

VIII

Le bataillon d'Alexandre, qui faisait partie de la 28^{ème} Division alpine, stationna défensivement sur les pentes du Mont Cenis pendant sept semaines.

Le 24 octobre 1939, la Division s'embarqua pour l'Alsace. Les chasseurs prirent position en avant de la ligne Maginot et montèrent la garde pendant tout l'hiver. Ils firent ce que l'on appelait à l'arrière « la drôle de guerre ». La vie dans les avant-postes pendant les grands froids était faite de patrouilles, d'embuscades, de coups de mains repoussés, malgré la neige et des températures descendants jusqu'à -30 degrés. Mais durant tout ce temps, Alex ne vit pas un Allemand.

Au début du mois de février, des bataillons furent détachés de la 28^{ème} Division alpine et envoyés dans le Jura où ils retrouvèrent des sections d'éclaireurs venus de Modane. Alex, qui faisait partie du détachement, se lia d'amitié avec deux Savoyards, rudes montagnards prénommés Arsène et Francis. Tous trois intégrèrent la même compagnie de skieurs. Les éclaireurs devaient être pourvus d'un équipement spécial nouvellement conçu mais dont la livraison tardait. Il fallut attendre la fin du mois de mars pour comprendre à quoi s'entraînaient ces soldats de haute montagne : ils faisaient partie d'un corps expéditionnaire avec une demi-brigade de Légionnaires venant du Maroc et une demi-brigade de Polonais encore en formation à Coëtquidan. Leur destination restait inconnue. Des bobards

circulaient : la Norvège, les Alpes, le Caucase (à l'État-major, on avait vu passer des rouleaux de cartes de cette région).

Alexandre était cantonné à Magnieu, près de Virieu-le-Grand, dans l'Ain. Lyon était proche. Fin février, il eut droit à trois jours de permission. Il lui fallut attendre le 30 mars pour obtenir un deuxième congé. On stockait encore le matériel de grand froid. À Lyon, Alex s'informait de l'évolution de la « drôle de guerre ». C'était peu encourageant : dans la Baltique les Allemands procédaient à des exercices de débarquement. Les matelots ennemis étaient rappelés de permission. Enfin dans la nuit du 4 au 5 avril une centaine de navires quittèrent les ports du Reich et firent route vers le Nord. Cela semblait plus que probable : la destination des chasseurs alpins serait la Norvège.

Le 6 avril, Alex fut rappelé au camp. Nouvelle séparation déchirante. Margot en larmes. Angoisse aggravée par le sentiment d'être enceinte. Son cœur le souhaitait, son corps le promettait. Toute vaillance l'aurait abandonnée si une extralucide lui avait prédit qu'elle ne reverrait son mari que treize mois plus tard.

Les Norvégiens ne pouvaient, seuls, défendre leur neutralité contre l'Allemagne. Les gouvernements français et anglais leur annoncèrent qu'ils avaient posé des mines flottantes dans les eaux norvégiennes et qu'ils allaient monter la garde le long des côtes. Déjà, un transport de troupes allemandes, un pétrolier, deux autres navires et un sous-marin avaient été coulés par la flotte britannique. Puis le Reich occupa le Danemark et débarqua en divers points de Norvège. Le Conseil suprême interallié, réuni à Londres, décida d'une aide totale et immédiate à la Norvège, afin de couper la route du fer aux Allemands.

Un message urgent arriva à Virieu : « le personnel embarquera le soir même, les trains de matériel suivront le lendemain et le surlendemain ». Prévenu à quinze heures, le Corps expéditionnaire était prêt à partir à 22 heures. Les distributions urgentes, la confection des bagages, la répartition du personnel entre les trains, le chargement des voitures s'opèrent dans une

grande confusion. On fit de l' « à peu près », le temps manquait pour parfaire.

Partis dans la nuit du 9 au 10 avril, les trains roulèrent à travers la France : Lyon, Paray le Monial, Vierzon, Saint Pierre des Corps, Le Mans, Brest. Alex, débarqué dans la matinée du 11 avril, lut les journaux qui annonçaient qu'une grande victoire se dessinait le long des côtes norvégiennes. La route du fer était coupée et Bergen et Trondhjem étaient reprises par les Anglais.

