



tudes

ISSN 1621-4609

N° 56 - 2021

éraultaises

Dossier : 1939-1945



Sciences humaines et sociales

Revue éditée avec le concours du Département de l'Hérault

Sète, 20 - 27 juin 1940

L'opération britannique d'évacuation de l'armée tchécoslovaque et de « quiconque souhaite poursuivre le combat ».

Christian BOUQUET *

Résumé :

L'Hérault a été le lieu d'un moment déterminant de l'histoire de la Tchécoslovaquie, pendant la Deuxième Guerre mondiale. Une partie est connue : C'est à Agde que l'armée tchécoslovaque en France fut reconstituée. Une partie est moins connue : c'est à Béziers que le général Rudolf Viest, commandant la division d'infanterie installa son état-major, et il avait disséminé ses unités dans la région. Une partie est méconnue par l'histoire héraultaise. C'est à Sète, les 24 et 27 juin, qu'une partie des soldats tchécoslovaques ont décidé d'embarquer pour rejoindre l'Angleterre grâce à une opération britannique montée dans l'urgence. Officiers et aviateurs belges, républicains espagnols, jeunes français, des civils, femmes et enfants profitèrent de cette noria de navires pour quitter la métropole envahie.

Mots-clés :

Armistice 1940 ; armée tchécoslovaque ; évacuation vers l'Angleterre ; Royal Navy ; Agde ; Béziers ; Sète ; général Viest ; général Faucher.

Abstract:

**Sète, 20 - 27 June 1940
The British evacuation operation
of the Czechoslovak Army
and "whoever wishes to continue the fight."**

The Hérault was the site of a defining moment in the history of Czechoslovakia, during the Second World War. One part of this is well known: It was at Agde that the Czechoslovak army in France was re-established. Another part is less well known: it was in Béziers that General Rudolf Viest, commander of the infantry division, set up his staff, after he had disseminated his units in the region. However there is another fact relatively unknown in Hérault history. It was at Sète, on 24 and 27 June, that some of the Czechoslovak soldiers decided to embark to reach England thanks to a British emergency operation. Belgian officers and airmen, Spanish republicans, young French, civilians, women and children took advantage of this noria of ships to leave the invaded metropolis.

Key words:

Armistice 1940; Czechoslovak army; evacuation to England; Royal Navy Agde Béziers; Sète; general Viest; General Faucher.

Resumit :

**Seta, 20-27 de junh 1940 :
l'operacion britanica d'évacuacion
de l'armada checoslovaca
e de "totes los que vòlon perseguir lo combat"**

Erau foguèt lo luòc d'un moment determinant de l'istòria de Checoslovaquia, pendant la Segonda Guèrra Mondiala. Una part es coneguda : es a Agde que l'armada checoslovaca en França foguèt tornar constituïda. Una altra part es mens coneguda : aquò's a Besièrs que lo general Rudolf Viest, comandant la division d'infantariá, installèt son estat-major, alara qu'aviá escampilhat sas unitats dins la region. Un darrièra part es mesconeguda per l'istòria erauresa. Aquò's a Seta, los 24 e 27 de junh, qu'una part de sos soldats decidiguèron d'embarcar per rejónher Anglatèrra gràcias a una operacion britanica montada dins l'urgéncia. Oficièrs e aviators belgas, republicans espanhòls, joves Franceses, de civils, femnas e enfants, profiechèron d'aquela noria de naviris per quitar la metropòla envasida.

Noms-claus :

Armistici de 1940, armada checoslovaca, evacuacion cap a Anglatèrra, Royal Navy, Agde, Bessièrs, Seta, general Viest, general Faucher





« l'amirauté anglaise a donné une suite favorable à l'affaire [...] Vers 19 heures, une nouvelle laconique est arrivée de Marseille, selon laquelle le chargement sur les navires devrait commencer immédiatement à Sète. [...] J'ai été affecté au premier navire anglais disponible, étant entendu que je devais m'efforcer de rejoindre le président Beneš à Londres au plus tôt. »

Général Rudolf Viest, 21 juin 1940.

À Sète, les 24 et 27 juin, plus de 3 600 soldats tchécoslovaques, dont les rescapés de la bataille de France, embarquaient avec le général Rudolf Viest¹ pour continuer le combat en Angleterre. Ces hommes faisaient partie de la division d'infanterie tchécoslovaque en France formée au Centre d'instruction d'Agde. À Port-Vendres et Marseille l'aviation polonaise évacuait également pour la même destination. Tchécoslovaques et Polonais n'étaient pas les seuls. Aviateurs et officiers belges, jeune Français, républicains espagnols, civils, femmes et enfants profitèrent dans un désordre indescriptible des navires marchands mis à disposition dans la hâte par la marine britannique. Par ailleurs, sur la côte atlantique, entre les 19 et 25 juin, 20 000 combattants polonais réussirent à embarquer ainsi que des Français et des Tchécoslovaques. Pour ces soldats alliés, ce fut un vaste sauve-qui-peut et une course contre la montre avant qu'il ne soit trop tard. Ils participeront à la victoire sur le nazisme souvent au prix de leur vie.

L'armistice : un non-sens pour les armées tchécoslovaque et polonaise en France.

Quand est arrivée la demande d'armistice suivie de l'annonce inconsidérée de la cessation des combats par le maréchal Pétain, ce 17 juin 1940, deux armées alliées engagées aux côtés des armées françaises combattaient encore : l'armée tchécoslovaque et l'armée polonaise. Tchécoslovaques et Polonais savaient contre qui et pourquoi ils combattaient. Entre octobre 1938 et septembre 1939, la Tchécoslovaquie d'abord, puis, dans la suite, la Pologne avaient été envahies, vidées de leur substance nationale, anéanties². La France de par ses liens diplomatiques et amicaux avait constitué un refuge pour s'y reconstruire d'un commun accord. Tchécoslovaques et Polonais avaient pu y reconstituer une représentation politique et des forces armées qui participèrent aux quelques jours de la bataille de France. Déterminés coûte que coûte à éliminer « la barbarie », l'armistice était pour ces deux pays un non-sens. Le combat devait se continuer jusqu'à son terme.

Par ailleurs, si la France du maréchal Pétain et de ses généraux s'engagea dans la voie d'une négociation avec l'Allemagne, ce ne fut pas sans résistance au cœur même des pouvoirs publics³.

L'anéantissement de la Tchécoslovaquie. Un premier exil.

Avec l'annexion de la Bohême-Moravie, le 15 mars 1939, sans avoir à tirer un coup de canon, un point de non-retour avait été atteint. Les accords de Munich, signés près de six mois auparavant avaient été foulés aux pieds. La veille, le parlement de Slovaquie, sous la pression d'Hitler, avait fait sécession à l'unanimité. Jozef Tiso⁴ devenait le président du nouvel "État slovaque", un état sous dépendance.



Face à cette situation désespérante, des organisations de résistance intérieure se mirent en place dont *Obrana Národná*. Un premier exil commença. Des civils, des diplomates, des juristes, des ingénieurs ; surtout des militaires de carrière, l'état-major, les services secrets ; Tchèques et Slovaques rejoignaient illégalement pour beaucoup la France, d'abord par la Pologne, puis après septembre par la route des Balkans d'où ils parvenaient à Marseille. Des traversées pleines d'aléas. À Paris, le 2 août 1939, un Bureau militaire tchécoslovaque dirigé par le général Jan Ingr avait été ouvert. Le gouvernement français s'était engagé à intégrer les arrivants dans une armée tchécoslovaque dès que la guerre serait déclarée. En attendant ils étaient envoyés dans la Légion étrangère en Algérie. (Fig. 1)



Fig. 1 - Bureau de recrutement ouvert à Paris, rue du Fg Saint-Honoré, en 1939 (Svoboda)

Varsovie : quand viendront les secours ?

Le 1^{er} septembre, tôt le matin, les premiers coups de canons d'une attaque résonnèrent sur les bords de la Baltique. La Pologne est envahie par les armées nazies. Cette fois Anglais et Français se bougent, mobilisent et déclarent la guerre qu'un an auparavant ils ne voulaient pas !... 3 septembre 1939, plus de vingt-ans après novembre 1918, le traité de Versailles finissait de se consumer. En France, cependant, loin de la réalité des problèmes de l'heure, si « le

de probité, de courtoisie et de mesure.

Nous nous garderons bien, nous, d'émettre l'orgueilleuse et brutale prétention de passer sur les volontés et sur les décisions des gouvernements neutres. Nous ne pratiquons, nous, ni le chantage, ni le bluff, ni l'effraction.

Ce n'est ni par l'imposture ni par la menace que nous cherchons à

“Le premier traité que la Tchécoslovaquie libre ait conclu depuis l’attentat de mars...”

**nous dit M. Osusky,
à propos de l'accord du 2 octobre**



M. Osusky, ministre de Tchécoslovaquie à Paris, serrant la main du général Faucher qui fut pendant de longues années chef de la mission militaire française à Prague
Volr page 2

(Visa de la censure n° 8.177)

Fig. 2 - Traité franco-tchécoslovaque du 2 octobre 39 dans *Le petit Parisien* du 7 octobre 1939



Fig. 3 - Réunion du Comité national tchécoslovaque à Paris, de gauche à droite Jan Srámek, Hubert Ripka, Rudolf Viest, Sergěj Ingr, Štefan Osuský, Juraj Slávik et Eduard Outrata. Edvard Beneš était à Londres au moment où la photo a été prise. (Svoboda)

ton est au catastrophisme, [...] nul n'a pris conscience de la réalité nazie. La France entre en guerre comme on tombe malade, avec une sorte d'abandon fataliste et navré. »⁵

Varsovie ne fut que ruines fumantes. Le secours n'est pas venu. La France et l'Angleterre ne firent pas grand chose pour s'opposer à « l'envahisseur » malgré des engagements antérieurs. Le 21 septembre, alors que Varsovie et Lwow continuent à résister, Lukaszewicz, ambassadeur de Pologne à Paris, annonce que « l'organisation d'une armée polonaise en France a déjà commencé. » Des volontaires arrivèrent de toutes les parties du monde.

Après l'attaque à l'Est, le 17, par l'Union soviétique, le gouvernement polonais trouva refuge en Roumanie, pays neutre, en vue de passer en France. Des visas furent accordés par Paris à ceux qui avaient les préférences de la France. Un gouvernement polonais « légalement » épuré de ses anciens dirigeants, fut mis en place à Paris fin septembre. Władysław Raczkiewicz⁶ fut désigné président de la République, le général Władysław Sikorski, président du Conseil, ministre des Affaires militaires, commandant en chef des armées polonaises, et August Zaleski, ministre des affaires étrangères. Tous des francophiles. Plusieurs dizaines de milliers de soldats polonais rejoignirent sur ordre la France ou le Moyen-Orient via la Roumanie, la Hongrie. De longs détours à pied, en train, en bateau. Coëtquidan dans le Morbihan devint le centre principal de formation des soldats qui affluaient. Plusieurs unités furent constituées dont une brigade blindée. Le 16 novembre, la base aérienne de Lyon-Bron (Rhône), devint le centre d'instruction de l'aviation polonaise. Le 22 novembre, le gouvernement polonais fut invité à s'installer à Angers (Maine-et-Loire) plutôt qu'à Vichy⁷ ! Le 4 janvier 1940, un accord fut signé entre Sikorski et Daladier autorisant la reconstitution d'une armée polonaise en France. Montpellier-Fréjorgues fut un centre d'entraînement de la chasse polonaise. Le 10 janvier 1940, un premier groupe de pilotes s'y entraîna. Le 26 mars, six escadrilles de l'escadre « Montpellier » sont mises à la disposition des autorités françaises. Le 14 mai, un groupe de chasse est entièrement formé et entraîné, l'escadre « Montpellier » est sur le front, deux escadres en cours de formation en vol, une escadre d'observation en attente de percevoir ses appareils, une escadre de bombardiers formée le 24 mai, prête au combat à la mi-juin⁸.

Un accord des Tchécoslovaques avec le gouvernement français

À force de persuasion, de discussions avec les autorités françaises et l'action des soutiens de la Tchécoslovaquie, Štefan Osuský, ambassadeur de Tchécoslovaquie à Paris, finira par obtenir les « armes » qu'il demandait. Le 9 septembre 1939, un document portant sur la création de l'armée tchécoslovaque sur le territoire français fut présenté à la France. Une mission militaire franco-tchécoslovaque dirigée par le général Faucher et par le général Jan Ingr côté tchécoslovaque fut mise en place. Le 2 octobre, Osuský parvenait à la signature d'un accord avec le président du Conseil et ministre des Affaires étrangères Édouard Daladier. Un accord d'une grande « importance historique », dira-t-il, en vue de reconstituer une armée tchécoslovaque dépendante politiquement du « gouvernement provisoire tchécoslovaque »⁹. Dans un petit bulletin, il écrivait : « En France, s'est accom-

pli un acte capital qui affirme la persistance de la Tchécoslovaquie dans son être et la continuité de sa vie d'État. [...] Par cet accord, le gouvernement français nous concède le droit de reconstituer sur le sol français l'armée tchécoslovaque. »¹⁰ Le général Faucher aura joué un rôle déterminant dans la conclusion d'un accord acceptable par les deux tendances entre Osuský et Beneš. Ce dernier qui s'était déplacé depuis Londres ne manqua pas de son côté de faire une déclaration¹¹ : « Sous l'autorité du gouvernement provisoire tchécoslovaque, cette armée, a-t-il dit, va rejoindre les vaillantes armées françaises et britanniques pour lutter contre l'ennemi commun qui a déclenché la guerre et qui menace non seulement le droit des autres nations mais aussi la civilisation du monde entier. » Il termina en affirmant que les Tchécoslovaques se battraient pour retrouver leur indépendance : « Aucune force brutale n'est capable d'anéantir l'indomptable volonté de notre peuple résolu à gagner une fois encore son indépendance, si durs que soient les combats et si long que soit le chemin de la victoire. » La France cependant comme l'Angleterre ne reconnaît pas le gouvernement provisoire¹². (Fig. 2)

Osuský et le général Ingr¹³ sont les premières personnes que le général Rudolf Viest a rencontrées lorsqu'il est arrivé à Paris directement à l'ambassade rue Charles Floquet, le 15 septembre¹⁴. Il venait de quitter illégalement la Slovaquie au début de la guerre refusant d'être complice du régime de Jozef Tiso.

