

Evasion d'un aviateur et histoire de quatre résistants

**Autour de l'évasion d'Harry ROACH
aviateur américain abattu à Saint-Père-en-Retz le 1^{er} mai 1943**

**Marie-Louise et Jean THIBAUT
deux résistants agenais**

**Pol et Marie-Josèphe MICHAUD
deux résistants du pays de Retz...**

**Récit établi par Michel GAUTIER
sur la base des archives rassemblées par**

René BRIDEAU

Muriel MARMIE FLOOD

Marie-Françoise GROLLEAU

Le crash du B17 Black Swan abattu aux Morandières (Saint-Père-en-Retz) le 1^{er} mai 1943

Il faut inscrire ces portraits dans la suite d'une très longue histoire explorée depuis plus de 40 ans par René BRIDEAU. Il en a fait le [récit détaillé](#) à partir des archives américaines et allemandes et à partir de [nombreux témoignages...](#)

... Le 1^{er} mai 1943, un B17 américain en mission de bombardement sur Saint-Nazaire, est abattu à Saint-Père-en-Retz. Six membres de l'équipage du *Black Swan* sont tués mais quatre sont sauvés par leur parachute dont le navigateur Harry ROACH qui fera tout pour échapper aux Allemands et rejoindre l'Angleterre.



2 Lt Harry E. Jr. ROACH Navigator 22 ans - Évadé	2 Lt David H. PARKER Bombardier 25 ans - Prisonnier	T/Sgt Harley W. FIELDS Radio Operator 20 ans - Tué	T/Sgt Powell E. GRIFFIN Engineer/Top Turret Gunner 24 ans - Prisonnier	1 Lt Jay R. STERLING Pilot - 25 ans Tué
S/Sgt William R. WHALON Left Waist Gunner 23 ans - Tué	S/Sgt Daniel J. CASHMAN Right Waist Gunner 25 ans - Tué	S/Sgt Jessie C. CLEAVELIN Tail Gunner 23 ans - Tué	S/Sgt Arthur R. McCORMACK Ball Turret Gunner 31 ans - Tué	2 Lt John L. NEILL Co-Pilot 25 ans - Prisonnier

Depuis l'installation en 1984 d'une première stèle en hommage à ces aviateurs, l'histoire de ce drame et le destin de chacun des aviateurs n'a cessé de se préciser... Jusqu'en 2015 où dans le cadre du [Chemin de la mémoire 39-45 en pays de Retz](#), nous avons inauguré sur les lieux du crash, le [Mémorial du B17](#) en présence de nombreux membres des familles des aviateurs venus des Etats-Unis.



Chemin de la Mémoire 39-45 en Pays de Retz

Crash du B-17F 42-5780 GN-N Black Swan abattu par la chasse allemande le samedi 1^{er} mai 1943

En ce lieu sont morts pour notre liberté 6 jeunes aviateurs américains

LE B17 DES MORANDIÈRES

Au matin du 1^{er} mai 1943, 19 bombardiers B17 décollaient de la base de Woolsorth en Angleterre. L'un d'eux, le N° 427th Squadron, piloté par Jay R. STERLING, portait le N° 42-5780 et s'appelait *Black Swan*. Ils appartenaient au 303rd Bomb Group et allaient rejoindre en altitude 39 autres B17 pour une mission de bombardement de Saint-Nazaire, rebaptisée *Flak City* par les équipages.

La *Marine-Flak-Brigade* ouvrit le feu à proximité de Saint-Nazaire. Le *Black Swan*, ralenti depuis le décollage par l'avarie d'un de ses moteurs, écrasa la traîne et fut mitraillé par un *Pack-Wolf* 199 du Gruppe III/JG 2 *Richtshofen* commandé par le Hauptmann Egon MAYER.

Le bombardier explosa et s'écrasa près du village des *Morandières* sur la commune de Saint-Père-en-Retz. Les corps de 6 aviateurs relevés par les Allemands furent enterrés les jours suivants au cimetière du Pont-du-Cé à Nantes. Mais 4 autres aviateurs avaient été sauvés par leur parachute.



Reconstitution de la route suivie par le B-17 du 1^{er} mai 1943.



H.Cpt R. STERLING
Pilote
21 ans - Tdc
Sgt J. L. NEIL
Le Pilote
29 ans - P-47
Sgt E. E. ROACH
Nco op.
32 ans - F4U
Sgt Ernest E. PARKER
Bombardier
33 ans - P-47
T/Sgt Harry W. PITTS
Radio Op/E.
30 ans - P-47
Sgt. C. BRIDEAU
Mechanique
31 ans - P-47
Sgt. William R. GRIFFIN
Enginier/Tech. T
31 ans - P-47
Sgt. John V. HARRIS
Mechanique
31 ans - Tdc
Sgt. William R. WHITSON
Left Wing Gunner
31 ans - Tdc
Sgt. David J. CASSIDY
Right Wing Gunner
30 ans - Tdc
Sgt. George C. CLAYTON
Tail Gunner
27 ans - Tdc

Le bombardier David PARKER se cacha jusqu'au matin du 2 mai, avant d'apprendre de la ferme de *La Sérén* où Joseph M.L. MARY et sa famille le reconnaîtront. Mais dénoncé par un collaborateur et capturé à son tour, il rejoignit John SHELL, au Stalag Luft III de Sagan, devenu célèbre grâce au film *La Grande Évasion*.

Clement BRIDEAU et Jean LERAY étaient à couper le souffle lorsque le huitième Harry ROACH et le pilote français André MORIN, alors à son poste à Orléans, côté de son frère Pierre, ramenèrent l'avion à la ferme familiale de *La Rose-Aiguille*. Dans le village, les familles BRIDEAU et PASGRIMAL le débarrasserent de son équipement militaire. Après que sa mère, Clémentine, eut soigné et nourri l'aviateur, Clement BRIDEAU le guida sur la route à suivre. Cache ensuite par Joseph MONNIER lors du passage d'un soldat allemand, Harry ROACH gagna Chauvé où l'instituteur Antoine TRIGODET le metta au prébénit. Le curé Jean Baptiste SEROT contacta la Résistance. Parti du Pays de Retz le 4 mai, l'aviateur atteignit Agde le 8 mai. Cache ensuite par M. et Mme Jean THIBAUT et le père Pânic KILIAN, il traversa les Pyrénées le 2 juillet en compagnie de Jean SOJOURN. Le 29 juillet 1943, Harry regagnait l'Angleterre par Gibraltar.



Flight path of the B-17 on May 1st, 1943.



André MORIN



Jean LERAY



Clement BRIDEAU



Harry ROACH

THE B17 OF MORANDIERES

On the morning of May 1, 1943, 19 B17 bombers took off from the base in Melsworth, England. One of them, 42-5780, piloted by Jay R. STERLING, had the No. 42. She was shot down over France and crashed near the village of Morandières in the commune of Saint-Père-en-Retz. The crew survived the crash and were going to stay up at night with 30 other B17s for a bombing mission of Saint-Nazaire (the harbor city was renamed Flak City by allies).

The *Kriegsmarine Flak* 50mm gunners nearby near Saint-Nazaire, The Black Swan, slowed down after take-off by damage to one of its engines. But it took off and was armed by a *Büchke-Wulf* 199 of the Gruppe III/JG 2 *Richtshofen* under the orders of Hauptmann Egon MAYER. It exploded and crashed near the village of Morandières in the commune of Saint-Père-en-Retz. They noticed six Americans identified by the Germans would be buried the following day in the cemetery of Pont-de-Cé in Nantes. But four other aviators were saved by their parachutes.

Sergeant Powell GRIFFIN, seriously wounded, was carried on a stretcher by Paul GAUTIER and André MELLERIS to the farm of *Rose Rose* where Dr. MARGAT of Pouancé gave him first aid. After a stay in a prison camp at Autun.

After having been released by Michel MAILLARD of *La Sérén*, Lieutenant John NICHOLAS REED, a member of the crew, joined John SHELL at Stalag Luft III in Sagan, where he was captured again by the Germans.

Lieutenant David PARKER had until the morning of May 2, and thus appreciated the town of *La Sérén* where Joseph ALEXANDRE and his family sheltered him. But he was betrayed by a "collaborator" and captured in Agde and joined John SHELL at Stalag Luft III in Sagan, where he was captured again by the Germans.

Clement BRIDEAU and Jean LERAY were captured once when Harry ROACH and André MORIN were there. Clement with the help of his brother Pierre brought the aviator to the family farm called *La Sérén*. The BRIDEAU and PASGRIMAL families disposed of his military equipment in the orchard. Once in residence, Clement and his wife, the assistant Clement BRIDEAU, and their son, André, a German soldier, prepared a meal. Clement was then advised to seek refuge. André TRIGODET had come to the rescue. The priest JOHN DEPTHE SJ 3031 informed the Resistance. After leaving the *Parc de Retz* on May 4, the aviator reached Agde on May 8. He was hidden by Mme and M. Jean THIBAUT and Father PATRICK REILLY and thus crossed the Pyrenees on June 2 with Jean SOJOURN. On May 1943 Harry was on his way back to England via Gibraltar.

On this day of May 1st, 1943, seven B17s were shot down and 23 American airmen were officially reported missing at sea. Only one managed to escape: Lieutenant Harry ROACH. He was the 44th aviator evade rejoining England.

En ce 1^{er} mai 1943, sept B17 avaient été abattus et 73 aviateurs américains officiellement perdus disparus en action. Un seul réussit à s'échapper : le lieutenant Harry ROACH. C'était le 44^{ème} aviateur évadé rejoignant l'Angleterre.



Panneau historique du [Chemin de la Mémoire 39-45 en pays de Retz](#) inauguré le 2 mai 2015

Financé par la Communauté de communes du Sud-Pays-de-Retz et réalisé par l'Association Souvenir Bataille de Normandie - ASBN, avec le soutien de la commune de Saint-Père-en-Retz et la participation des associations UNG et Souvenir français.

Credit photo : René Bréka, Le Grand Bleu bleu - Traduction : Danièle Monnot

En ce 1^{er} mai 1943, sept B17 furent abattus et 73 aviateurs américains officiellement portés disparus en action. Les noms des 6 morts du *Black Swan* appartiennent à la longue liste des 56 000 aviateurs sur 120 000 ayant participé aux missions du *Bomber Command* ayant perdu la vie au combat, c'est-à-dire près d'un sur deux. Nous avons raconté l'histoire de 6 avions alliés abattus en pays de Retz et nous le ferons encore l'an prochain à Bouguenais pour un septième, un Lancaster abattu le 8 mai 1944 à la Ville-au-Denis. Le bilan de ces 7 crashes est de 48 morts et 5 survivants.

Je n'oublie pas que pour les nécessités de la guerre, les bombardements alliés firent près de 70 000 morts et 75 000 blessés dans notre pays. La seule ville de Saint-Nazaire subit 50 raids de bombardement qui la détruisirent à 80 % et firent 573 victimes. Et pourtant, 4.000 aviateurs alliés abattus au-dessus de la France furent recueillis, cachés et exfiltrés par ces Français qu'ils venaient de bombarder. [Il y eut en France 36 000 Helpers dont la moitié de femmes.](#)

Et ce fut le cas aussi pour les courageux civils qui ont secouru et protégé les aviateurs du *Black Swan*, tous menacés d'exécution s'ils étaient pris en flagrant délit d'aide à un aviateur abattu. Je rappelle que nous sommes au printemps 1943 et que les actes de résistance sont encore rares et sévèrement réprimés par une armée allemande encore plus féroce après la défaite de Stalingrad.

BEKANNTMACHUNG

Die nachstehenden Bestimmungen werden der Bevölkerung erneut in Erinnerung gebracht:

Es ist verboten, Angehörige einer feindlichen Wehrmacht (insbesondere Mitglieder von feindlichen Flugzeugbesetzungen oder feindliche Fallschirmabspringer) oder Feindagenten zu verbergen, zu beherbergen oder auf andere Weise zu unterstützen.

Weiterhin ist verboten, zu Boden gegangene Flugzeuge, Flugzeugteile, Flugzeuggeräte oder irgendwelche aus Flugzeugen abgeworfene Gegenstände an sich zu nehmen, weiterzugeben, zu zerstören oder auch nur zu berühren. Vielmehr ist ein solcher Fund unverzüglich bei der nächsten deutschen Wehrmacht- oder Polizeidienststelle oder bei der nächsten französischen Verwaltungs- oder Polizeidienststelle anzugeben.

Jeder, der diesen Vorschriften zuwiderhandelt, hat damit zu rechnen, dass er vor ein deutsches Kriegsgericht gestellt und mit den schwersten Strafen, gegebenenfalls mit der Todesstrafe belegt wird.

