partirent travailler à la SFR sur une mutation de Radio-France ou sur une initiative personnelle : MM Albrecht, Blanc, Cauzard, Gabain et Thierry.

- Retour du matériel :

Le matériel de retour d'Auray par voie de chemins de fer était remis à sa place dans les stations, mais celui qui revint dans les camions fut caché par M Mossmann dans les granges de M Salmon à Saint-Leu; il y resta six mois environ, jusqu'en avril 1941.

Premiers incidents.

- Le magasin :

Au mois d'août 1940 un caporal allemand exigea les clés du magasin : il y choisit quelques pièces de matériel techniques, les mit dans sa voiture, referma le magasin et repartit, les clés dans ses poches.

Constatant un pillage en règle, M Paty, revenu d'Auray, protesta "contre la prise de matières premières sans réquisitions régulières. Le caporal Karl Schoenwald avait les clés des magasins. Nous avons exigé qu'elles nous soient rendues (5 août). A partir de cette date nous avons pu reprendre bien en mains le contrôle des installations et les enlèvements de matériel qui se sont produits après, ont amorcé de notre part des démarches et protestations écrites suivies de réquisitions régulières..." (M Paty, recueil de notes).

- Blessure de M Mossmann :

Les premiers occupants de Sainte-Assise étaient des soldats du contingent, nazis 100%.

Un dimanche de décembre, alors que M Mossmann descendait dans sa cave pour aller chercher du charbon, il surprit un sous-officier de la Luftwaffe en train "d'emprunter" sa bicyclette : ivre, l'allemand voulait retourner dans un café de Ponthierry. Le propriétaire de la machine n'étant pas du tout d'accord, il s'en suivit un échange de coups et le sous-officier, devenu fou-furieux, dégaina sa baïonnette et la lança en direction de son adversaire : il lui fit une incision de plusieurs centimètres dans le cuir chevelu.

Un caporal vint chercher son chef et l'affaire se termina par une enquête des Autorités Militaires et leur jugement : le sous-officier fut dégradé et emprisonné.

Vie du Hameau – Ravitaillement

- Bois :

Sur les 450 hectares du centre, certains étaient recouverts d'arbres et des coupes de bois eurent lieu. Ce travail assurait la fourniture du charbon de bois pour les camions à gazogène et procurait un élément de chauffage appréciable.

Chaque employé pouvait obtenir deux stères de bois, répartition non gratuite mais de prix peu élevé.

"... Je fis un marché avec un industriel de Melun pour une coupe de bois dans l'ouest de la propriété, et cela me permit de disposer de plusieurs centaines de stères de bois de feu pour cession au personnel durant l'hiver; non seulement aux employés de Sainte-Assise, mais à nos camarades Cadres de Paris et Villecresnes, à notre Directeur Général le colonel Garnier... et même à des administrateurs du Siège Social..." (M Paty, recueil de note).

- Pommes de terre :

Les agriculteurs avaient une allocation de gasoil bien inférieure à leurs besoins; M Paty fit un accord avec M Ferrien, agriculteur à Nandy : échange de gasoil contre une fourniture de pommes de terre et une journée de labours sur la pelouse sud du Château.

Les besoins de pommes de terre variaient beaucoup d'une famille à une autre car à Sainte-Assise chaque employé possédait un petit bout de terrain. Avant la guerre, suivant de désir et le courage de chacun, il y était produit quelques légumes et certains possédaient poulailler et

clapiers. L'occupation et les restrictions que celle-ci apporta engendra une extension de ces petits travaux.

C'était donc principalement pour le personnel des deux autres centres que cet accord avait été fait. M. Paris transportait les sacs, muni pour cela d'une autorisation de la Préfecture. Pour chaque voyage il y avait une autorisation de transport de quatre tonnes, mais c'était six tonnes qui partaient; l'autorisation était utilisée tant qu'un contrôle ne la tamponnait pas et il arriva qu'elle servit pour trois ou quatre voyages.

- Mise en culture des pelouses :

Les militaires du 216^e R.R.I avaient commencé à cultiver une partie des pelouses nord du Château : cette pratique fut étendue en 1940 à la pelouse sud, et les récoltes de légumes étaient portées aux cadres de Paris.

RÉQUISITION DU CENTRE.

"... La présence des détachements de jeunes soldats de la Luftwaffe me créait bien des difficultés à l'intérieur du Château et du Parc; mais nous avons la satisfaction d'être libres dans les stations, alors que la presque totalité des Centres Téléphoniques de Paris et des grandes villes de la France envahies étaient occupés par des groupes du Génie (Nachristen) allemand.

Cette situation privilégiée ne devait, hélas, pas durer. Les fréquentes visites d'officiers allemands devaient finir par renseigner les États Majors des troupes techniques sur l'état du matériel du Centre...) (M Paty, recueil de notes).

Le lieutenant Hoke.

Un matin du mois de mars 1941, le Chef de Centre de Sainte-Assise reçut la visite du lieutenant Hoke, lieutenant de la Marine Allemande, qui lui demanda de lui montrer les émetteurs FTT et FTU. Amené devant les machines, Hoke voulut savoir si elles étaient disponibles et apprit qu'il fallait huit jours de réparations pour une remise en route.

Hoke s'était intéressé à FTT et FTU bien avant la guerre, du temps où, travaillant pour la "Wermannline", il naviguait en Australie et en Nouvelle-Zélande : tout contact perdu depuis longtemps avec Nauen (Allemagne) et Carnavon (Australie), il recevait toujours et uniquement FTT et FTU. Devenu lieutenant de la Kriegsmarine et appartenant au Service des sous-marins de Dönitz, il était allé se renseigner auprès du Ministère des P.T.T où il avait obtenu la localisation et l'adresse des deux émetteurs.

Hoke fit part de ses constatations aux Services susceptibles d'y être intéressés et, un mois plus tard, en avril 1941, il revint à Sainte-Assise pour avertir M Paty d'une prochaine réquisition du Centre par la Kriegsmarine, ce qui fut confirmé quelques jours après par le colonel Garnier, redevenu Président Directeur Général de Radio-France après la démobilisation générale de novembre 1940.

Ordre de remise en route.

- Conditions de remise en route :

"... Bien entendu, il ne pouvait être question que nos radio-électriciens assurent un trafic pour les Allemands. En principe, comme nos collègues des P.T.T sous réquisition, nous devons assurer la fourniture de l'énergie électrique et thermique (en secours) et l'entretien

des services généraux : eau, magasins, lignes de H.T et téléphoniques, à l'exclusion des "émissions" et "réception" de signaux..." (M Paty, recueil de note).

- Reprise des employés :

Les employés furent repris quand les Allemands donnèrent l'ordre de remettre la station des O.L en marche. Mais la reprise totale ne fut pas immédiate : elle fut faite suivant les nécessités. De toute façon, ceux qui travaillaient à la S.F.R furent repris les derniers.

Le personnel de gardiennage retourna aux stations vers le mois de février : ce fut le cas de MM. Even, Salesse, Vonbank. Travaillant à la S.F.R M. Albrecht fut repris en mars 1941, M. Thierry en mai.

- Priorité aux O.L :

"... Si le rendement par sous-marin fut plus élevé de juillet à octobre 1940, ce fut, en dehors des circonstances plus favorables, à cause de l'entrée en service d'une nouvelle base installée à Lorient sur la côte française de l'Atlantique..." (Grand Amiral Dönitz, "Dix ans, vingt jours")

Avec l'occupation des ports français de l'Atlantique, les sous-marins Allemands purent plus rapidement se rendre dans des bases de ravitaillement; ainsi Lorient leur fournissait des torpilles et du combustible. Dönitz, pour être au cœur des opérations, installa son Poste de commandement à Kernevel, près de Lorient.

Sainte-Assise prenait ainsi toute son importance, et principalement la station Transcontinentale.

Les employés apprirent par des indiscretions que les Allemands devaient travailler avec les sous-marins. Les Allemands avaient découvert que les O.L pouvaient pénétrer dans l'eau jusqu'à 80 m de profondeur. Les O.C n'avaient qu'un faible pourcentage de pénétration (environ 3%) et étaient par conséquent inutilisables pour un trafic sous-marin : cela explique que la priorité ait été donnée aux O.L.

- Réparation de la Transcontinentale :

Les installations des O.L ne furent pas longues à réparer car il n'y eut pas de matériel à changer.

Arrivée de la Kriegsmarine

Le détachement de la Kriegsmarine arrive en avril 1941 : composé de 24 hommes (exclusivement des opérateurs radio) il était commandé sur place par un oberfunkmeister et supervisé par un lieutenant qui dirigeait et le détachement de Sainte-Assise et le détachement de Villecresnes.

Les marins s'installèrent à environ 100 m de la Transcontinentale dans deux baraques placées de part et d'autre de la route qui menait à la station. L'une des baraques servait de cuisines et de réfectoires l'autre de chambres; un abri et une réserve de victuailles, en béton, furent construites près des logements.

L'arrivée du détachement de la Kriegsmarine entraîna le départ des quatre hommes de la Luftwaffe qui, installés au Château, s'occupaient du balisage.

Émissions

- Émissions en O.L - utilisation des émetteurs :

Les Français n'utilisaient les O.L que lorsque la propagation des O.C était difficile; les Allemands démarrèrent les émetteurs O.L pour les liaisons sous-marines, en parallèle avec la base de Lorient.

Le travail avec les sous-marins devait se faire 24h sur 24 mais le groupe Allemand Telefunken ne possédant que des alternateurs intermittents (2h de marche sur 6) il demanda un contrat avec la S.F.R, donc Radio-France, afin d'utiliser les alternateurs de Sainte-Assise moyennant de l'argent (les radios allemands disaient aux employés : "on paie cher, alors demandez augmentation").

Les Allemands se servaient des deux alternateurs de 500 kW mais alternativement, sans les coupler, car 1000 kW n'étaient d'aucune utilité (ce n'était pas une question de puissance mais de longueur d'onde).

Sainte-Assise était vital pour les Allemands car seuls FTT et FTU pouvaient être reçus par les sous-marins où qu'ils soient en plongée. Ainsi ils n'avaient pas besoin de faire surface pour capter les messages et pouvaient rester cachés à une cinquantaine de mètres de profondeur.

Les sous-marins captaient Sainte-Assise depuis les eaux territoriales des États-Unis (aux environs de Terre-Neuve) par 15 ou 20 m de plongée. La réception était très bonne puisqu'on pouvait écouter l'émission casque sur table.

"... A chaque heure s'échangeaient des informations d'une part, des instructions de l'autre ..." (Grand Amiral Dönitz, "Dix ans, vingt jours"). Il est évident que si les submersibles captaient les instructions sous l'eau, ils étaient obligés de faire surface pour envoyer leurs informations.

"... En quittant leurs bases, nos sous-marins étaient conduits au large par des dragueurs, des patrouilleurs et des Sperrbrecher (bâtiments spéciaux destinés à balayer les mines en les faisant sauter). Au retour, ils rencontraient une escorte analogue, à des rendez-vous fixés, pour franchir la zone des petits fonds, spécialement dangereuse ..." (Grand Amiral Dönitz, "Dix ans, vingt jours")

Des instructions étaient également envoyées à partir des bases via Sainte-Assise pour avertir les sous-marins de l'arrivée des "vaches-à-lait" qui leur apportaient le combustible en pleine mer. Les émissions se faisaient en morse codé, code qui était changé tous les quatre jours.

