

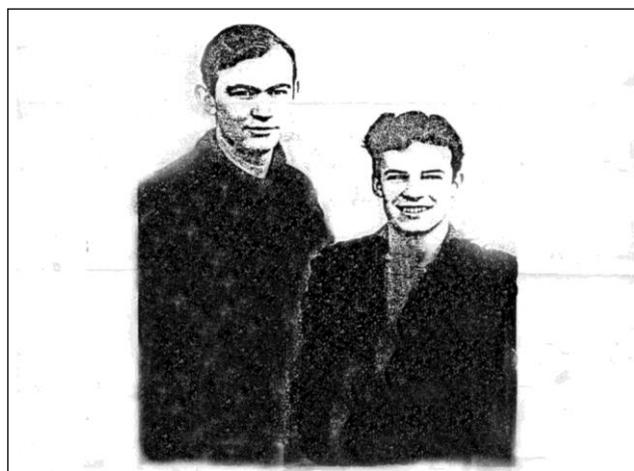
DEUX AMÉRICAINS AU MAQUIS

Le 12 janvier 1944, vers 10 heures du matin, nous vîmes arriver à la Bouriette, une Citroën traction avant noire (la voiture adoptée par la Résistance comme par la Gestapo) avec quatre civils à bord. Prévenus, nous étions sur notre trente et un (enfin presque) et les attendions avec impatience, « rendez-vous compte, des aviateurs américains ! ». Bien qu'en tenue civile très quelconque, il ne fut pas difficile de les localiser parmi les visiteurs en raison de leur jeunesse mais aussi d'un côté « transatlantique » aussi indéfinissable que réel.

Ils étaient presque aussi jeunes que nous, 22-23 ans, de taille moyenne pour des Américains, souriants et décontractés, ils nous regardaient avec curiosité. **Charlie** le pilote de forteresse volante B 17, était brun avec une bonne bouille ronde, **Jimmy** le « bombardier » était blond avec un sourire de gavroche. Évidemment, ils ne parlaient pas un mot de français.

Placés en carré sur le parvis de notre ferme, nous les fîmes assister au lever des couleurs et ils nous passèrent en revue. Après le « rompez les rangs », nous les entourâmes avec beaucoup de sympathie puis Jacques et Maury¹ leur firent les « honneurs » de nos locaux. Ils purent ensuite répondre à nos nombreuses questions par le truchement de Maury qui parlait parfaitement l'anglais. Moi-même le parlant un peu depuis le lycée, je pus échanger quelques mots, ce qui me permit, lorsque nous passâmes à la longue table dressée dans la salle commune de la Bouriette, d'être assis à côté de Jimmy avec Maury presque en face.

Georges notre intendant avait, pour une fois, desserré les cordons de sa bourse et Picou notre chef cuisinier avait débité un agneau en grosses escalopes grillées dans la cheminée, accompagnées de pommes de terre rissolées et de quelques bouteilles de vin authentiques celles-là (traduisez : qui n'avaient pas pris l'eau).



*Figure 1 : Charles Bigler « Charlie » (à gauche) et James Dryson « Jimmy » (à droite), deux aviateurs américains abattus sur le territoire Français fin 1943
© Musée de la guerre de Londres*

Le repas fut très animé et j'en profitai pour interroger Jimmy sur ses origines, sa vie d'aviateur, ses raids sur l'Allemagne. De son côté il se montra curieux de tout ce qui représentait un maquis. Avec l'aide bienveillante de Maury (lorsque mon vocabulaire était à sec), je pus en particulier l'interroger sur ses actions avec une forteresse volante et sur leur technique de bombardement. Je pus ainsi apprendre des choses étonnantes sur le plan technique : ils bombardaient à 18000 pieds (soit environ 5500 mètres), larguaient leurs bombes au top, par box de 40 avions et estimaient très normalement leur précision à 2 à 3 kilomètres près.

Notre tablée s'éternisa gaiement jusqu'à 16 heures – nous avons bien mangé – et ils partirent avant la nuit en compagnie de leurs guides après de chaudes effusions ponctuées de nombreux « good luck – bonne chance ». Des photos d'eux furent prises sur une couverture, je crois, et ils nous promirent de nous faire savoir leur retour en Angleterre.

Le même soir, ils furent hébergés à Montauban chez l'ami Adrien Marmiesse au Ramier puis chez Gaubil à Borde Basse d'où ils repartirent pour rallier la ville de Pau, à destination de la frontière espagnole un mois plus tard.

Le récit de ce dernier parcours, à travers la zone libre de la France du Sud-Ouest, se trouve dans le rapport dont le texte est reproduit ci-après.