Wer abgestürzte oder notlandete Flugzeuge, — oder aufgefunde Flugzeugteile, die die einwandfreie Feststellung eines abgestürzten Flugzeugs ermöglichen — einer der oben erwähnten Dienststellen unter genauer Angabe von Zeit und Ort meldet, wird belohnt, sofern ein Flugzeug auf Grund der Meldung sichergestellt werden kann. Dasselbe gilt für den, der Abwurfmateriel meldet, wenn dieses auf Grund der Meldung erfasst wird. Auch der wird belohnt, der Angehörige einer feindlichen Wehrmacht oder Feindagenten sicherstellt oder durch sein Verhalten zur Sicherstellung beiträgt.

Der Militärbefehlshaber in Frankreich.

AVIS

Les dispositions suivantes sont de nouveau rappelées à la population:

Il est interdit de dissimuler aux recherches, d'héberger ou d'aider d'une autre façon des personnes appartenant à une force armée ennemie (notamment des membres d'équipages d'avions, ou des parachutistes ennemis, ou des agents ennemis).

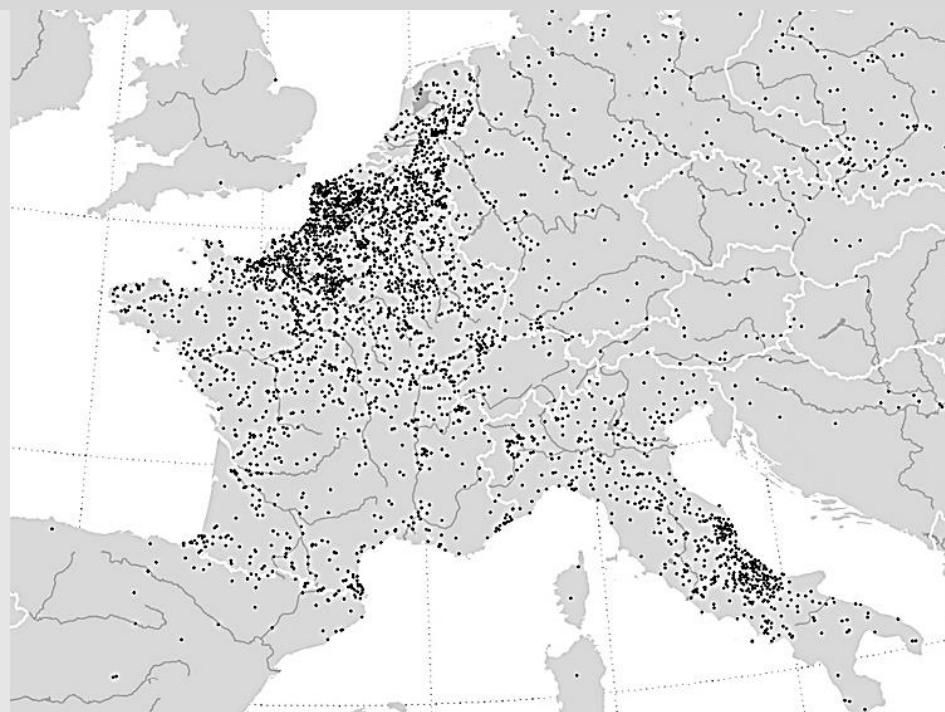
Il est également interdit de s'approprier, de transmettre, de détruire ou même de toucher des avions atterrissés ou tombés, des parties d'avions gisant au sol, du matériel provenant d'avions ou quelque objet que ce soit jeté par des aviateurs. Au contraire, une telle découverte devra être déclarée sans délai au service le plus proche de l'armée ou de la police allemande, ou au service administratif ou poste de police français le plus proche.

Quiconque aura contrevenu aux prescriptions ci-dessus s'exposera à être traduit devant un tribunal de guerre allemand et puni des peines les plus sévères et même, le cas échéant, de la peine de mort.

Quiconque aura déclaré la découverte d'un avion tombé ou ayant fait un atterrissage forcé, ou de parties d'avions à un des services cités ci-dessus, avec indications exactes de temps et de lieu permettant d'établir de manière irréfutable la chute d'un avion, sera récompensé dans le cas où un avion pourra être saisi à la suite de cette déclaration. De même seront récompensées les personnes ayant déclaré du matériel jeté par des aviateurs lorsque ce matériel sera saisi à la suite de ladite déclaration. Une récompense sera également accordée à celui qui s'assurera de la personne d'un militaire ou d'un agent ennemi ou qui, par son attitude, aidera à les appréhender.

Der Militärbefehlshaber in Frankreich.

Sur le très riche site de Jean-Michel DOZIER, on peut approfondir ce dossier des *French Helpers* en cliquant [ici](#)... Et sur les *Evaders* ou *Escapers*, [ici](#)



Localités traversées par les « escapers » et les « evaders » (1940-1945)
Atelier de cartographie/Sciences Po 2021

Mais découvrons d'abord le crash de l'avion et le sort de son équipage à travers quelques témoignages...

Témoignage de Joseph BICHON, 16 ans

... En ce jour du 1er mai 1943, les fortresses volantes sont venues de l'est et en plein jour, survolant le bourg de Saint-Père-en-Retz, puis la vallée du Boivre en direction de la base sous-marine de Saint-Nazaire.

Prévenus par le hurlement des sirènes, nous avons scruté le ciel pour savoir d'où venaient les avions, guidés par le bruit irrégulier des moteurs. Nous avons enfin aperçu les fortresses volantes, en escadrilles à très haute altitude, un peu comme des oies sauvages, suivant invariablement leur route au milieu des panaches de fumée provoqués par l'éclatement des obus de l'artillerie anti-aérienne des Allemands. On apercevait par intermittence les chasseurs ennemis briller au soleil. Nous ne les avons plus quittés des yeux. Qu'allait-il se passer ? On vit alors un des avions, décroché en queue d'escadrille et perdant de l'altitude. Attaqué par l'artillerie et les avions de chasse allemands, il laissait des traînées de fumée derrière lui.

C'est dans ce vacarme infernal de bruit des moteurs d'avions, de hurlement des sirènes, de canons et de mitrailleuses des chasseurs allemands, puis bientôt de la déflagration des bombes sur la base sous-marine de Saint-Nazaire, que trois parachutistes sont sortis de l'appareil en difficulté. Une fois en chute libre, leurs parachutes se sont ouverts, au moment même où la forteresse volante éclatait en plein vol. En mille morceaux ! Un véritable nuage de ferraille et d'objets de toutes sortes dans le ciel au-dessus de nos têtes. Et au milieu, quatre parachutistes ! Pourquoi quatre et non plus trois ? On apprit plus tard que le bombardier Parker ayant été assommé au moment de l'explosion, puis « libéré » en chute libre, bientôt réveillé par l'air froid, était parvenu à déclencher son parachute. Tous les quatre ont donc atterri plus au sud, emportés par le vent du côté de Chanteloup et de la Baconnière. Un autre aviateur dont le parachute s'était ouvert, resta malheureusement accroché dans un élément de la queue de l'avion et fut tué en arrivant au sol.

... Les morceaux les plus lourds, comme les quatre moteurs en feu, sont tombés à pic, mais d'autres grandes pièces comme les ailes ont tenu longtemps dans le ciel au-dessus de nos têtes, avec de formidables volte-face et de sinistres sifflements affolant les témoins avant d'atteindre le sol sans faire heureusement aucune victime civile. Pour notre part, nous n'étions pas fiers, tremblants de peur, réfugiés sous un chêne, protection bien illusoire. Par chance, la troisième partie des ailes passa au-dessus de nos têtes pour atterrir près du village de l'Aiguillon.

... Les Péréziens sont venu nombreux sur les lieux du crash pour voir les restes impressionnantes du B17, mais aussi pour honorer avec respect les jeunes aviateurs couchés à même le sol. Ils étaient notre espérance au plus profond de la guerre, nos alliés, nos défenseurs à jamais endormis pour notre liberté.

Témoignage de Michel VALLEE, 10 ans et demi

... Je ne vous dis pas la peur quand on a 10 ans et demi et qu'on voit cette masse qui vous tombe dessus. À ce moment-là, on pense à sa famille. Où est-elle ? Que fait-elle ? Mon oncle René était prisonnier à Berlin. Mon père était parti avec mon frère livrer du bois au boulanger. Mes sœurs Marie-Thérèse et Germaine cassaient de l'herbe dans un champ de blé. Il ne restait plus que maman, ma tante, grand-mère, ma petite sœur Monique, la p'tite Léa et moi. Paniqués, on est partis chez les voisins, les Bertin. J'étais terrorisé, je me cramponnais à Louis Bertin. On voyait cette queue d'avion qui descendait et qui est tombée à 200 mètres de la maison. Oh ! La peur et le soulagement !

Deux voisins avaient l'habitude de passer à cet endroit, mais ils ont eu la bonne idée d'emprunter le chemin et de se cacher dans la banquette. Par chance, la queue est tombée à 20 mètres d'eux. On a trouvé trois aviateurs morts dans l'avion et un autre dont le parachute était accroché à la queue.

Il restait mes deux sœurs qui travaillaient dans les champs. On est parti à leur rencontre mais on ne les voyait pas. On était très inquiets. Tout en les cherchant et en nous dirigeant vers les Quatre-Vents, on est tombé sur un homme mort étendu sur le chemin. Marie-Thérèse et Germaine s'étaient réfugiées chez Auguste Bichon. Tout près de sa maison, une partie de l'avion brûlait, avec des explosions de balles. À vingt mètres, il y avait un autre aviateur, mort lui aussi. Un autre morceau est tombé à la Nouveauté, à un kilomètre des Morandières, entre quatre bœufs appartenant à Joseph Bichon et Pierre Bertin.

À la suite de cet accident, nous avions régulièrement la visite des Allemands qui perquisitionnaient partout. On voyait aussi beaucoup de personnes qui venaient récupérer quelques morceaux à leur insu.

Enfin, nous étions tous vivants.

Témoignage d'Annette HARDOUIN, née Garnier (2-11-1945). Elle avait 17 ans en 1943

... Nous étions en vélos et nous revenions de faire des achats à Machecoul lorsque nous vîmes des parachutes descendre. Mon oncle Ernest me dit : "On va aller voir". On se dirigea donc vers l'endroit où ils tombaient. En arrivant, nous aperçûmes les corps de deux aviateurs étendus sur le sol. Des soldats allemands étaient là. Mon oncle, qui avait fait la guerre de 14-18, me dit : "De toute façon, ils n'ont pas le droit de nous empêcher de mettre des fleurs". Mon oncle sortit alors son couteau de sa poche et se dirigea vers la haie dans laquelle il coupa des branches de genêts, à fleurs jaunes. Puis on les mit sur les corps des deux aviateurs. D'autres personnes étaient venues avant nous car il y avait déjà un petit bouquet de fleurs blanches. L'un des aviateurs (Harley FIELDS), était blessé à la tête, elle était ouverte, il avait également une jambe brisée. L'autre aviateur (Jay

STERLING) un peu plus loin était blessé à l'épaule ; il était très jeune, il était blond et ses yeux bleus encore ouverts regardaient le ciel. Nous nous sommes recueillis un instant devant ces deux soldats puis nous sommes repartis.

Lettre de Thérèse GUILLOU au fils de Harry ROACH

Cher Monsieur,

Je m'appelle Thérèse GUILLOU, mais mon nom de jeune fille est MORICEAU. En 1943, j'habitais à "La Grenouillère" à Saint-Michel-Chef-Chef et j'avais 10 ans.

Le 1er Mai 1943, j'étais à garder mes moutons dès le matin de bonne heure, lorsqu'un bombardier apparut entouré d'avions allemands. Les avions et les canons tiraient dans tous les sens et cela faisait du bruit. Tout à coup le bombardier explosa et j'ai vu des parachutes descendre. J'ai eu à ce moment-là très très peur, j'ai pris mes jambes à mon cou et j'ai couru vers la maison. Dans le chemin, j'ai rencontré Pierre BRIDEAU qui menait ses vaches aux champs. Je lui ai dit : « Regarde, regarde » ! Il me répondit : « Je vais aller voir » ! Il avait un bâton dans les mains, une fourche sur son épaule et son chien du nom de Pernod. Je le laissai et continuai mon chemin vers la maison...