- Contrôle des émissions :

Les messages à destination des submersibles émanaient du Quartier Général ou des bases en direction du B.C.R qui passait le relais au Centre d'Émission. La Kriegsmarine de Paris et de Villecresnes contrôlait les émissions de Sainte-Assise et les radios de Sainte-Assise contrôlaient les employés du Centre.

Villecresnes, Centre de Réception, recevait les messages du Centre d'Émission et les contrôlait; les pannes étaient signalées de suite par téléphone à la salle de répartition des lignes de la Transcontinentale.

Les employés de Sainte-Assise n'avaient pas le droit d'entrer dans le bureau d'arrivée des lignes où se tenaient le ou les Allemands de service. Avant l'occupation, les Français avaient l'habitude de faire des V en morse au démarrage des alternateurs; ils n'en avaient plus le droit qu'en présence d'un Allemand à cause de la codification des messages.

- Émetteur de la salle de contrôle :

De plus, un émetteur de fabrication allemande avait été placé dans la salle de contrôle. Tout petit, pas puissant, il était télécommandé depuis le Quartier Général de Molitor. Comme l'ordre avait été donné aux employés de ne pas y toucher, ceux-ci n'eurent pas connaissance de la fréquence ni de l'utilité du poste.

Beaucoup moins importantes, les O.C ne furent utilisées qu'en septembre-octobre 1941 pour l'aviation.

OCCUPATION MILITAIRE.

Mesures de sécurité

Arrivée des militaires

- Sabotage d'Allouis :

Au début du mois de juillet, un grand pylône de la station d'Allouis (Cher) fut saboté. Ce Centre de Radiodiffusion était occupé par des Allemands du service des Transmissions et cette action de la Résistance Française déclencha dans les établissements du même genre la mise en application de toute une série de mesures de sécurité.

Cependant, si le sabotage d'Allouis activa l'occupation militaire de Sainte-Assise, il n'en fut pas la cause directe. Les allemands savaient que le Centre d'émission était très vital pour leurs liaisons sous-marines, et tôt ou tard des mesures plus impérieuses auraient été prises pour la protection des installations.

Pour les employés de Sainte-Assise, c'était une aggravation de la restriction à leur liberté de mouvement.

- Section de Ie Landwher :

La section arrive au Centre le 14 juillet 1941 avec tout un matériel d'occupation : armes et bagages, motos et autos blindées.

Tandis que deux officiers occupaient les chambres de réception du premier étage du Château et que le poste de commandement de la section s'installait dans le hall du rez de chaussée, le reste de la troupe fut réparti dans trois postes de garde installés sous les antennes de la Transcontinentale. Des rondes diurnes et nocturnes étaient effectuées dans le parc, près des clôtures, et les soldats étaient accompagnés par des chiens loups. Le chenil de ces animaux était à Bel Air, au nord-est de la station des O.L et comprenait quatre à cinq bêtes. Les employés n'aimaient pas monter de nuit aux stations (service de quart) car ils craignaient toujours de rencontrer une patrouille mais surtout les chiens loups.

- Sabotage du pylône n° 8 :

Deux charges de plastic explosèrent en pleine nuit près de la clôture Est de la propriété. Les charges de plastic étaient beaucoup trop faibles : elles ne réussirent qu'à endommager légèrement les palonniers des ancrages de haubans. La loi de la composante des forces aurait voulu que les charges ne soient pas disposées du côté du tirage du traversier mais à

25

l'opposé, de façon que les forces du tirage s'additionnent. Les charges auraient dû être placées à l'extérieur de la nappe. De toute façon, il aurait fallu abattre au moins trois pylônes de la même nappe pour que celle-ci soit inutilisable.

Des résistants appartenant au réseau de Libération-Nord avaient essayé de saboter le pylône n° 8 (1). Une première charge, fixée sur la membrure de la base du pylône n'avait pas occasionné de dégât; la deuxième charge, fixée sur la tige d'un tendeur de hauban de tête, n'avait rongé l'acier que sur un demi-diamètre.

Ce sabotage fait par des résistants extérieurs au Centre, c'est-à-dire sans aucune connaissance en matière de mécanique et de résistance des matériaux, n'était en définitive qu'un acte symbolique. Le travail fut mal fait : pressé par le temps à cause des rondes fréquentes, ignorants la loi de la composante des forces, les résistants ne pouvaient qu'obtenir un résultat négatif.

Sans conséquence pour les émissions du Centre, cette action fut fatale pour une jeune sentinelle allemande. De garde cette nuit là, le soldat de vingt ans fut trouvé endormi dans le Parc par un officier alerté par la déflagration; application d'une justice expéditive, l'officier tua la sentinelle, sans la réveiller (1).

- Compagnie de Landsturm :

Cette tentative de sabotage prouva aux autorités allemandes que le dispositif de sécurité n'était pas suffisant et la section de 1e Landwpher fut remplacée par une compagnie de Landsturm de la Kriegsmarine commandée par un lieutenant et un adjudant, tandis qu'un capitaine de corvette surveillait l'installation et réglait la surveillance.

L'effectif de cette compagnie (250 hommes), beaucoup plus important que celui de la section, entraîna la construction de baraques sur la pelouse Nord du Château.

M. Paty avait bien essayé de prouver que le choix de cet emplacement était peu judicieux :

"... - espace relativement restreint,

- proximité immédiate du Hameau du personnel civil,

- approvisionnement en eau insuffisant,

- installations accessoires d'hygiène gênantes pour le château,

- grande visibilité de l'ensemble par des avions, donc danger de bombardements, non seulement pour la troupe mais pour toute la population du Hameau.

Je précisai que l'installation d'un camp devrait se faire sous la futaie au croisement des routes intérieures N.S et E.O, qu'il serait aisé de dériver le courant lumière et que l'eau se trouvait abondante à moins de dix mètres du sol..." (M. Paty, recueil de notes)

Mais le choix de la pelouse Nord fut maintenu; cinq baraques furent construites très rapidement à l'automne 1941.

Afin d'alimenter les baraques en eau potable, le château d'eau du Hameau (ancien pigeonnier) fut agrandi et la capacité doubla : le réservoir en tôle de 3000 litres céda la place à un réservoir en ciment de 6000 litres. Un bassin fut creusé au centre des constructions et un branchement au transformateur de 100 kW des Communs apporta l'électricité. Tout fut mis en œuvre pour une installation des plus convenables.

Des femmes de service des villages voisins furent employés aux cuisines, s'occupèrent du ménage.

Champ de mines.

Le capitaine de corvette se rendit vite compte que la défense de ces quelques 450 hectares posait un problème pratiquement insoluble. La résistance pouvait recommencer sa tentative de sabotage et, cette fois, réussir. Il aurait fallu beaucoup trop de soldats pour que la protection soit efficace; finalement, le seul moyen capable d'aplanir ces difficultés fut utilisé : une ceinture de mines.

Le projet initial devait épouser le tracé des clôtures, c'est-à-dire que le Hameau se trouverait à l'intérieur du champ de mines, et M. Paty essaya de faire change ce dessein. Il alla se plaindre au capitaine Chichauowsky qui avait remplacé le capitaine de corvette à la tête de la compagnie. Mais l'Allemand n'y pouvait rien : il devait exécuter les ordres stricts. "...Je demandai alors l'origine de ces ordres et l'adresse du Quartier Général de la Kriegsmarine, précisant que je m'y rendrais en personne, sans tarder.

C'est au lycée Molitor, près de la porte d'Auteuil que se tenait le Quartier Général, avec force services, bureaux, et femmes interprètes.

J'avais emporté avec moi un plan détaillé au 1/5000ème de la propriété.

J'attirai l'attention de mes interlocuteurs, deux officiers supérieurs, sur le danger des mines dans les jardins. On me demande de laisser là mon plan du Centre et il me fut promis qu'une décision me serait communiquée sous peu.

Et cette décision me fut favorable. La ceinture Sud et Ouest de barbelés et de mines fut limitée au Nord du chemin forestier O.E longeant le Pavillon Blanc." (M. Paty, recueil de notes)

Les Allemands avaient créé un dépôt de bombes dans les carrières voisines de la Pompe de Beaulieu (1) : c'est là que les mines destinées à Sainte-Assise furent préparées par un détachement de pionniers.

Les mines posées furent environ 10.000 et étaient de deux sortes :

- mines métallique : cylindre de 20 cm de hauteur et 10 cm de diamètre. Fabriquées en Allemagne, ces mines, dites "mines antipersonnel", étaient placées aux endroits où le champ coupait les routes ou les chemins. Elles avaient la particularité de s'élever au-dessus du sol et de n'exploser qu'après être montées à un mètre.

- Très nombreuses étaient les mines placées dans une petite boîte en bois, cubique, de 30 cm de côté : un pain de poudre paraffiné était placé au milieu de la grenaille (bouts de ferraille, petits cailloux,) et un détonateur. Fabriquées dans les carrières de Beaulieu, ces mines étaient recouvertes de goudron.

M Berthault qui habitait le Pavillon Blanc, un peu en retrait du Hameau, surveilla depuis ses fenêtres la mise en place des mines et put ainsi comprendre le plan de pose.

Trois rangées de mines placées entre deux rangées de fils de fer barbelés composaient ce dispositif. Les mines étaient posées en quinconce, à des distances régulières et sur une distance de 12 à 13 km.

Des passages étaient prévus et repérés par les Allemands. Des bornes en ciment, dés de 30 cm de côté, situées à l'intérieur du Centre et à une certaine distance du champ de mines, possédaient des chiffres et des lettres; ces indications, seuls les Allemands en connaissaient la signification : elles correspondaient au tracé de triangulation du plan du champ de mines par rapport au plan du Centre.

La ceinture de mines laissait deux passages gardés jour et nuit : un passage au carrefour des routes allant vers les stations et la Grille Blanche, un passage sur la route de Saint-Leu, à 100m au-delà de la Grille Blanche.

A chaque entrée et sortie, c'est-à-dire quatre fois par jour pour le personnel des stations, les ausweis étaient contrôlés minutieusement.

Durant ces années d'occupation, il n'y eut qu'un renouvellement des ausweis, qui d'ailleurs, occasionna quelques petites difficultés pour les radios Allemands. Aux environs de 1943, il y eut un retard dans la distribution des nouveaux laissez-passer (les ausweis étaient signés par la Kommandantur de Melun puis portés au Bureau de Sainte-Assise qui les distribuait) et les soldats de la Wehrmacht, qui connaissaient pourtant les radios, refusèrent de les laisser passer. Ce petit incident permet de mesurer l'antagonisme qui régnait entre Wehrmacht et Kriegsmarine, car les employés n'étaient en rien lésés dans l'affaire.

Rôle de la Wehrmacht

La Kriegsmarine supervisait la marche des émetteurs, la Wehrmacht assurait la protection du Centre

Deux sentinelles de la Wehrmacht étaient de garde pour chacune des trois stations (une au sol et une sur le toit). En principe, il leur était interdit d'entrer dans les bâtiments mais, au début, quand il faisait froid, l'Allemand de garde devant la Station O.C entraînait se mettre au chaud; mais après une semonce en règle, les portes furent fermées pour éviter cet état de choses.

En dehors du service de garde devant les stations, des rondes étaient effectuées dans le Parc par les soldats de la Wehrmacht qui gardaient également les passages du champ de mines.

Pour être en contact avec leur Quartier Général, un poste émetteur-récepteur avait été installé dans les Communs, à la fin de 1941, deux chambres avaient été réquisitionnées.