Alexandre pensa qu'il n'arriverait pas à temps pour participer à cette victoire. Margot, qui lut les mêmes gros titres, espéra l'annulation de l'expédition et le retour de son mari.

Les Brestois accueillirent le corps expéditionnaire à bistrots ouverts. Les chasseurs escomptaient reprendre bientôt le train pour l'est mais on leur fit part de leur nouveau numéro de secteur postal : 17.553, c'était le nombre de kilomètres qu'ils auraient à parcourir pour atteindre la Norvège. Et le lendemain, commencèrent les manœuvres d'embarquement sur l'*El-Djezair*, l'*El-Mansour*, l'*El-Kantara* et le *Ville d'Oran*. Un peu plus tard, le *Ville d'Alger* devait embarquer les mulets, les canons de 25, le matériel urgent, le personnel de deux batteries de DCA, le personnel des transmissions et de deux ambulances. On assura les soldats que ce transport les rattraperait. Des cargos plus lents et plus longs à charger transporteraient les véhicules, le matériel lourd, les stocks de vivres et de munitions et les canons de DCA. Alex s'inquiéta alors de la façon dont les trois parties, le personnel, les animaux, le matériel, arriveraient à se rejoindre. Il espérait que les chefs d'État-major savaient ce qu'ils faisaient.

Le 12 avril fut une journée de fièvre. Les croiseurs réglèrent leurs compas, embarquèrent les vivres, firent les pleins d'eau et de mazout. Le Service de l'Artillerie de Vannes amena en toute hâte des munitions. On vit même arriver des fagots de bois et des paillasses. La Commission du port distribua des lots de cartes de Suède et de Norvège. Le Service du Trésor répartit son magot : deux cents millions en dollars, livres, couronnes, florins

et en or. Alex et ses deux amis embarquèrent sur l'*El-Mansour*, lourdement chargés, sac marin à l'épaule, sac Bergame au dos. Un matelot leur remis une ceinture de sauvetage en leur souhaitant de ne pas avoir le mal de mer car aucun remède n'avait été prévu.

Le convoi appareilla à 18 heures. Les Brestois s'étaient massés sur les remparts et agitaient des mouchoirs. Au bout du môle, le Préfet maritime et son État-major saluèrent pendant que la musique de la flotte jouait « Mourir pour la Patrie ». Les fanfares embarquées du 53^{ème} et du 67^{ème} BCA répondirent avec « Sidi Brahim » et « Chant du départ »...

Le convoi des navires de transport, protégé par trois torpilleurs, s'éloigna des côtes de France et s'enfonça dans la nuit, faisant route vers l'ouest de l'Angleterre. De jour le convoi zigzaguait pour éviter les sous-marins, tantôt en formation par deux, tantôt en ligne. La nuit, les navires filaient tous feux éteints et l'allure était soutenue. La mer était bonne.

Le commandant de bord autorisa l'utilisation de la TSF. Les soldats apprirent que toutes les côtes allemandes étaient bloquées et que les forces débarquées en Norvège étaient estimées à quarante mille hommes. Mais était-ce vrai ?

On annonçait que le corps expéditionnaire débarquerait au fond d'un golfe aux eaux paisibles, facile à défendre. Le voyage se déroulait sur une mer à peu près vide de cuirassés, croiseurs et torpilleurs ennemis. La Home Fleet et l'escadre française se chargeraient des sous-marins et la Royal Air Force réglerait le sort des avions de bombardement.

Les communiqués rassuraient les familles à l'écoute.

Le soir du dimanche 14 avril, le convoi stoppa à l'entrée de la Clyde, en Écosse. On fit du mazout, on distribua des cartes de Norvège au 1/100.000, on exécuta quelques exercices d'évacuation rapide pour passer le temps. La radio donnait de bonnes nouvelles.

Le 16 avril à l'aube, le convoi s'ébranla pour entreprendre la dernière partie du voyage. Il traversa le canal du Nord, se glissa entre les Hébrides et l'Écosse, passa au nord des îles Orcades, laissa les îles Shetland pour s'approcher des îles Feroë et enfin mit le cap sur la Norvège. Vers quel port ? On parlait de Narvick, de Tromsoë, Mosjoen, Namsos, Trondhjem. Le convoi filait au nord, virait à l'ouest, descendait vers le sud, reprenait une direction est. À chaque changement de cap, les soldats consultaient les cartes et étudiaient les points de débarquement possibles, quand le mal de mer leur en laissait le loisir car la mer fut agitée le 16 et le 17. Elle se calma un peu le 18.