Lorsque tout a été plus calme, nous sommes partis, mon père et moi, vers le champ où étaient resté les moutons. Au carrefour de la route Chauvé, Saint-Michel/L'Aiguillon, il était environ 11 h 30 à 11 h 45 nous avons rencontré votre père et avons aperçu un peu plus loin Clément BRIDEAU que nous connaissions bien. Papa s'est avancé vers votre père, lui a serré la main et lui a dit : « Bonne route ». Votre père se faisait comprendre par geste mais moi je ne me suis pas avancée car je n'étais pas rassurée du tout... Votre père était en civil... Je me rappelle surtout de sa chemisette blanche à manches courtes. Il avait également un foulard autour du cou. J'ai tout de suite pensé, et mon père également, que c'était une chemisette à Clément ou à Pierre, je ne sais pas... Ce jour-là il faisait très beau. Il avait également une pelle sur son épaule... Votre père avait également des souliers qui brillaient, et mon père a pensé qu'il aurait peut-être mieux valu qu'il ait d'autres chaussures car elles étaient trop belles...

Il est reparti vers La Baconnière et nous, on est allé retrouver Clément qui nous attendait au bout du chemin. Il nous a dit qu'il venait de L'Aiguillon avec votre père et qu'il l'avait déshabillé là-bas dans le verger... À mon avis, si Clément n'avait pas été là, les choses se serait beaucoup plus mal passées pour votre père.

... Avant le récit de synthèse de René BRIDEAU sur le sort du navigateur Harry ROACH

« Clément BRIDEAU et Jean LERAY étaient à couper du bois lorsque le Lieutenant Harry ROACH tomba, pas très loin d'eux, dans un petit pré bordé de grands arbres. Clément se précipita pour l'aider car son parachute commençait à l'entraîner. Son frère, Pierre BRIDEAU, qui menait ses vaches aux champs, apparut aussitôt pour l'aider lui aussi. Harry ROACH était tombé assez loin d'une route et il avait eu beaucoup de chance car son parachute ne s'était pas accroché aux arbres. Harry ne savait dire en Français que ces seuls mots : "Camarades, Vive la France".

Il ne fallait pas traîner car les Allemands avaient vu eux aussi descendre les parachutes et l'endroit était dangereux. De surcroît, était installé près de la ferme BRIDEAU, un projecteur allemand de 150 (1,50 mètre de diamètre), appartenant à la 7^{ème} compagnie du 809 Marine-FLAK, avec plusieurs soldats. Tandis que Pierre rassemblait ses vaches épargnées, Clément BRIDEAU emmenait à travers champs le lieutenant Harry ROACH à la ferme familiale de la Basse-Aiguillon, sur la commune de Saint-Michel-Chef-Chef.

Clément laissa Harry ROACH dans le chemin, près de la ferme, pour aller prévenir sa famille qu'il avait ramené un aviateur. Sa mère, Clémentine, avait levé les bras au ciel : "Mais il va tous nous faire tuer ! Et les soldats Allemands du projecteur qui sont à quelques centaines de mètres ! ". Il était bien vrai que l'aide à un aviateur était très dangereux et même sévèrement puni par les autorités allemandes. Clément ajouta : "L'aviateur est blessé au visage et au dos et il n'a pas mangé". L'effet de surprise passé, Clémentine n'hésita pas une seconde, cherchant aussitôt des pansements et préparant à manger pour cet invité inattendu.

...
Les familles BRIDEAU (Pierre, Clémentine, Pierre fils, Clément) et PASGRIMAUD (Auguste, Augustine) emmenèrent alors Harry ROACH dans le verger, derrière un petit champ de seigle. On commença par le débarrasser de tout son équipement militaire qui était conséquent car il faisait très froid dans les B17 : gilet de sauvetage, harnais du parachute, combinaison chauffante, bottes de vol, casque en cuir, ceinturon, veste d'aviateur (Modèle A2), son insigne d'officier sur son col de chemise, sa chemise, etc...



Le Lieutenant Harry ROACH, navigateur du *Black Swan*

Harry garda son pantalon marron, ses chaussures, sa ceinture et son foulard d'aviateur en soie, mais Clément le dota d'une chemise blanche pour lui donner une allure civile. Puis, après qu'elle ait soigné sa blessure au visage et la douleur de son dos, Clémentine donna à l'aviateur de la nourriture et du vin. Harry ROACH prit alors la route, accompagné par Clément BRIDEAU. Ils croisèrent un side-car allemand qui fort heureusement ne s'arrêta pas... En effet, Harry ne parlait pas Français.

Ils rencontrèrent en chemin Léon MORICEAU et sa fille Thérèse de la Grenouillère, une ferme voisine. Après une brève discussion et un au revoir chaleureux, Harry se dirigea seul vers le village de la Baconnière. Malgré la pelle sur l'épaule et l'écharpe autour du cou, Thérèse remarqua qu'il était trop bien habillé pour passer inaperçu.

Après avoir parcouru environ 800 mètres, Harry aperçut un jeune garçon, Joseph MONNIER, la douzième personne rencontrée depuis son atterrissage ! Joseph l'emmena chez lui à la ferme familiale de la Cochardière. Là aussi il fut réconforté et on lui changea ses vêtements avec l'aide des voisins, Eugène DURAND du Petit-Pas et M. BOITIER de la Bâte, mais cette fois-ci pour l'habiller en haillons. Pendant que le fugitif essayait ses nouveaux vêtements, une patrouille Allemande en side-car se faisait entendre en bas de la route, face à la ferme. Harry se cacha sous le lit, mais heureusement, le side-car passa son chemin.

L'aviateur fut ensuite ramené près du village de la Baconnière par le père MONNIER d'où il repartit seul en direction de Chauvé, petite ville distante de 7,5 km, qu'il atteignit le soir même de ce 1^{er} mai. Dans le bourg de Chauvé, il fut remarqué, sans doute par son allure et ses vêtements, par l'instituteur Antoine TRIGODET qui l'emmena au presbytère. Antoine TRIGODET frappa à la porte de la cuisine et demanda à Marie SEROT et Jean PEROUSSE où se trouvait le curé SEROT. La chance était avec Harry car le curé Jean-Baptiste SEROT faisait partie d'un réseau de résistance. Le réseau fut activé et, avec l'aide de Madame MICHAUD de Pornic, au matin du 4 mai 1943, il quittait le Pays de Retz en bicyclette en direction de la ville de Legé. »

Harry ROACH rejoignit alors Agen au soir du 8 mai, où il rencontra M. et Mme Jean THIBAUT et le père Patrick KELLY. Le 2 juin, il traversait les Pyrénées en compagnie de Jean SOUM, après de multiples péripéties. En Espagne, ce fut ensuite Esterri de Aneu, Lerida, Madrid et Gibraltar. Le 29 Juin 1943 il était à Bristol en Angleterre et le 4 Juillet il rejoignait ses camarades à sa base de Molesworth !

Harry ROACH continua sa carrière dans l'armée américaine comme pilote, mais malheureusement, il trouva la mort en 1954 aux commandes de son avion en approchant la piste d'atterrissement de Sioux City. »

Il faut ici compléter le récit de René BRIDEAU par celui de Harry ROACH Jr, le fils de l'aviateur, sur la base du témoignage de son père :

« Le robuste navigateur se trouvait toujours en sécurité au presbytère de Chauvé, mais la douleur qu'il ressentait dans le dos était si intense qu'il ne pouvait pas bouger. Le choc brutal de l'ouverture du parachute, suivi d'un atterrissage rude dans le pré de BRIDEAU, lui avait causé une sérieuse élongation musculaire. Il lui faudrait encore une journée avant de pouvoir se déplacer sans difficulté.

Dans l'après-midi du 2 mai, il reçut la visite de Madame Pol MICHAUD, membre de la Résistance à Pornic, qui parlait couramment anglais, ce qui était précieux pour un réseau d'évasion. L'un de ces réseaux dont le nom de code était « *Comète* » s'étendait de la Hollande à l'Espagne et gérait de nombreux itinéraires d'évasion pour ceux que les nazis recherchaient : aviateurs abattus, Juifs, exilés politiques et autres. Certains étaient discrètement évacués par bateau à partir des nombreuses criques côtières de France et des Pays-Bas. La plupart cependant étaient dirigés vers les Pyrénées pour passer en Espagne - un voyage long et périlleux, au cours duquel l'évadé passait de maillon en maillon dans la chaîne. L'abbé SEROT faisait partie de ces maillons. Chaque contact

ne connaissait que le nom et l'adresse du suivant, et nul ne connaissait le réseau entier. Le contact de l'abbé SEROT était Madame MICHAUD.

En général, il fallait des semaines, voire des mois, à un évadé pour franchir toute la chaîne et atteindre la sécurité, bien que le record fût détenu par un aviateur abattu qui avait réussi à s'échapper par bateau et à regagner l'Angleterre neuf heures seulement après avoir sauté de son avion.

Madame MICHAUD s'affairait à organiser le départ de ROACH. Il était impératif qu'il quitte les lieux au plus vite, car la Gestapo finirait inévitablement par apprendre qu'un Américain se cachait à Chauvé. ROACH reçut un béret, un costume bleu semblable à celui des ouvriers français, et une paire d'espadrilles — chaussures légères en corde et en toile, semblables à des pantoufles. Ses bottes brillantes furent cachées au fond de l'horloge du grand-père de l'abbé SEROT.

Il fut convenu que, si l'Américain parvenait à regagner l'Angleterre, le message « Harry ROACH réclame ses bottes » serait diffusé sur la BBC afin d'informer la Résistance qu'il était sain et sauf. Ce message représentait une petite récompense morale pour ceux qui risquaient leur vie dans l'ombre.

Le mardi matin, 4 mai, Roach partit à bicyclette, empruntant celle du mari de Madame MICHAUD. Le navigateur emportait avec lui sa carte-mouchoir et l'adresse d'une maison sûre à Agen, une ville du sud-ouest de la France d'où il serait ensuite conduit jusqu'à la frontière espagnole¹. Avant de partir, il offrit son foulard de soie blanche à Marie SEROT et remit son revolver à l'abbé.

Avec de calmes vœux de bonne route de la part du bon prêtre et de ses assistants, l'Américain fit un signe joyeux de la main et s'éloigna en pédalant. Le premier jour du lieutenant ROACH sur la route, il parcourut environ trente milles (près de cinquante kilomètres). Ce n'était pas une grande distance à bicyclette, mais Madame MICHAUD jugeait préférable que la première journée du pilote soit courte. Le père SEROT s'était arrangé pour que l'Américain passe la nuit au séminaire catholique de Legé...

Harry ROACH Jr souligne lui aussi le rôle important joué par Marie-Josèphe MICHAUD, dans l'organisation de la fuite de l'aviateur. Il évoque alors le réseau « *Comète* » créé par une femme et s'appuyant sur une proportion importante d'agents féminins. Dans cet article intitulé [L'engagement des femmes dans la ligne d'évasion Comète \(1941-1944\)](#) on peut lire en effet :

« Une organisation se démarque des autres : la ligne d'évasion *Comète* est créée en août 1941 par une jeune femme de 25 ans du nom d'Andrée De Jongh.

L'origine de *Comète* remonte au début 1941 dans la commune bruxelloise de Schaerbeek. À cette époque, deux jeunes gens, Andrée DE JONGH et Arnold DEPPE, essaient de trouver une solution pour sauver des soldats britanniques n'ayant pas pu réembarquer à Dunkerque et cachés depuis lors chez l'habitant.

L'idéal est de découvrir un chemin rapide et sécurisé conduisant à Londres. Trois possibilités s'offrent à eux : le littoral belge, théoriquement plus proche de l'Angleterre, mais soumis à une surveillance importante. La frontière suisse, également fort contrôlée, en raison de la neutralité du pays. Enfin, il reste la traversée des Basses-Pyrénées pour arriver en Espagne, atteindre Gibraltar, – territoire britannique –, et de là, rejoindre l'Angleterre. Cette dernière option semblait être la plus appropriée à leur dessein »...

¹Ce fut sans doute Marie-Josèphe MICHAUD qui lui donna cette adresse de Mademoiselle VIGIER 9 place de la République... Que Harry ROACH confondra avec le 9 boulevard de la République, adresse de l'Eldorado très fréquenté par les Allemands mais où travaillait aussi Jean THIBAUT qui lui apportera son aide.

« *Comète* est une des seules lignes d'évasion qui dispose d'une infrastructure complète. Elle est divisée en trois zones géographiques : Bruxelles, Paris, Bayonne. Chaque centre est géré par un responsable, entouré d'une équipe d'agents, qui dispose d'une personne dans plusieurs autres villes. Ces personnes disposent elles-mêmes d'agents dans des bourgades affiliées. La structure de *Comète* est conçue comme une immense toile d'araignée au sein de laquelle chaque fil a un rôle déterminé et limité.