Le Comité national tchécoslovaque

À défaut d'un gouvernement provisoire, un Comité national (CNT) se constitue le 17 octobre. Mais les oppositions entre Osuský et Beneš bloquent sa reconnaissance par le gouvernement, d'autant qu'Osuský n'en fait pas partie. Ce n'est qu'après de longues discussions que le Comité, avec cette fois la présence d'Osuský, est reconnu par la France un mois plus tard, le 17 novembre. Celle-ci reconnaît que « ce Comité est qualifié pour représenter le peuple tchécoslovaque et notamment mettre en application l'accord du 2 octobre portant reconstruction de l'armée tchécoslovaque. » Il comprenait, cinq Tchèques : Edvard Beneš, comme président ; Mgr Jan Šrámek¹⁵, ancien vice-premier ministre ; le général Sergej Jan Ingr, commandant en chef de l'armée nationale tchécoslovaque en France ; Eduard Outrata¹⁶, aux finances ; Hubert Ripka¹⁷ à l'information ; et trois Slovaques : Štefan Osuský, aux affaires étrangères ; Juraj Slávik¹⁸, aux affaires sociales et la santé ; le général Rudolf Viest, chargé de diriger les unités militaires avec le général Ingr et son adjoint le général Bedřich Neumann. (Fig. 3)

Des fonctionnaires formaient les administrations du Comité ; celui-ci sera reconnu par l'Angleterre le 20 décembre. Le Comité national décréta la mobilisation de tous les ressortissants tchèques et slovaques entre 18 et 50 ans, soit environ 7 000 hommes. Entre les 13 et 16 décembre, une Commission spéciale de mobilisation s'est rendue dans le camp d'internement de Gurs, où se trouvaient des Tchécoslovaques qui avaient été membres des brigades internationales pendant la guerre d'Espagne. Des Tchécoslovaques qui se trouvaient en Afrique du Nord, sont conduits devant les commissions françaises de mobilisation¹⁹. À Londres où ils se sont rendus, le général Viest et le général Ingr se mettent d'accord avec l'assentiment de Beneš sur leur rôle respectif



Fig. 4 - Le Dr Juraj Slávik, membre du Comité national tchécoslovaque à Paris, prononce un discours devant les membres de la 1^{ère} Division tchécoslovaque à Agde à l'occasion du 90^e anniversaire de T. G. Masaryk. À sa gauche, le général Rudolf Viest. Au premier plan de gauche à droite : les généraux Ingr et Faucher. Agde 7 mars 1940. (Pettrak).

au regard du commandement de l'armée. Viest sera le commandant en chef de la Division tchécoslovaque et Ingr alors membre de la mission militaire franco-tchécoslovaque sera en quelque sorte le ministre tchécoslovaque de la guerre. Viest passera les fêtes de fin d'année à Paris²⁰.

Agde : Centre d'instruction de l'armée tchécoslovaque en France

Agde, au bord de la Méditerranée - sait-on jamais ! - est retenue dès septembre comme le Centre d'instruction plutôt

que Cognac qui avait servi pendant la Première Guerre mondiale. L'armée tchécoslovaque en France est organisée selon les lois et règlements militaires tchécoslovaques. Elle devait combattre sous ses propres drapeaux, commandée par des officiers tchécoslovaques placés sous un haut commandement tchécoslovaque, lui-même assujéti, comme toute armée alliée opérant en France, au haut commandement français. La mission militaire française auprès du commandement tchécoslovaque avec le général Louis-Eugène Faucher à sa tête est chargée des relations entre les deux armées. (**Fig. 4**)



Fig. 5 - Les baraquements du camp d'Agde, début 1940, qui avaient abrité les républicains espagnols (Pettrak)



Déjà, depuis fin septembre les premiers soldats - dont des aviateurs - étaient arrivés à Agde. Ils venaient pour la plupart de la Légion étrangère en Algérie où ils avaient souscrit à leur arrivée en France un engagement de cinq ans - dans des conditions désavantageuses - avec la promesse qu'ils seraient affectés dans l'armée tchécoslovaque quand la guerre serait déclarée. Les conditions d'hébergement sont déplorables. Insalubrité, absence de chauffage, équipements militaires souvent inadaptés. Des problèmes surgiront du fait des origines assez diverses des volontaires et des options politiques de chacun. En octobre et novembre, deux régiments d'infanterie sont mis en place ainsi que des unités d'artillerie, de génie et de liaison. (Fig. 5)

Béziers : l'état-major. Agde et Pézenas : départ pour le front.

Le 15 janvier 1940, le général Viest prend le commandement du Centre d'instruction d'Agde. Il est officiellement accueilli à la gare par le commandant du camp, le général Mativet²¹, et le lendemain il passe en revue les troupes. Viest mettra sur pied une division d'infanterie composée de trois régiments. Il a disséminé les unités dans la région : Agde (Centre d'instruction-Infanterie ; 2^e et 3^e régiment) ; Montpellier (Unité de radiotélégraphie. Caserne Joffre) ; Pézenas, Montagnac, Castelnaud-de-Guers (Infanterie, 1^{er} régiment) ; Portel, Sigean, La Nouvelle, Le Lac (Artillerie) ; La Palme, Roquefort en Corbières (Cavalerie) ; Avignon (Génie)²². Des aviateurs dont le nombre avoisine 900 font aussi partie des effectifs. Les troupes sont visitées par Štefan Osuský entre le 17 et le 19 février ; puis par le général Faucher, le général Ingr, Slavik et Ripka, le 7 mars. Courant mars, à l'étroit dans ses bureaux, Viest déménage son état-major à Béziers (Quartier général, Gendarmerie, tribunal militaire) et s'installe rue Paul Bert dans une maison qui appartenait à Mme Lucie Daurel²³. Il se réunissait aussi parfois à Agde rue Chassefières. (Fig. 6) (Fig. 7)

Le 21 mai, onze jours après l'attaque allemande sur la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg puis sur la France, les généraux Ingr et Faucher sont allés à Béziers, pour informer Viest que l'état-major français faisait pression pour que la division se prépare à un départ prochain pour monter au front. C'est peu après cette date qu'une certaine Věra Uhlířová, secrétaire de la délégation tchèque à Paris, a obtenu en date du 30 mai l'autorisation de se rendre à Béziers pour y continuer ses fonctions²⁴. Est-ce la même qui fut sergent au ministère de l'Air en Angleterre en tant que dactylo aux services auxiliaires²⁵ ?

Les 5 et 8 juin, Viest supervise le départ depuis les gares d'Agde et de Pézenas²⁶ dans des wagons de marchandises, de deux régiments sur les trois que comptait la division d'infanterie, soit 5 000 hommes parmi les mieux formés sur un effectif de 11 400. Le 1^{er}, commandé par le colonel Jan Kratochvíl, est parti de Pézenas, et le 2^{ème}, commandé par Jan Satorie, d'Agde. Le 3^{ème} n'étant pas assez formé ni équipé restera. Les soldats étaient dotés avec des armes de la Première Guerre mondiale. Elles n'étaient pas en quantité suffisante, ce qui évidemment n'était pas pour donner confiance. Les deux régiments devaient s'arrêter à Chatillon-sur-Seine pour obtenir un meilleur équipement, prendre en main leurs nouvelles armes et parfaire leur instruction²⁷. Mais devant l'avance inexorable



Fig. 6 - Le général Viest signe le livre d'or à Béziers, où se trouve le quartier général de la 1^{ère} division tchécoslovaque en France. (© Ladislav Sitenský. Čaplovič)



Fig. 7 - Rudolf Viest passe ses troupes en revue à Pézenas (Čaplovič)

des armées allemandes, ils sont directement envoyés sur le front sous le commandement du général Jaroslav Znamenaček-Čihac²⁸ bien qu'étant en manque d'effectifs, de matériel et surtout de munitions²⁹ !... Ils recevront par la suite des renforts avec des unités restées à Agde³⁰. À ces effectifs il faut ajouter ceux de l'armée de l'air : environ 900 hommes. La campagne sera courte, faite de retraites permanentes. La poussée allemande est puissante. De la journée du 15, le général Georges écrira : « j'ai estimé à ce moment-là qu'il était impossible de continuer la lutte, que nos armées en lambeaux, ne pouvaient lutter contre les forces, sans cesse nouvelles, de l'adversaire. »³¹



Polonais et Tchécoslovaques refusent l'armistice

Bordeaux, 15 juin. Ce jour-là, ce fut net et sans appel, mais il fallait que cela soit dit : « Le gouvernement polonais et son armée ne capituleront pas. » C'est ce qu'un Paul Reynaud s'est entendu dire à la veille de sa démission, entre deux réunions de cabinet, par August Zaleski, le ministre polonais des affaires étrangères. Il était venu pour savoir ce que la France comptait faire avec l'armée polonaise « qui s'est si bien battue et qui se bat encore bravement pour couvrir à l'est la retraite des troupes française. Nous ne sommes pas une nation qui capitule ! » ajouta-t-il. Il trouva un Paul Reynaud fatigué, abattu et fataliste. Zaleski termina l'entretien en disant qu'il allait faire un rapport au président polonais et au général Sikorski et lui demanda de combien de temps disposera le gouvernement et l'armée pour quitter la France : « Trois à quatre jours au maximum, répondit Reynaud. »³² C'est un langage différent que Georges Mandel tint à Zaleski au cours de la même journée : « Reynaud se trompe. Le peuple français peut encore être réveillé et il veut résister. »³³

Le lendemain, 16 juin, Reynaud, s'estimant en minorité, démissionne dans la soirée et cède sa place de président du Conseil au maréchal Pétain - plutôt qu'à Camille Chautemps - lequel forme un gouvernement en quelques heures constitué pour une part des ministres du précédent et de trois militaires. Chautemps est vice-président, Charles Pomaret, ministre de l'Intérieur, le général Maxime Weygand, ministre de la Défense nationale. Avant minuit un premier conseil siège brièvement et décide de demander à l'Allemagne ce que seraient ses conditions en vue d'un armistice. À 1 h 00 du matin, ce 17, Baudoin, ministre des Affaires étrangères charge l'ambassadeur d'Espagne, Feliz de Lequerica, de transmettre la demande à Berlin.

Ce même jour, le général Sikorski, qui avait aligné quelques 40 000 combattants en Norvège, en Lorraine, dans le Doubs, la Champagne, la Moselle et sur la ligne Maginot, participa à une réunion chez le général Weygand. Ce fut « houleux ». Sikorski refusait d'obéir au commandement français³⁴. Puis il rencontra le maréchal Pétain à Libourne. Il lui dit que la « Pologne ne capitulerait pas et qu'il avait l'intention de poursuivre le combat »³⁵. La France n'avait-elle pas signé début septembre avec le gouvernement polonais un accord stipulant de ne conclure « d'armistice, ou de traité de paix que d'un commun accord. »³⁶ Sikorski lui demanda des navires. Il n'en obtint pas³⁷. La directive fut donnée aux commandants d'unités de se diriger par tous moyens vers La Rochelle, et pour ceux qui avaient atteint Lyon, vers Marseille³⁸. Le 18 juin, Sikorski, s'envola pour Londres. L'Angleterre lui avait déjà fait des appels du pied. Avec Churchill ils décidèrent de rester unis jusqu'à la victoire finale et le premier Lord de l'Amirauté promit de faire tout ce qu'il pourrait pour évacuer le plus possible de combattants polonais³⁹. Le gros de l'aviation polonaise, fut acheminé depuis Lyon-Bron principalement sur Port-Vendres et Marseille tandis que les pilotes confirmés gagnèrent l'Afrique du Nord de leurs propres ailes⁴⁰ ! Depuis Montpellier-Fréjorgues, le 21 juin, un avion d'Air-Afrique transporta à Perpignan les pilotes et mécaniciens polonais du groupe de chasse franco-polonais⁴¹. Puis à Port-Vendres ils embarquèrent sur l'*Apapa* soutenu par le destroyer britannique HMS *Velox*. Entre le 19 et le 25 juin, la *Royal Navy* ainsi que des navires polonais

évacuèrent environ 20 000 soldats. Soit près du quart des effectifs⁴². 15 000 hommes gagnèrent le Consulat polonais de Toulouse pour obtenir des papiers et visas. Ce fut un désordre indescriptible, le Consul était parti en Espagne⁴³. Certains cherchèrent encore à évacuer plus tard grâce à une filière organisée depuis Marseille par un Polonais⁴⁴. Une tentative eut lieu à Sète en octobre 1940, mais elle échoua. Ceux qui ne purent pas partir, soit rentrèrent chez-eux et se firent démobiliser, soit furent incorporés dans des Compagnies de travailleurs ou décidèrent d'entrer dans la clandestinité pour attendre le jour J... Ils cherchèrent à rejoindre les alliés en passant les Pyrénées, souvent par l'Andorre grâce à des filières opérant à partir de Perpignan, Carcassonne et Toulouse. Notamment avec le réseau polonais, "Ewa", dirigé par un colonel polonais à Grenoble⁴⁵. Le 14 juillet, le général de Gaulle adressa au général Sikorski une lettre le remerciant pour l'aide apportée par les soldats polonais aux soldats français lors de leur traversée commune vers Londres sur les navires britanniques, et eut à cœur de « réaffirmer les liens qui unissent les combattants de nos deux nations »⁴⁶.

À Béziers, le 17 juin, le général Viest reçoit de la part des généraux qui étaient sur le front - Nižbourský et Slezák, de leur vrai nom : Antonin Hasal et Alois Vicherek⁴⁷ - un document sur ce qu'il conviendrait de faire si un armistice était signé. Viest donne son avis : « En fonction de l'évolution de la situation (que nous ne connaissons pas suffisamment bien ici), nous devrions immédiatement entamer des négociations avec l'Angleterre pour déclarer nos unités militaires comme faisant partie de l'armée anglaise et les faire transporter en Grande-Bretagne. J'ai donné mon accord. Il est nécessaire de traiter un tel cas et d'éviter qu'il ne soit trop tard. »⁴⁸ Viest est inquiet, car il n'a pas de nouvelles des généraux Ingr et Faucher⁴⁹ qui étaient partis le 15 pour visiter les régiments. En fait ce 17, ils sont dans la zone des combats et n'ont pas connaissance de la demande d'armistice. Aussi, ils n'avaient pu agir en conséquence⁵⁰.

À Port-Vendres, ce 17 juin, un quart d'heure après le début de l'allocution du maréchal Pétain, Jacques Bruneau⁵¹, jeune officier de marine alors en fonction, comme « frappé[s] par la foudre », les yeux embrumés, constitua, pour se redonner de l'espoir, un dépôt d'armes clandestin : quelques fusils, revolvers, grenades, huit cents cartouches, sans savoir quand et comment il l'utiliserait. Il avait fait sauter la serrure du magasin d'armes de la caserne de la marine. Il ne connaissait pas la voix de Londres. Sur les quais, de nombreux réfugiés civils affluaient pour passer en Afrique du Nord. À Port-Vendres c'est un embouteillage monstre sur les quais. Le 21, le Front de mer indiquait la présence de 346 officiers et 3 397 hommes de troupes français, 590 officiers et 1 316 hommes de troupe polonais⁵², ainsi que des centaines de camions. L'Amirauté prit alors des mesures de désencombrement en interdisant toute évacuation de personnel ou de matériel vers l'Afrique du Nord.

Les 17 et 18 juin les deux régiments tchécoslovaques sont déployés pour défendre la rive sud de la Loire autour de Gien. Le 17, en fin de journée, le pont est en grande partie détruit. Les soldats tchécoslovaques tiennent position pour empêcher la traversée du fleuve et obtiennent quelques succès par effet de surprise. Les routes sont encombrées par l'exode et la débâcle, c'est un désordre indescriptible, une fuite chaotique vers le sud. Tôt dans la matinée, le général de



Gaule s'était envolé pour Londres, Weygand à ses trousseaux pensait-il, de manière rocambolesque depuis Mérignac avec son officier d'ordonnance, et le général Albert Spears. Plus rien à faire en France. Il faut aller se battre ailleurs. Reynaud ne répond plus. Le 18, les Allemands parviennent à traverser la Loire⁵³ et installent « une nouvelle tête de pont à Briare et borde ce fleuve de Gien à Digoin. »⁵⁴ Dans la Chronique du 1^{er} Régiment, on peut lire : « Beaucoup de sang ennemi versé sur l'autre rive de la Loire. »⁵⁵ Les chars allemands pénètrent dans le sud. Le soir du 18, les deux régiments d'infanterie tchécoslovaques reçurent l'ordre de se retirer sur la Sauldre, un affluent du Cher⁵⁶. C'est ce jour-là que les généraux Ingr et Faucher apprirent qu'une demande d'armistice avait été faite « en traversant Cahors, par les manchettes de journaux. »⁵⁷ Dès lors, ils négocient avec le gouvernement français pour délier à temps les soldats de leurs obligations militaires, et permettre ainsi leur évacuation⁵⁸. Ce même jour, à Londres, Edvard Beneš écrit au ministre de la guerre Anthony Eden⁵⁹... et à Bordeaux les pouvoirs publics s'inquiètent.