Vie du Centre Technique pendant l'occupation

Les soldats de la Kriegsmarine occupaient la Transcontinentale depuis avril 1941 et ils ne s'intéressèrent à la station O.C que vers le printemps 1942.

Les moteurs du groupe de 250 kW O.L avaient été très rapidement utilisés par les Allemands qui "... ne lâchèrent plus l'émetteur, sans arrêt, jour et nuit, durant trois longues années (les groupes n°1 et n°2 servant un mois continu alternativement)..." (M Paty, recueil de notes)

Pour les Allemands de la Transcontinentale une seule chose comptait : sous aucun prétexte les émissions ne devaient être interrompues, c'était un dogme. Les sous-marins attendaient les ordres du Quartier Général et pour la réussite des opérations il fallait que le contact soit permanent.

Panne du 2 août 1942.

"... Ce jour-là, un dimanche, une forte dépression barométrique suivie d'un violent coup de vent qui dégénéra en tornade avec éclairs et tonnerre se produisit dans la matinée, et provoqua une rupture de courant H.T 15.000 V sur notre ligne aérienne, ce dont je ne me souciais pas car je devais me rendre à la messe à Seine-Port.

Traversant la cour nord pour me rendre aux garages, je fut accosté par l'électricien d'entretien Viratel qui m'informa de la panne et de la demande du chef des radios allemands pour faire démarrer les diesels de secours.

Je n'en fis rien, pensant que le Chef mécanicien Dubois serait averti..." (M Paty, recueil de notes)

Mais deux jours après l'Oberfunkmeister Inkes entra dans le bureau du Chef de Centre, suivi de deux sous-officiers "... Inkes me dit la fureur du Commandant du Service de la Kriegsmarine à la suite de l'arrêt de deux heures des émissions du dimanche et que j'étais accusé d'avoir saboté l'alimentation en énergie du Centre, et qu'en outre, l'alimentation de secours n'était pas assurée en permanence ..." (M Paty, recueil de note)

Grâce aux diagrammes du voltmètre enregistreur du courant de ligne H.T , à celles du baromètre enregistreur et de l'anémomètre, M Paty réussit à se disculper : le voltmètre était passé de 15.000 V à 0 en une seule heure, le baromètre avait fait une chute de pression de 21

m/m en 2 heures et l'anémomètre indiquait des vitesses de 120 km/h. Une branche d'arbre fut même apportée dans le bureau du Chef de Centre : emportée par le vent, elle était tombée sur la ligne aérienne H.T

"... Inkes : vos contrôles sont parfaits, c'est heureux pour vous, mais vous n'avez pas agi pour donner le "secours". (...) L'usine de secours doit être à notre disposition comme toutes les installations. (...) Maintenant il faut deux mécaniciens présents le dimanche ..." (M Paty, recueil de notes)

Pour satisfaire la volonté des Allemands, un troisième mécanicien fut engagé afin de permettre une utilisation immédiate de la Centrale Thermique, n'importe quand, à n'importe quelle heure.

Ouverture de la Continentale.

La Continentale possédait des émetteurs inutilisés depuis longtemps mais ses groupes électrogènes servaient d'énergie de secours pour le balisage des pylônes. Quelques voitures avaient été cachées par des employés dans la salle des Diesels par crainte de la réquisition allemande.

La station fut ouverte au début de 1942 : les voitures furent évacuées et de vieux émetteurs O.L virent s'ajouter pour des liaisons télégraphiques à courte distance aux émetteurs de téléphonie à O.C qui assurèrent des liaisons avec l'Europe Centrale par téléphonie.

Pour l'entretien et la marche des émissions, certains employés furent transférés à la Continentale, MM Besnault, Guyon et Martin; M Marting arrive de Paris, le BCR étant occupé uniquement par des Allemands.

Accident de Francis Benoit (16 octobre 1943)

Élève de l'École Navale qui fut fermée au début de 1943 à la suite du sabordage de la Flotte, Francis Benoit devint élève ingénieur-électricien à l'École Supérieure d'Électricité pour échapper au S.T.O. Pour la pratique, pendant les vacances, les élèves devaient faire un stage dans des Centrales Électriques ou dans des Centres comme Sainte-Assise. M Paty, qui connaissait bien M. Benoit, l'autorisa à venir dans les stations à condition qu'il se camoufle à l'arrivée d'officiers allemands.

Dans l'après-midi du 16 octobre, alors que le stagiaire, la chaîne de sécurité franchie, regardait le redresseur d'un émetteur de la continentale pour vérifier si le dessin qu'il en avait fait était exact, deux officiers allemands entrèrent dans la station. Francis Benoit suivait le tracé de l'appareil avec son doigt et, dans un mouvement de dissimulation, toucha le redresseur de 10.000 V, ce qui fit disjoncter l'émetteur.

Se trouvant debout sur une tôle striée au moment où sa main entra en contact avec la H.T, il eut les empreintes des clous de ses grosses chaussures marquées sur la plante des pieds.

Furent sur place, en même temps que MM. Besnault et Guyon, employés à la Continentale, les deux officiers allemands qui venaient visiter la station. L'oberfunkmeister Ebel retira Benoit de l'endroit où il se trouvait, la respiration artificielle fut pratiquée en attendant l'arrivée d'un médecin, mais rien n'y fit.

L'accident de Francis Benoit était le premier accident mortel depuis la création de Sainte-Assise.

Visites

Par moments les employés observaient un déploiement inhabituel d'officiers allemands, mais ils ne recherchaient pas les contacts et à chaque visite, ils se découvraient soudain un travail à faire dans les endroits les plus secrets des bâtiments.

- Visite de l'Amiral Döenitz :

L'Amiral Döenitz visita le Centre d'Émission à la fin de l'année 1943 et ce fut l'oberfunkmeister Inkes qui annonça au Chef de Centre que ce visiteur de marque était dans les stations.

Le Capitaine de Corvette Hoke qui s'occupait des transmissions de la Kriegsmarine à Molitor accompagnait l'Amiral et il vint voir M Paty. Il expliqua l'importance que représentait Sainte-Assise pour la flotte en haute mer et principalement pour les sous-marins : grâce au Centre d'Émission, des ordres pouvaient être donnés dans l'Océan Pacifique, c'est-à-dire que les États-Unis ne formaient même pas un obstacle.

- Visite d'un détachement de la Légion des Volontaires Français :

Des "Allemands" virent visiter la Transcontinentale et posèrent des questions dans un français absolument parfait : devant l'étonnement des employés, ils annoncèrent qu'ils étaient des français appartenant à la L.V.F et qu'ils étaient à Sainte-Assise pour quelques temps. Pendant deux mois, ils s'entraînèrent à l'allemande : exercices de tir, exercices physiques.

Travail dans les stations.

- Rapports Français-Allemands :

La Kriegsmarine occupait la Transcontinentale; seul l'oberfunkmeister (Inkes puis Ebel) venait de temps en temps à la station des O.C ou à la Continentale qui n'étaient pas occupées par des techniciens allemands, mais seulement gardées extérieurement par des sentinelles.

Les allemands restaient dans la salle de contrôle et venaient rarement, et seulement quelques instants, dans la salle d'émission à cause du bruit que faisaient les alternateurs en marche.

Par service de quart il y avait trois Français et un Allemand, quelquefois deux, chaque service dans sa sphère de travail.

Les Radios surveillaient la bonne marche des émissions et, pour que les employés fassent toujours correctement leur travail, ils les avaient menacés d'embarquement pour l'Allemagne dans les Usines Telefunken si les pannes étaient réparées avec trop de lenteur. C'est que les ordres de l'État-major étaient formels et les Radios de la Transcontinentale devaient les respecter : il ne fallait en aucun cas que les liaisons soient interrompues.

Cependant, les relations entre les employés et les soldats de la Kriegsmarine étaient correctes : les marins avertissaient d'ailleurs les Français quand des S.S venaient visiter les installations. Les quelques petits incidents qui eurent lieu furent mineurs et imputables à l'ivresse.

- Résistance :

Résistance involontaire de M Cunault : dans le milieu de l'automne 1943, MM. Even, Sachot et Cunault étaient de service de quart 20h-08h. Les deux premiers employés se reposaient en bas, c'est-à-dire dans le sous-sol pour se soustraire, en partie, au bruit, quand M Cunault, s'apercevant vers 23h30 que les manipulations ne passaient pas, appela l'Allemand

Schambowski qui était dans la salle de contrôle. Celui-ci téléphona à Villecresnes pour demander si des messages étaient envoyés. Devant la confirmation du Centre de Réception, il fallut rechercher la panne; l'employé changea un fil, mais les manipulations ne se faisaient toujours pas, malgré une re-confirmation de Villecresnes. M Cunault mesura

le cordon des liaisons téléphoniques sur le répartiteur et le trouva bon. L'Allemand de service en avait assez, l'heure était tardive; sans se faire prier, l'employé ne chercha pas plus longtemps les causes de la panne : "Ce sont les Allemands qui font la guerre, pas nous".

M Cunault retourna chez lui à 8h; mais dans la matinée il reçut l'ordre de monter immédiatement à la Transcontinentale. Il trouva un véritable conseil de guerre dans le bureau de M Paty avec le capitaine de corvette Hoke et l'adjudant-chef Inkes, chef des marins-radios de Sainte-Assise. M Cunault était accusé d'avoir saboté les machines : le Quartier Général avait été privé de contact avec la flotte de Méditerranée de 1h à 8h de matin. Le Chef de quart réussit à se disculper en présence du marin Schembowski et l'Allemand partit pour le front russe dès le lendemain.

Des employés de Sainte-Assise appartenaient à la Résistance (MM. Mossmann, Deligne, Poupard) mais aucun sabotage ne fut fait dans les stations. C'était une chose impossible à faire et d'ailleurs parfaitement inutile sinon nuisible pour la cause française.

Les émissions étaient captées, non seulement par les Allemands, mais également par la Résistance, les services de Londres et les sous-marins alliés. Le problème n'était pas d'arrêter les émissions mais de posséder le code des messages.

- Carte de la salle de contrôle :

Sur le mur de la salle des répartiteurs où ils travaillaient, les marins-radios avaient accroché une carte (carré de 1 m de côté) qui représentait l'Europe et sur laquelle était pointée la progression des troupes allemandes en URSS, d'après les renseignements fournis par les communiqués de l'État-major.

Mais en 1943 les renseignements de la carte étaient inexacts : le recul sur le front russe n'y apparaissait pas. Aussi, les rares fois où les employés allaient dans la salle de contrôle, ils faisaient remarquer aux radios que, d'après les renseignements de la radio suisse (l'émetteur de Seltens n'était pas brouillé car la Suisse était un pays neutre), tel ou tel petit drapeau devait être reculé et, ce sidant, les employés faisaient eux-même la rectification.

Cette petite mise au point dura pendant plusieurs mois, jusqu'au moment où l'officier allemand s'en rendit compte et ordonna à ses hommes de retirer la carte. MM. Blanc et Sachot la demandèrent aux soldats et elle fut "cachée" au standard, derrière le tableau des commandes générales; certains Allemands (dont Roof) venaient voir la carte, peu, confiants, et à juste titre, sur la véracité des communiqués de l'Etat-Major.

Dénonciation de M Paty en janvier 1944.

M Paty récupérait le mazout qui était retiré des cuves quand celles-ci étaient nettoyées. Ce mazout était inutilisable pour les Diesels de la Centrale Thermique car trop épais. Le Chef de Centre faisait remplir des tonneaux avec cette boue à laquelle était additionnée un peu de bon mazout et les envoyait à la ferme de la Grange-la-Prévôté de Nandy pour M Ferrien. Cette opération se faisait en plein jour.