Le travail accompli par *Comète* exige un grand nombre de collaborateurs pour assurer la réception, le logement et le convoi des « colis ». La logistique, l'administration et le financement de *Comète* requièrent la participation de plus ou moins 2000 personnes de nationalité belge, française et espagnole, réparties entre les trois secteurs et leurs multiples ramifications.

Chaque fonction – du chef de secteur à la boîte-aux-lettres – a un champ d'action déterminé et des contacts précis avec des agents limités, afin d'assurer à la fois une efficacité et une sécurité. Malgré ces précautions et l'application de la règle de cloisonnement, des agents-double s'infiltrent à plusieurs reprises et firent environ 800 arrestations – autrement dit 40 % de la totalité des agents reconnus –, soldées par 155 décès.

Nonobstant ses pertes, *Comète* reste, sans conteste, la ligne d'évasion la plus connue. Sa renommée est internationale. Elle est devenue un symbole pour tous ceux qui ont aidé à une évasion. Sa notoriété s'explique, entre autres, par le nombre élevé d'aviateurs sauvés entre 1941 et 1944. *Comète* aurait à son actif le sauvetage d'environ 700 à 800 hommes. Enfin, le réseau *Comète* est aussi réputé pour le rôle actif que les femmes ont joué au sein de l'organisation. Sur les 155 agents fusillés ou décédés en Allemagne, nous comptions 55 femmes. Ce qui signifie que 35 % de l'effectif décédé des suites d'une activité résistante sont de la gent féminine ».



Clément BRIDEAU en 1946



Le prêtre résistant Jean-Baptiste SEROT, curé de Chauvė.
Décoré de la Croix de guerre avec palme
et de la Légion d'honneur

... Parmi les nombreux « Helpers » ayant contribué au sauvetage du navigateur Harry ROACH, nous pouvons désormais enrichir les éléments biographiques concernant ces personnes courageuses évoquées plus haut...

... et d'abord la famille THIBAUT d'Agen

En effet, nous avons été [contactés](#) sur notre site par Muriel MARMIE FLOOD dont la sœur et le beau-frère de sa grand-mère (le couple THIBAUT) cachèrent Harry ROACH à Agen. Bercée depuis son enfance par cette « histoire d'aviateur américain », Muriel a entrepris des recherches sur les réseaux de passeurs et tous ceux qui ont aidé Harry ROACH, et elle a accepté de nous les faire partager. Au cours de nombreux échanges avec René BRIDEAU puis avec moi, elle a donc évoqué le rôle de sa grand-mère et de sa famille à Agen, complété par les souvenirs de Marie-Françoise GROLLEAU, petite nièce de Marie-Josèphe et Pol MICHAUD dont l'histoire fut très liée à la ville de Pornic...



Jean et Marie-Louise THIBAUT derrière le bar de l'Eldorado à Agen (années 50)

Commençons par l'épisode agenais et par ce souvenir d'Henriette MARMIÉ née DELRIEU (1912-2008), coiffeuse de profession et grand-mère de Muriel évoquant souvent sa rencontre avec Harry ROACH à qui elle coupe les cheveux, juste après son arrivée à Agen le dimanche 9 mai 1943. Mais il faut évoquer surtout le rôle de la sœur de sa grand-mère, Marie-Louise THIBAUT née DELRIEU (1909-1999), professeur de piano, et de son beau-frère Jean THIBAUT (1913-1967), professeur de musique, premier prix de violoncelle du Conservatoire de Toulouse, travaillant au cabaret familial de l'Eldorado, ancien prisonnier de guerre au Stalag IIA de Neubrandenburg et... boîte aux lettres clandestine du lieutenant PEYROT appartenant au réseau HILAIRE-BUCKMASTER. C'est dans ce cabaret au cœur de la ville et très fréquenté par les Allemands que Marie-Louise et Jean accueillirent Harry ROACH en provenance de Chauvigny avant de le cacher à leur domicile, rue Carnot pendant 21 jours à partir du dimanche 9 mai 1943.

La maison THIBAUT comportait un jardin qu'Harry se mit à entretenir pour se rendre utile, au point même qu'un voisin demanda aux THIBAUT les coordonnées de leur nouveau jardinier !

Pendant ce temps, Mademoiselle VIGIER fabriquait une fausse carte d'identité pour l'aviateur jardinier, et avec l'aide de Monsieur LAVERGNE du réseau BRUTUS (travaillant à la préfecture avec le père de Jean THIBAUT) organisait son passage vers l'Espagne. Selon l'ordre reçu par téléphone, il fallait accompagner Harry à la gare avec sa valise, le confier à un membre du réseau d'évasion puis quitter la gare sans se retourner. Et ce fut Jean THIBAUT qui accomplit cette mission. Le 2 juin, guidé par Jean SOUM, Harry franchira les Pyrénées... Et le 4 juillet, il aura rejoint ses camarades sur la base de Molesworth en Angleterre.

Il faut évoquer ici le rôle joué par le père KELLY, évoqué plus haut par René BRIDEAU. Il s'agit d'un personnage très singulier ayant un rôle déterminant dans le destin de Harry ROACH, puisqu'il semble qu'il l'ait même sauvé d'une exécution si l'on en croit le récit de Harry ROACH Jr !

... L'abbé KELLY né à Toronto en 1916 et originaire d'Irlande du Nord, y était revenu en 1916 avec ses parents. Catholique, il répondit à la demande d'un diocèse du sud-ouest de la France d'envoyer des étudiants irlandais pour les former à la prêtrise dans le séminaire de Bordeaux. En juin 1940, il est ordonné prêtre et nommé à la cathédrale d'Agen jusqu'à la fin de 1945.

Suite à l'accueil d'Harry ROACH à leur domicile, la famille THIBAUT était inquiète de son rôle et de ses intentions... Alors que l'aviateur était plongé dans un profond sommeil qui allait durer 13 h, un trou dans le jardin avait même été creusé, au cas où... On sollicita alors l'abbé KELLY pour servir d'interprète auprès d'Harry dont on voulait vérifier l'identité et les intentions. À la fin de l'échange, l'abbé KELLY sortit de la pièce en renignant son pistolet et en rassurant la famille THIBAUT : Harry était bien américain et n'était pas un espion allemand !

Il fallait maintenant trouver un moyen d'aider Harry gagner l'Espagne... C'est l'abbé KELLY qui aurait alors transmis à Madame LARRIEU (sans doute Madame LAVERGNE) le bracelet d'identification d'Harry qu'elle aurait remis à la Résistance. Un rendez-vous entre KELLY et le capitaine BASTIOU (du réseau Corps Franc POMMIES) aurait alors eu lieu à la cathédrale où il fut décidé de venir chez les THIBAUT pour poser 10 questions à Harry et vérifier si on pouvait lui faire confiance !

Le résistant satisfait à l'évidence des réponses d'Harry informa les THIBAUT qu'ils recevraient un coup de fil pour leur donner des instructions. Peu après, ils reçurent bien un appel téléphonique leur demandant d'amener Harry, avec une valise, à la gare d'Agen pour le confier à la Résistance.

Lors de ses recherches sur les « Helpers », Muriel MARMIE FLOOD s'est intéressée aussi à une autre protagoniste de cette évasion à haut risque, Marie Joseph MICHAUD, une Pornicaise courageuse, évoquée déjà dans le récit de René BRIDEAU et ayant joué un rôle clé dès le lendemain du crash pour sauver Harry ROACH. Les éléments fournis par Muriel et par Marie-Françoise GROLLEAU, la petite-nièce du couple MICHAUD, concernant Marie-Josèphe MICHAUD mais aussi son mari m'ont permis de faire le portrait de deux autres figures marquantes du pays de Retz, **Marie-Josèphe et Pol MICHAUD**.

Marie-Josèphe MICHAUD, née LOIRAT à Saint-Nazaire le 10 juillet 1899 est décédée à Orvault le 8 octobre 1973. Elle avait épousé en premières noces un Américain, Carl JOHNSON, née en 1889 et décédé dans le Michigan le 10 janvier 1931. Après le décès de ce premier mari, Marie-Josèphe épousa Pol MICHAUD le 28 mai 1934 à Nantes.



Mairie de Pornic

État-Civil

Naissances :

Michelle-Augustine-Marie Guihard, rue Saint-André.
Georgette-Marie Pichard, rue de l'Eglise.

Publications de mariage

Maurice Pollono, sergent à à la 1^e région aérienne, et Yvonne Charrier,
Pol-Henri Michaud, avenue Dory,
à Nantes et Marie-Hippolyte
Loirat, rue Georges-Clemenceau,
et Marie-Hippolyte Loirat,
rue Georges-Clemenceau.

Décès

Gustave Grau, 49 ans, mécanicien, quai de Gourmalon, marchande foraine, rue M.-Foch.

Si le curé Jean-Baptiste SEROT avait sollicité l'aide de Marie-Josèphe MICHAUD, c'était sûrement en raison de sa pratique parfaite de l'anglo-américain mais sans doute aussi pour son engagement résistant aux côtés de son nouveau mari, Pol MICHAUD. Mais découvrons d'abord les éléments biographiques concernant « Marie l'Américaine » et son premier mari Carl JOHNSON.

D'après la liste des passagers étrangers établie par l'office de l'immigration américaine du port d'arrivée, Marie-Josèphe débarque à New-York avec sa mère le 27 mai 1922 en provenance du Havre à bord du SS France. Deux jours plus tard, elle épouse son « fiancé » Carl JOHNSON, « vétéran de la 1^{re} guerre mondiale » qu'elle a vraisemblablement connu en France. Sur les documents d'enregistrement, on peut lire sur la page de gauche (numéros de colonne jusqu'à 13, entre parenthèses)

LOIRAT Marie (3) / 22 ans (4) / sexe féminin (5) / célibataire (6) / couturière (7) / sait lire / lit le français / sait écrire (8) / originaire de France (9) / française (10) / sa dernière adresse est en France, à Nantes (11) / Personne la plus proche du pays dont elle vient : amie, Mme AVERTY, rue de la Grande Aire à Pornic, Loire Inférieure (12) / destination finale : Etat du Michigan dans la ville de Menominee (13)

LIST OR MANIFEST OF ALIEN PASSENGERS FOR THE UNITED STATES												
ALL ALIENS arriving at a port of continental United States from a foreign port or a port of the insular possessions of the United States, and all aliens arriving at a port of said insular possessions from a foreign port, a port of continental United States (white) sheet is for the listing of												
S. S. <u>FRANCE</u>			Passengers sailing from <u>THE HAVRE</u>			MAY 20 th			19 22			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
No. on List.	NAME IN FULL	Age.	Sex.	Calling or occupation.	Alde to—	Nationality (Country of which citizen or subject.)	Race or people.	Last permanent residence.	The name and complete address of nearest relative or friend in country where alien came.	Final destination. (Address home person resides.)	State.	City or town.
Family name.	Given name.	Yrs. Mo.	Sex.	Line	Book	First and language (If any other language than your own)	Wife	Country.	City or town.	State.	City or town.	
1	LOIRAT	22	F	B	Dress maker	Yes French	Yes France	French France	Nantes	Friend-Mme Averty Rue de la Grande Aire at PORNIC L. Inf.	Mich	Menominee
2	LOIRAT	4/14/22	✓	Marie	Henriette							
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												

... Et sur la page de droite

Elle a un billet pour sa destination (14) / elle a payé elle-même son passage (16) / elle possède 50\$ (17) / Elle n'est jamais venue aux USA avant (18) / elle va rejoindre son fiancé Carl Johnson, 602 Fremond Avenue à Menominee Michigan (19) / elle ne compte pas rentrer en France – elle pense rester à tout jamais aux USA / elle compte devenir citoyenne américaine (20) / elle n'a jamais été en prison (21) / elle n'est pas polygame (22) / elle n'est pas une anarchiste (23) / elle n'est pas une personne qui croit ou qui prêche que l'on peut renverser le gouvernement américain ou tout autre forme de loi par la force ou la violence (24) / Elle n'a pas l'intention de travailler (25) / Elle n'a pas été renvoyée des USA dans les 12 mois (26) / elle est en bonne condition de santé, mentale et physique (28) / elle mesure 5 feet 2 inches –

1,57m (29) / son teint est pâle (30) / elle a les cheveux châtains et les yeux marrons (31) / aucune marque d'identification (32) / elle est née en France, à St Nazaire (33)