À midi, le 19 avril, il y eut une alerte de sous-marin. On sut plus tard qu'il s'agissait de l'U46. À quinze heures, le convoi fut survolé par un avion de reconnaissance allemand. À seize heures, les côtes norvégiennes apparurent : c'était l'entrée du fjord de Namsen, à 150 kilomètres au nord de Trondhjem et 500 kilomètres au sud de Narvik. Le convoi subit des attaques aériennes jusqu'à la tombée de la nuit. Au fond du fjord, Namsos n'était qu'un petit port. Deux quais seulement : un en bois, un autre en pierre, pas de grue de déchargement. Deux navires accostèrent, l'*El-Djezair* au quai de pierre et le *Ville d'Oran* à l'appontement de bois. L'*El-Kantara* et l'*El-Mansour* furent couplés aux deux premiers. Le débarquement commença à 22 heures. La nuit tombait. Il fallait que tout soit terminé à trois heures. Quand le jour se lèverait, les transports devraient avoir quitté le port, le matériel être dispersé ou camouflé. La population norvégienne vint aider au déchargement mais, lorsque l'ordre d'appareillage intervint, les deux bâtiments « à couple » n'étaient pas complètement déchargés.

Alex s'installa avec la 1^{ère} compagnie du 67^{ème} BCA dans quelques chalets au nord de la ville.

C'était la pleine époque du dégel, on ne pouvait circuler qu'avec des raquettes sur une neige croûteuse après le gel de la nuit, puis fondante sous un soleil assez chaud durant le jour. Mais les chasseurs alpins n'avaient pas de raquettes, ni de skis.

Et les rares véhicules devaient emprunter des chemins de neige tassée où ils creusaient de profondes ornières. Une route vers le nord se perdait au-delà de Raden, au sud on pouvait rallier la ville de Trondhjem mais elle était occupée par les Allemands, contrairement aux annonces faites à la radio et dans les journaux. À l'est, vers la Suède, les Allemands étaient bien présents. Les soldats norvégiens et anglais occupant la place n'avaient pas eu d'engagement avec l'ennemi, ils n'avaient eu à endurer que des bombardements.

Durant toute la journée du 20 avril, Namsos subit les vagues d'assaut successives des bombardiers allemands. Les avions s'acharnèrent sur la ville et le port. Les chalutiers encore chargés de matériel levèrent l'ancre et s'éloignèrent en emportant roulantes, vivres, cantines et voiturettes. Mais qu'en faire sans les mulets pour les tirer ? Un cargo coula. Les habitants fuirent, les hôpitaux furent évacués. Sur les quais, les munitions sautèrent, les vivres brûlèrent. Les dépôts de combustibles, les réserves d'essence, les habitations en bois partirent en fumée.

Au soir, la ville était en ruines. Seules les cheminées en briques des maisons restaient debout. Pendant la nuit, on organisa des corvées afin de sauver ce qui pouvait l'être. Il fallut fouiller dans les décombres afin de récupérer un poste émetteur-récepteur, des canadiennes, des skis sans attaches et un peu de nourriture. La compagnie d'Alex récupéra des biscuits norvégiens, du jambon anglais et du vin français.

Le Corps expéditionnaire se trouvait abandonné, probablement encerclé par l'ennemi, attendant les bâtiments chargés de matériel. Ceux-ci auraient à se frayer un chemin dans les eaux que l'ennemi avait copieusement minées. Les troupes n'avaient pas de DCA, pas de raquettes, pas de mulets, pas de canons de 25, pas de transmissions, pas de matériel et de personnel du Génie. L'Intendance négocia avec les Norvégiens la fourniture de quinze jours de vivres, payés comptant, consistant en lait, boulettes de poisson et pain de seigle noir. Tous attendaient le *Ville d'Alger*.

Dans la nuit du 21 avril, les silhouettes de trois torpilleurs et la masse sombre du *Ville d'Alger* se dessinèrent dans la rade. Des estafettes furent envoyées à terre. À une heure du matin, elles revinrent à bord pour rendre compte. La situation ne permettait pas de faire accoster un bâtiment de fort tonnage et la navigation dans la rade était risquée puisqu'on ne savait pas où était l'épave du cargo coulé la veille. Le convoi repartit, quitta le fjord et gagna le large.