"... L'oberfunkmeister Ebel m'informa d'une accusation en me précisant qu'elle avait été écrite et signée par Marchand et qu'il se trouvait dans l'obligation de la faire suivre à ses chefs de Paris.

... Quelques jours après, un sous-lieutenant de la Compagnie de garde m'informa qu'il devait me conduire au Quartier Général de la Kriegsmarine où je devais être interrogé.

... L'accusation ne me fut pas lue dans son texte, ce qui m'étonna et me parut de bon augure (...) Il était question d'une vente de gasoil allemand à mon profit. Accusation grave à cette époque (...) et j'avais su que des Allemands et des Français avaient été déportés pour vols d'essence..." (M Paty, recueil de notes).

Le Chef de Centre avait apporté avec lui les bordereaux de livraison. Il donna ses preuves et ses explications à quatre officiers de la Kriegsmarine; puis on l'autorisa à rentrer chez lui.

"... Convaincu qu'il n'était pas possible de fixer à quelques grammes près une consommation au CV-heure à puissance continuellement variable, et que par conséquent il y aurait toujours une marge d'incertitude sur la consommation de deux ou trois mois d'utilisation des moteurs Diesels, j'étais bien certain que les quelques prélèvements de gasoil que je faisais opérer pour alléger le fuel-oil du fond de fosse n°4 (de l'ancien stock Radio-France) livré de temps à autre à M Ferrien ne pourraient être décelés ..." (M Paty, recueil de notes). Effectivement, l'accusation fut levée.

Accident d'un bimoteur sur le pylône n° 8

Un jour de novembre 1943, les employés entendirent un ronronnement d'avion qui tournait au-dessus du Centre et semblait chercher son chemin. Un brouillard très dense enveloppait Sainte-Assise et le balisage des pylônes était invisible.

Le bimoteur de la Luftwaffe venait de la base de Dijon et la tout de contrôle de Villaroche qui l'avait pris en charge guidait l'avion aveugle. Malheureusement le pylône n° 8 de 250m fut accroché, couché, et l'avion pris feu en s'écrasant au sol : cinq corps à demi carbonisés furent retirés de l'amas de tôles tordues.

VIE DU HAMEAU

Relations Familles-Allemands

Si les employés rencontraient les Allemands pendant leurs heures de service, il était possible, pour les familles qui habitaient les Communs, de s'arranger afin de ne voir que très rarement des occupants.

Comme partout et comme toujours, ce furent les enfants qui fréquentèrent le plus les soldats; ces derniers leur donnaient des gâteaux et des bonbons, et quelquefois même, jouaient avec eux. D'ailleurs il y avait des éléments tellement âgés parmi les Allemands qu'ils se trouvaient à sympathiser avec les habitants.

Les rapports avec les soldats ne baignaient pas dans une franche cordialité mais il n'y avait cependant pas une animosité flagrante entre les occupants et les occupés, l'absence de sabotage engendrant l'absence de mesures disciplinaires excessives.

Obligations de l'occupation

- Ausweis :

Tout comme le personnel des stations, les épouses possédaient un laissez-passer; celui-ci était rigoureusement contrôlé aux passages du champ de mines, mais à la grille principale il n'était pas demandé systématiquement : avec le temps, les soldats de garde connaissaient les habitants.

- Couvre-feu :

A cause des nécessités de service il n'y eut jamais interdiction de sortir des maisons à partir d'une certaine heure (d'ailleurs personne n'en avait envie). Cependant, en début de soirée, une patrouille passait dans les cours et réclamait le camouflage des lumières, il n'y avait pas de volet aux fenêtres des Communs et les habitants étaient obligés de placer devant les vitres des couvertures ou un système de leur inventions.

- Ravitaillement :

Avant que le pont ne soit reconstruit (année 1942), le passage de la Seine se faisait avec la barque du Cercle de Sainte-Assise. Chaque voyage était un manquement aux règles les plus élémentaires de la prudence : chargée à bloc (personnes au maximum et ravitaillement), les côtés au ras de l'eau, la barque ne chavira pas une seule fois...

- Alertes :

La sirène du pylône placé sur la pelouse nord du Château était actionnée par le standardiste (ou l'employé de service de quart) après un coup de téléphone de la Préfecture ou l'avertissement sonore des sentinelles des stations : à chaque alerte les habitants rejoignaient les abris suivant l'endroit où ils se trouvaient. Mais les forteresses passaient au-dessus du Centre sans jamais lâcher de bombes.

Chasse à l'Américain

Dans l'été 1943, de retour d'une mission de bombardement, un avion américain fut touché par la D.C.A de Boissise. Cinq ou six hommes sautèrent en parachute et les Allemands partirent aussitôt à leur recherche.

L'un des aviateurs, après être tombé en chute libre assez longtemps, toucha le sol derrière la station des O.C; avec une chance inouïe, il réussit à franchir le champ de mines sans en faire sauter une saule et à passer à Boissise-la-Bertrand où des résistants le prirent aussitôt en charge.

Un autre aviateur fut moins heureux. Caché dans les environs de Beaulieu jusqu'à la tombée de la nuit, il se dirigea ensuite vers une maisonnette éclairée. Malheureusement, quand il frappa, ce fut un allemand qui ouvrit la porte. L'Américain était tombé sur le détachement qui gardait la prise d'eau de Sainte-Assise.

Cependant, les Allemands ne purent récupérer que deux des aviateurs qui avaient sauté, à la grande joie des intéressés mais également de la population qui avait suivi cette chasse à l'homme avec beaucoup d'intérêts.

Vie des Allemands

Les soldats de la Wehrmacht étaient logés dans les baraques installées sur la pelouse nord du Château. Chaque matin, vers 7h30, avait lieu le lever des couleurs (drapeau croix gammée, placé entre les constructions de la Feldpost et des bureaux); mais cela se fit toujours avec une discrétion certaine.

La pelouse délimitée par les baraques fut mise en culture et les légumes furent récoltés. Toujours pour améliorer les repas, des moutons étaient parqués sous des châtaigniers, près de la station des O.C.

Mais la vie était aussi monotone pour les vaillants soldats du Reich qu'elle l'avait été pour les Territoriaux français. Le lieu des amusements variait suivant que l'Allemand était simple soldat ou officier, mais les beuveries étaient les mêmes, qu'elles se fassent au café de Ponthierry ou dans les salons du Château dont les caves étaient bien approvisionnées en vins et liqueurs.

Vers le printemps 1944, un cuisinier du cantonnement de la Kriegsmarine de Sainte-Assise fut trouvé dans un petit chemin du bois de Saint-Leu, une décharge de fusil dans la poitrine. Auparavant il s'était saoulé et avait distribué tous ses tickets de pain en disant : "Famille kaput, femme kaput, enfants kaput". Les trois Français qui avaient découvert le corps furent gardés toute la nuit; mais les Allemands comprirent que, de retour de permission, le soldat s'était suicidé.

Cette histoire ne fut jamais ébruitée. Les Allemands préférèrent que l'on n'en tirât pas les conclusions qui s'imposaient.

AOÛT 1944

Pendant l'été 1944 un changement fut constaté dans l'attitude des radios allemands : ils apportaient leurs armes quand ils étaient de service à la Transcontinentale et dans leur cantonnement il y avait des revues d'armes; en mai, l'Oberfunkmeister Ebel, arrivé à Sainte-Assise en avril 1943, laissa la place à Inkes qui revenait.

"... Le succès du débarquement allié s'affirmait, la Normandie (...) aux mains des Anglo-Américains, était pour nous le gage d'une délivrance certaine, mais qu'à ce moment nous n'osions pas espérer si prochaine.

Nous ne nous abordions entre nous qu'avec de joyeuses poignées de mains. (...) La radio du poste de garde des soldats de la Kriegsmarine avait cessé depuis longtemps de nous faire entendre à nos passages sur la route des stations, les fanfares éclatantes qui annonçaient de 1941 à 1943 les victoires du Führer ..." (M Paty, recueil de notes).

Mais ces événements de 1944 ne perturbaient en rien la marche des émissions : les émetteurs fonctionnaient toujours 24h/24h. "... Deux coupures de la ligne H.T 15.000 V Essonne - Sainte-Assise survenues en plein trafic de jour et causées par des ruptures accidentelles dues à un avion allemand près du Pavillon Royal, nous obligèrent sur ordre formel de Inkes à renforcer le quart de secours de l'Usine Thermique même le dimanche ..." (M Paty, recueil de notes).

Les alertes devenaient très fréquentes; des vagues d'avions alliés bombardaient les nœuds ferroviaires et les aérodromes de la région Parisienne et survolaient le Centre.

Essais de sabotage Allemand

"... Nous avons remarqué des allées et venues d'officiers allemands étrangers à la Kriegsmarine tenant conférence avec Inkes et les sous-officiers du détachement de garde du Château, soit aux baraques de la Marine, soit à l'est du terrain près du pylône n° 8 abattu en 1943 ..." (M Paty, recueil de notes).

Ils étudiaient un dispositif de destruction des machines et des pylônes.

"... Fin juillet, un après-midi, M Baudry m'ayant informé qu'un groupe Allemand avec un officier, se trouvait au part de Bel Air, la base du pylône n° 8, je décidai d'aller me rendre compte de ce qui s'y passait. (...) Un exercice de mines s'effectuait sur les débris du pylône abattu par l'avion allemand en novembre 1943 ..." (M Paty, recueil de notes).

Le départ était proche, mais dans quel état le Centre serait-il laissé ? Les Allemands semblaient vouloir ne rien laisser debout.

Bombardements de Sainte-Assise

- 1er Août 1944 :

Bombardement du Hameau : dans l'après-midi du 1er août des avions américains bombardèrent le terrain d'aviation de Villaroche et les habitants de Sainte-Assise regardaient les bombes tomber. Soudain, une dizaine de forteresses se détachèrent de la formation et se dirigèrent vers le Centre d'Émission.

Les Allemands avaient installé à l'usine de Papiers Peints Leroy un atelier de montage de moteurs d'avions (Daimler-Benz Mercédès) et les bancs d'essai se faisaient au Château des Bordes : les Américains venaient bombarder aussi ces installations.

Trois vagues successives d'avions attaquèrent avec des bombes explosives et incendiaires l'axe Sainte-Assise, Pavillon de Choiseul, Usines Leroy, Usine Salmon, Château des Bordes. La première bombe tomba sur un bâtiment des Communs, une autre creusa un énorme trou sur la route près du pont, ... etc.

Les habitants de Sainte-Assise étaient descendus aux abris au premier passage des avions au-dessus du Centre et ils remontaient chez eux quand les forteresses revinrent. Il y eut quatre tués parmi la population :

- Claudette Thierry, 2 ans et demi
- Évelyne Granger, 11 ans et demi
- Marcel Ferrier, 30 ans
- Pauline Bobard, 76 ans.

Plusieurs personnes furent blessées et quatre logements étaient démolis. Triste bilan; le Centre avait subi un bombardement qui ne lui était pas destiné.

- 13 Août 1944 :

Bombardement de la Transcontinentale . à 16h30 deux éléments de l'aviation tactique anglaise bombardèrent la station des O.L Ils arrivèrent en piqué, obligés de le faire à cause des 16 pylônes de 250 m, de leurs haubanages et de la nappe des antennes (3.000 m sur 600).