STATES IMMIGRATION OFFICER AT PORT OF ARRIVAL																		List	
States, or a part of another insular possession, in whatever class they travel, MUST be fully listed and the master or commanding officer of each vessel carrying such passengers must upon arrival deliver lists thereof to the immigration officer.																		The entries on this sheet must be typewritten or printed.	
STEERAGE PASSENGERS ONLY																			
Arriving at Port of <u>NEW YORK</u> <u>N.Y.</u> , <u>MAY 29 TH</u> , <u>19 22</u>																		<u>17</u>	
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
No. on list	What is the name of the vessel in which you travelled?	By what means of passage paid?	Whether you are a relative or friend of any one aboard	Whether you have any relatives or friends aboard	Whether you plan to visit any place in United States and if so, when and where?	Person of concern in United States	When you plan to leave United States	Where you plan to go	Whether you plan to return to United States	Whether you plan to stay in United States	Condition Deformed or defective in body or mind or senses	Condition Deformed or defective in body or mind or senses	Height	Color of—	Place of birth				
					If yes— Name of relative or friend and his name and complete address.									Hair	Eyes	Country	City or town		
INSIT	Yes	Self	Yes	No	<i>Carl Johnson</i> <i>Retired - Carl Johnson 608 Fremont Ave at Menominee Mich</i>	No	always	yes	no	no	no	no	5'2	Fairbrn	brn	None	France	St Nazaire	
					<i>A. Leander - August</i> <i>IN TRANSIT FOR CANADA</i>	*	*	no	no	no	no	no	5'3	* grey	*	*	*	St Pere en Retz	
						*	*	no	no	no	no	no	5'3	* brn	*	*	*	Bolby	

Marie-Josèphe MICHAUD a donc épousé Carl John JOHNSON le 29 mai 1922 à New-York. Il est indiqué sur le recensement de la ville de Menominee (Michigan, USA) de 1930 que Marie-Josèphe avait 23 ans au moment de son mariage. Sur ce document, on découvre d'autres informations concernant le couple (entre parenthèses les numéros des colonnes)

DEPARTMENT OF COMMERCE-BUREAU OF THE CENSUS FIFTEENTH CENSUS OF THE UNITED STATES: 1930 POPULATION SCHEDULE																		Sheet No. 19 B	
Incorporated place <u>Menominee</u> Ward of city <u>5th Ward</u> Block No. _____																		Enumeration District No. 53-17 Supervisor's District No. 2 Recorder's No. 19	
Unincorporated place _____																		Institution _____	
NAME _____																		Researched by me on <u>Aug 19 21</u> 1930 <u>Ernestine Nelson</u>	
RELATION _____																			
HOME DATA																			
PERSONAL DESCRIPTION																			
EDUCATION																			
PLACES OF BIRTH																			
UNITED STATES OR NATIVE BORN																			
CITIZENSHIP																			
LANGUAGE OF FOREIGN BORN																			
OCCUPATION AND INDUSTRY																			
EMPLOYMENT																			
WEALTH																			

(Detailed description of columns 1 through 18 follows)

(Detailed description of columns 19 through 22 follows)

JOHNSON Mary J. 5) / épouse (6) /... (7) / (8) / pas de radio (9) / la famille n'habite pas dans une ferme (10) / sexe féminin (11) / race blanche (12) / elle a eu ou va avoir 30 ans (13) / mariée (14) / elle avait 33 ans à son mariage (15) / elle n'a pas de parcours scolaire depuis septembre 1929 (16) / elle sait lire et écrire (17) / elle est née en France (18) / ses parents sont originaires de la France (19+20) / elle parlait le français à la maison avant d'arriver aux USA (21) / Elle a émigré aux USA en 1922 (22) / Elle est naturalisée américaine (23) / Elle parle et écrit l'anglaise (24) / sans profession (25) ...



Carl JOHNSON sur son passeport en juin 1921. Il va mourir 10 ans plus tard, le 10 janvier 1931

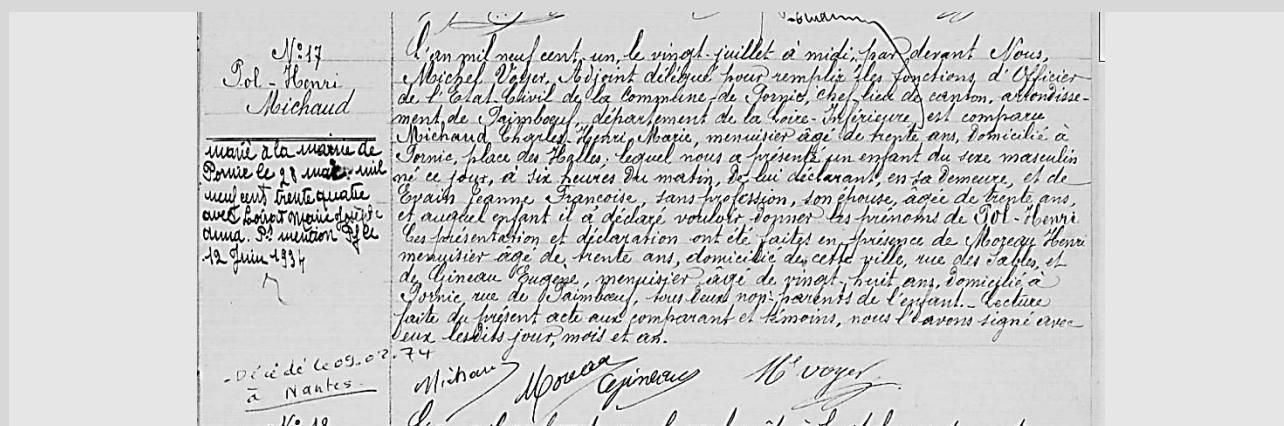


Marie-Josèphe MICHAUD (née LOIRAT) en 1960
Décédée le 8 octobre 1973

Quant à Marie-Josèphe, après la mort de Carl, elle revient en France pour s'installer à Pornic comme libraire. On connaissait bien sûr à Pornic sa première vie américaine et sa maîtrise de la langue anglaise. C'est donc comme interprète qu'elle répond à la demande d'aide du curé SEROT, mais son engagement alla plus loin puisqu'elle participe à l'organisation de la première phase de l'évasion d'Harry ROACH entre Chauvé et Agen et qu'au lendemain de cette rencontre, elle lui fait parvenir le vélo de son mari pour quitter Chauvé et se diriger vers Legé... Ce qui lui vaudra la reconnaissance des Etats-Unis qui l'inscriront sur la liste des **Helpers**

HELPER'S NAME	HELPER'S ADDRESS	AWARD GRADE PROPOSED	CERTIFICATE NUMBER	COMPENSATION PAID	CLAIM N°	REMARKS
MICHAUD, Mme Marie Joseph	7 Rue Galleni La Roche sur Yon (Vendee).	Nil	-	-	-	U.S. on

Découvrons maintenant une autre figure du pays de Retz, **Pol MICHAUD**, le second mari de Marie-Josèphe né précisément à Pornic le 20 juillet 1901.



Pol MICHAUD sert une première fois dans la Marine du 1^{er} avril 1921 au 25 avril 1923 comme mécanicien. Cet enrôlement lui donnera sans doute le goût du voyage et en particulier de New-York où il débarquera comme marin des **Forces Navales de la France Libre (FNFL)** en avril 1923 et où il travaillera entre 1925 et 1932... Mais c'est à la librairie de Pornic qu'il rencontre Marie-Josèphe pour la première fois...

Nom : <i>Michaude</i>		Numéro matricule du recrutement : { <i>898</i>
Prénom : <i>Pol Févri</i>		Classe de mobilisation : {
ÉTAT CIVIL.		
Né le <i>20 juillet 1901</i> , à <i>Paris</i> , canton <i>département de la Seine Supérieure</i> , résidant <i>avec ses parents</i> , canton <i>d</i> , département <i>d</i> , profession d' <i>agent</i> , fils d' <i>Charles</i> et de <i>Jeanne Evin</i> , domiciliés <i>Nantes</i> , canton <i>d</i> , département <i>d</i> , autre <i>Georges Tricot</i> .		
SIGNALLEMENT. Cheveux <i>châtain</i> , Yeux <i>bruns</i> , Front <i>haut</i> , Nez <i>large</i> , Visage <i>oval</i> . Renseignements physionomiques complémentaires : Taille : 1 mètre <i>69</i> centimètres. Taille rectifiée : 1 mètre centimètres. Marques particulières :		
DÉCISION DU CONSEIL DE REVISION ET MOTIFS. Inscrit sous le n° <i>219</i> de la liste du canton de <i>Nantes</i> . Classé dans la <i>1^e</i> partie de la liste en <i>1921</i> .		
<i>Stages matraquants et défection versé le 10 avril 1921</i> DETAIL DES SERVICES ET MUTATIONS DIVERSES. INGLOPÉ A CAEN le <i>18 Août 1921</i> ARRIVÉ AU CORPS LE <i>6 Août 1921</i> Apprenti marin le <i>1^e de juillet</i> Nomme Mécanicien de 2 ^e classe <i>1^e juin 1921</i> - Circulaire Ministère du <i>13 mars 1923</i> - Passé dans la disponibilité de l'armée de mer le <i>14 avril 1923</i> . Moustique provisoirement sous les dropdowns par application de l'article 33 de la loi du <i>21 Mars 1905</i> . Renvoyé dans ses foyers le <i>25 avril 1923</i> - Certificat de bonne conduite. Accordé -		
NUMÉROS CORPS D'AFFECTATION. AU CONTRÔLE SPÉCIAL. MATRICULE EN SE RÉPÉRANT.		
Armée active. { <i>généalogie Flotte</i> 36.308 Disponibilité et réserve de l'armée active. { <i>2^e dépôt des fourrées de la marine</i>		

LOCALITÉS SUCCESSIVES HABITÉES PAR SUITE DE CHANGEMENTS DE DOMICILE OU DE RÉSIDENCE.			
Dates.	Communes.	Subdivisions de région	D DOMICILE. R RÉSIDENCE.
<i>14-8-24</i>	<i>Nantes av. Albert Douy</i>	<i>Nantes</i>	<i>R</i>
<i>10-1-1925</i>	<i>New York City %</i>		
	<i>Phelan, 60 West 33rd Street</i>		<i>R</i>
<i>6-2-1931</i>	<i>New-York City 315 West</i>		
	<i>97th Street apt 40</i>	<i>New-York</i>	<i>R</i>
<i>11-5-1932</i>	<i>Avenue Albert Douy - Nantes</i>		<i>R</i>
<i>15-11-1934</i>	<i>Grenoble La Baule Place de la Chapelle</i>	<i>R</i>	
	<i>Maison Drouin</i>		
<i>3-11-1945</i>	<i>rue Bucquet Le Pouët Nantes</i>		<i>R</i>

Pour découvrir la complexité de ce personnage et la constance de son engagement résistant découvrons maintenant quelques pages de l'interrogatoire réalisé par un officier du BCRA se concluant par l'admission de Pol MICHAUD dans les FFC ([Forces Françaises Combattantes](#)) à partir du 14 décembre 1942. Ce recrutement faisant suite à une double tentative de rejoindre DE GAULLE à Londres.



Marie-Josèphe et Pol MICHAUD

Avant de feuilleter l'interrogatoire, découvrons le curriculum vitae de Pol MICHAUD...

CURRICULUM VITAE

DE

Mr. Pol Henri MICHAUD

- =Né le 20 Juillet 1901 à PORNIC (Loire-Inférieure)
- =Parti à Nantes avec ses parents à l'âge de 4 ans. Etudes primaires à Nantes jusqu'à l'âge de 12 ans.
- =Ensuite fréquente l'Ecole professionnelle de l'Avenue de Launay, à Nantes et l'Ecole des Beaux-Arts de cette ville.
- =A l'âge de 15 ans et demi commence à travailler à l'atelier d'ébénisterie de son père s'occupant des machines à bois et des dessins de meubles.
- =En 1921 incorporé au 3ème Dépôt des Equipages de la Flotte à Lorient et passé un essai d'ajusteur-mécanicien qu'il a réussi. Ensuite a été embarqué à bord de la canonnière "La Vaillante" (Comdt. Chabot).