Le 22, après la signature de l'armistice « dans l'honneur », la voix de Londres s'exprima pour la deuxième fois : « beaucoup de Français n'acceptent pas la capitulation ni la servitude pour des raisons qui s'appellent l'honneur, le bon sens, l'intérêt supérieur de la patrie. [...] Je dis l'honneur, car la France s'est engagée à ne déposer les armes que d'accord avec ses alliés. Tant que ses alliés continuent la guerre, son gouvernement n'a pas le droit de se rendre à l'ennemi. Le gouvernement polonais, le gouvernement norvégien, le gouvernement hollandais, le gouvernement belge, le gouvernement luxembourgeois, quoique chassés de leur territoire, ont compris ainsi leur devoir. [...] J'invite tous les Français qui veulent rester libres à m'écouter et à me suivre. » Londres, la BBC, 22 juin 1940, 20 h 30, général Charles de Gaulle. Il ne manque à cet appel – un oubli involontaire sans aucun doute –, que la Tchécoslovaquie.

Anton Petrák⁶⁰ qui est parti au front comme simple capitaine, éprouve à l'annonce de l'armistice une grande douleur. Tant d'espoirs avaient été fondés en venant en France. Le rêve s'est effondré. « C'est comme si la Tchécoslovaquie, dit-il, avait perdu la bataille avec son frère aîné qui lui avait permis de fonder son existence nationale durant la Première Guerre mondiale. » Pourtant il ne désespérera pas. « Nezúfal som. Prehratý boj nie je prehratá vojna a my tú vojnu vyhráme ! »⁶¹

Le difficile retour sur Narbonne, le 25 juin. Les Britanniques prennent les choses en main.

Les rescapés des deux régiments n'arriveront à Narbonne que le 25 au soir, alors que les accords d'armistice interdisent désormais toute sortie du territoire. Pourront-ils embarquer à Sète ?

Le retour vers la Méditerranée des rescapés des deux régiments

Dès le 17, depuis son état-major à Béziers, le général Neuman émet un ordre en vue de préparer le retrait des troupes tchécoslovaques de France vers la Grande-Bretagne.



Celui-ci stipule que seuls les volontaires continueront à se battre au sein de l'armée. Ceux qui décident de rester en France parce qu'ils y ont notamment de la famille resteront à Agde. Il spécifie aussi que chaque homme aura pour bagage son sac à dos, ou pour d'autres une petite valise ; les documents seront détruits ; des provisions devront être prévues par chaque soldat pour 3 ou 4 jours ; des armes légères (fusils, revolvers, munitions) pourront être emmenées. Tout devra être prêt pour le 18 au matin en attendant un ordre de départ⁶².

Le 18 juin, Viest a reçu un appel du major Jan Vastl⁶³, commandant le bataillon de liaison radiotélégraphique basé à Montpellier, lui signalant qu'il se trouve à Angoulême avec ses unités et avec la compagnie du génie basée à Avignon, et demande des instructions, d'autant qu'il n'a pas de nouvelles du groupe du lieutenant-colonel Fišera⁶⁴, chef d'état-major, ni du général Ingr. Il signale que les Polonais sont dirigés vers les ports de l'ouest. Finalement, le soir, les généraux Ingr et Faucher se sont rendus sur la zone de combat pour visiter les deux régiments. Proche de Bordeaux avec ses deux unités, le major Vastl embarquera dans les jours suivants.

Josef Souček s'est souvenu : « Entre le 19 et le 23 juin, nous avons parcouru environ 200 km. Nous avons marché jour et nuit, et sans nourriture. Beaucoup de nos soldats, épuisés et affamés, ne pouvaient plus se tenir debout, ils ont dormi dans les fossés en bordure de route et ont été capturés par l'ennemi qui avançait. Pendant la marche qui a duré 5 jours et nuits, de nombreux soldats se sont débarrassés de leur équipement. »⁶⁵ Alors qu'ils risquaient un encerclement⁶⁶, les deux régiments atteignent l'Indre, et sur ordre du commandant de la 7^e armée ils sont envoyés le plus loin possible en arrière pour éviter tout contact avec l'ennemi.

Le 21, le 1^{er} régiment parvient à Châteauroux et se dirige vers les alentours de Limoges, à Saint Junien-les-Combes (Haute-Vienne) atteint en camions le 22 dans la soirée. Le 2^e régiment « après avoir tenu une position défensive, se retrouve au Blanc (Indre) »⁶⁷ puis est transporté le 23 près de Saint-Junien. La signature de l'armistice, le 22 oblige les soldats à déposer leurs armes lourdes.

Le 22 juin, un message du général Neumann avait laissé entendre un départ pour l'Afrique du Nord qui resta sans suite⁶⁸. Le passage par l'Espagne avait aussi été envisagé par le biais des américains qui avaient été sollicités pour « faire pression sur le gouvernement espagnol pour qu'il laisse le passage libre aux troupes tchécoslovaques sur son territoire afin qu'elles puissent rejoindre le Portugal et embarquer pour une autre destination. »⁶⁹

Ils parviennent à Narbonne le 25, en fin de journée,

Par des routes différentes et parallèles, les deux régiments sont transportés dans la zone prévue de rassemblement à une cinquantaine de kilomètres au sud de Saint-Junien à la gare de Nontron (Dordogne) qu'ils atteignent dans la nuit du 24 juin⁷⁰. Là, les rescapés des deux régiments, valides, malades, blessés et secouristes sont acheminés par autocars ou camions, et par le train sur la ligne Bergerac-Villeneuve-Agen, jusqu'à Montauban. Puis un train les achemina à Narbonne. Il a fallu veiller à ce que le



Fig. 8 - Soldats du 2^{ème} régiment d'infanterie arrivés à Narbonne, depuis Nontron, le 25 juin 1940 (Svoboda).

convoi ne prenne pas de retard⁷¹. À Toulouse la police française a bloqué des véhicules notamment ceux de la Croix-Rouge, au prétexte de l'armistice. Parmi les Tchécoslovaques, un officier du renseignement a pu, à force de persuasion, obtenir un laissez-passer auprès du colonel. En partant il lui a dit : « C'est fini pour vous, Colonel. Ça commence pour nous. »⁷² De là, ils parviennent à Narbonne le 25 à 19 heures⁷³. (Fig. 8)

Alors qu'ils sont à environ 80 km du port de Sète, des navires britanniques et égyptiens sont en train d'appareiller pour l'Angleterre, avec les troupes restées à Agde, et le général Viest, laissant filer derrière eux le Mont Saint-Clair et... les rescapés des deux régiments !

Mais surtout, après la signature de l'Italie, la convention d'armistice s'applique⁷⁴ et notamment l'article 10 qui interdit toute « action hostile contre le Reich. » Le gouvernement français était tenu d'« empêch[er] également les membres des forces armées françaises de quitter le territoire français » et cela vaut aussi pour les Tchécoslovaques, les Polonais et les Belges⁷⁵ ; il devra interdire « aux ressortissants français de combattre contre l'Allemagne au service d'États avec lesquels l'Allemagne se trouve encore en guerre. Les ressortissants français qui ne se conformeraient pas à cette prescription seront traités par les troupes allemandes comme francs-tireurs. »

Alors, quelle solution de sortie pour les volontaires des deux régiments ? Là, à la gare de Narbonne, les généraux Ingr et Faucher, les colonels Kratochvil et Satorie discutent entre eux de la situation. Ingr les informe qu'il a reçu un message du quartier général français qui propose le camp d'Argelès-sur-Mer pour y recevoir les deux régiments. Ils seraient à 35 km seulement de la frontière espagnole. (Fig. 9)

Pour rendre possible l'évacuation, il a fallu non seulement la volonté et l'action conjuguée des dirigeants civils et militaires tchécoslovaques auprès du gouvernement français, mais aussi, et surtout, celle de celui qui représente la Tchécoslovaquie en exil à Londres : Edvard Beneš.



Fig. 9 - Les généraux Ingr et Faucher font le point à Narbonne avec les colonels Kratochvil (à gauche) et Satorie, le 25 juin (Svoboda)



L'intervention d'Edvard Beneš auprès des Anglais en vue d'une évacuation

Dès le 18 juin, quand il eut compris que la France allait demander un armistice, Edvard Beneš écrivit au ministre anglais de la guerre Anthony Eden, celui qui s'était opposé à Chamberlain et à sa politique "d'apaisement" qui avait conduit aux accords de Munich. Beneš persuada Eden de la nécessité de récupérer le potentiel militaire de l'armée tchécoslovaque et lui demanda que des navires soient mis à la disposition des troupes sur la côte méditerranéenne. Il lui apporta des détails sur leur situation dans le sud de la France : « Il est par conséquent vital pour nous de préserver [notre] armée même dans l'éventualité d'une évacuation de nos forces du territoire français. [...] À cette fin, et en accord avec mes collègues en France, nous avons déjà pris les mesures indispensables. Les chefs militaires de notre armée feront, bien sûr, tout le nécessaire pour sauver l'armée en vue du combat ultérieur. » Bien informé, Beneš donne des précisions : « Si vos autorités militaires en France pouvaient entrer en contact avec notre armée, (qui est maintenant cantonnée à Agde près de Montpellier) et avec son commandant en chef, le général Ingr qui se trouve à Béziers, près d'Agde, pour prendre de concert toutes les mesures nécessaires, notre armée serait sauvée. »⁷⁶ C'est par l'intermédiaire du colonel František Moravec⁷⁷ en poste à Londres, et qui s'occupe du renseignement, que Beneš est tenu au courant, et que les contacts furent noués avec le *War Office*.

Ce même jour, Beneš écrivit également au ministre de l'Aviation Sir Archibald Sinclair. Les pilotes tchécoslovaques étaient nombreux sur les bases françaises notamment à Chartres. « près de 800 pilotes hautement qualifiés et autres spécialistes de l'aviation. Ils pourraient être sauvés pour le plus grand bénéfice de l'armée britannique. [...] Hier, durant la nuit, un premier équipage tchécoslovaque (30 pilotes) est arrivé à Hendon. Le commandant en chef de notre aviation a déjà donné comme instruction à ses hommes d'essayer de se sauver et de quitter le territoire français [...] de façon à continuer le combat [...] contre notre ennemi commun. » Il demanda également au ministre des Affaires étrangères un prêt pour couvrir les coûts associés à l'évacuation, ce qui fut approuvé par une lettre de Lord Halifax en date du 31 juillet 1940. Anthony Eden aborda la question avec la *Royal Navy* laquelle était par ailleurs chargée de l'évacuation des troupes polonaises sur la côte atlantique.

La réponse des anglais ne se fit pas attendre

Sans perdre de temps, les Britanniques s'activèrent pour mettre en place la récupération des troupes tchécoslovaques. « Le 18 juin, le secrétaire d'État britannique à la guerre, Anthony Eden, attira l'attention du cabinet de guerre sur le fait que 12 000 soldats tchécoslovaques se trouvaient à Marseille ou dans ses environs⁷⁸ et demanda leur évacuation. [...] Bien que les choses soient difficiles à mettre sur pied », Eden accepta d'en parler au Ministère de la Marine. [...] Eden ajoute qu'il existe désormais des plans d'embarquement pour Bordeaux et Marseille « pour embarquer les troupes tchécoslovaques qui souhaiteraient partir. » Les choses n'ont pas traîné. La BBC a appelé les pilotes tchécoslovaques - en anglais, en tchèque et en français - à se déplacer vers les ports français à partir desquels ils seraient évacués.

Ce 18 juin, Ingr et Faucher, inquiets de réussir une évacuation à temps, négocient avec le haut commandement le retrait des rescapés des deux régiments. Ils décident alors de se rendre à Bordeaux où se trouvent le gouvernement français et le comité national tchécoslovaque. Ils conviennent avec Viest qu'il pourrait s'y rendre également. La date du 20 est fixée. Et Ingr doit rappeler pour plus de détails.

L'échec de la tentative de Viest d'embarquer depuis Bordeaux.

Le 19 juin à Béziers, Viest reçoit des informations du colonel Hutnik de son vrai nom Čeněk Kudláček⁷⁹ qui est à Bordeaux : des négociations sont en cours avec les Français pour que les troupes soient dirigées sur Béziers ; Hutnik et le comité national tchécoslovaque pensent que les conditions d'armistice seront inacceptables, ce qui obligera le gouvernement à se replier en Afrique du Nord ; qu'un embarquement pourrait se faire depuis Port-Vendres ; par ailleurs des négociations sont également en cours avec les Anglais et les Américains ; enfin, une partie des aviateurs se sont envolés pour l'Angleterre. Jiří Maňák fut l'un d'eux : « J'étais en fait dans le premier groupe d'aviateurs tchèques allant de France en Angleterre, qui a atterri à Falmouth le 23 juin 1940. »⁸⁰ Il n'y avait pas que les hommes de troupe à embarquer, il y avait aussi, pour certains, leur famille, ainsi que le « personnel des légations et des consulats tchécoslovaques en France. »⁸¹ Viest hésite à se rendre à Bordeaux mais n'ayant eu aucune nouvelle du général Ingr comme prévu, il décide de partir.

Le 20 juin, Viest part de Béziers à six heures du matin et arrive à Bordeaux à 13 heures. Là, il apprend que Ingr est rentré à Béziers !... et que le bataillon de radiotélégraphistes de Montpellier ainsi que la compagnie du génie d'Avignon sont montés à bord d'« un navire avec Ripka⁸² et quelques autres civils. » Il le prendrait bien lui aussi, mais le navire ainsi qu'un autre sont bloqués dans le port car dans la nuit les Allemands l'ont miné avec des avions. Hutnik lui propose d'essayer par Bayonne où il pourrait attraper un navire anglais. Viest s'occupe alors d'obtenir un visa, mais en vain. Puis il apprend que finalement le navire avec les unités tchécoslovaques à bord pourrait se rendre à Casablanca et décide alors de le prendre. Mais son chauffeur qui est allé faire de l'essence tarde à revenir. Quand celui-ci revient, le navire était parti !... Deux navires ont quitté Bordeaux et le Verdon, le 20 : le *Ville de Liège* et le *Forbin*, avec 320 militaires et civils. Alors, pour Viest, retour à Béziers le 21 juin au petit matin. L'aller-retour n'aura pas été totalement inutile : La station radio qui se trouvait à Bordeaux a été transférée à Béziers et permettra d'établir des contacts avec Londres forts utiles.