Au matin, le jour se leva, gris et froid. La neige tombait depuis la veille. Le ballet des avions ennemis reprit, causant de nombreux dommages. Le moral des troupes impuissantes baissa jusqu'à l'arrivée de deux torpilleurs anglais, armés en DCA. Ils navigueraient dans la rade et protégeraient la ville des tirs des avions allemands. On fit le compte des skis, on en réquisitionna car il fallait absolument équiper les sections de skieurs. On acheta quelques voitures de liaison.

Les nouvelles n'étaient pas bonnes. La situation se détériorait dans la région où les Allemands semblaient avoir une nette supériorité sur les Anglais qui étaient démoralisés. Et les Français, manquant de matériel, ne pouvaient pas s'engager dans les combats. Il fallait que le *Ville d'Alger* tente une nouvelle approche.

Il revint à 22 heures, s'approcha du quai reconnu libre d'accès, fit une manœuvre savante pour accoster malgré le vent, jeta un filin qu'on accrocha à la borne d'amarrage... La borne céda, le quai ayant été ébranlé par les bombardements. Le *Ville d'Alger* s'éloigna, poussé par le vent. La situation devint dramatique. Vedette. Signaux. Morse. Liaison à terre. Discussions. On prit la décision de ne débarquer que le personnel et le matériel de première urgence par transbordement sur un torpilleur anglais.

Lorsque vint le jour, les transferts n'étaient pas terminés. Le *Ville d'Alger* leva l'ancre et, précédé de ses convoyeurs, quitta les côtes norvégiennes avec dans ses flans les mulets, les canons de 25, les vivres de l'Intendance, des munitions, le gros matériel et les raquettes dont les hommes avaient tant besoin. Huit cents hommes avaient débarqué, grossissant le nombre de bouches à

nourrir. On enleva du port les dernières caisses intactes, elles contenaient de la viande en conserve et du pain de guerre.

Le 23 avril, on arriva à équiper quatre sections d'éclaireurs à skis. Le temps était bouché, il n'y eut pas d'attaque aérienne. On enterra les victimes des bombardements. Dans la nuit, le 67^{ème} Bataillon fit mouvement de Namsos à Spillum, situé à 6 kilomètres. Une ambulance américaine venant de Finlande vint offrir ses services. Elle s'installa à l'hôpital de Namsos.

Le lendemain, le brouillard empêcha les attaques aériennes. La Compagnie d'Alex fit mouvement de Spillum à Klingen, vers le sud. Avec sa section d'éclaireurs, Alex patrouilla dans le massif boisé de Berge, désert et enneigé, où l'on avait signalé des infiltrations allemandes de skieurs. Pendant ce temps, la section de Francis, lors d'une reconnaissance au port de Spillum, trouva intactes toutes les cantines des officiers du 67^{ème} Bataillon et quelques bagages, bien en ordre sur le quai. Un chalutier, fuyant Namsos le 20 avril, les avait déposés là sans avertir personne.

Le 25 au matin, le temps était beau, ensoleillé. Un porte-avions britannique prit position à proximité et envoya des avions en reconnaissance. Il fallait craindre les attaques aériennes ennemies. On les attendit jusqu'au soir où elles se concentrèrent sur les bâtiments anglais. Le porte-avions, touché, dut se retirer et regagner sa base.

Dans les journaux français, on annonçait que l'intensité de la bataille aérienne augmentait en Norvège. Mais l'armement anti-aérien allié était de plus en plus dense et le terrain montagneux et boisé facilitait le camouflage des troupes en marche. De nombreux avions ennemis s'étaient écrasés dans les montagnes à cause du mauvais temps.

C'était bien mal rendre compte de la réalité sur le terrain mais cela rassurait les familles. Les journaux français publièrent les premières photographies de l'embarquement à Brest et

donnèrent des détails sur l'équipement du Corps expéditionnaire. Margot crut reconnaître Alexandre sur l'un des clichés.

Pendant l'expédition, elle avait collectionné les coupures de presse. Elle les avait conservées. Elle les fit lire à sa fille.