- =Libéré au mois d'Avril 1923 a travaillé aux ateliers d'ébénisterie Ferré-Masson, à Nantes, en qualité de toupilleur et entretien de machines à bois.
- =En Septembre 1924 part en Amérique du Nord. Travaille en ébénisterie à New-York - Maison Meda & Fils - et dans d'autres Maisons de meubles, et à l'American Aéronautique Corporation, située à Port-Washington, en qualité de dessinateur-traducteur de plans d'avions "Savoy-Marchetti" où je suis resté 18 mois.
- =Revenu en France en 1932 travailla à Paris comme dessinateur et vendeur à la Radio-Corporation of America, situé 175 rue Blomet, à Paris.
- =En 1934 est rentré à Nantes et travailla aux Transports Drouin Frères, comme chef de station d'auto-cars et interprète à leur gare routière de la station balnéaire de La Baule (Loire-Inférieure).
-thonier au départ de Douarnenez. A la suite d'une mauvaise organisation 21 camarades ont été pris et écroués à la prison militaire de Brest et moi-même me suis échappé quelques heures avant la rafle.
- =Se cache à Pornic pendant trois semaines et reprend ensuite son travail à la Maison Drouin Frères pendant 15 jours.
- =Parti en zone non-Occupée en Février 1941, ayant traversé la ligne de démarcation à Laydescartes -près de Tours- sans difficultés, pour se rendre à Marseille où il a travaillé aux Etablissements Radio-Busc en qualité de monteur en T.S.F.
- =Au mois d'Octobre 1941 rentre à Pornic pour affaires de famille à la suite du décès de son frère et y reste jusqu'au mois de Février 1942.
- =Repart de nouveau à Marseille où il continue à travailler jusqu'au 17 Septembre 1942, date de son départ pour Vernet (Pyr. Orientales). Traverse la frontière espagnole clandestinement à Olio, à travers montagnes, le 23 Septembre. Arrive à Barcelone le 27 et se présente au Consulat Britannique le 28 du même mois.
- =Part de Barcelone le 28 au soir pour Valencia, Alicante, Grenade et Séville où il arrive le 3 Octobre. Reste à Séville pendant 12 jours à charge du Consul Britannique.
- =Parti de Séville le 15 Octobre pour Niebla, ayant traversé la frontière portugaise le 18 Octobre près de Corte do Pinto.
- =Arrivé à Lisbonne par le train, le 22 Octobre, accompagné d'un guide, après un séjour de 3 jours au refuge de l'organisation de la frontière.

Lisbonne, le 22/10/42

Signé:- Pol Michaud.

Voici maintenant quelques extraits de l'interrogatoire de Pol MICHAUD préludant à son engagement dans les Forces Françaises Combattantes (FFC) puis dans les Forces Navales de la France Libre (FNFL)

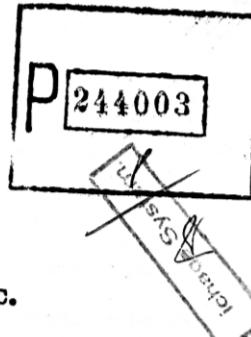
JT.

2 ex.

FRANCE COMBATTANTEEtat-Major Particulier
du Général de GaulleN° D5659 /BCRA-C.
46.571 - P.Référence à rappeler
integralement**CONFIDENTIEL**

(3)

Londres, le 12 décembre 1942.

INTERROGATOIREdeMICHAUD, Pol., Henri

Candidat Volontaire aux F.F.C.

Né le 20 juillet 1901 à PORNIC (Loire Inférieure)

Nationalité française

Fils de Charles MICHAUD
et de Jeanne EVAIN

Un frère décédé en mars 1941 - Mutilé de la dernière guerre - Chef de Bureau à la Préfecture de NANTES.

Une soeur à PARIS, 52 Blvd. Beauséjour, mariée à M. Mario FORT, espagnol, Courtier à la Bourse de PARIS.

classe

1. Je suis né à PORNIC où mon père était ébéniste et j'ai quitté cette ville pour NANTES où j'ai vécu jusqu'à mon service militaire.

2. Je suis allé à l'école primaire communale à l'école professionnelle communale et ensuite à l'école des Beaux Arts tout en travaillant avec mon père en tant que ébéniste, machiniste à bois, dessinateur.

3. Ensuite, je suis parti au régiment début 1921 et j'en suis revenu en 1923. J'ai donné un essai d'ajusteur-mécanicien et j'ai été breveté mécanicien de la Marine de Guerre. En 1923 j'ai quitté la Marine de Guerre et je suis rentré à NANTES.

4. Mon père ayant vendu son affaire entretemps, j'ai travaillé à la Maison FERRE-MASSON, rue du Maine à NANTES jusqu'en août 1924. Je suis parti en Amérique et suis arrivé le 2 septembre à NEW YORK CITY.

5. J'ai travaillé de 1924 à 1926 chez MEDA & SONS, 72nd St. puis à ACME WOOD WORKING Co., 46th Street, ensuite à FLUSHING, à l'AMERICAN AERONAUTICAL CORPORATION, 630, 5th Avenue à NEW YORK jusqu'en 1928. Puis je suis passé à la Radio Transcontinental (l'ingénieur était M. MINGUET) jusqu'en 1929. Ensuite, en 1930 ou 1931, j'ai travaillé à NANCY CRYSTAL.

6. Je suis reparti en France en mai 1932 et je suis allé travailler à PARIS à la Radio Corporation of America 175, rue Blomet (15^e) en qualité de vendeur et dessinateur.

7. Ensuite je suis rentré à NANTES, fin 1933/début 1934 et j'ai travaillé chez DRUIN Frères, en qualité de

46.571 - P.
JT.

- 2 -

chef de station routière à LA BAULE à partir de juillet 1934. Je m'occupais de tourisme anglo-américain. J'y suis resté jusqu'en 1939.

8. Lors de la guerre, la Maison DROUIN a du fermer des portes par réquisition d'autocars et mobilisation de chauffeurs.

9. Ayant un fascicule bleu, j'ai du chercher un autre emploi. On m'a dit qu'au terrain d'aviation d'ESCOUBLAC on montait des avions américains. Je suis allé offrir mes services et, ayant travaillé dans l'aviation en Amérique, on a été content de me prendre comme monteur et je suis devenu interprète et secrétaire de l'ingénieur américain WESLEY BOYD. J'ai travaillé avec lui et j'ai été nommé contrôleur technique.

10. Quand la débâcle est venue je me suis fait démobiliser le 28 juin (j'étais affecté spécial à partir de janvier 1940).

11. Je suis parti le 28 juin de LA BAULE à PORNIC où nous avions une maison, estimant qu'il était plus prudent pour moi de partir car le mercredi qui a précédé l'arrivée des Allemands au terrain d'ESCOUBLAC, un aviateur anglais, sergent-chef a été envoyé d'un hôpital militaire français à NANTES pour s'embarquer à MARSEILLE à destination de l'Angleterre. Quand le malheureux est arrivé, le dernier bateau était parti. Il est arrivé à ESCOUBLAC le mercredi soir et a demandé à quelqu'un s'il parlait anglais; je n'étais pas là. Le lendemain matin je suis venu au terrain de bonne heure, vers 5h.^{1/2} parce que je voulais voir les Allemands arriver. On m'a alors dit qu'un aviateur anglais était arrivé la veille au soir. En un quart d'heure je lui ai dit que je pouvais l'aider mais que nos avions n'avaient pas un rayon d'action suffisant et n'étaient pas armés pour aller en Angleterre. Il est donc parti à bord d'un avion d'entraînement North-American sur BORDEAUX. A ce moment-là il était environ 6h. du matin. J'ai prévenu la direction de la S.N.C.A.O. que j'avais pris cette initiative. Naturellement, je me suis fait laver la tête en première, mais il n'était pas question de regarder à quoi que ce soit tenant compte que les pilotes anglais allaient être nécessaires pour la bataille de Grande-Bretagne. J'ai su l'aventure de mon pilote par un jeune-homme qui avait pris place avec lui et qui s'est arrêté à BORDEAUX, d'ailleurs son père, Commandant au Ministère de la Guerre à PARIS, se trouvant sur le terrain quand il est arrivé.

12. Pour cette raison et aussi pour avoir, de ma propre initiative, enlevé de l'outillage américain appartenant à un ingénieur, j'ai cru nécessaire de partir à PORNIC et j'ai bien fait car, on est venu trois fois chez moi pour demander si je pouvais me présenter au terrain.

13. Je suis resté à PORNIC un moment et j'ai repris mon travail à la Maison DROUIN Frères à NANTES mais cette fois comme contrôleur d'autocars. J'y ai travaillé jusqu'en décembre 1940 tout en cherchant depuis longtemps à partir pour l'Angleterre car si je ne suis pas parti avec le pilote c'est que ma femme avait un furoncle au front.

14. Je cherchais depuis acut tous les moyens possibles et je ne suis pas arrivé à partir. J'ai enfin touché une organisation par l'intermédiaire de M. GILLION, adjudant-chef à la gendarmerie de NANTES, qui m'a présenté à M. GUILLARD, reporter de l'"OUEST ECLAIR" (journal républicain).

Pol Michaud décrit ensuite une tentative avortée d'évasion vers l'Angleterre par Douarnenez à la fin du mois de décembre 1940 se concluant par de multiples arrestations auxquelles il échappe...

20. Nous sommes arrivés à DOUARNENEZ ce mercredi vers 4h.50. M. BOEG a été désagréablement surpris que M. ADAM ne se trouvait pas à la gare à l'attendre comme c'était convenu. Il m'a envoyé au café JEAN BART et dans un autre café dont je ne me souviens pas le nom, près de la poste, voir si je ne trouvais personne. Je suis allé à ce café et j'y ai rencontré le jeune homme qu'il j'avais remarqué la veille et qui nous avait parlé le matin même à QUIMPER. Il nous a expliqué que M. ADAM était parti à CAMARET car le patron du thonier qui devait nous emmener disait avoir son moteur de bateau en difficulté.

21. M. BOEG m'a conseillé de rester dans le café près de la Gare avec le jeune BIDAN pendant que lui irait avec quelques autres jeunes gens dans le café JEAN BART près des halles.

22. Le lendemain matin, jeudi, le jeune homme blond aux yeux bleus est venu raconter une histoire assez abracadabante disant que notre départ serait retardé parce que le thonier devait conduire 26 soldats anglais qui devaient être transportés d'un hôpital à l'autre. Je n'ai pas cru à cette histoire. Le jeudi nous avons été sans nouvelle, le vendredi j'ai eu déception sur déception. Le vendredi soir le bateau devait rentrer de CAMARET à DOUARNENEZ et celui-ci n'est pas arrivé.

23. Ce vendredi soir je suis allé au café JEAN BART et j'ai dit à M. BOEG que cette affaire me semblait très mal organisée qu'il n'avait pas le droit de jouer avec la vie de gens de bonne volonté comme il le faisait. A cela il m'a répondu: " Monsieur MICHAUD, patientez, demain je pars à 8h., je vais à CAMARET et si le patron du bateau me raconte quelque autre histoire, je reviendrai et nous partirons tous vers NANTES."

24. Est venu l'heure du repas. Messieurs BOEG et ADAM ne revenant pas, j'ai mis à exécution ce que je pensais déjà faire la veille. J'ai décidé de partir par le premier train qui était à 17h.25 au départ de DOUARNENEZ. Melle X et M. BIDAN sont venus me conduire à la /

6.571 - P.

- 4 -

gare une heure avant le départ du train. Je leur ai spécifié que, si avant le départ du train, BOEG revenait avec des précisions sur le départ on vienne me chercher à la gare s'il en était temps encore. A mon grand regret et ceci prouvant et justifiant mes appréhensions, personne n'est venu. J'ai pris plusieurs billets, fractionnant mon voyage de façon à éviter d'être pisté en cas d'alerte. Je suis arrivé à NANTES le samedi soir à minuit. Je me suis bien gardé de demander un passe aux autorités allemandes pour circuler en ville et le dimanche matin à 7h. je suis sorti. J'ai essayé de prendre contact avec M. GUILLARD, je n'ai pas pu le toucher avant dimanche soir. J'ai pu, enfin, l'avoir au téléphone et il est venu me rencontrer dans un café-restaurant à la gare Drouin à NANTES.

25. Naturellement, ce jeune homme était atterré. Alors qu'il pensait que nous étions tous en Angleterre, il me voit arriver à NANTES et apprend que les autres risquent de se faire prendre à DOUARNENEZ. Il m'a dit qu'il ferait le nécessaire et de cette façon, je suis content de dire que j'ai peut-être sauvé quelques libertés en agissant de la sorte.

26.

Le lundi 5 je suis rentré à PORNIC et j'y suis resté une semaine. Au cours de cette semaine j'ai reçu une lettre de mon patron, M. DROUIN, me demandant si la grippe était terminée. Je lui ai répondu que oui et le lundi je suis reparti pour reprendre mon service. Le dimanche 12 à midi, j'ai contacté M. GUILLARD qui m'a dit que tout le monde avait été arrêté, qu'il avait appris cela quelques heures après notre dernière entrevue datant de 8 jours (je ne sais pas comment il l'a su). Il m'a aussi dit que, naturellement, il y avait eu perquisition chez tous les parents et familles de ceux qui avaient été arrêtés. Ceci faisait ressortir que je n'étais pas soupçonné pour l'instant.