Le 20 juin des navires marchands arrivent à Marseille

En revenant, Viest ne savait pas encore que deux jours seulement après l'intervention de Beneš, des navires de la marine marchande britannique arrivaient à Marseille. En effet, le 19 juin, le quartier général de la division recevait une information attendue. Il s'agissait d'un message crypté au milieu de l'émission tchèque de la BBC qui indiquait que l'embarquement des troupes tchécoslovaques commencerait à Marseille le 20 juin à midi : « Nous envoyons le salut suivant aux Tchécoslovaques de France : les compatriotes de





Londres saluent les Tchécoslovaques en France, notamment à Marseille et à Bordeaux. Nous répondrons au salut de Marseille le 20 juin 1940 à midi. »⁸³ Un télégramme de l'ambassadeur français confirmait l'information : « Le 20 juin 1940, un télégramme de l'ambassadeur français Charles Corbin en place à Londres indique que l'attaché militaire anglais à Bordeaux et le commandant du *British Sea Transport* à Marseille ont reçu les instructions nécessaires pour évacuer l'armée et des réfugiés tchécoslovaques et que des navires sont arrivés à Marseille et à Bordeaux pour accomplir cette tâche. »⁸⁴

Pendant ce temps, entre le sud de la Loire et la Méditerranée, une course contre la montre s'était engagée pour que d'ici la signature quasi inéluctable de l'armistice les rescapés des deux régiments parviennent à temps à Sète, à 25 km du camp d'Agde, où des navires britanniques les attendraient. Le général Faucher mobilisa tous les moyens possibles pour les acheminer au plus vite.

Sète 21-24 juin : premiers embarquements dans l'« incertitude et le chaos »

L'évacuation des soldats tchécoslovaques n'est pas à l'ordre du jour du gouvernement du maréchal Pétain. Il avait « d'autres préoccupations que d'organiser le retrait des troupes étrangères. [...] Il fallait compter uniquement sur le soutien de l'Amirauté britannique »⁸⁵. À l'instigation d'Anthony Eden, l'opération d'évacuation s'est rapidement mise en place dans l'improvisation générale. Des ordres furent donnés pour dérouter des navires en Méditerranée.

Une opération improvisée, sans nom de code et dans le chaos

« Incertitude et chaos » c'est l'expression employée par Rudolf Viest pour décrire le climat qui règne pendant ces quelques jours. Manque d'informations : celles qui arrivent du commandement des deux régiments sont contradictoires, entretenant optimisme et pessimisme quant à la volonté réelle des autorités françaises de coopérer à l'évacuation. Et quand celle-ci est en train de se mettre en place, les officiers français à Sète font tout pour retarder les choses en se défaisant sur la hiérarchie dont ils attendent disent-ils les ordres. Dès le 20 juin, le destroyer *HMS Keppel* parvenait à Port-Vendres afin de transporter un groupe de neuf personnes, un ambassadeur vers un port d'Afrique du Nord⁸⁶ ainsi que du personnel civil britannique. Le 23, un second destroyer, le *HMS Velox* arrivait afin de coordonner l'opération d'évacuation⁸⁷.

L'opération ne porte pas de nom de code, comme par exemple l'opération *Dynamo* pour l'évacuation à Dunkerque, ou l'opération *Aerial* qui est en cours sur les ports de la côte atlantique pour évacuer les forces polonaises (mais aussi des Tchèques, notamment des aviateurs qui n'auront pas pu emprunter la voie des airs, et du personnel diplomatique)⁸⁸. Tout s'est ordonné au dernier moment et dans un contexte de tension entre la France et l'Angleterre : de Gaulle qui a l'appui de Winston Churchill a lancé son appel aux Français sur la BBC le 18. Dès lors entre Churchill et Pétain le torchon brûle par communiqués de presse interposés. L'intervention de l'homme au cigare après la signature de l'armistice affirmant vouloir continuer la guerre jusqu'au bout est jugée par le maréchal « inadmissible ». À Londres, Le *War Office*,

l'Amirauté et le *Foreign Office* s'occupent de la mise en place de l'opération d'évacuation et, dans les ministères concernés, la tension et la fébrilité sont grandes devant les difficultés d'organisation. Elles sont liées à la fois à l'incertitude du jour où le retour sur les lieux d'embarquement des deux régiments pourra se faire et, à l'urgence de les évacuer avant la mise en place des accords d'armistice.

L'opération s'improvise en fonction des dernières informations reçues « minute par minute, par le biais, de la mission du colonel Moravec, sur la façon d'agir pour sauver l'armée. »⁸⁹ Il aura fallu modifier plusieurs fois le lieu où les troupes devaient se rassembler et le port où elles seraient embarquées. Il a fallu dérouter des navires marchands pour les diriger sur Sète ou Port-Vendres. « L'Amirauté ordonna à un destroyer britannique d'intercepter les bateaux nécessaires en haute mer, de les réquisitionner si nécessaire et de les escorter jusqu'au port français où les éléments tchécoslovaques attendaient » ajoute Beneš. La date de signature finale des accords d'armistice est attendue avec anxiété car la crainte de recevoir un ordre obligeant les navires à quitter la Méditerranée sans les passagers est bien réelle. C'est une situation « de tension extrême, dit Beneš, [...] épuisante pour nous à Londres qui essayions fébrilement de sauver notre petit contingent et d'organiser son transfert en Grande-Bretagne », d'autant plus que le gouvernement britannique s'occupait de rapatrier son corps expéditionnaire en France, et de l'évacuation des troupes polonaises.

Une évacuation sur la base du volontariat et d'un engagement

C'est essentiellement sur la base du volontariat que s'effectuera l'évacuation des troupes tchécoslovaques et elle englobera les familles des soldats. Elle écartera les civils et ceux qui pour différentes raisons se mettaient hors de la possibilité de combattre.

Après avoir fait les préparatifs, l'ordre de départ a été donné le 22. Ce jour-là, le général Bedřich Neuman⁹⁰, formulait son ordre d'évacuer les troupes vers Sète à l'exception de : 1. Ceux qui choisissent de rester, que ce soit pour des raisons familiales ou personnelles ; 2. Ceux qui pour des raisons politiques devaient être remis aux autorités françaises ; 3. Ceux dont les commandants décident qu'ils ne méritent pas de rester dans les rangs en raison de leur conduite ; 4. Tous les civils, sauf les épouses et enfants légitimes des militaires. »⁹¹ L'ordre valait non seulement pour les rescapés des deux régiments, mais aussi pour ceux restés à Agde - environ 5 400⁹² - dont ceux du 3^{ème} régiment qui n'avaient pas été engagés faute d'entraînement suffisant et qui se sont déclarés volontaires pour partir. 3 769 soldats furent volontaires pour continuer le combat et pour se rendre en Angleterre⁹³. L'évacuation concerne non seulement la division d'infanterie mais aussi l'aviation. Les pilotes avaient pris part aux combats sous les ordres du général Slezák et avaient combattu dans les unités françaises sous les couleurs françaises.

21-22 juin : l'embarquement devrait commencer

Ce 21 juin, dans la clairière à Rethondes, le général Wilhelm Keitel, chef du haut-commandement de l'armée allemande, termine son avant-propos : « L'Allemagne, par conséquent, n'envisage pas de donner aux pourparlers d'armis-





tice ou aux conditions de ce dernier un caractère injurieux vis-à-vis d'un ennemi s'étant battu avec tant de vaillance. » Hitler salua et sortit sans avoir prononcé un mot. Les Français restèrent au garde à vous. Les plénipotentiaires examinèrent les conditions jusque dans la nuit en lien téléphonique avec le Conseil des ministres et avec Weygand, qui cette fois, plus de vingt-et-un ans plus tard, n'était pas de la partie mais surtout, de l'autre côté...

À Béziers le 21 juin, Viest a retrouvé Ingr. Ayant peu de nouvelles, la situation leur est « presque totalement inconnue » et ils sont inquiets. D'une part, à cause de la progression des Allemands qui risquent de bloquer toute évacuation et, d'autre part, à cause de la « mauvaise volonté des Français. Nous ne savons rien sur les navires ni sur le lieu d'embarquement éventuel. » Le temps presse. Il leur semble que trois solutions s'offrent à eux : Port-Vendres proche de la frontière espagnole permettrait non seulement une évacuation maritime mais aussi des possibilités par voie terrestre ; Sète, proche des troupes à Agde ; mais aussi Marseille et même Perpignan ! Fišera a appelé à midi et se trouve à Limoges. Il n'a aucune information au sujet du retrait des deux régiments. Néanmoins un contact avec un agent consulaire à Marseille laisse entendre que l'Amirauté est informée. Un brin d'optimisme souffle en fin de soirée à la suite d'un appel du lieutenant-colonel Vysloužil signalant que « les affaires vont bien. » Des nouvelles sont parvenues de Bordeaux indiquant que l'Amirauté a donné une suite favorable. Puis, en fin de soirée, ce 21 juin, la nouvelle en provenance de Marseille tombe en quelques mots précis : « L'embarquement sur les navires devrait commencer immédiatement à Sète ! »⁹⁴ Il faut donc faire vite. Se renseigner sur quels navires, à quelle heure et comment. Ils ne sont pas pour autant au bout de leur peine car ce fut vraiment la confusion complète ! Ingr est allé sur place et là c'est la déconvenue : les officiers français, le colonel Le Blévec et le colonel

Bardonnanche s'y opposent. Il leur faut l'approbation du commandant de la XVI^e Région militaire le général Hanote et un commandement de l'état-major français !... À 22 heures, Viest reçoit des nouvelles de Ingr : l'administration militaire française examinait la question du départ sans trop de conviction mais finalement grâce à l'intervention d'un officier français de l'état-major, l'embarquement pourra commencer le lendemain 22 juin. Edvard Beneš y fait allusion : « Le quartier général ne fit aucune difficulté, mais les autorités locales ne firent preuve d'aucune compréhension, en partie parce que les communications et la machine administrative étaient déjà en plein chaos. »

22 juin : des soldats montent à bord de deux navires français...

Ce n'est qu'après des négociations téléphoniques, qu'on peut imaginer tendues, auprès de l'état-major, qu'un officier autorisera les départs pour le 22. Départs qui furent annulés !... Viest n'avait pas de très bonnes relations avec le général Mativet, commandant du camp d'Agde, mais avec l'armistice, elles ne se sont pas arrangées, et avec Hanote, le commandant de la XVI^e région militaire, ce n'est pas mieux : « le commandant de la région ainsi que M. Mativet sont des gens qui n'entreprendraient rien quand bien même nous serions sur le point de tomber entre les mains des Allemands ! » Ingr est de retour à Béziers dans la nuit, et avec Viest ils conviennent de l'organisation de l'embarquement. Viest prendra le premier navire anglais disponible en vue d'établir le contact avec Beneš dès son arrivée en Angleterre. Ils sont sans nouvelles de Faucher et de Bedřich Neumann (Miroslav) qui, eux, étaient partis à Bordeaux dès le matin du 21 juin. À Agde, les soldats volontaires pour partir, rassemblent le matériel et leurs bagages ; de même pour ceux qui sont à Béziers. (Fig. 10)



Fig. 10 - Agde, des soldats se préparant à rejoindre Sète pour leur évacuation (Svoboda)





Fig. 11 - Préparatifs de départ, probablement de Béziers (Svoboda)

L'organisation de l'évacuation est difficile à mettre en place. Il faut envisager le pire et ne pas mettre tous les officiers ayant un commandement dans le même navire en cas de catastrophe maritime. Il faut prévoir la nourriture pour les hommes, femmes et enfants qui embarquent pour aller à Gibraltar, et les Tchécoslovaques sont à court de ressources financières, ce que savent les Français faisant semblant de l'ignorer. Le commandant du Front de Mer à Sète ne s'est pas gêné pour faire remarquer la charge que cela a représenté de nourrir des soldats restés à bord un jour et demi avant... d'en être débarqués !... (Fig. 11)

À Béziers, ce 22 juin, des officiers sont envoyés à nouveau à Sète afin d'établir un contact avec les autorités maritimes et savoir quand pourra commencer effectivement l'embarquement et combien de personnes pourront prendre place à bord sur les différents navires. On leur fait savoir qu'il n'y a pour l'instant qu'un seul navire disponible pouvant prendre environ 300 personnes !... Le reste peut-être demain ou après-demain !... Il est décidé que : « ce premier transport prendra des soldats et des officiers, leurs femmes et leurs enfants, ainsi que les employés civils du Comité national. »⁹⁵ Puis le nombre de personnes pouvant embarquer baisse à 274 !... On leur fait comprendre que des provisions et de quoi cuisiner doivent être prévus pour 4 jours !... À 16 h 30, ils apprennent que finalement « 600 personnes doivent être chargés sur différents navires français par groupe de 200. »⁹⁶ Heures de chargement : 16 h 00 (l'information est arrivée à 16 h 30 !), puis 17 h 00 et 18 h 00.

Ce 22 juin, le capitaine de vaisseau Guéniot commandant le Front de Mer de Sète, placé sous l'autorité de l'amiral Darlan, a ordonné l'embarquement de 300 hommes à bord du vapeur tunisien *Sainte Bernadette* (ordre N° 104 EM 3 du 22 juin), qui doit se rendre en Afrique du Nord, et 370 hommes à bord du *Formigny* (Ordre N° 105 EM 3 du 22 juin) parti de

Marseille à destination d'Oran⁹⁷. Après d'âpres discussions, le commandement tchécoslovaque a pu obtenir du commandant des entrepôts la fourniture de provisions mais, leur a-t-on dit, seulement pour les unités revenant du combat, pas pour l'unité en réserve ni pour le 3^{ème} régiment qui n'étaient pas partis. Puis, Faucher et Neumann reviennent de Bordeaux dans l'après-midi avec une mauvaise nouvelle : il n'est pas possible de compter sur le transport par des navires français !...

Toujours ce 22 juin, en fin de journée dans le wagon de Rethondes, pressé par le haut commandement allemand d'en finir avec les négociations, tout fut signé, paraphé à 18 h 50. Les conditions avaient été jugées acceptables ! Et il n'y avait « aucun déshonneur à tout cela. »⁹⁸ La flotte et l'aviation ne seront pas livrées. Mais les ressortissants allemands antinazis eux devront être remis au Reich ! Un déshonneur malgré quelques protestations. Ni le gouvernement ni l'Amirauté n'auront donc à se replier sur l'Afrique du Nord ! Alors, on plie bagage tout est désormais en place. Vers 13 heures, les contre-torpilleurs *Tartu*, *Chevalier Paul* et *Cassard* arrivés le 20, au cas où il aurait fallu convoier le gouvernement en Afrique du Nord⁹⁹ si les conditions avaient été inacceptables, appareillèrent¹⁰⁰. Plus rien à faire ici. Il n'y aura pas de « au cas où ! »...