Le premier avion manqua l'objectif, mais le deuxième lança une torpille sur la station, juste au moment où la sentinelle de service sur le toit allait actionner le klaxon d'alarme.

L'Allemand fut tué sur le coup, la mâchoire supérieure et la boîte crânienne arrachées. La torpille creva le toit de la terrasse et tomba sur un groupe émetteur de 250 kW; tous les carreaux des stations volèrent en éclats.

L'Oberfunkmeister Inkes dut avertir le capitaine Hoke : le raid avait arrêté toutes les émissions radiotélégraphiques de la Transcontinentale bien que l'alternateur de 250 kW sur lequel la torpille était tombée fut intact.

Le bruit courut que les avions anglais n'avaient pas eu d'ordre officiel pour le raid sur Sainte-Assise et que l'officier responsable aurait été mis aux arrêts

Les jours qui suivirent ce bombardement furent employés à déblayer la station des O.L, balayer les verres brisés des salles, réparer les portes de l'atelier et des bureaux qui avaient été soufflées par l'explosion.

Un clandestin du Centre sauvé de justesse

Ancien instituteur à Pringy, M Moneyron fut arrêté par les Allemands au mois de juin 1944. Emmené à Melun, il vit sur un bureau une liste de noms de suspects où figurait celui d'un de ses anciens élèves, M Poupard.

Relâché par les Allemands, ces derniers n'ayant rien trouvé de compromettant chez lui, M Moneyron s'empressa d'envoyer un gamin de son entourage prévenir l'employé de Sainte-Assise du danger qu'il courait et lui recommandait de "faire extrêmement attention...".

M Poupard habitait dans les Communs, au premier étage, et il laissa désormais ouverte la fenêtre de sa chambre afin de pouvoir plus rapidement s'échapper en cas de perquisition.

Un mois à peine après l'arrestation de M Moneyron, au mois d'août, M Poupard reçut la visite d'un homme d'une soixantaine d'années qui se prétendait assureur sur la vie. Pendant quinze jours, il vint presque tous les jours et posa des questions insidieuses...

La précipitation des événements militaires sauva la vie de l'employé de Sainte-Assise. Arrêté par la Gendarmerie de Ponthierry, "l'assureur" fut identifié comme étant l'ancien Chef de la Milice de Versailles devenu Chef de la Milice de Seine-et-Marne; le gibier qu'il chassait était sans aucun doute d'une certaine importance puisque le Chef se déplaçait.

Sabotage et départ des troupes d'occupation

Dès le matin du 16 août commencèrent les préparatifs du départ.

Pendant que les Allemands préparaient leurs affaires à emporter, quatre fusils étaient posés en faisceau près du pigeonnier des Communs et les chargeurs y étaient accrochés. M Poupard et d'autres personnes commencèrent à pousser les fusils et les munitions avec les pieds de façon que les soldats qui étaient près du Château ne voient que le haut de leurs corps, le reste étant caché par un petit mur. Les fusils avaient été poussés de deux ou trois mètres quand un soldat s'aperçut du manège et ordonna aux gens de se disperser.

- Sabotage allemand :

A midi, le 17 août, tout le personnel reçut l'ordre d'évacuer les stations, et vingt minutes plus tard le répartiteur de lignes et le standard de la Transcontinentale furent incendiés. Vers 15h des unités du Génie sabotèrent à l'explosif les deux corps de bâtiment : des charges avaient été placées dans la salle des Diesels et dans les sous-sols de la salle d'émission. Le bâtiment, complètement disloqué, était presque entièrement rasé.

A la station des O.C les groupes d'émetteurs furent détruits à la masse.

Puis les marins descendirent au Château pour préparer leur départ avec les soldats de la Wehrmacht. Tout était précipité; le sabotage n'avait pas pu être convenablement fait : les pylônes, trop éloignés les uns des autres, avaient été épargnés.

- Vol d'un fusil-mitrailleur :

Dans la matinée du 17, vers 10h, profitant de ce que les marins étaient sortis de leur baraque pour faire leurs bagages, deux employés de Sainte-Assise, MM Poupard et Sachot Emile, s'introduisirent dans l'une des chambres et volèrent un fusil-mitrailleur et une caisse de munitions.

Cette arme était destinée aux résistants qui devaient empêcher que le pont ne soute afin de faciliter le passage des troupes américaines.

Le fusil fut caché dans les broussailles, aux environs du pylône de la sirène, en attendant le soir et les membres de la Résistance extérieure qui devaient venir le prendre.

Un peu avant midi, deux gendarmes de la brigade de Ponthierry montèrent à Sainte-Assise pour discuter avec M Poupard. C'étaient des résistants qui venaient se renseigner au sujet du fusil et préparer sa prise en charge pour le soir.

Quand les gendarmes repartirent, les Pionniers qui étaient installés à la grille d'entrée depuis quelques heures seulement, les laissèrent passer, favorablement impressionnés par l'uniforme français; puis, après un délai de réflexion que les gendarmes mirent à profit pour s'éloigner le plus rapidement possible, les Allemands voulurent connaître les raisons d'une présence plus ou moins suspecte; mais il était trop tard et les balles qu'ils tirèrent n'atteignirent pas les cyclistes.

A défaut de gendarmes, les Pionniers voulurent voir "l'homme en bleus de travail, portant un béret"; au bout de 2 heures, ils trouvèrent M Poupard qui ignorait qu'on le recherchait. L'employé fut collé contre le tronc d'un arbre des Commis et mis en joue. A tout hasard celui-ci sortit son ausweis, réflexe qui lui sauva la vie : les Allemands croyaient avoir affaire à une personne étrangère au Centre, donc à un résistant (ils ne s'étaient pourtant pas trompés ...).

- Départ :

Il s'effectua le 17 août à 16h30, de suite après le sabotage des stations.

Pour leur transport, les Allemands avaient des véhicules hétéroclites mais cependant en nombre insuffisant pour pouvoir emmener à Paris les détachements de Kriegsmarine et de Wehrmacht avec leur matériel : le tracteur et la camionnette furent donc réquisitionnés avec les chauffeurs, MM Bertrand et Paris.

Avant de partir les soldats d'occupation prévinrent les habitants qu'il était préférable pour eux de quitter Sainte-Assise car des troupes de choc allaient arriver et ils précisèrent que les S.S qui se repliaient de Normandie seraient beaucoup plus méchants qu'à l'aller.

Allées et venues des Allemands

- Pionniers :

Avant que les soldats d'occupation ne partent, des Pionniers étaient venus s'installer à Sainte-Assise. Ils étaient cinq et devaient assurer la garde du pont puis son sabotage.

Le lendemain de leur arrivée, c'est-à-dire le 18, ils placèrent trois bombes sur un côté du pont et les relièrent à un câble qui allait jusqu'à la grille de l'entrée principale du Centre d'Émission. Le câble longeait le trottoir.

Un soldat montait la garde, non pas à l'une des extrémités du pont, mais au milieu de la côte d'où la visibilité allait jusqu'à la nationale 7.

La Résistance ne voulait pas que le pont saute : il avait été prévu d'attaquer les Pionniers (de là l'utilité du fusil mitrailleur dérobé aux marins), de désamorcer les bombes et de les jeter dans la Seine.

- Utilisation des baraques :

Le 18, le Centre n'avait plus d'électricité et par conséquent plus d'eau; les Allemand étaient partis en démolissant la station des O.L, les émetteurs et les bureaux. Aussi, les baraques que les marins avaient occupées près de la Transcontinentale furent déblayées afin d'y installer provisoirement les bureaux, le magasin et le standard.

Quant à celles construites sur la pelouse du Château, elles subirent un pillage en règle. Les réserves furent groupées puis distribuées entre les employés présents.

- Arrivée des troupes de choc le 18 août :

Il y eut un flottement entre les départs et les arrivées de soldats à Sainte-Assise; les Allemands ne savaient pas très bien eux-mêmes où ils en étaient.

Le soir de l'arrivée des troupes de choc, le 102 RI, leur Major avait averti les habitants du Hameau : "je tiens à prévenir la population que je ne peux répondre de mes hommes et que, par conséquent, personne ne doit rien tenter".

Sabotage du pont

Au petit matin, le samedi 19 août, les Pionniers firent sauter les trois travées du pont; la première charge explosa à 5h30, la deuxième à 5h55, la troisième à 6h20.

"... Il paraît que la mise des charges a été prématurée; conséquence : nous sommes coupés de notre ravitaillement habituel, mais cela nous donne l'avantage de ne pas être envahis par les colonnes allemandes en retraite et qui défilent sur la route N.7 sans avoir la possibilité de couper par Sainte-Assise ..." (M Paty, recueil de note.)

Depuis deux ou trois jours des mouvements de troupe passaient à Ponthierry sur la Nationale 7. Au petit matin du 19, des chars circulèrent sur la nationale et le bruit qu'ils faisaient était infernal au point de réveiller le Hameau.

Les Pionniers n'étaient pas dans leur état normal : ils avaient vidé les caves du Château de Sainte-Assise, bien approvisionnées en vins et liqueurs, et ils étaient ivres. Un Français qui montait la côte à ce moment-là, annonça au soldat de garde que les Américains étaient à Ponthierry et qu'ils approchaient du pont.

Il fallait faire vite; si le bruit des chenilles sur le macadam s'entendait nettement, il était impossible de savoir si les chars étaient allemands ou américains. L'alcool aidant, ils fut établi que c'étaient les ennemis qui arrivaient.

Le sabotage fut commandé depuis l'entrée du Centre d'Émission; puis une fois la destruction faite, les Pionniers emportèrent leurs bagages dans une voiture à bras prise à M Poupard et partirent en direction de Melun.

Étant donné la position du Centre (sur un plateau dominant la Seine de 50 m) et son dispositif de protection, les Allemands voulaient l'utiliser jusqu'au dernier moment. Certains pensent que Sainte-Assise devait être un nid de résistance aux Américains, d'autres, un lieu de regroupement de prisonniers français. Quoi qu'il en soit, la mise hors service prématurés du pont, grâce à l'avertissement faux et prématuré du Seine-Portais qui montait la côte, bouleversa les plans du Commandement allemand : c'était le seul passage de la Seine entre Corbeil et Melun.

Il se dit que les cinq Pionniers responsables de ce changement de programme furent fusillés.

Lundi 21 Août

- Avion allemand contre le pylône n° 3 :

A 4h15, après avoir tourné en rond au-dessus du Centre qui n'était plus balisé (destruction de la cabine H.T le 17), un avion allemand heurta le sommet du pylône n° 3 et s'abattit dans les fougères en prenant feu. Les munitions et deux bombes, qui devaient être parachutées sur Sainte-Assise explosèrent pendant une heure et quart; mais la pluie qui tombait sur la région parisienne à ce moment-là empêcha l'incendie des bois et taillis.

- Départ des employés :

Dans l'après-midi, le garde appariteur de Seine-Port vint communiquer l'ordre des autorités allemandes : tous les hommes valides de 15 à 80 ans devaient quitter le territoire de la commune; il était en outre précisé que toute traversée de la Seine serait interdite à partir de 18h.

Les occupants prenaient ces mesures préventives par crainte de voir les hommes devenir des francs-tireurs et par cela, gêner leurs mouvements de défense.

Les habitants de Sainte-Assise se dépêchèrent donc de franchir la Seine. Le passage se fit à Beaulieu, dans la barque du passeur; en trois voyages, une quinzaine de personnes traversèrent la Seine. M Poupard passa avec la dernière barque de pêche tandis que certains Allemands commençaient à couler les bateaux et que d'autres creusaient des trous en bord de Seine, pour une résistance individuelle, car les Américains n'étaient pas loin.