Rapport de Maynard, dit Bernard (Sultan 5 au S.A.P. R4) délégué pour le département des Landes et la partie libre des Basses-Pyrénées d'alors :

« Le 15 février 1944, de passage à Montauban pour un bref séjour dans ma famille, j'ai rencontré mon ami Pierre Prouet (Maison), alors co-responsable de l'A.S. avec Perrin (Paul Poussou).

Me sachant « sur le départ » pour Pau, Maison me confia la mission de convoyer deux aviateurs américains, Charlie et Jimmy, jusqu'à cette ville où ils devaient être le soir même à 20 heures dernier délai, afin de gagner la frontière espagnole.

Le transport en chemin de fer s'avérant impossible en raison du peu de temps disponible, restait la route. Donc trouver une voiture, de l'essence et un permis de circuler. Après quelques heures de recherche, un ami de l'A.S., Abel Rous (qui deviendra plus tard Richard au S.A.P.), accepte de nous transporter avec sa voiture.

Perrin nous procure l'essence et un faux permis de circuler pour notre trajet et, à 15 heures, je me rends à l'adresse indiquée par Maison : chez Gaubil à Borde Basse, route de Montech où une surprise nous attend : un pilote de la R.A.F., ayant séjourné chez Adrien Laplace, l'un des créateurs de l'A.S., était là depuis la veille, s'ajoutant aux deux Américains.

La voiture est un cabriolet Rosengart à quatre places au maximum où nos trois passagers parviennent à se loger dans l'arrière et trouvent même leur situation très amusante. Leur moral restera excellent tout le long du voyage.

Je donne au départ mes instructions à Abel Rous : si la police française nous contrôle, j'essaierai de parlementer et de traiter la chose à l'amiable. S'il s'agit de policiers allemands, nous forcerons le barrage en tirant les premiers. J'ai ma mitraillette, Abel un revolver... et les trois passagers des fausses cartes d'identité portant la mention « Sourd muet ». En aucun cas le chauffeur ne devra descendre de sa voiture mais assurer à tout prix la fuite et la sauvegarde des aviateurs pendant que je m'occuperai « du reste ».

Et le voyage commence : sans problème d'abord, si ce n'est la nécessité tous les vingt ou trente kilomètres, pour permettre à nos membres comprimés de reprendre pendant quelques instants une position normale.

Un incident survint dans la traversée de Mirande : le moteur cale après avoir croisé quatre gendarmes qui, nous voyant arrêtés, rebroussent chemin et reviennent vers nous intrigués sans doute par la disproportion entre la capacité du véhicule et le nombre de passagers. Le moteur se décide à repartir alors que la maréchaussée était encore à quelques vingt ou trente mètres et le voyage se poursuit à vitesse maximum car le rendez-vous est impérieux et ne prévoit pas de retard.

Et, ce même 15 février 1944, quelques minutes avant 20 heures, nous sommes au rendez-vous : je remets mes passagers à Paule Vialtel (au S.A.P. : Claire ou Pape IX) chargé des évasions par l'Espagne.

Je libère l'ami Rous mon chauffeur d'élite. Ma mission est terminée ».

Et, en juin 1944, la BBC émit à notre intention le message que nous attendions tous avec impatience depuis longtemps : **Jimmy et Charlie, les deux poulets sont bien arrivés !**

L'ABBÉ ROUSSEAU

L'abbé Rousseau, de nationalité belge, se réfugia au printemps de 1940 avec une soixantaine de compatriotes dans le sud de la France ; ils gagnèrent Campagnac dans le Tarn, et s'y installèrent avec l'aide de la population.

En août 1941, il devint curé de Campagnac, aimé par sa bonté, sa tolérance et sa générosité. D'une foi ardente il s'occupa beaucoup des jeunes en milieu rural et du rapprochement des églises. Il fut aussi un résistant dès mars 1941 sous toutes les formes : point de chute des filières d'évasion, agent de renseignement, fabricant de faux papiers ; il camoufla aussi des personnes recherchées par les Allemands.

Rien d'étonnant alors qu'il eut connaissance de l'existence du maquis d'ORNANO à Penne, pas très loin de Campagnac, qu'il entre en contact avec Jacques son chef dès octobre 1943 et qu'il devienne rapidement l'aumônier, de surcroît ravitailleur et informateur à l'occasion.



Figure 2: Portrait de l'Abbé Rousseau
© Fonds privé de l'Amicale du maquis d'Ornano

C'est fut l'abbé Rousseau qui accompagna au maquis le 3 janvier 1944 deux réfugiés : Jean Préveau et Henri Granier qui furent incorporés et dont le second trouva une mort héroïque à la Bouriette lors de l'attaque du 21 mars 1944.