23, 24 juin, ils sont débarqués et montent à bord des premiers navires anglais

Dans ce nouveau contexte et face aux encombrements à Port-Vendres, un décret est signé à la date du 23 juin rendant les dispositions stipulées dans un précédent décret du 8 juin également applicables aux ports méditerranéens du littoral métropolitain et à ceux d'Afrique du Nord. En conséquence, tout ce qui concernait notamment la police, la sûreté du port et aussi bien les organismes d'État ou privés étaient placés sous les ordres d'un officier de Marine, Commandant de la

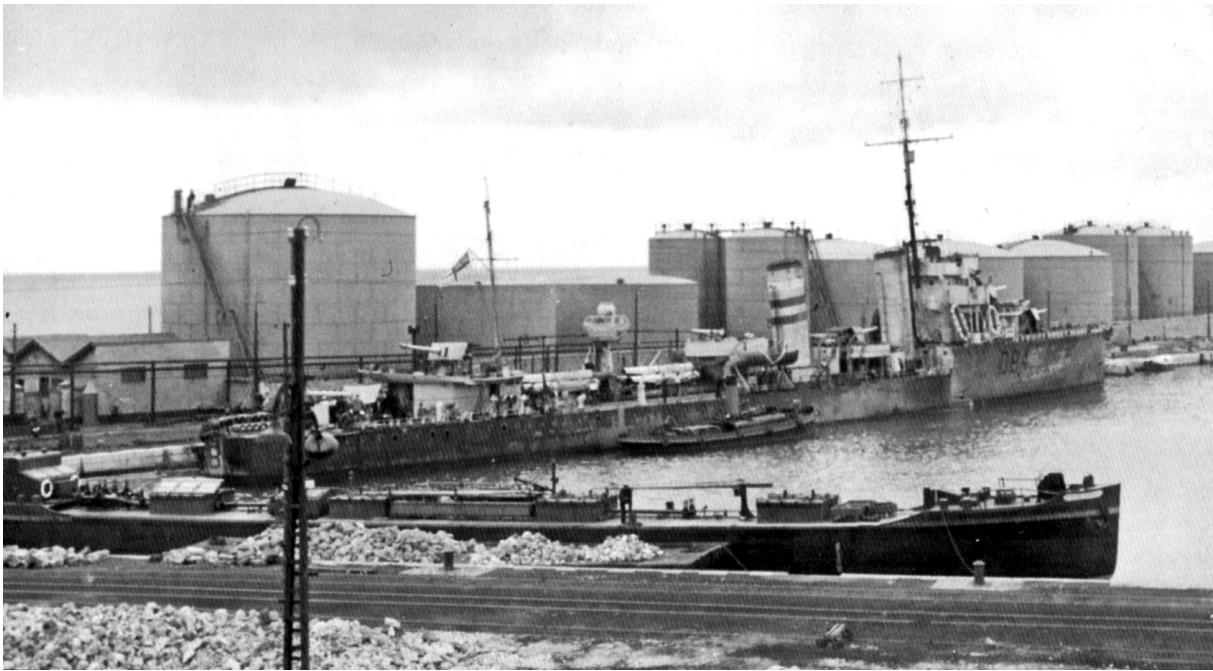


Fig. 12 - Le HMS Keppel à quai à Sète. Il a assuré la protection de l'opération d'embarquement. (Svoboda)

Marine, représentant l'Amirauté française¹⁰¹. Cela explique sans doute le contre-ordre que va donner le commandant du Front de Mer à Sète concernant le *Formigny*. Ce 23 juin à 4 heures du matin au quartier général à Béziers une nouvelle arrive de Londres annonçant qu'un destroyer anglais était envoyé à Sète. Viest note qu'il devait « répondre à toutes nos demandes et réquisitionner les navires français si nécessaire. » De fait, dès 7 h 40, les Anglais affirmèrent leur présence : le destroyer *HMS Keppel* qui était à Port-Vendres entra dans le port de Sète. Cinq canons de 127 mm ! Il avait pour mission de surveiller les opérations d'embarquement « contre une éventuelle intervention perturbatrice des Français. »¹⁰² (Fig. 12)

Les choses vont commencer à aller vite et à se préciser. Viest poursuit : « Vers 9 heures du matin, nous avons reçu un rapport qui nous a donné un peu d'espoir. Il semble qu'un bateau anglais soit en route pour Sète. Il devrait arriver vers midi. Il peut vraisemblablement accueillir un millier d'hommes. Il semble que deux autres navires anglais soient également en route. » Dans l'après-midi les bateaux sont à Sète, Viest fait ses bagages et s'y rend en prenant le temps de prendre congé du général Mativet.

Dans la soirée de ce 23, le commandant Guéniot annulait son ordre (N° 105 EM3)¹⁰³ par lequel il avait fait embarquer 370 hommes sur le *Formigny* et procédait à leur « transbordement » sur un autre navire et une autre destination. Réserve faite, ajoutait-il, « que les passagers ont séjourné 1 journée et demie à bord dans le port et que le "Formigny" a dû appareiller pour faire route sur sa destination (Oran) immédiatement après le débarquement des dits passagers. »¹⁰⁴

Puis, le lendemain 24, Guéniot faisait annuler son ordre d'embarquer N° 104 EM3¹⁰⁵ concernant les 300 hommes sur le *Sainte Bernadette* et faisait procéder à leur « transbordement » sur un navire anglais sans préciser lequel. Il demande au navire de revenir « à son poste d'amarrage [...] jusqu'à la fin d'un litige - une saisie conservatoire faite par un huissier

- pour lequel [il est] retenu au port. »¹⁰⁶ Viest confirmera ces transbordements depuis les deux navires français, et en laissa entendre les raisons : « Un autre navire se trouve également dans le port [Le *Northmoor* - ndlr], les troupes qui ont été chargées hier sur des navires français sont censées y être transférées. Les Français ont peur d'avoir des ennuis parce qu'ils auraient transporté nos troupes ! Ils sont tombés bien bas ! »¹⁰⁷ (Fig. 13)

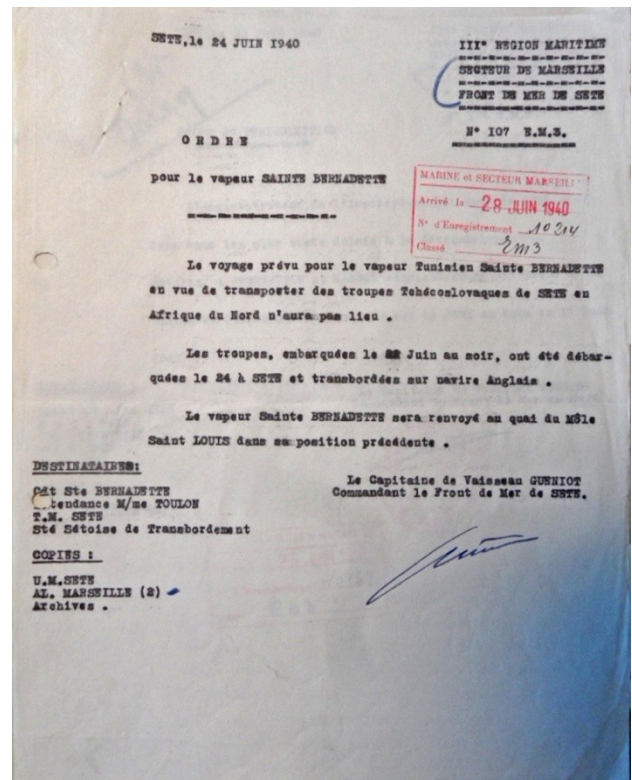


Fig. 13 - Sète 24 juin. Le capitaine de vaisseau Guéniot, commandant le Front de Mer de Sète, signe l'ordre n° 107 EM3, pour le vapeur tunisien *Sainte Bernadette*.

Dès le 23 juin, le *Neuralia*, un ex-navire hôpital transformé en transport de troupes a embarqué le 3^{ème} régiment d'infanterie ainsi que des officiers de réserve ; des pilotes et des petites unités sont montés à bord du *Trsac* ; le *Baron Baires* a pris une partie de la compagnie du personnel et un petit groupe de retardataires¹⁰⁸. Le *Gibel-Dersa* est également à quai. Il devait prendre les rescapés des deux régiments qui ne sont pas arrivés à temps et il a dû quitter le port avant 00 h 35, le 25, sans passagers¹⁰⁹ !...

Sète, 24-25 et 27 juin. Le général Viest embarque avec les soldats restés à Agde. Les rescapés des deux régiments embarquent grâce au général Faucher

Sur les quais de Sète, une étudiante tchèque de Béziers

Au lendemain de la signature de l'armistice avant celui prévu avec l'Italie, les quais de Sète sont comme une ruche, bondés de soldats tchécoslovaques qui vont et qui viennent pour un deuxième exil avec leurs véhicules, leurs bardas et leurs armes qu'ils doivent rendre malgré des accords contraires. Il y a aussi des civils, hommes, femmes, enfants ; des officiers belges, quelques aviateurs polonais sans doute, et des Français ; des camions de l'armée et des véhicules de la Croix-Rouge. Des policiers et des officiers affectés à la surveillance. Un grand nombre de soldats fait partie du 3^{ème} régiment d'Infanterie resté au camp d'Agde. Ils sont volontaires pour évacuer, d'autant que la plupart avait déjà fui leur pays. Les autres, qui ont choisi de rester - surtout ceux qui avaient été mobilisés à partir du 17 novembre - seront démobilisés.

Ce 24 juin, depuis Béziers, où elle avait trouvé refuge chez des amis tchèques alors qu'elle avait commencé ses études à l'Université Libre de Bruxelles et qu'elle avait dû fuir l'occupation allemande de la Belgique, Marianne Adler a pris place dans un convoi de camions formé à la hâte avec des soldats tchécoslovaques afin de rejoindre le port de Sète sans perdre de temps.

La lutte des places fut âpre et il a fallu jouer des coudes. « Les femmes ont désespérément demandé l'accès aux navires mais elles ont été pour la plupart refusées parce que le quartier général de la division avait ordonné que seules les épouses des soldats et des officiers seraient incluses dans l'évacuation des réfugiés civils. »¹¹⁰

C'est ce que Marianne Adler a raconté : « Puis vint le jour où l'armée tchèque reçut l'ordre de quitter la France. Des camions de l'armée française ont été utilisés pour nous transporter jusqu'au port de Sète, où un navire britannique nous attendait pour nous évacuer. Tout le monde a pu monter à bord, à l'exception d'un groupe de civils tchèques, dont moi, que les Tchèques ont refusé d'emmener avec eux, parce que nous n'étions ni des soldats, ni des employés des ambassades ! »¹¹¹

« Embarquez quiconque souhaite poursuivre le combat »

Le départ depuis Agde ne se passa pas de la meilleure des façons. L'égoïsme et le sauve-qui-peut furent parfois la loi. Certains officiers profitèrent de leurs fonctions pour remplir des véhicules de leurs effets personnels obligeant les soldats à en sortir. Il avait pourtant été ordonné que chacun ne prenait

qu'un seul bagage. « Les soldats tchécoslovaques ont donc à nouveau eu l'occasion "de voir clairement que ces messieurs n'étaient après tout pas préoccupés par un quelconque combat pour la nation, mais seulement par le fait de sauver leur propre vie et leurs valises..." »¹¹². Les commandants d'unités avaient d'autre part un pouvoir d'appréciation pour refuser l'évacuation à certains pour cause de mauvaise conduite et qui ne méritaient plus de rester dans les rangs. Les « éléments indésirables devaient être remis aux autorités françaises. »¹¹³. En refusant de les embarquer, ce fut l'occasion de règlements de comptes envers certains soldats et des Juifs. Pour se protéger de tous comportements subversifs ou critiques envers l'ordre militaire, le commandement fit signer un engagement écrit pour la restauration de l'indépendance de l'État tchécoslovaque¹¹⁴. La plupart le signèrent. Les soldats qui partaient, devaient « se soumettre entièrement à l'administration militaire du Comité national tchécoslovaque, sans réserve ni arrière-pensée, à obéir en tout temps et en toutes circonstances aux ordres et aux tâches qui leur sont donnés ou imposés. »¹¹⁵ Certains, montés à bord sans avoir signé, furent rejetés, mais grâce à la protestation de leurs frères d'armes, ils purent finalement embarquer. Parmi les embarqués, il y avait aussi l'administration militaire tchécoslovaque qui avait déménagé de Paris à Béziers ainsi que des membres du Comité national qui avait fait de même. (Fig. 14)

Pour le capitaine Anton Petrák, Sète est alors devenu un lieu d'espoir. Il a raconté qu'il avait rassemblé son unité à Agde. Puis sur ordre des Français, ils ont remis leurs armes légères non sans être parvenus à en dissimuler plusieurs ainsi que des couvertures et des provisions. Ce 24 juin, par une chaude après-midi, ils filèrent sur Sète avec une colonne de camions dont une ambulance. Sur les quais, des officiers français et la police effectuaient une surveillance. Des soldats « vaincus inspectent les camions de ceux qui vont continuer le combat ! », ironise Anton Petrák. Un jeune soldat murmure à son officier : « Lieutenant ! nous prenons la mitrailleuse démontée. » Une voix hurle sur le quai : « Les femmes resteront ici, il n'y a pas assez de place. » Les marins britanniques sont d'un calme olympien et rappellent que les ordres reçus du Premier ministre sont : « Embarquez quiconque souhaite poursuivre le combat »... Des femmes en tenue de soldats sont montées à bord¹¹⁶.

Le transbordement sur le *Mohamed-Ali el-Kébir*, « une humeur étrange... »

Ce 24, trois navires sous pavillon britannique sont arrivés. Deux charbonniers qui avaient déchargé à Marseille : le *SS Northmoor* - commandant de bord : Francis Nesbit - ; le *Britannic*, et le troisième : le *SS Mohamed Ali el-Kébir* -, commandant de bord : Lancelot Hill - venu probablement de Gibraltar avec un équipage égyptien mais sous commandement britannique¹¹⁷. C'est déjà sur ce navire qu'Anton Petrák, avait fait le voyage de Beyrouth à Marseille en avril-mai avant de rejoindre Agde comme commandant d'une compagnie de mitrailleurs. Il avait participé avec beaucoup de courage à la défense de la retraite sur la Loire.

Seulement voilà ! Le *Mohamed Ali el-Kébir* ne peut pas mouiller dans le port à cause de son tirant d'eau trop important¹¹⁸. C'est donc en pleine mer que s'est effectué avec l'aide du *HMS Keppel* le transfert des troupes et civils - 1 300 personnes - par transbordement. Une opération assez délicate.



Fig. 14 - Sur les quais les soldats s'entassent et patientent (Svoboda)



Fig. 15 - Manœuvres de transbordement au large de Sète.
Le général Viest transféré du *Keppel* au *Mohamed Ali el Kebir* (Svoboda)



Ce 24 juin, Viest se montre optimiste sur l'arrivée espérée des soldats des deux régiments. Fišera avait appelé dans la matinée pour lui annoncer que les deux régiments montaient dans des trains et qu'ils atteindraient Agde demain !... Et à 8 heures Viest est informé qu'il doit partir immédiatement pour Sète et que toutes les troupes de la région seront chargées aujourd'hui. Sur place avant le déjeuner, Viest confirme que « les unités qui étaient déjà sur place sont en train d'être transbordées sur le deuxième navire avec l'aide d'un destroyer. [le *Keppel* - ndlr] ». L'opération de transbordement est délicate et dangereuse. « Pour la tester, le destroyer n'a pris que deux cents personnes au début. Le deuxième transfert comprenait 550 personnes, j'en faisais partie ¹¹⁹, et il en restait à peu près autant pour le troisième. L'opération a été difficile mais réussie. Je tire mon chapeau aux Anglais ! » Anton Petrák précise qu'un marin est tombé à la mer mais qu'il a été vite secouru. Il ajoute que le chargement a duré jusqu'à tard dans l'après-midi. Enfin au moment du dîner huit-cents passagers, note-t-il, étaient à bord au-delà du tonnage admis. Dans le silence de la nuit, le navire a glissé vers le large escorté par le *Keppel*. Direction Gibraltar. (Fig. 15)

Chacun était fatigué, épuisé, plongé dans ses pensées et c'est à peine si les passagers faisaient attention au soleil couchant. Le *Mohamed-Ali el-Kébir* avait notamment embarqué des officiers supérieurs et le personnel du tribunal militaire. Mais quelque chose n'a pas échappé à Anton Petrák. Il y avait, note-t-il, « une humeur étrange [...], causée par la défaite soudaine de la France et l'effondrement inattendu du pays dans lequel nous avions mis tant d'espoir depuis la création de la Tchécoslovaquie. »

Marianne Adler monte à bord du *Northmoor* de Lord Runciman !