Mme Paris ne put passer et retourna à Sainte-Assise où étaient restés MM Baudry et Viratel, cachés à la Continentale, et Mmes Deligne, Mossmann, Paris et Viratel.

Il ne restait plus qu'à attendre l'arrivée des troupes américaines.

Libération

Arrivée des Américains

Partis le 21 août en fin d'après-midi, les habitants de Sainte-Assise, dans leur grande majorité, restèrent dans les alentours de Ponthierry, chez des parents ou des amis.

Profitant du flottement qui existait dans les mouvements des troupes Allemandes en retraite, des F.F.I accrochèrent quelques voitures ennemies qui circulaient sur la nationale 7, pour permettre aux Américains d'arriver à Fleury-en-Bière. Ces derniers prirent position le 23 au sud de Ponthierry, sur le plateau de Montgermont et leurs canons et chars tirèrent sur l'ouest de Seine-Port, dans les bois de Sainte-Assise, sur les ruines de la Transcontinentale, partout où des nids de résistance allemande pouvaient être établis. C'était une nécessité absolue que de nettoyer le coin de toute présence ennemie car les Américains avaient décidé de franchir la Seine en cet endroit : le pont avait sauté, il leur fallait donc en construire rapidement un autre avec un maximum de sécurité.

Les tirs de harcèlement continuèrent jusqu'au 24 août, puis, le même jour, à la nuit tombante, des colonnes motorisées traversèrent Ponthierry pour aller se placer en bord de Seine.

Le lendemain, un pont de bateaux fut rapidement construit à Tilly pour permettre le passage de la division I.2 par Seine-Port, Sainte-Assise, Saint-Leu, Cesson, Lieusaint et Melun où la résistance Allemande était très forte.

Retour des Habitants de Sainte-Assise

Le 25 août, les habitants du Centre d'Émission purent regagner leurs appartements en empruntant le pont militaire de Tilly après le passage des premières troupes.

- Dégâts :

Les tanks étaient passés par Sainte-Assise et de nombreuses traces de chenilles apparaissaient dans le Parc et les jardins car une petite chasse à l'Allemand avait eu lieu dans les bois.

Sur les bâtiments détruits de la Transcontinentale, à peu près quarante obus étaient tombés, ne laissant plus rien debout. Quant au Château, si les tirs de harcèlement ne le visèrent pas, ce fut grâce aux démarches faites par M. Mossmann au Château de Montgermont où s'était

installé le Poste de Commandement allié, auprès d'un colonel américain et par M. Paty auprès d'un officier de liaison à la Mairie de Ponthierry.

Les appartements de MM Grenier, Marting, Mollon et Paty furent fouillés par trois soldats Américains qui y cherchaient des documents et du matériel ennemis : la photo de Hitler était restée accrochée dans l'une des pièces occupées par les Allemands, et les soldats crurent qu'ils en était ainsi pour tout le Château.

- F.F.I :

Abandonnant enfin leur clandestinité, MM Deligne, Mossmann et Poupard mirent un brassard F.F.I et servirent de liaison entre le Centre d'Émission et l'Extérieur.

D'autres F.F.I vinrent, accompagnés d'Américains, pour prendre du ravitaillement abandonné par les Allemands : des conserves et sept moutons que Mme Deligne avait parqué avec les siens pour qu'ils ne se dispersent pas. Ces vivres étaient destinées aux habitants de Seine-Port.

Sépulture pour les aviateurs tués le 21 août

Depuis le 21 août, les Allemands tués dans la chute de leur avion, étaient restés sans sépulture près du pylône n° 3. Ils gisaient dans les fougères et les taillis, en putréfaction et l'odeur que leur corps dégageaient empestait la route de la Grille Blanche avec une intensité telle, que, lorsque le vent était au nord-est, la puanteur envahissait les Communs.

Au début de la matinée du dimanche 27 août, des employés de Sainte-Assise creusèrent des trous pour enterrer les corps. Lorsque l'avion chargé de munitions explosa, les occupants furent projetés au loin et on retrouve l'un des corps à 200 mètres de l'appareil, caché par les fougères, mais trahit par son odeur.

"... Cinq fosses sont préparées, les restes humains ne peuvent être touchés pour retirer les plaques d'identité, un monde grouillant les habite et leur place au sol reste marquée de vers. On ramasse les restes dans cinq draps et les hommes s'empressent de recouvrir les petites fosses ..." (M Paty, recueil de notes) (1)

Problème posé par les mines

Une voiture Américaine arriva à Sainte-Assise à la fin de la matinée du 27 août, ses occupants venaient demander des renseignements au Chef de Centre au sujet de la ceinture de mines.

La présence de ces mines posait surtout un problème pour le rétablissement de l'utilisation des voies de communication qui avaient été supprimées.

Pour le reste du Champ, les employés n'étant pas menacés pour se rendre aux stations ou bien aux pylônes, l'importance était moindre.

Le plan de la ceinture de mines était reparti à Berlin, avec les occupants; aussi, M Paty ne put donner qu'un plan général du Centre aux Américains, avec tous les renseignements qu'il avait glané sur la pose et le dispositif des mines.

Nettoyage de la Station

Afin de remettre des émetteurs en service le plus tôt possible, dès le 28 août, cinq équipes de déblaiement se mirent au travail. Il leur fallait enlever les gravas, récupérer le matériel intact...

Le travail était énorme car il fallait réparer des dégâts causés par le bombardement du 13 août, du sabotage du 17 et des tirs de harcèlement des 23 et 24.

VERS UN NOUVEAU DÉPART (1944 - 1945)

Constatation des dégâts

Le gros du sabotage n'avait pas été fait par des Marins mais par un détachement du Génie qui n'y connaissaient rien en matière d'installations radioélectriques; ont été détruites des choses qui n'en valaient pas la peine. Par contre, pour les transformateurs, d'importance vitale, qui alimentaient électriquement le Centre, il aurait suffi de perforer la tôle des appareils ou d'ouvrir le robinet de purge pour en faire couler l'huile, ce qui les aurait rendus tout simplement inutilisables.

Les quatre groupes alternateurs de 250 et 500 kW étaient intacts au milieu des ruines de la grande salle d'Émission, protégés par l'épaisseur de béton écroulé sur eux. De plus, une boîte d'explosifs placée sur les socles des groupes de 250 kW ne possédait pas de détonateur : il semble que l'oberfunkmeister Inkes, en ne faisant pas détruire les machines de la Société Française Radioélectrique, ait voulu rendre hommage à leur merveilleuse technicité. D'ailleurs, dès que cela fut possible, les groupes furent bâchés pour les soustraire à la pluie. (les petites glaces par lesquelles on pouvait observer l'entrefer -intervalle entre le stator et le rotor- n'étaient pas brisées et le vide partiel subsistait en partie dans les carters étanches).

Cependant, la destruction totale des machines d'alimentation en courant alternatif (générateurs alternateurs 50 périodes et convertisseurs rotatifs de tension) et des moteurs diesel de l'usine thermique de secours éliminait tout espoir de remise en marche des émissions en O.L sur les grandes antennes.

Réparations

"... A la libération de Paris le 26 août 1944, le Centre des Radio-télécommunications de Sainte-Assise, évacué par la Kriegsmarine n'avait plus aucun émetteur à O.L ou à O.C en état de servir pour les armées alliées qui allaient sans aucun doute en avoir besoin. Il fallait donc reconstruire, et nous n'attendîmes aucun ordre de la direction pour nous atteler à cette difficile tâche ..." (M Paty, recueil de notes).

- Tâches de première urgence :

Une fois récupérés, le tracteur et la camionnette à gazogène restés à Paris depuis leur réquisition du 17 août et rétablies les liaisons téléphoniques avec le réseau général, les tâches de première urgence furent fixées :

- ligne H.T et B.T : il y avait quatre cabines qui alimentaient le Centre en énergie H.T, et trois d'entre elles ne furent pas sabotées. La quatrième, celle qui se trouvait dans les sous-sols de la Transcontinentale put être remise en état en quinze jours. Les dégâts n'ayant été finalement que superficiels

- lignes téléphoniques : pour rétablir le plus rapidement possible une liaison avec le BCR, et le Centre de Réception, et permettre une coordination de la remise en route, les lignes téléphoniques du Centre furent inspectées.

Le 28 août, la distribution électrique du Hameau était assurés et un panneau provisoire d'arrivée des lignes permettait le contact avec le BCR et Villecresnes.

- Remise en état de certains émetteurs O.C :

Les soldats qui opérèrent le sabotage des O.C ne défoncèrent pas les caissons blindés qui renfermaient les amplificateurs des deux premiers étages des émetteurs, si bien que la

réparation de l'équipement extérieur de trois châssis fut très rapide. Pour leur mise en état de fonctionner, la S.F.R donna du matériel, auquel fut ajouté celui caché par MM Deligne et Greslin pendant l'occupation.

Remise en route

Aux trois châssis émetteur O.C réparés et prêts à fonctionner, il faut ajouter le châssis émetteur de 2 kW construit clandestinement en 1943, par MM Mossmann et Berthault.

Les petits alternateurs de 25 kW restés inutilisés à la station Continentale non détruite, furent transférés dans un bâtiment isolé construit rapidement pour la circonstance et ce fut un trafic de contact (messages de service) qui fonctionna avec l'Europe.

Au total, pas même un mois après le départ des troupes Allemandes de Sainte-Assise, le Centre pouvait mettre neuf émetteurs O.C à la disposition du Bureau Central allié.

Des émetteurs ondes moyennes à lampes, rétablis à la Station Continentale furent utilisés pour le trafic des militaires Américains en opération en Europe et l'Émission en français de "La Voix de l'Amérique".

Le dimanche 10 septembre à 13h15, l'émetteur FTZ commença ses émissions avec Londres et New-York; le lundi 11 septembre, c'étaient les émetteurs FTN, FSO et FTY qui étaient mis en service.

La reprise du Service du Centre d'Émission permit de transmettre des radiogrammes aux familles des G.I'S et les demandes d'approvisionnement. Les transmissions entre les États-Unis et les troupes Américaines en Europe furent ainsi énormément soulagées.

Réception du "Mayflower Club"

"... La rapidité d'exécution fit l'étonnement des Américains et MM Girardeau et Tabouis, respectivement Président Directeur Général et Administrateur de la Compagnie Radio-France, reçurent les remerciements du Général Lanahan, Chef des Transmissions de l'Armée Américaine, lequel remit une "adresse" officielle le 16 décembre 1944 dans les salons du "Mayflower Club" à Paris ..." (M Paty, recueil de notes)

Ravitaillement du Hameau

En dehors de ces considérations techniques et très importantes, se posait un problème, non moins important, pour les habitants du Hameau : le ravitaillement.

Aussi, dès la libération MM Deligne, Poupard et Aubé partaient dans une ferme de l'Yonne acheter avec les tickets de viande, deux ou trois cochons, à raison d'un voyage par mois.

Les cochons étaient tués, puis le lendemain, ils étaient pesés à froid, nettoyés et dépecés; les morceaux étaient numérotés et chaque personne venait tirer un numéro.

Cette façon de faire, très démocratique, dura de nombreux mois.

Déminage

Lors de son départ précipité de Sainte-Assise en août 1944, le détachement Allemand avait emporté avec lui ses archives parmi lesquelles figurait le plan détaillé du champ de mines.