P.- Vous ne voyez pas de quelle façon les policiers allemands avaient fait perquisitionner chez ces personnes ?

M.- Quelques huit/dix jours plus tard, un voyageur de commerce, m'a dit: j'étais en tournée ce samedi 3 janvier. Il y a eu une descente de police partout et tous les hommes n'habitant pas DOUARNENEZ ont été ramaassés (110) Sur ces 110 on a trouvé les 20 malheureuses victimes. Lui, le voyageur a été relâché après être resté 9 jours en prison ainsi que la majorité des gens. De cette façon, il est possible que certains des partants aient pu bluffer et s'en soient sortis.

27.

J'étais assez inquiet à mon sujet. J'ai, n'importe, continué à travailler chez DROUIN. Vers la fin du mois de janvier, un matin j'étais dans le tramway qui sortait de NANTES et allait vers PONT-ROUSSEAU et j'ai remarqué que devant le tramway un autre était arrêté, un autre.. c'était les Allemands qui vérifiaient les papiers de tous les gens sortant de NANTES par tramway, autocars. Craignant que ce ne fut pour moi, j'ai prétexté avoir oublié ma carte d'identité, je suis descendu rapidement du tramway et je suis rentré dans le centre de NANTES.

28.

Je suis allé voir M. GILLION qui m'a dit que ce n'était pas cela du tout, mais qu'il croyait qu'on avait fait parler un des types de DOUARNENEZ et qu'il avait mis en danger la liberté et la vie d'une trentaine de personnes qui organisaient des départs de prisonniers de la zone occupée à la zone libre. M. JOST, président des mutilés et réformés de la Loire Inférieure, M. ELOUIN, M. BOUVRON (qui s'est échappé) M. POIRIER, un autre avocat dont je ne me souviens plus du nom,... COURTEL peut être(??) ont été arrêtés ce jour là. Il apparaît certain que c'est à la suite de cette affaire de DOUARNENEZ que cette filière pour faire évader les prisonniers en zone libre ait été découverte.

29.

Quelque temps après, par mesure de sécurité, d'abord, et par désir de continuer ce que je n'avais pas pu réussir, je suis parti à MARSEILLE par le train qui partait de PORNIC, vers le 9 février. J'ai passé la ligne de démarcation à la HAYE-DESCARTES

P.- Comment avez-vous franchi la ligne de démarcation ?

M.- Un monsieur LAURENT de NANTES qui habitait anciennement PORNIC où il était huissier par intérim, puis POULIGUEN (L.I.), m'a indiqué la façon de passer la ligne de démarcation à La HAYE-DESCARTES. Il m'a dit : vous demanderez M. POISSON au "Café des Sports" à La HAYE-DESCARTES et ce monsieur vous indiquera comment passer. M. POISSON n'était pas là et c'est un de ses assistants qui m'a emmené dans la cour du café vers 8h $\frac{1}{2}$ /9h. du soir et m'a conduit dans une ferme (nous étions une dizaine de personnes à vouloir passer y compris M. DESNEAUX, ingénieur électricien. Ce Monsieur était d'une Cie. radio-électrique de PARIS; il travaillait surtout pour la Marine française, à bord de sous-marins. Il avait une Maison à CHERBOURG, une à PARIS et il se rendait à TOULON pour affaires).

Le fils de la ferme, prisonnier évadé, nous a conduit sur la route et nous avons marché jusqu'à ABILLY. De là nous avons pris l'autocar pour BLANC et nous avons ensuite pris le train pour ARGENTON-sur-CREUSE. J'ai ensuite pris le train pour AGUN d'où j'ai pris un train pour TONNEINS. Dans cette ville j'avais l'adresse d'un Américain, M. VAN RIPER, ami de M. WHEELER de LA BAULE. Monsieur VAN RIPER m'a reçu très chaleureusement, il m'a demandé combien j'avais d'argent (j'avais 1.350F) et il a tenu absolument à me donner 2.000F.

P.- Etait-il au courant de vos projets ?

M.- Oui, c'était en même temps pour savoir s'il était au courant. C'est un gros commerçant, food-grower. Je lui ai offert ma montre et sa chaîne achetée aux Etats-Unis, mais il n'a pas voulu l'accepter. De TONNEINS j'ai pris le train et je me suis rendu à MARSEILLE.

Avant le passage en « zone libre », il faut extraire ici un passage important de cet interrogatoire de Pol MICHAUD à propos de personnalités « amies » ou « ennemis » rencontrées en « zone occupée »

P.- Avant d'aborder la seconde partie de votre récit, c'est-à-dire votre séjour en zone libre, veuillez nous indiquer les personnes qui, avant votre départ de la zone occupée, travaillaient pour les services allemands?

Pol MICHAUD révèle alors le nom d'une personnalité de la mairie de Saint-Nazaire, collaborateur avéré, « au mieux avec les officiers supérieurs de la Kommandantur de Saint-Nazaire ». L'ayant lui-même rencontré à Saint-Nazaire à propos de la poursuite des activités des transports Drouin, son interlocuteur, « très puissant à la Kommandantur » lui a dit « que les Allemands étaient les gens avec lesquels il fallait collaborer, qu'il venait de faire un voyage à Berlin, qu'il avait obtenu la représentation de.... pour tous les pays occupés par les armées allemandes »

Suivent deux autres questions :

P.- Pourriez-vous nous citer des personnes qui pourraient nous aider éventuellement en cas de débarquement ?

à laquelle il répond en donnant quelques noms. Puis, en réponse à cette dernière question :

P.- Connaissez-vous des personnes qui, de par leurs opinions pro-allemandes, seraient à éliminer après l'arrivée des troupes alliées ?

Il donne alors le nom d'un notable pornicais collaborant « de façon intensive », précisant même que « tous les Pornicais sont avertis à ce sujet »

Il gagne alors Marseille où il travaille dans une fabrique de radios (Radio Busc) à partir de février 1941. Il ne perd pas l'espoir de gagner l'Angleterre et tente même sa chance auprès du consulat américain à neuf reprises, mais sans succès. Suivent alors la description de multiples allers-retours entre Pornic-Marseille et Nantes, franchissant la ligne de démarcation à plusieurs reprises pour raisons familiales car sa femme réside à Pornic et son frère y décède.

... Après avoir quitté Pornic le 2 février 1942, on le retrouve à Marseille du 5 février au 19 septembre 1942 date à laquelle il entreprend de gagner l'Espagne par ses propres moyens...

44. Parti de PORNIC le lundi 2, arrivé à MOULINS le mardi matin 3, le mercredi 4 je passais la ligne de démarcation et je suis arrivé à MARSEILLE le 5. J'ai recommencé mon travail à la Maison Radio Busc le 9. J'ai habité chez Mme KOPAJTIC (dont le mari était d'origine slave), 56, rue de Bruisse, 4ème étage.

45. J'y suis resté jusqu'au 19 septembre. Je tiens à préciser que bien avant j'ai essayé de prendre contact deux ou trois fois, j'ai cru que mes espoirs allaient se réaliser, mais j'ai été déçu. Finalement, las d'attendre je suis parti seul. Je tiens à signaler que les organisations de départ sont invisibles en admettant qu'elles existent.

46. Parti seul le 19 septembre de MARSEILLE, je me suis rendu à PERPIGNAN où j'ai été l'invité de deux nuits de M. Edmond HERNET, Docteur polonais d'origine française dont j'avais fait la connaissance par l'intermédiaire du Dr. LAZARCZIJK qui habitait à MARSEILLE, /

46.751 - P.
JT.

- 9 -

28, rue Curiol. Les deux autres nuits je les ai passées dehors, dormant à la campagne parce que mon ami HERNET craignait que la police ne s'étonne qu'il n'héberge un Français qui semblait avoir assez d'argent pour se payer une chambre.

47. Le 24 au matin, le mardi, j'ai pris le train pour VERNET-les BAINS. Là, j'ai été mis en rapport déjà arrangé ce qui est la raison pour laquelle je suis resté à PERPIGNAN 4 jours avec un officier d'active polonais en résidence à VERNET. Cet officier polonais était un montagnard de première classe et prétextait d'aller chercher des champignons dans la montagne. 12 jours avant mon départ il avait fait passer deux soldats polonais évadés d'Allemagne.

48.

Mais, de VERNET nous sommes partis vers 8h.¹/₂, nous avons marché jusqu'à 3h. de l'après-midi. Monsieur X m'a fait comprendre (car il parlait très peu le français) que c'était la zone neutre, qu'il y avait 4 Kms. de no man's land à parcourir, qu'il y avait une colline, puis une montagne et que ce serait l'Espagne. Il m'a donné une boussole, mais il la secouait en parlant polonais et semblait un peu étonné, il a essayé de m'expliquer.. Il m'a quitté; je lui ai donné ce qu'il me restait d'argent parce que j'avais vendu une montre et une chaîne américaines pour 3.200F à MARSEILLE. Je lui ai donné aussi tous mes papiers sachant que si j'étais pris, j'étais Canadien à partir de ce moment-là.

49. J'ai donc pris la route seul, franchi une colline, une montagne. Arrivé au-dessus d'un plateau, il commençait à faire sombre, et pas d'Espagne, pas de route, rien..que des chaînes bleutées. J'ai passé la nuit dans la montagne, j'avais très froid: j'étais à 2.400 mètres d'altitude. Le lendemain matin, dès le lever du soleil, je me suis remis en route. Je croyais, néanmoins, être en Espagne. J'ai évité les fermes, les agglomérations, les gens travaillant dans les champs. Je suis arrivé, selon les indications de ma boussole, à une rivière. Cette rivière était bordée par une route et à gauche d'où je me trouvais il y avait un village avec un pont. Au moment où j'allais prendre contact avec la route, un gardien m'a demandé: "Qu'est-ce que vous faites là?" J'avais mon sac sur le dos, il était facile de voir que je partais en Espagne. Je lui ai répondu que je ne comprenais pas le français, que j'étais Américain. Il m'a demandé si je parlais espagnol, je lui ai dit oui. J'ai vu qu'il n'était pas possible de bluffer et de dire que j'étais un botaniste ou autre chose. Il m'a dit que, à ma place, au lieu d'aller me perdre dans la montagne, il serait à MOLLO, à 2kms. de là de passer le pont, de marcher environ 2 heures sur la route et de prendre le maquis et que je pourrais arriver à entrer en Espagne, mais que c'était une grande chance à courir. J'étais fatigué, j'ai commis l'imprudence de prendre la route selon ses conseils, mais je suis superstitieux : chaque mercredi, il ne peut m'arriver que des choses bien.

préférable
d'aller

46.571 - P.
JT.

- 10 -

52. J'ai repris la route sur ses indications (j'avais 200 pesetas que j'avais achetés à PERPIGNAN, à raison de 15Fr le peseta). J'ai marché de une heure à 4h. de l'après-midi. Craignant encore de me perdre, voyant une ferme, j'y suis allé et j'ai demandé: ici, qu'est-ce? - "C'est la France, Monsieur" - "Où est l'Espagne?" - "Ici" C'était le contraire de ce que m'indiquait ma boussole.

53. J'ai fait le point de repère. J'ai marché jusqu'au soir. J'ai couché dans la montagne une deuxième fois. Le lendemain matin je me suis éveillé vers 7h. et je me suis battu avec la montagne toute la journée! J'ai passé en plein jour, les Pyrénées. J'ai attendu dans les genêts que la nuit tombe pour me permettre de descendre vers la route. J'ai du éviter deux troupeaux de moutons. J'ai marché pendant 4 nuits.

54. Le dimanche matin premier mars, de bonne heure, j'ai dépassé la ville de TOUA et un ouvrier espagnol voyant ma mauvaise condition m'a demandé où j'allais. Je lui ai répondu que j'étais américain et que j'allais à BARCELONE. Il m'a forcé un peu et invité à prendre le train plutôt que de marcher, m'assurant qu'il n'y avait pas de contrôle le dimanche matin et que j'arriverais à BARCELONE sans difficulté.

55. J'ai suivi son conseil et je suis descendu à la station précédant BARCELONE. Ce Monsieur m'a conduit dans une auberge où il savait que je ne devrais pas remplir de fiche. Je me suis reposé le dimanche et le lundi matin, je me suis présenté au Consulat britannique.

56. De BARCELONE, je suis allé à VALENCE, (29 septembre), ALICANTE (30 sept.) GRENADE (resté le 1er et le 2 oct.) SEVILLE (3 oct.) allant toujours de consulat en consulat. On m'a donné de l'argent, j'ai été très bien traité.