Des civils tchèques, hommes et femmes, du personnel britannique des légations et consulats qui s'étaient repliés dans le sud de la France après le 22, s'engouffrent également à bord, non sans difficultés, et s'entassent sur les ponts et entreponts à même le sol. C'est juin, il fait bon. L'histoire est parfois bien curieuse. Cela n'a pas échappé à Ludvík Netopil, qui a embarqué ce jour-là sur le *Northmoor* qui était la propriété de... Lord Runciman ¹²⁰ : « Le "Lord" ne savait pas, écrit Ludvík Netopil, que deux ans plus tard, en juin 1940, l'un de ses navire transporterait, au lieu du charbon, près de deux mille volontaires tchécoslovaques !... » ¹²¹

Marianne Adler a finalement été autorisée à monter à bord grâce à la compréhension du commandant de bord : « Les Français ont eu pitié de nous et nous ont laissé un de leurs camions, dans lequel nous pouvions dormir toute la nuit, mais nous étions trop inquiets de savoir comment les choses allaient se passer pour vraiment dormir. Le matin [du 24 - ndlr], le bateau était sur le point de partir, lorsque le capitaine anglais a pris conscience de notre situation. Il a déclaré que ses ordres étaient de prendre les réfugiés, armés ou pas armés, et nous a fait monter sur le bateau, bien que certains tchèques considéraient que les "illégaux" comme ils disaient, pouvaient dormir dans les pires endroits et devaient être les derniers dans les files d'attente pour aller manger. La passerelle a été avancée, nous sommes montés à bord et nous avons navigué, en direction

de Gibraltar. [...] Quand je dis "bateau", il ne faut pas s'attendre à un beau paquebot à vapeur avec cabines, etc. En fait c'était un cargo qui avait déchargé du charbon à Marseille et avait reçu l'ordre de venir nous chercher à Sète. C'était donc plein de suie, et nous étions éparpillés à même le sol sous le pont dans un grand bunker. Ce qui aggravait la situation, c'était le manque d'eau, et nous devions souvent choisir entre utiliser notre ration pour boire ou pour nous laver. »

Un autre navire, le *Britannic* arrivé de Marseille après avoir également livré du charbon, est arrimé dans le port : « Nous ne devons pas emporter de grandes valises, écrit Viest, elles ont été chargées sur un navire anglais le *Britannic*, qui n'était pas censé transporter de troupes. » En fait, il en transportera : des Français notamment... Un quatrième navire venant de Marseille, l'*Apapa* s'est aussi arrêté et a pris un groupe d'aviateurs d'Agde avant de filer sur Port-Vendres pour une escale mouvementée... Le 24 vers minuit, selon Adolf Jurman, un aviateur ¹²², l'opération d'embarquement fut terminée, et il ajoute que le mardi 25 à l'aube, par mauvais temps, un convoi s'éloignait du port de Sète pour une destination encore secrète. Puis « le *Britannic* se laisse distancer, enlève son pavillon, et navigue seul, toujours en vue des côtes à petite vitesse. Cinq jours plus tard [le 30, ndlr], il contourne "The Rock" et mouille en rade de Gibraltar. » (Fig. 16)

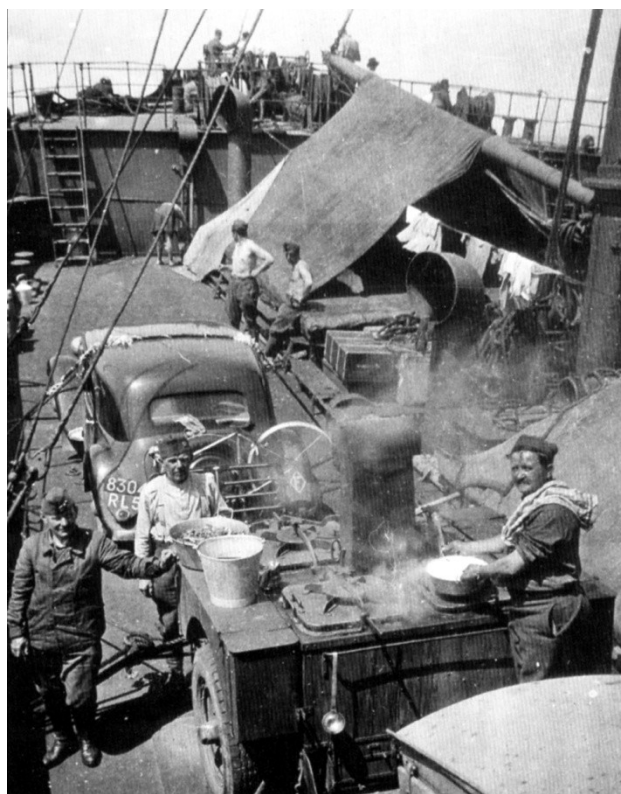


Fig. 16 - Sur le pont du *Britannic* (Svoboda)

Ce 25 juin, ce qu'il restait des deux régiments engagés sur le front n'est pas arrivé à temps à Sète comme l'espérait Viest. Ils sont à Narbonne. Viest vogue vers l'Angleterre sans eux. Il avait pourtant essayé d'insister auprès du commandant pour attendre un peu. Mais c'eût été prendre trop de risques.

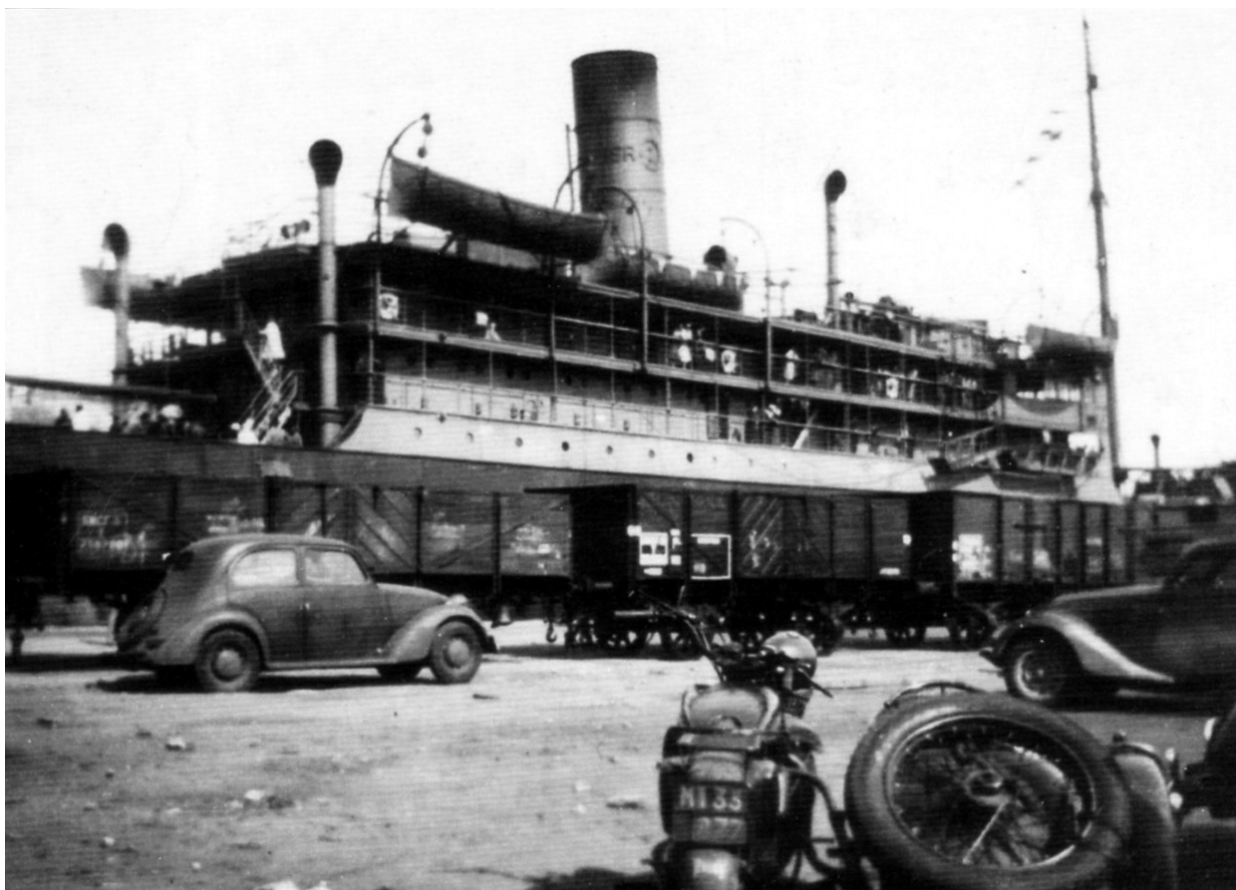


Fig. 17 - Le Rod el Farag à quai le 27 juin (Svoboda)

Sète, 27 juin : le Rod el Farag parvient à appareiller grâce au général Faucher

Parvenu à la gare de Narbonne le 25 au soir, et alors qu'il allait se résoudre à devoir rejoindre Argelès-sur-Mer, le commandement de la division apprend sur place et à la dernière minute qu'un navire égyptien, le SS *Rod-el-Farag* était dérotté sur Sète pour y récupérer ce qu'il restait des deux régiments¹²³. Le *Rod el Farag* avait quitté dans l'urgence Casablanca sans l'autorisation des autorités portuaires. Son capitaine prenait des risques en entrant à Sète après l'application des accords d'armistice¹²⁴ Ingr se chargea de coordonner l'arrivée et l'embarquement entre le quartier général français et le commandement de la marine à Sète¹²⁵.

Le 26 juin, à une date déraisonnable, les 1^{er} et 2^{ème} régiments sont enfin sur les quais de Sète et doivent se débarrasser de leurs armes légères. À vrai dire, ils ont réussi à en dissimuler pour les monter à bord. Vers midi, un début d'embarquement peut commencer¹²⁶. « Le soir du 26 juin après un maigre repas, ils se sont installés près du quai d'embarquement pour y passer la nuit. »¹²⁷ Le lendemain, 27 juin, ils sont un millier de soldats qui s'entassent sur le *Rod el Farag*, battant pavillon égyptien. Parmi eux, Jan Kubiš, et Josef Gabčík¹²⁸. Mais l'ordre d'appareiller tardait à venir, les Allemands ayant interdit le départ des navires de tous les ports français¹²⁹. « Ce n'est que dans la soirée, après l'intervention énergique du général Faucher, qui est venu remercier personnellement nos soldats et leur dire au revoir, que le navire a obtenu l'autorisation nécessaire. [...] À 19 heures

les ancres furent levées. [...] En mer, les soldats relâchèrent toute la tension qu'ils avaient accumulée. Après des jours de grande fatigue et d'incertitude, ils se sont à nouveau sentis en sécurité. »¹³⁰ À bord il y avait également l'administration militaire tchécoslovaque qui depuis Paris avait déménagé à Béziers. Direction Gibraltar. Ce même jour, Churchill convoquait de Gaulle à *Downing Street* et lui annonçait qu'il le reconnaissait officiellement comme « le chef de tous les Français libres ». Le lendemain en fin de soirée, la BBC annonçait la nouvelle¹³¹.

Le *Rod el Farag* fit escale à Gibraltar où le *Northmoor* parti avec Marianne Adler est encore là au mouillage, en quarantaine, pas loin du "Rocher". (Fig. 17)

À Port-Vendres des aviateurs tchécoslovaques ont aussi embarqué

L'attitude de certaines autorités françaises a changé après la signature de l'armistice. C'est aussi vrai à Port-Vendres qu'à Sète et les choses se sont évidemment tendues. Aussi quand l'*Apapa* s'est présenté devant Port-Vendres, il n'a pas eu l'autorisation d'entrer. Il a fallu que l'un des destroyers anglais [Le *HMS Velox* resté à Port-Vendres, - ndlr] montre les dents pour qu'il puisse y pénétrer et embarquer 237 aviateurs tchécoslovaques¹³², Jacques Bruneau le confirme : « le paquebot anglais *Apapa* entra dans le port, escorté par deux destroyers britanniques. » Il précise que l'*Apapa* venait de Marseille et de Sète et qu'il était chargé de réfugiés de nationalité anglaise et de personnes repliés d'Europe centrale¹³³. (Fig. 18)



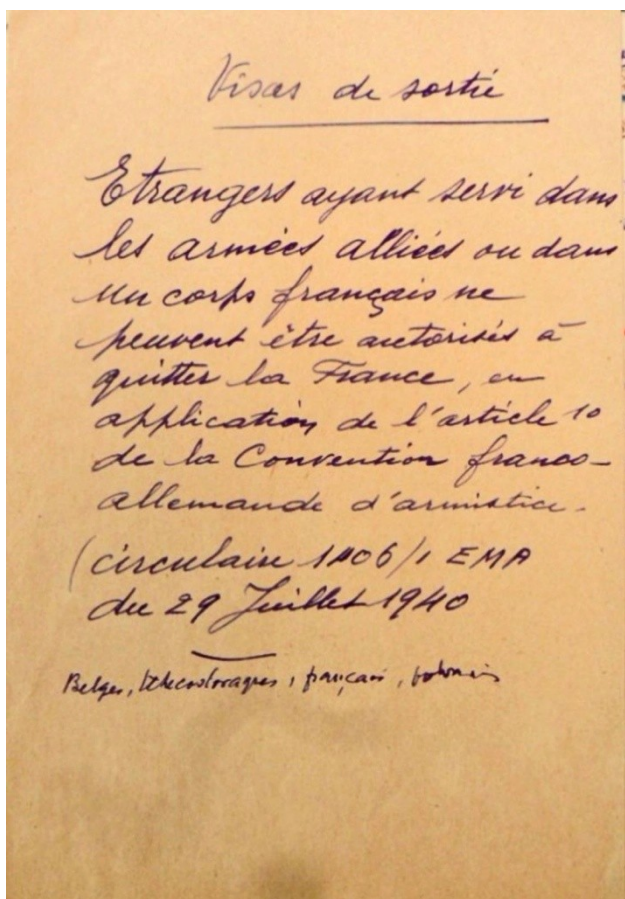


Fig. 18 - L'interdiction de sortie de France pour les armées alliées, par application de l'article 10 de la convention d'armistice (AD 34)

Parmi les passagers, l'aviateur tchèque Adolf Jurman, le jeune Montpelliérain Henri de Bordas encore étudiant¹³⁴. Mais l'*Apapa* ne fut pas le seul navire à récupérer des aviateurs tchécoslovaques. Ce même jour, à Port-Vendres, des aviateurs tchèques ont également embarqués sur le paquebot *Général Chanzy* qui venait de se présenter et sont arrivés à Oran le lendemain. Parmi eux le lieutenant František Fajtl qui sera considéré comme l'un des meilleurs pilotes de chasse alliés. Le commandant français à Port-Vendres refusa de les laisser partir. Ils se tournèrent alors vers le commandant du destroyer britannique... Après quelques négociations « amicales », ils purent embarquer ce 24 juin sur le *Général Chanzy* au nombre de 250. Le lendemain, ils arrivent à Oran. Le 29, à Casablanca, František Fajtl et ses camarades filent sur Gibraltar à bord du *Gibel Dersa*. Arrivés le 30, ils sont transférés à bord du *Neuralia* qui partira le 2 juillet, avec un convoi dans lequel se trouve le *Rod el Farag* ; ils parviennent à Liverpool le 14 juillet¹³⁵. Environ 900 aviateurs tchèques ont emprunté la voie directe des airs ou bien la voie maritime.