Aussi, quand le déminage commença à la fin du mois de septembre, il fallut le faire uniquement sur les indications de pose que possédait M Paty, à savoir la disposition en quinconce et la distance de 5 m. Ce travail fut réalisé par des prisonniers Allemands : à l'aide de tiges de fer, ils repéraient le corps de la mine qui était ensuite désamorcé par des artificiers.

Un accident se produisit au cours de ce déminage; la tige d'un prisonnier entra directement en contact avec le détonateur et l'explosion le blessa aux mains. En attendant d'être transporté dans un hôpital, l'Allemand reçut les premiers soins chez M et Mme Legalle qui habitaient à la Grille Blanche, non loin du lieu de l'accident.

Le petit groupe de prisonniers Allemands et de militaires français, était commandé par un sous-lieutenant des Forces Françaises Libres et réussit, malgré le système rudimentaire employé, à enlever 9.000 mines.

Le nombre approximatif d'éléments à retrouver était d'environ 10.000 et les 1.000 restant ne pouvaient être que dans les angles du champ, c'est-à-dire là où la disposition régulière en quinconce avait été abandonnée.

Ces mines ne furent retirées qu'en 1946 par un détachement du Génie français, grâce à des détecteurs magnétiques américains. Avec l'aide du plan revenu d'Allemagne (concours d'heureuses circonstances) la grande majorité put être retrouvée.

Cependant, environ une dizaine d'éléments échappèrent à la détection et furent retrouvés par hasard. Une mine fut ainsi oubliée sur la route Boissise-la-Bertrand - Saint-Leu ouverte à la circulation depuis plusieurs mois. Les ouvriers qui y effectuaient des réparations découvrirent le cylindre : que ce soit grâce à la position de l'engin (au milieu de la chaussée) ou bien grâce à une altération du mécanisme, les usagers de la route crurent en leur bonne "étoile".

CONCLUSION

Les multiples possibilités qu'offrait le Centre d'Émission de Sainte-Assise, le plus puissant d'Europe, furent utilisées à fond par la Kriegsmarine pendant l'Occupation. Le fait de connaître la propriété de propagation des O.L jusqu'à 80m de profondeur dans la mer, permit aux Allemands de mettre en service systématique leurs sous-marins et d'en faire une arme redoutable. Aspect essentiel du conflit que fut la Deuxième Guerre Mondiale, la guerre sous-marine menée par les sous-marins de l'Amiral Dönitz, avec quatorze millions de tonnes alliées coulées, fut bien près de donner la victoire à Hitler.

Cependant, malgré l'importance qu'avait le Centre d'Émission aux yeux des Allemands, son importance aux yeux des Alliés n'en était pas moins grande. Le Commandant Fleury, Chef des Services Techniques dans les années 1930 à Sainte-Assise devenu Chef de Service des Transmissions du Général de Gaulle, devait dire par la suite à certains employés, que l'absence de bombardements alliés sur les stations s'expliquait par le fait que le Centre était plus utile en état de service qu'il ne l'était, à partir du moment où les Anglais interceptaient et déchiffraient les messages échangés entre les sous-marins et les divers postes de commandement.

Les Services Responsables de l'Armée Française semblent avoir ignoré les installations jusqu'à ce que les Allemands viennent leur apprendre qu'ils auraient pu avoir à leur entière disposition un élément de Transmission d'une valeur incomparable. Ce n'est qu'une fois la guerre terminée que les alternateurs H.F, reconstruits, ont été utilisés par la Marine Nationale Française.

En 1972, les allées en ciment sur la pelouse nord du Château, le réservoir du Pigeonnier et quelques bornes de l'ancien champ de mines, sont les derniers témoins, inoffensifs, des grands événements de cette période tragique que furent les années 1939-1945.

Anschluss

Rattachement économique de l'Autriche à l'Allemagne amorcée par le pacte douanier conclu le 14 mars 1931 entre les deux pays, ainsi que le rattachement politique de l'Autriche à l'Allemagne, accompli le 13 mars 1938 par la volonté d'Hitler.

La mise en place

Les traités de Versailles et de Saint-Germain, signés en 1919, interdisaient le rattachement de l'Autriche à l'Allemagne et le gouvernement autrichien s'était engagé à respecter cette clause par un protocole de 1922. Toutefois, une grande partie de l'opinion publique autrichienne, les socialistes en tête, affirme bientôt que le nouvel État n'est pas viable au point de vue économique et qu'il n'y a de salut pour lui que dans l'union avec l'Allemagne. Reprise par le gouvernement autrichien à partir de 1926, cette thèse éveille un écho favorable dans les milieux gouvernementaux allemands, mais on convient, de part et d'autre, de l'abandonner momentanément devant l'opposition déclarée de l'Italie et de la France (1928). Tout change lorsque la crise économique mondiale menace l'Autriche et l'Allemagne: en mars 1931, un véritable projet d'union douanière est conclu entre ces deux pays, prélude à une union politique, tout comme l'avait été le Zollverein au XIXe siècle pour l'unité allemande. C'est ainsi qu'on le comprend en France: Briand, ministre des Affaires étrangères, fait porter la question devant la Cour internationale de La Haye. En septembre 1931, celle-ci déclare le projet contraire aux engagements autrichiens de 1922, alors même que les deux gouvernements y ont déjà renoncé.

La prise du pouvoir par Hitler

En janvier 1933, Hitler accède au pouvoir en Allemagne. Les socialistes autrichiens ne veulent plus de l'Anschluss; les chrétiens-sociaux, parti dominant, s'y opposent aussi et se déclarent attachés à la patrie autrichienne. Mais il s'est formé en Autriche, à l'imitation de l'Allemagne, un parti national-socialiste qui, par tous les moyens, mène une campagne en faveur du rattachement. La tentative de coup d'État de juillet 1934, dans laquelle périt le chancelier Dollfuss, échoue en raison de l'opposition de la France, du Royaume-Uni et surtout de l'Italie, qui a massé des troupes sur la frontière du Brenner.

Le gouvernement allemand change alors de tactique et, en juillet 1936, l'Allemagne reconnaît la souveraineté de l'État autrichien et s'engage à ne pas intervenir en faveur des nationaux-socialistes de ce pays. Mais le rapprochement qui s'opère entre l'Allemagne et l'Italie prive l'Autriche du soutien de cette dernière et son indépendance s'en trouve moins assurée; enfin, bien que privé de l'appui ouvert du Reich, le parti national-socialiste continue son activité. En s'aggravant, l'agitation des nazis autrichiens finit par donner à Hitler le prétexte attendu pour réaliser l'Anschluss, et cela au mépris de l'accord de 1936. En mars 1938, le chancelier Schuschnigg est convoqué par Hitler à Berchtesgaden: sommé de nommer le nazi Seyss-Inquart au ministère de l'Intérieur, Schuschnigg riposte en annonçant un plébiscite sur l'indépendance du pays pour le 13 mars; le 12 mars, les troupes allemandes entrent, sans coup férir, en territoire autrichien; l'Autriche est réduite à la condition de simple «marche» du Reich, l'Ostmark, administrée par un Statthalter, gouverneur dépendant de Berlin. L'Allemagne organise, à son tour, un plébiscite, qui légalise le rattachement de l'Autriche au Reich (99 % des voix). L'acceptation de Mussolini (mécontent de l'attitude de la Grande-Bretagne et de la France dans l'affaire éthiopienne) et l'absence de réaction du côté français et britannique vont encourager Hitler à continuer dans la voie des coups de force qui aboutira à la Seconde Guerre mondiale.

Karl Dönitz

(Berlin, 1891 - Aumühle, Schleswig-Holstein, 1980)

Il participa au premier conflit mondial comme commandant de sous-marin, puis il dirigea la guerre sous-marine contre l'Angleterre de 1939 à 1942. En 1943, il remplaça Raeder à la tête de la Kriegsmarine. Désigné par Hitler comme son successeur, il signa la capitulation de l'Allemagne (mai 1945). Le tribunal de Nuremberg le condamna en 1946 à dix ans de prison.

Paul Reynaud

(Barcelonnette, 1878 - Neuilly 1966)

Député de 1928 à 1940, il occupa, à partir de 1930, différents postes ministériels avant de succéder à Daladier comme président du Conseil en mars 1940 (il prit le général de Gaulle comme sous-secrétaire d'État à la Défense). Il lança, avec Churchill, l'expédition de Norvège, qui avait pour but de couper la route du fer suédois aux Allemands (avril-juin 1940), appela Pétain à la vice-présidence du Conseil le 17 mai 1940 et démissionna le 16 juin 1940. Il fut remplacé à la tête du gouvernement par Pétain, qui le fit déférer en septembre devant la cour de Riom Interné au fort du Portalet, puis déporté par les nazis (1942-1945), il fut de nouveau député de 1946 à 1962 et ministre des Finances de juillet à septembre 1948. Président du Conseil consultatif constitutionnel (juillet-août 1958), il manifesta, à partir de 1960, son opposition à la politique étrangère du général de Gaulle.

Les Accords de Munich

Les accords de Munich sont le résultat de la conférence qui réunit à Munich, dans la nuit du 29 au 30 septembre 1938, Hitler, Mussolini et les deux Premiers ministres anglais et français, Chamberlain et Daladier, dans le but de dénouer pacifiquement la crise internationale provoquée par les ambitions allemandes sur la Tchécoslovaquie.

Le problème sudète

Après l'annexion de l'Autriche (Anschluss), qui fut réalisée le 13 mars 1938, sans que les pays occidentaux réagissent autrement que par des protestations, Hitler se tourna vers la Tchécoslovaquie. Il y avait en Bohême une minorité de 3 200 000 Sudètes de langue allemande, regroupés depuis 1935 dans le parti allemand des Sudètes, qui réclamait pour eux l'autonomie (les «Huit Points de Karlovy Vary» en avril 1938). La première alerte eut lieu en mai 1938 après le succès des Sudètes aux élections municipales: la Tchécoslovaquie fit appel à ses alliés (la France, l'Angleterre et l'URSS) pour intervenir militairement contre les Sudètes. Peu pressés de se rendre à l'appel de la Tchécoslovaquie, ces États suivirent l'exemple du Britannique Neville Chamberlain et invitèrent la Tchécoslovaquie à faire des concessions. Les Sudètes tentèrent un coup d'État qui échoua. Hitler lança alors (26 septembre) un ultimatum réclamant l'annexion du territoire des Sudètes et le départ immédiat des Tchèques de Bohême. Cette fois-ci, Chamberlain refusa d'accepter ces exigences, et la guerre fut sur le point d'éclater.

La capitulation face aux exigences allemandes

La paix fut sauvée par une initiative de Mussolini: la réunion à Munich, le 29 septembre 1938, des chefs du gouvernement des quatre puissances occidentales (l'URSS et la Tchécoslovaquie étant exclues). Hitler obtint tous les territoires revendiqués, mais il dut consentir, en échange, à échelonner, du 1er au 10 octobre, l'occupation des Sudètes. Il dut également autoriser les résidents tchèques à récupérer leurs biens. La Tchécoslovaquie, abandonnée par ses alliés, éleva une protestation solennelle, le 30 septembre 1938.

Les conséquences des accords de Munich furent graves: l'Allemagne se sentit définitivement encouragée dans sa politique d'agression par la passivité des Alliés.