57. Arrivé à SEVILLE le 3 octobre, j'y suis resté jusqu'à 14, date à laquelle je suis parti pour NIEbla. De là, j'ai marché 4 nuits pour arriver à SERPA (j'étais accompagné, à partir de SEVILLE, par un guide fourni par le Consulat britannique).

58. Je suis arrivé à PASO D'ARCOS, puis je suis parti pour LISBONNE d'où je suis parti le 14 novembre par hydravion CHAMPION. Je suis arrivé à LONDRES le 15 novembre en passant par SHANNON et POOLE. Je suis resté à PATRIOTIC SCHOOL jusqu'au 9 décembre.

À la fin de cet interrogatoire, Pol MICHAUD exprime son souhait de rejoindre la marine de la France Libre :

P.- Quels sont vos désiderata ?

M.- Au Centre d'Accueil français on m'a indiqué dans deux services que ma place était à l'Aero-naval ayant fait mon service de recruté dans la Marine Nationale en qualité de breveté mécanicien et ayant travaillé dans un bureau de dessin d'hydravions aux Etats-Unis, puis en qualité d'interprète et rédacteur technique, monteur puis contrôleur technique.

En conclusion, je désirerais, autant que possible, être utilisé au mieux de mes connaissances techniques.

... Et ses interlocuteurs vont alors exprimer un avis favorable

46.571 - P.
JT.

- 15 -

Opinion de la Section C.E.-

MICHAUD fait bonne impression. Ses déclarations paraissent sincères. Il semble que la partie de son récit qui se rapporte à ses tentatives de rejoindre l'Angleterre par deux fois soit exacte. Ses sentiments pro-alliés paraissent donc établis.

La question du poste clandestin de MARSEILLE fera l'objet d'un examen particulier.

Il peut donc être incorporé. Le C.E. l'a accepté en date du 14 décembre 1942.

Vu

J. Vanden

Je soussigné déclare avoir examiné
le citoyen français ci-dessous désigné
au point de vue des autorités Françai-
ses Combattantes.

J'ai trouvé que cette personne a maniifesté des sentiments de loyauté envers la France Combattante et l'Angleterre et du fait je recommande sa demande de visa pour la Grande-Bretagne où elle devra s'engager dans les Forces Navales Françaises Libres.

Nom et prénoms:- MICHAUD, Pol Henri

Grade dans la Marine Française:- Matelot
mécanicien-ajusteur.

Etat des services dans la présente guerre:-
Mobilisé et affecté en qualité d'interprète et ensuite de contrôleur technique au montage d'avions "North-America" à Escoublac près de St.Nazaire. - Démobilisé en Juin 1940.

Autres indications:- A quitté la France et est entré clandestinement en Portugal pour rejoindre les Forces Françaises Combattantes. A vu le Consul Britannique à Barcelone qui l'a aidé à venir à Lisbonne.

Lisbonne, le 23/10/42

Ci-joint le certifi-
cat médical concernant
cette personne.

Ch. Gorlier
British Embassy
F.O.

Dans un rapport complémentaire du 25 octobre 1942, Pol Michaud se permettra critiques et suggestions pour améliorer l'évasion de ceux qui veulent rejoindre l'Angleterre

A la suite d'affaires de famille, j'ai dû rentrer à nouveau à PORNIC et, comme mentionné dans mon premier rapport, je suis retourné à Marseille en Février 1942.

Pendant mon premier séjour dans cette ville jusqu'au moment où j'ai reçu la nouvelle du décès de mon frère, j'ai essayé vainement d'entrer en contact avec une organisation quelconque pour pouvoir me rendre en Angleterre. À ce sujet, je me suis présenté neuf fois au Consulat Américain de Marseille et ceci sans résultat.

Je suis certain que je suis le porte-parole de nombreux français, polonais, belges, désirant rejoindre l'Angleterre. Tous étaient déçus du manque d'assistance à cet égard.

... Mais aussi cette note d'ambiance sur la zone occupée lors de la Toussaint 1941 à Pornic :

Quelques jours avant la Toussaint, les tombes et la fosse commune de PORNIC avaient été recouvertes de fleurs par les habitants, mais le jour des morts, les autorités d'occupation ont donné ordre d'enlever ces fleurs et, lors de la visite du cimetière le lendemain, plus d'un visiteur avait les larmes aux yeux, serrant les poings contre l'envahisseur qui, par cette décision odieuse, se faisait à jamais un ennemi acharné de chaque français de cette région. Les faits ont prouvé depuis que ce qui précède est juste.

On trouve plus loin de nouvelles précisions à propos de son passage en Espagne puis au Portugal se concluant encore sur des recommandations pour faciliter le ralliement au général de Gaulle

A Séville, même désillusion à l'arrivée, vers 9 H. du soir. Il n'y avait personne au Consulat. Malgré cela, je fus plus heureux qu'à Grenade, car la concierge me conduisit à son auberge, où je me suis reposé jusqu'au lendemain et sans remplir de fiche.

A 9 Heures, je me suis présenté au Consulat et ai attendu jusqu'à 13 Heures. A ce moment, on m'a donné de l'argent et on m'a fait conduire dans une maison de la rue Pavia, au numéro 14. Je suis resté 12 longs jours dans cette maison. Au cours de ceux-ci, je me suis présenté quatre fois au Consulat et m'empêtré de faire savoir que j'ai été très aimablement reçu par Monsieur le Consul.

Le 15 Octobre à 18 H.10, je partis enfin, accompagné d'un guide et sommes arrivés à Niebla vers 21 Heures.

Suivant le guide à quelques pas, nous avons marché toute la nuit et sommes arrivés un peu avant le jour dans une ferme, où nous nous sommes restaurés et reposés.

Le lendemain, nous sommes partis et avons marché toute la nuit pour arriver vers 5 H. du matin dans une ferme tenue par des Portugais. Là encore, nous nous sommes restaurés et reposés. Les paysans ont été des plus aimables et ont fait tout leur possible pour nous rendre le séjour chez eux aussi agréable que possible.

Le Samedi soir, 17 Octobre, nous sommes partis et avons marché toute la nuit pour arriver jusqu'à 15 Kms. de la frontière. Cachés dans les bois, nous avons passé notre Dimanche tranquillement et avons déjeuné d'un poulet rôti à la braise.

Le soir vers 18 H., nous nous sommes mis en route, avons marché toute la nuit; avons passé la frontière et sommes enfin arrivés à Monte Pilau, où nous avons été très aimablement reçus par Mr. ROMERO.

Comme décrit précédemment, dans l'étape "Frontière Française - Séville", ce ne fut pas toujours parfait, mais dans l'étape "Séville-Lisbonne" ce fut en tous points excellent. Le guide MANUELO est aussi un entraîneur de premier ordre, remarquable d'initiative. Il est vraiment réconfortant que ceux qui viennent derrière bénéficièrent des services d'un tel guide.

A Monte-Pilau, je suis resté trois jours pour m'y reposer, ayant particulièrement souffert des pieds au cours de la dernière nuit.

Pendant mon séjour à Monte-Pilau, j'ai remarqué que Mr. ROMERO a pris de très bons contacts avec les fermiers des environs. De plus, il compte des amis parmi les chauffeurs de la région et je sais que certains de ceux-ci, en plus de leur travail, circulent près de la frontière pour tâcher de trouver des hommes ayant passé la frontière sans guide et les conduire à Monte-Pilau aux bons soins de Mr. ROMERO.

Comme décrit précédemment, dans l'étape "Frontière Française - Séville", ce ne fut pas toujours parfait, mais dans l'étape "Séville-Lisbonne" ce fut en tous points excellent. Le guide MANUELO est aussi un entraîneur de premier ordre, remarquable d'initiative. Il est vraiment réconfortant que ceux qui viennent derrière bénéficièrent des services d'un tel guide.

A Monte-Pilau, je suis resté trois jours pour m'y reposer, ayant particulièrement souffert des pieds au cours de la dernière nuit.

Pendant mon séjour à Monte-Pilau, j'ai remarqué que Mr. ROMERO a pris de très bons contacts avec les fermiers des environs. De plus, il compte des amis parmi les chauffeurs de la région et je sais que certains de ceux-ci, en plus de leur travail, circulent près de la frontière pour tâcher de trouver des hommes ayant passé la frontière sans guide et les conduire à Monte-Pilau aux bons soins de Mr. ROMERO.

En terminant, je tiens à remercier tous ceux qui m'ont rendu ce long voyage aussi agréable que possible, les quelques critiques que l'on trouve dans ce rapport, sont faites dans le seul but d'améliorer l'organisation.

Il est regrettable qu'il n'y ait pas d'organisation en France pour aider les hommes qui désirent venir servir avec le Général de Gaulle. Il faudrait faire un effort dans ce sens et je crois avoir certaines données pour rendre cela possible. Je me tiens à la disposition des autorités compétentes pour donner tous détails à ce sujet.

Pour l'instant, j'attends impatiemment mon départ pour l'Angleterre où j'aimerais servir dans la marine ou dans l'aviation, dans un service où ma connaissance de l'anglais pourrait être de quelque utilité.

(s) P.H. MICHAUD

L'engagement de Pol MICHAUD dans les FNFL

Suite à son arrivée en Angleterre, Pol MICHAUD rejoint la marine de la France libre le 28 septembre 1942 lorsqu'il s'engage dans les Forces navales de la France libre (FNFL) avec le matricule 707FN42. Il est alors affecté à la Caserne Surcouf (état-major des FNFL à Londres), puis à l'Aéronavale 6FE, BAN Agadir (Maroc)² avec le grade de second maître arrimeur. On peut vérifier l'affectation de Pol MICHAUD sur le site de la Fondation de la France libre :

² Crée en 1942 dans une enclave de la Base Aérienne existante, la Base d'Aéronautique Navale d'Agadir est d'abord utilisée comme plateforme de repli par les formations rescapées de la BAN Port-Lyautey après les combats qui suivent le débarquement américain du 8 novembre 1942. De 1943 à 1945 elle est principalement utilisée par l'US Navy comme base auxiliaire pour les avions patrouilleurs chargés de la protection des convois alliés contre les sous-marins allemands dans

		naissance		engagement		
793	MICHAUD	Pol, Henri	20 07 1901	POENIC (44)	Second maître arrimeur	28 09 1942 707 FN42 caserne Surcouf, aéronavale 6 FE, BAN Agadir

793 - MICHAUD Pol, Henri né le 20-07-1901
 Second maître arrimeur engagé le 28-09-1942
 Matricule 707FN42 ; caserne Surcouf, puis Aéronavale 6 FE, Base aéronavale d'Agadir

812	LALLOY Maurice	PO
813	MICHAUD Pol	PO
814	MICHTON André	PO
815	MOROTTE Guy	PO
816	MOUTON André	PO
817	MULLEN Charles	PO
818	MULLARD Guston	PO
819	MUNOWSKI Tadeusz	PO
820	MURRAY Francis	PO
821	NEAL Frank	PO
822	SELOTTE Auguste	PO
823	HOISCHL Pierre	PO
824	CUZIN Raymond	PO
825	MUNOZ Charles	PO
826	NGUYEN Harold	PO
827	NOUVEL Jean	Sea
828	NETTLES Robert	Sea
829	C. VAILLANT André	Sea
830	MOUREAU Robert	Sea
831	ADRIAN Henri	Sea
832	FARREK John	Sea
833	POURDIER Roland	Sea
834	LOUBOCOURT Louis	Sea
835	J. UZZ Albert	Sea
836	COLS Jean	Sea
837	COLS Pierre	Sea
838	LEGRAND Maxime	Sea
839	CAILLIAUD Alain	Sea
840	HAWKES John	Sea
841	HEDDEAU Pierre	Sea
842	HOUDOUX Marcel	Sea
843	LAJOLIC Jean	Sea
844	LONGOTTINI Antonin	Sea
845	COLS Marcel	Sea
846	COLS Michel	Sea
847	COLS Louis	Sea
848	COLNAT Claude	Sea
849	PATOU Louis	Sea
850	MACILIN Robert	Sea
851	JULOU André	Sea
852	GODFREY Joseph	Sea
853	CHOUAIEU Ernest	Sea



On trouve le nom de Pol MICHAUD (2è sur la liste de gauche) sur le rôle d'enregistrement du Mariposa (FNFL) débarquant à New-York en avril 1943



Pol MICHAUD, engagé aux FNFL (décédé le 9-02-1974)

la zone des îles Canaries. En 1944 deux flottilles de l'Aéronautique navale la 6FE et la 8FE rejoignent Agadir pour participer à ces actions.



Les FNFL étaient reconnaissables à l'insigne de poitrine en forme de croix de Lorraine (le perchoir).
C'est l'insigne que l'on peut voir sur l'uniforme de Pol MICHAUD