Marianne Adler : du cauchemar au rêve

Marianne Adler, a raconté les conditions dans lesquelles ils se sont retrouvés au mouillage au large de Gibraltar à attendre sous le soleil, puis le soulagement de se retrouver sur le *Neuralia*¹³⁶.

« À Gibraltar, le navire n'a pas atterri, mais a attendu trois jours au milieu de l'eau qu'un plus gros navire arrive et nous prenne en charge. La pénurie d'eau s'est aggravée pen-

dant cette période, et nous avons été soulagés lorsque le navire est enfin arrivé. Il s'agissait d'un grand navire de troupe, le "*Neuralia*", qui venait tout juste d'arriver de l'Inde et qui avait un équipage mixte anglais et indien. Des troupes tchèques et polonaises s'y trouvaient chargées. Ce navire n'avait rien à voir avec notre précédent cargo. Très spacieux, des cabines pour une ou deux personnes, une grande buanderie où nous pouvions enfin laver nos vêtements. Il faisait chaud et nous avons passé une bonne partie de la journée sur le pont, sauf s'il y avait des exercices en cas d'alerte. J'ai passé beaucoup de temps à jouer à des jeux ou à raconter des histoires aux enfants sur le bateau, et c'est alors que j'ai écrit une courte histoire pour eux, qui a été illustrée par un pilote polonais à bord, puis imprimée en Angleterre. Nous n'avions aucune idée de l'endroit où nous allions. Nous sommes entrés dans l'Atlantique et nous avons continué tout droit, comme si nous nous dirigeons vers l'Amérique. Ce n'était pas sans danger, car les mines étaient posées en divers endroits de l'océan, en particulier près de la côte. Nous avons essayé de deviner : États-Unis, Afrique ? J'imaginais que je campais dans un pays tropical... Certaines des rares personnes âgées à bord du navire étaient inquiètes et déprimées ; une jeune femme s'est jetée à la mer avec son bébé dans un accès de désespoir. Une tragédie dont je n'ai pris connaissance que plus tard. Mais pour des jeunes comme moi, qui n'avaient pas de liens, c'était comme une grande aventure. Finalement, les nouvelles sont arrivées : la Grande-Bretagne devait être notre objectif. Le grand détour que nous avons pris, c'était surtout pour éviter les mines. Mon cœur n'a fait qu'un tour quand j'ai entendu ça. C'était le contraire de mes rêves des pays tropicaux. Je voyais l'Angleterre comme un pays où la pluie et le brouillard ne s'arrêtent jamais et où le soleil ne sort jamais à travers les nuages. »

Décompte total. Sète 24 et 27 juin, Port-Vendres, Bordeaux

Au total, les 24 et 27 juin à Sète¹³⁷, c'est plus de 3 615 combattants et 315 civils, femmes et hommes, la plupart tchécoslovaques, mais aussi des polonais et belges qui ont été évacués depuis Sète dans le cadre d'une opération sans nom de code impliquant environ trente-neuf navires (Le nombre de personnes embarquées le 23 n'est pas connu). À savoir :

Le 24 juin : - À bord du *Mohamed Ali el Kébir* : 1 200 militaires tchécoslovaques et aviateurs, 100 civils tchèques - À bord du *Britannic* : 63 plus 2 civils - À bord du *Northmoor* : 1 350 et 213 civils. Soit 2 613 hommes de troupes, aviateurs tchécoslovaques, polonais, officiers belges, républicains espagnols ainsi que 315 civils tchèques évacués ce 24 juin depuis Sète sur ces trois navires.

Le 27 juin : - À bord du *Rod el Farag* : 1 002 soldats tchécoslovaques. Si on y inclue le *Gib el Dersa* : 130+80, le *Forbin* : 270+50, *Ville de Liège* : NC, l'*Apapa* : 236+21, et le *Général Chanzy* : NC, ce sont plus de 4 250 soldats et 466 civils qui ont été évacués (Sans compter Belges, Polonais, Français, et autres). Bystricky donne les chiffres de 4 309 militaires dont 386 officiers, 19 sergents. Parmi eux 2 733 étaient des soldats ayant fui la Tchecoslovaquie après le 15 mars 1939, 1 180 issus des territoires coloniaux et de la Belgique et 396 des territoires de l'Empire britannique. 660 slovaques sont arrivés en Grande-Bretagne (soit 15,3 % des



◆◆◆
évacués) sur les 4 640 (le chiffre de 5 000 est souvent donné) des deux régiments de la division d'infanterie qui comprenait au moment du départ au front 11 400 hommes.

Français, Belges, républicains espagnols, profitèrent de l'occasion

Des aviateurs belges et des officiers qui se trouvaient dans les environs de Montpellier profitèrent de l'opération d'évacuation, même si les conditions de traversée jusqu'à Gibraltar dans la soute d'un charbonnier n'eut rien d'un voyage d'agrément. Surtout, ils refusaient d'obéir aux ordres reçus de retourner en Belgique. Ce qui leur vaudra par la suite d'être condamnés pour haute trahison ! Des Français réussirent à monter à bord même si ce ne fut pas gagné d'avance. Mme Schloesing a laissé un témoignage précis des navires amarrés sur les quais de Sète et de l'ambiance quelque peu hétéroclite à bord du *Britannic*. Pour Jacques Bourdis, gagner sa place ne fut pas simple, et demanda beaucoup d'énergie et de persévérance.

Des français à bord du *Britannic*. Mme Schloesing, Jacques Bourdis

Madame Schloesing¹³⁸, deux de ses quatre enfants - François et Olivier - et un autre enfant sont arrivés à Sète ce 24 juin depuis Montpellier par l'autobus avec des valises et trois vélos sur le toit. Il y a environ huit jours, fuyant Paris occupé, elle était descendue dans de la famille à Montpellier. Elle a un fils, Jacques-Henri¹³⁹ qui doit se trouver à Toulouse dans l'intention de gagner l'Angleterre en avion. Il lui avait écrit une lettre dans laquelle il lui disait : « Si vous pouviez tous sortir de cette France asservie et partir pour un pays encore libre ! » C'est aussi ce qui l'a poussé à faire ses valises en espérant le retrouver. Elle était sans nouvelles de son mari dans les Vosges. Sur les quais de Sète, elle remarque des « cargos noirâtres et un destroyer gris, les uns munis du "Red Duster" de la *merchant navy*, l'autre du "White Ensign" de la *Royal Navy*. Et des chaloupes vont et viennent embarquant des soldats tchèques arrivant du camp d'Agde. » Elle remarque plus particulièrement le *Britannic*. « À quai, un seul cargo britannique, assez petit pour cela, avec une échelle de coupée, gardée par une sentinelle baïonnette au canon. Mais pas mal de monde sur le pont. »¹⁴⁰ À quai, il y a aussi l'*Oakcrest*, et *Lord Cochrane*¹⁴¹.

À midi la sentinelle est allée manger. C'est le moment où jamais pour monter à bord avec les trois enfants qui abandonnent leurs vélos, d'autant que des Français penchés depuis le bastingage les encouragent. Elle parvient à persuader le capitaine du navire, Henry Wilson, un brave bougre, de la laisser monter à bord. Il se laisse convaincre et accepte de l'installer dans un carré. Sur le pont avant, elle remarque « une quarantaine de militaires tchèques, une cuisine roulante, une auto kaki, et des caisses de ravito, c'est la cargaison officielle. Dans l'auto, une famille belge est solidement installée. À côté, campe la troupe d'un petit cirque néerlandais. »¹⁴² Sur le pont arrière une quinzaine de Français dont trois scouts.

À bord, Mme Schloesing fait la connaissance d'un certain Jacques Bourdis, vingt-ans, inscrit à la faculté des lettres de Grenoble et en cours de préparation militaire. Avec son jeune frère, Jacques était arrivé lui aussi à Montpellier

quelques jours auparavant. Le 24, il s'était rendu à Sète seul. Sur l'un des quais « un torpilleur [le *Keppel* -, ndlr] et trois cargos battent pavillon britannique. » Il se fait interpellé par un officier de surveillance du port qui lui dit qu'il ne le laissera pas partir pour Gibraltar. Un jeune aspirant du torpilleur lui indique que les cargos ont embarqué des soldats tchèques et lui propose de se présenter à l'heure du déjeuner devant la passerelle qui sera abaissée. Mais à l'heure dite rien. En haut du cargo, un scout l'interpelle et lui lance une corde pour grimper. Alors qu'il est arrivé au niveau du bastingage, « un soldat tchèque de faction lui crie : "Descendez !" et lève son fusil pour lui écraser les doigts. » Il se laisse glisser, la corde entre les mains, les doigts et la paume brûlés. De nouveau, il revoit l'aspirant : « Revenez à quatre heures avec quelques jours de vivres, je serai de service et vous ferai monter. » À l'heure dite, le *midship* attend Jacques Bourdis qui est interpellé à nouveau par l'officier de surveillance « je vous comprends - lui dit-il alors-, Eh bien, venez avec nous ! - Je ne peux pas, le cargo appareille à quatre heures et mon service ne se termine qu'à six heures... » Tous les prétextes sont bons quand on ne veut pas réellement. Enfin il est à bord du *Britannic*. Il y rencontre plusieurs Français dont madame Schloesing et ses deux enfants mineurs. « Arrivé à Liverpool, il gagnera Londres et s'engagera dans les Forces Françaises Libres. »¹⁴³

À Sète et Port-Vendres des officiers belges, des républicains espagnols embarquent

Au lendemain de la capitulation du roi Leopold III, ce qui restait de l'aviation étrillée par la Luftwaffe dès le 10 mai, avait été évacué en France. Les escadrilles, les écoles, notamment, furent dispersées sur différentes bases. Il est alors question de transférer l'aviation belge en Angleterre. Des éléments avaient pu rejoindre le Centre d'entraînement de la chasse française à Montpellier-Fréjorgues. Depuis la Belgique, via Gisors, Chartres, Tours, Clermont-Ferrand, des aviateurs s'étaient retrouvés le 25 mai à Mauguio en vue d'être rééquipés. Ils étaient hébergés à Carnon-Plage à l'hôtel Innova¹⁴⁴. Le 7 juin 1940, le général Denis, commandant les troupes belges en France, « interdit formellement aux unités de l'Aéronautique militaire de quitter la France. » Jusqu'au 20 juin, les pilotes restèrent dans l'attente et firent quelques vols d'entraînement.

Il y a là entre autre, le capitaine Albert van den Hove d'Ertsenrijck. Le 19 juin, avec une poignée d'aviateurs, ils refusèrent d'obéir à leur officier commandant qui leur demandait de se rendre et décidèrent de poursuivre le combat. Le 20, ils partent avec des véhicules de l'armée qu'ils « empruntent » et avec de faux ordres de marche et se rendent à Port-Vendres avec le capitaine Guisgand qui servait d'estafette. Ils y arrivent le lendemain. Le 23, « Vers 17 h 00, un transport de troupes [le SS *Apapa*,- ndlr] se présente bourré de 1 400 Polonais et Tchèques en route pour Oran, tandis qu'un contre-torpilleur britannique [le *HMS Velox*, ndlr] à quai offre d'embarquer et de transborder au large sur un autre navire, les aviateurs voulant rallier l'Angleterre par Gibraltar. »¹⁴⁵ Ont-ils entendu ce jour-là l'appel de Marcel-Henri Jaspas à la BBC ? : « [...] Officiers, sous-officiers et soldats ! Venez me rejoindre en Grande-Bretagne [...] Quittez les ports français, rejoignez une base britannique. [...] À la honte de la capitulation, ne joignez pas celle de la trahison !... »¹⁴⁶ Outre le capitaine Albert d'Ertsenrijck, il y a là,



Fig. 19 - Campements tchécoslovaques en Angleterre, à Cholmondeley (Svoboda)

Hanchar et Goffart, les lieutenants Doutrepoint, Malengrau et de Hemricourt de Grunne, Engelen et Ceuppens, les pilotes d'estafettes d'Ursel et Maréchal, et quelques élèves de l'aéronautique¹⁴⁷. Également, le lieutenant Wilmet, Ortmans, l'adjudant Le Roy du Vivier, le capitaine Seghers, Spirlet.

Parmi ces aviateurs, les uns veulent aller en Angleterre directement : Ertsenrijck, Doutrepoint, Malengrau et de Grunne et quelques élèves de l'aéronautique, les autres à Oujda (Maroc) où se trouve l'école de pilotage belge. Comme pour les aviateurs tchécoslovaques, le commandant du *HMS Velox*, a permis aux aviateurs belges de monter à bord de l'*Apapa* : « [...] Avec l'aide d'officiers de la *Royal Navy* et l'accord de l'ambassade de Belgique en Angleterre, ils ont pu embarquer à bord du SS *Apapa*. » Les autres qui ont préféré se rendre à Oujda, profiteront du *Général Chanzy* qui file vers Oran.

Il y a aussi d'autres officiers belges et d'autres aviateurs qui traînent sur les quais à la recherche d'un patron-pêcheur qui voudrait bien les emmener à Gibraltar. Eux aussi ont refusé de rentrer en Belgique, préférant continuer à se battre plutôt que d'endurer les camps de prisonniers. Il y a là le médecin militaire Albert Guérisse¹⁴⁸ et avec lui les aviateurs Danloy, de Selys-Longchamps, Janssens de Vaerebeke, Jean De Cloedt, et Paul Nicod¹⁴⁹. Il y a aussi le sous-lieutenant belge Jean Drymael, 28 ans, ingénieur aéronautique de haut niveau. En 1939, il avait été désigné en cas de mobilisation pour le Centre de Renfort et d'Instruction (CRI/Ae) et le 13 mai il avait reçu l'ordre d'évacuer vers la France. Le 2 juin, il finit par se retrouver avec son unité à Fabrègues (Hérault) où il apprend l'armistice. Les hommes sont désorientés par les ordres et contre-ordres et certains veulent rentrer en Belgique. Mais Jean Drymael et quelques camarades refusent la défaite et décident de continuer à se battre. Aussi il se rend à plusieurs reprises à Sète pour s'enquérir des moyens de trouver un bateau en partance pour Gibraltar.

Après la guerre, Marcel Jullian a interviewé Albert Guérisse qui lui a raconté son passage à Sète : « Tous les commandants refusaient. Finalement, le patron d'un charbonnier les admit à son bord, mêlés à un fort contingent de troupes tchèques. »¹⁵⁰ Le 24 juin, ils avaient pu prendre place dans les soutes du *Northmoor* le charbonnier anglais. Et quand ils arriveront à Gibraltar, Marcel Jullian écrira : « Sans leurs uniformes d'officiers belges, on les aurait pris pour des mineurs de fonds rescapés d'un coup de grisou. »¹⁵¹

Des républicains espagnols sont montés à bord du *Northmoor*. Avant d'intégrer le camp d'Agde, Ludvík Netopil avait été membre des brigades internationales en Espagne. Il raconte son départ avec cent soixante-dix républicains espagnols qui avaient revêtu des manteaux et des bérets tchécoslovaques pour passer inaperçus : « Ainsi nos amis espagnols ont pu embarquer à bord du "Nordmoor" [sic] sans difficulté. Nous avons quitté la France ensemble, et nous avons voyagé sous le pont vers Gibraltar avec la crainte permanente et bien réelle d'être pris en chasse par un sous-marin allemand. Mais la chance a été avec nous, et après un voyage sans problème majeur, nous sommes arrivés devant le rocher de Gibraltar où nous avons dû respecter une quarantaine obligatoire de dix jours avant de poursuivre vers l'Angleterre. »¹⁵²

D'autres navires ont également participé à l'opération d'évacuation, sur lesquels on ne sait que peu de choses¹⁵³ : Le *Saltergate*, parti de Sète, escale à Port-Vendres arrivée à Gibraltar le 25 avec à bord quelques tchécoslovaques, des expatriés britanniques et l'écrivain Somerset Maughan ; le *Wilno* (Polonais), parti de Sète pour Gibraltar ; le *Viceroy of India*, parti de Sète, escale à Port-Vendres, (escale à Gibraltar et transbordement) arrivée à Plymouth avec 2 000 soldats tchécoslovaques ; l'*Ashcrest*, parti de Marseille le 20 juin, arrivée à Oran avec 20 Britanniques et des Tchecoslovaques ; le *Gartbrattan*, escale à Sète et Port-Vendres ; l'*Oakcrest*, parti de Sète ; le *Coultarn*.