Novembre 1942 - sabordage à Toulon de la flotte française

par Jean-Marie Guillon - Université de Provence (Aix-Marseille I)

Le débarquement anglo-saxon du 8 novembre 1942 en Afrique du Nord a offert le prétexte rêvé à l'invasion de la zone non occupée, le "royaume du Maréchal". Celui-ci est aussi celui de la Marine nationale et ce royaume dans le royaume a pour capitale Toulon. La Marine est l'un des piliers du régime de Vichy. Son chef, l'amiral Darlan, a dirigé son gouvernement pendant plus d'un an, du début de 1941 à avril 1942. C'est sous son autorité que la "Révolution nationale" a pris une forme étatique, policière, teintée de fascisme, s'éloignant des rêveries cléricales et réactionnaires de l'entourage Pétain. C'est sous sa responsabilité que la collaboration a été poussée le plus loin sur le plan militaire. Depuis, avec le retour de Pierre Laval au pouvoir, la première a été pratiquement abandonnée, l'autre ne se pare plus de considérations stratégiques, mais ne relève plus que d'un cynisme qui broie le pays dans l'engrenage de la guerre nazie. Darlan a changé de fusil d'épaule, il est à Alger au chevet de son fils, disponible et prêt à marchander son soutien aux Américains.

Toulon, c'est la flotte de Méditerranée, la seule force militaire qui reste sous le contrôle de Vichy. C'est, avec l'Empire colonial (mais les deux sont liés), l'un des seuls atouts du régime. L'invasion de la zone sud le 11 novembre remet en question l'équilibre né de l'armistice, bien combiné par Hitler pour qui Vichy devait servir avant toute chose à neutraliser la France à moindre coût. La situation a changé. Hitler entend mettre la main sur la flotte de Toulon. Son allié, Mussolini, plus encore à qui elle est promise. Pour Hitler, l'important

est qu'elle ne puisse gagner l'Afrique du Nord ou tomber aux mains des Alliés. Pour Vichy et les chefs de la Marine, qui n'ont d'existence que par elle, il ne faut surtout pas qu'elle passe en d'autres mains.

La partie de poker menteur commence le 11 avec les négociations qui s'ouvrent entre les Allemands et les amiraux toulonnais qui représentent le gouvernement. L'accord est aisément trouvé : les Allemands et les Italiens délèguent la défense de la " place forte " à la Marine qui s'engage à n'entreprendre aucune action contre l'Axe et à défendre le port contre les Anglo-saxons et les " Français ennemis du gouvernement du Maréchal " (ordre du jour n° 201 de l'amiral Marquis, daté du 12 novembre). Toulon reste donc libre d'occupation, la flotte reste sous souveraineté française. Cette fiction à laquelle presque personne n'adhère va durer du 12 au 26 novembre. Pendant ces quelques jours, Toulon et ses alentours (entre Sanary et Hyères) - ce que l'on appelle sans ironie " le camp retranché " - sont les seules parcelles de territoire métropolitain restées non occupées.

La grande illusion de l'opération, celle à laquelle Vichy et les chefs de la Marine de Toulon croient ou font semblant de croire (peu importe, ce qui importe, c'est la réalité des choses), c'est que l'ennemi est devant eux, qu'il ne peut venir que de la mer, qu'il ne peut être que l'Anglais ou ses complices, les Américains ou les Français libres de de Gaulle. L'accord entre les Allemands et les amiraux toulonnais est un accord de collaboration militaire défensive : Toulon est " libre ", mais doit concourir à la défense du littoral contre l'invasion qui désormais peut venir d'Afrique du Nord. La plupart des Provençaux et la majorité des Toulonnais souhaitent la venue des Anglo-saxons. L'opinion ne se fait aucune illusion sur le sort de Toulon. Elle a été déçue de voir la flotte rester à quai. Des matelots ont manifesté leur mécontentement sur quelques bâtiments. Certains officiers, plus dans l'armée que dans la marine, et certains fonctionnaires, fidèles au régime jusqu'ici et persuadés du double jeu de Pétain, mettant sur le compte de la pression allemande ses orientations intérieures et extérieures, ébranlés cependant par le retour de Laval au pouvoir, sont entrés en rupture d'allégeance. Pour y parer, les amiraux responsables, de Laborde et Marquis, font prêter serment d'obéissance à leurs subordonnés. Seuls parmi les officiers supérieurs, le colonel Humbert, commandant la 1/2 Brigade de chasseurs alpins d'Hyères et le capitaine de vaisseau Pothuau s'y refusent.

L'amiral de Laborde est le commandant des Forces de haute mer, autrement dit de la flotte de combat. Sa rivalité notoire avec le très opportuniste amiral Darlan ne l'a jamais empêché de se montrer plein de zèle pour Vichy et même d'en rajouter en matière de collaboration avec

l'ennemi puisqu'il a été le promoteur auprès d'eux d'un projet de reconquête du Tchad. L'amiral Marquis est le préfet maritime, gouverneur du camp retranché. Plus terne que le précédent, mais tout aussi imbu de son pouvoir, il entend nettoyer une ville corrompue à ses yeux et y faire enfin régner l' "ordre nouveau". Cet intermède de quelques jours est celui des rafles, des contrôles de police, des expulsions d'individus jugés " indésirables " pour les motifs les plus divers, des fermetures de bistrots accusés de démoraliser le marin et dont les patrons sont menacés d'être fusillés ... C'est le temps de ce que les Toulonnais appellent, par ironie, le " marquisat ", dictature dérisoire, ridicule, significative des choix idéologiques de ces élites traditionnelles qui ont pris, en juin - juillet 1940, leur revanche sur la République honnie.

Marquis et de Laborde, la cohorte d'officiers qui les assistent et le gouvernement qui les couvre entendent en remontant en matière de coopération avec l'ennemi, il faut désarmer sa méfiance, empêcher par le zèle le risque d'une occupation. En fait, leur principale crainte vient de l'Italien. Vainqueur illégitime, porteur de tous les stéréotypes dévalorisants (il est le fourbe par excellence), on s'en méfie et, contre ses appétits, Vichy et les amiraux jouent au départ, dans la négociation, la carte allemande. L'Allemand est celui que l'on veut convaincre et avec lequel on tient à s'accorder contre l'ennemi principal qui est de toute manière l'Anglais. La seule défense sera donc dirigée vers la mer. Il n'y en aura aucune du côté de la terre et seuls quelques gendarmes du côté d'Ollioules et La Valette montent une veille relative. Depuis le 7 novembre, date à laquelle le convoi qui va débarquer le lendemain en Algérie a été repéré, le dispositif de défense est tourné de ce côté. Mais ce choix n'est pas neuf, il correspond au plan de défense du camp retranché élaboré en octobre

1940, remanié en août 1942 depuis les attaques entreprises par les Alliés sur Saint-Nazaire et Dieppe. La menace qu'il envisage et dont il entend se prémunir est une action couplant une tentative de débarquement et un mouvement insurrectionnel en ville mené par l' " ennemi intérieur " (la Résistance). Toutes les mesures prises correspondent à ce schéma et la dernière retouche aux instructions, le 22 novembre, n'y change rien. La fidélité aux accords conclus avec les Allemands le 11 novembre au soir s'inscrit complètement dans ce schéma. Les instructions prévoient - évidemment - le sabotage. La moindre des choses est de ne pas laisser aux mains des ennemies les installations militaires (les batteries) et les navires. Mais, dans le contexte du moment, ces instructions valent d'abord pour une attaque venue de la mer. Elles sont dirigées contre les Anglo-saxons ou les Français libres. Elles ne sont pas prévues spécifiquement dans la perspective d'un coup de main des forces de l'Axe. L'amiral Abrial, à peine nommé secrétaire d'État à la Marine, vient aussitôt à Toulon confirmer les instructions de sabotage (sans chavirement), en même temps que les dispositions prises contre toute attaque venant de la mer et "en liaison avec les troupes de l' Axe". Depuis le 12, la moindre des menaces venues du ciel ou de la mer donne lieu à branle-bas de combat, tirs de D.C.A., patrouilles et grenadage, mise en alerte des bataillons chargés d'intervenir sur les plages pour repousser l'envahisseur ...

Hitler attend le moment de saisir la flotte, il serre peu à peu le cou de l'enclave de Toulon. Les Italiens sont arrivés sur le Gapeau, les Panzers et les S.S. sont à Bandol. Les unités françaises de l'Armée de terre, rassemblées dans le port pour renforcer ses défenses doivent en repartir à peine arrivées, elles ne cachaient pas leurs sentiments d'hostilité à l'envahisseur, au véritable envahisseur. Depuis le 19, l'opération Lila - la prise de la flotte - est programmée.

Pourtant, au fil de ces quelques jours de novembre, les responsables du camp retranché de Toulon s'enferment dans leurs certitudes. Leur anglophobie, leur loyalisme à l'égard de Vichy, leur honneur (ils ont prêté serment), les initiatives prises jusqu'ici les rendent insoupçonnables de duplicité. Les équipages ne sont plus consignés à bord et de Laborde a autorisé l'encadrement marié à coucher à terre. En revanche, des forces de police (GMR) et les hommes de Darnand - le Service d'ordre légionnaire (SOL) - ont été requis pour garder les établissements susceptibles d'être pris pour objectif par les résistants.

Les protagonistes de la guerre ont les yeux fixés sur Toulon. Américains, Anglais et Soviétiques s'inquiètent du sort la flotte. De Gaulle et Auboyneau des Forces françaises navales libres l'ont appelée, à plusieurs reprises, à appareiller, mais l'influence des gaullistes sur la marine restée en métropole est quasi nulle. Darlan y est allé, lui aussi, de ses appels au ralliement, invitant

les navires à se rendre à Alger. Il a plus d'impact que de Gaulle et c'est vers lui que les équipages et les officiers non résignés se tournent plutôt. On sait que le 27 novembre, trois des cinq sous-marins qui parviennent à quitter la rade de Toulon et à échapper ainsi à la destruction le rejoindront en Algérie. Mais deux s'y refuseront encore et préféreront pour l'un se saborder en rade et pour l'autre gagner l'Espagne pour y être neutralisé. Dans la nuit du 26 au 27 novembre, le poste de gendarmerie d'Ollioules donne l'alerte. Dans les états-majors, la surprise est totale, mais le coup de main allemand ne parvient pas à empêcher le sabordage de l'essentiel des unités. Celui-ci, in extremis, a pu être mis en œuvre. C'est en général une réussite technique, parfois un exploit et le courage de ceux qui l'ont mis en œuvre ne peut être contesté. Il y a quelques échanges de coup de feu. On connaît le résultat : trois cuirassés, sept croiseurs, quinze contre-torpilleurs, douze sous-marins, etc., 85 bâtiments suicidés au total dont les unités les plus modernes.

La flotte de Méditerranée est morte et avec elle, le régime de Vichy. Ne subsiste plus qu'un appendice, satellite de l'occupant, auquel ne reste fidèle qu'un carré de convaincus, soit collaborationnistes et engagés dans le combat les armes à la main aux côtés de nazis, soit pétainistes impénitents, maurrassiens adeptes du " ni Londres, ni Berlin, la France seule ". C'est sur cette ligne que se tiendra jusqu'au bout la marine restée à Toulon qui ne sert plus qu'à garder les dépouilles que Italiens et Allemands se partagent désormais.

Le sabordage de la flotte à Toulon est acte d'impuissance, un constat de faillite. Ce n'est pas un acte de résistance. C'est au contraire le refus de la résistance qui a conduit au suicide. Cette analyse est celle de de Gaulle et d'une grande partie des hommes et des femmes engagés dans la clandestinité pour qui la responsabilité des chefs de la marine est écrasante.