Le 2 juillet, à Gibraltar un convoi de vingt-sept navires parvint à se former et quitta "Le Rocher" avec le *Rod el Farag* et le *Neuralia* à bord duquel les Tchécoslovaques qui avaient embarqué sur le *Northmoor* parti de Sète, le 24 avaient été transbordés. Ils suivent une route pas très directe afin d'éviter les sous-marins et les champs de mines. Après douze jours de navigation, ils arrivent enfin à Liverpool, le 14. Jan Kubiš a noté : « J'ai eu un peu de mal à réaliser, nous accostons à Liverpool. Un de nos gars a bricolé un drapeau à la hâte. Il faut avoir un peu de l'allure quand même. L'accueil chaleureux des Britanniques nous fait beaucoup de bien et leur parfaite organisation redonne espoir »¹⁵⁴.

Viest est arrivé à Liverpool le 7 juillet. Trois jours plus tard il était à Londres.

Seule l'Angleterre de Churchill, elle-même dans le colimateur, offre à ces soldats qui ont signés un engagement les moyens de continuer le combat. « La Grande-Bretagne ou la Résistance. Pour eux, la France ne pouvait pas être celle du maréchal Pétain. » écrit Antoine Marès. Celle des défaitistes. Le 16 juin, lorsque Reynaud avait présenté au Conseil des ministres le projet d'union de la France avec

l'Angleterre, dont de Gaulle venait de lui transmettre le texte, le maréchal Pétain qui était persuadé que l'Angleterre n'en avait plus que pour quelques jours refusait ce soir-là de « fusionner avec un cadavre » !... (Fig. 19)

Les soldats tchécoslovaques arrivés dans les ports britanniques sont conduits au camp de Cholmondeley au Nord-Est de Liverpool où ils sont regroupés pour reprendre des forces morales et physiques, puis l'entraînement. Le général Karel Janoušek prend le commandement de l'armée de l'air. Trois escadrons sont mis en place avec la Royal Air Force. « Tous les aviateurs et le personnel au sol, qui ont été évacués en 1940 de la France vers la Grande-Bretagne, ont commencé leur entraînement avec la Royal Air Force. [...] Au total, cinq mille soldats, aviateurs et personnel au sol tchécoslovaques ont réussi à entrer dans le pays en juillet 1940. »¹⁵⁵ Tous ces jeunes pilotes alliés prendront une part active et héroïque à la réussite de la bataille d'Angleterre qui se déroulera entre le 10 juillet et le 31 octobre 1940. Ils empêcheront tout débarquement des forces allemandes sur l'île britannique. Une première victoire... la première défaite d'Hitler.



ANNEXES

La reconnaissance de la Tchécoslovaquie en exil à Londres.

Le 14 juillet, Anthony Eden envoya un message aux soldats de l'armée tchécoslovaque : « nous sommes déterminés - avec votre aide précieuse - à attaquer et à détruire les forces de notre ennemi commun. Nous sommes également déterminés à ne pas cesser notre lutte tant que votre patrie bien-aimée, pour laquelle vous saignez et souffrez depuis si longtemps, ne soit restituée à ses fils et à ses filles... »¹⁵⁶

Le 21 juillet 1940, un gouvernement tchécoslovaque en exil à Londres est reconnu. De son côté, le général de Gaulle reconnaissait également le gouvernement en exil après avoir envoyé à Beneš un télégramme de félicitations sur la reconnaissance britannique. Le 22 juillet Viest était nommé secrétaire d'État au ministère de la Défense nationale dont la charge a été confiée au général Ingr. Le 24, Beneš, président de la République tchèque en exil évoqua la nullité de son abdication et de tous les actes commis depuis les accords de Munich. Le 27 octobre lors d'un remaniement gouvernemental, Viest devint ministre d'État et entre temps il avait été nommé au Conseil d'État. À partir du 8 mai 1942 il est sous-ministre de la Défense nationale.

Le général Rudolf Viest condamné à la peine de mort

Le président slovaque Jozef Tiso ne lâchera pas le général Viest et le poursuivra.

D'abord, et à la suite d'une enquête préliminaire ouverte en septembre 1939, il fut privé du rang de général 1^{ère} classe et rétrogradé. Puis, en juillet 1940, il fut accusé par le tribunal militaire de Bratislava de désertion, d'atteinte à l'intégrité de la République Slovaque et d'espionnage. En mars 1942 le même tribunal l'accusait de crime de trahison militaire pour avoir avec les troupes tchécoslovaques rejoint l'Angleterre

en guerre contre l'Allemagne alliée avec la Slovaquie. Le 1^{er} mai 1942, après un appel, il était condamné à la peine de mort.

Fin août 1944, Viest prendra la tête du soulèvement national slovaque

Fin août 1944, les troupes de la Wehrmacht entrèrent en Slovaquie à la demande de Jozef Tiso pour réprimer la résistance formée par les insurgés slovaques antifascistes qui prenaient part au Soulèvement national (SNU). Deux cents partisans français regroupés au sein de la brigade Štefánik y prirent part également¹⁵⁷. Les insurgés étaient regroupés dans la première armée tchécoslovaque avec à leur tête le lieutenant-colonel Jan Golian. La ville de Banská Bystricka devint le siège de la résistance slovaque à l'armée allemande. Golian demanda au général Ingr ministre de la Défense nationale du gouvernement tchécoslovaque en exil à Londres d'intervenir. « Nous attendons d'urgence Viest. Son arrivée renforcera notre moral et améliorera votre position auprès de nous. »¹⁵⁸ Beneš nomma Viest commandant de l'armée rebelle. Il arriva en Slovaquie dans la nuit du 6 au 7 octobre et prit la tête de la 1^{ère} armée tchécoslovaque en Slovaquie, avec Golian qui fut nommé général. Il s'adressa aux insurgés par le biais d'un émetteur slovaque libre : « Vous avez bien compris que le moment est venu de régler les comptes avec notre ancien ennemi. Votre lutte pour la libération de notre patrie a une importance historique et se poursuit avec la reconnaissance du monde entier. »¹⁵⁹ Le 10 octobre, il s'adressa au Conseil national slovaque en ces termes : « Après plus de 5 ans, je reviens en Slovaquie. [...] Après plus de cinq ans, je reviens avec la certitude que notre juste cause triomphera. En 1939, j'ai quitté la Slovaquie, lorsque le sceau de la honte était en Slovaquie. Je reviens plus de cinq ans après et en Slovaquie j'y vois le sceau du courage et de l'héroïsme. »¹⁶⁰





Fig. 20 - Les généraux Rudolf Viest et Ján Golian lors d'un interrogatoire à l'état-major de l'Einsatzkommando 14 à Banská Bystrica (Čaplovič)

Mais les forces armées des insurgés eurent du mal à contenir la machine de guerre allemande. Le 18 octobre une offensive générale fut lancée contre le territoire rebelle et plusieurs unités furent anéanties rendant la situation critique. Le 20 octobre, le Conseil de défense slovaque décida un repli dans les montagnes slovaques, puis le commandement fut transféré à Donovaly. Les forces armées cherchèrent à perturber les troupes ennemies notamment le long des voies ferrées, en attendant le renfort l'armée rouge soviétique. Elles refusèrent de se rendre. Puis, constatant que la résistance organisée de l'armée n'était plus possible, Viest émit un ordre spécial dans la nuit du 27 au 28 octobre. La 1^{ère} armée tchécoslovaque se transformait en unités de partisans de 100 à 200 volontaires, réparties dans les différentes zones montagneuses. Mais la désorganisation était telle que l'ordre eut du mal à parvenir aux unités. Donovaly était menacée. Le 28 octobre, Viest et Golian, avec quelques unités et la section des gardes de l'université passèrent dans les monts métallifères slovaques pour essayer d'échapper à un encerclement. Les difficiles marches pour échapper à l'ennemi épuisèrent particulièrement Viest d'autant que la sciaticque dont il avait souffert à Béziers, en juin 1940, refaisait surface. Le 2 novembre les Allemands donnèrent un assaut dans la zone de fuite. Viest et Golian au bord de l'épuisement tant physique que moral cherchèrent à trouver du repos dans le village de Pohronský Bukovec. Renseignés, les Allemands les capturèrent, le 3 novembre 1944. Une grande victoire pour l'état-major allemand. Ils furent longuement interrogés, déçemment, sur place, puis à Vienne et à Berlin. Ils maintinrent leurs convictions pour la restauration de la Tchécoslovaquie et de la démocratie. Par la suite ils furent conduits en captivité à Flossenbourg, où ils disparaissent en avril 1945 probablement exécutés. Leurs corps n'ont jamais été retrouvés. Deux héros nationaux en Slovaquie, à Revúca, la ville

ou Rudolf Michal Viest est né le 24 septembre 1890 et à Banská Bystrica où l'on peut visiter le mémorial du soulèvement national. (Fig. 20)

Jan Kubiš, Josef Gabčík et quelques autres auront rendez-vous avec l'Histoire...

Après avoir été parachutés en décembre 1941, dans les environs de Prague, et après cinq mois de préparation en lien avec des résistants et résistantes tchèques, le 27 mai 1942, Jan Kubiš et Josef Gabčík passeront à l'action. Ce jour-là, dans un quartier de Prague, dans le virage d'une avenue, un Tchéque et un Slovaque, exécutent Reinhard Heydrich, "le boucher de Prague", chef de l'Office principal de la sécurité du Reich, fondateur des *Einsatzgruppen*, responsables de la « Shoah par balles », l'un des principaux organisateurs de la solution finale, et amateur de grande musique.

Lesreprésailles furent sans nom. La loi martiale instaurée ; la résistance intérieure traquée ; ceux qui avaient aidé le commando repérés ; une prime importante fut annoncée ; interrogatoires et exécutions furent commis. 13 000 arrestations, 5 000 exécutions. Deux villages incendiés et rasés dont rien ne subsista : Lidice et Ležáky près de Prague en Bohême préfiguration d'Oradour-sur-Glane. Tous les hommes sont exécutés, les femmes déportées à Mauthausen et des enfants "germanisés" dans des familles SS¹⁶¹. Des milliers d'innocents furent massacrés. Les faits furent longtemps passés sous silence par le régime communiste qui les considérait comme des "actes égoïstes". Certains s'interrogèrent sur le prix exorbitant à payer ; sur les commanditaires. Leurs noms furent effacés des livres d'histoire. Il aura fallu attendre la « révolution de velours » en 1989 pour que cet acte soit tiré de l'oubli. Il est l'un des actes de résistance le plus héroïque dans toute l'Europe occupée¹⁶².

Bibliographie

BEAUVOIS 1989, Beauvois (Yves), *Les relations franco-polonaises pendant le Drôle de guerre*, préface de René Girault, Paris, L'Harmattan, 1989.

BENES 2008, Beneš (Edvard), *La Tchécoslovaquie, 1938-1941. Chute et rétablissement d'une nation*, traduit de l'anglais par Guy et Irène Imart, Paris, Institut d'Études Slaves, 2008.

BENOIST-MECHIN 1956, Benoist-Méchin (Jacques), *Les soixante jours qui ébranlèrent l'occident. 10 mai-10 juillet 1940. La bataille de France, 4 juin-25 juin 1940*, Paris, Albin Michel, 1956.

BROD – CEJKA 1965, Brod (Toman) et Cejka (Edvard), *Na západnom fronte* [Sur le front de l'ouest], obzor, Bratislava, 1965.

BROOKS RICHARDS 2001, Brooks Richards (Francis), *Flotilles secrètes. Les liaisons maritimes clandestines en France et en Afrique du Nord, 1940-1944*, MDV Éditions, 2001.

BRUNEAU 1988, Bruneau (Jacques), *Les tribulations d'un gaulliste en Gaule*, Paris, Jacques Bruneau et La Pensée Universelle, 1988.

ČAPLOVIČ 2018, Čaplovič (Miloslav), *Rudolf Viest, v zrkadle prameňov a najnovších poznatkov historiografie*, [Rudolf Viest, au miroir des sources et des dernières découvertes de l'historiographie] Revúca – Bratislava, 2018.

CAROFF 1960, Caroff (René), *Le Théâtre Méditerranéen*, Paris, 1960, Service historique de la Marine.

CHASTAGNOL 2012, Chastagnol (Loïc), *L'engagement de la Tchécoslovaquie durant la Seconde Guerre mondiale : l'exemple de la reconstitution de son armée nationale au camp*

d'Agde, Mémoire sous la direction de M. Jean-François Muracicole. Université Paul-Valéry, Montpellier III, Master 1, 2011-2012.

CIECHANOWSKI 1947, Ciechanowski (Jan), *La rançon de la victoire. Les raisons secrètes de l'immolation de la Pologne*, traduit de l'anglais par Jean Muray, Paris, Plon, 1947.

FRANCIA 2009, Francia (Sylvain), *Le gouvernement et l'armée polonaise en France de septembre 1939 à juin 1940*, thèse de doctorat en Histoire, sous la direction de Régis Ladous, Université Jean-Moulin, Lyon 3, 2009.

GOGOLEWSKI 1996, Gogolewski (Edmond), *La Pologne et les Polonais dans la tourmente de la Deuxième Guerre mondiale*, Paris, Presses universitaires du Septentrion, 1996.

MARES 1991, Marès (Antoine), « L'armée tchécoslovaque en France (1939-1940) », in *Hommes et Migrations*, Aux soldats méconnus. Étrangers, immigrés, colonisés au service de la France (1914-1918 et 1939-1945), 1991.

MEDRALA 2005, Medrala (Jean), *Les réseaux de renseignements franco-polonais. 1940-1944*, Paris, L'Harmattan, 2005.

PETRAK 2012, Petrák (Anton), *Spomienky generála Antona Petráka*, Edícia MEMOARE, Bratislava 2012.

SVOBODA 2010, Svoboda (Gustav), *1. Československá Divize ve Francii (1939-1940)*, [la 1^{ère} division tchécoslovaque en France (1939-1940)], Institut historique militaire de Prague, ministère de la Défense de la République tchèque - PIC MO, Prague, 2010.

VIEST 2009, Viest (Rudolf Michel), *Call to Arms Came in 1938: General Viest's Notebooks*, Xlibris Corporation, 2009.

Notes

1. Rudolf Michal Viest est né le 24 septembre 1890 à Revúca, près de Banská Bystrica alors dans l'Empire austro-hongrois aujourd'hui en Slovaquie. Disparu au camp de Flossenbürg en avril 1945. Ses notes semblent avoir été publiées à compte d'auteur, et sont diffusées sur internet.
2. « s'il y a un peuple qui sait pour quelle cause il combat, c'est bien le peuple tchécoslovaque ! » déclare Štefan Osuský, ministre de Tchécoslovaquie à Paris, en septembre 1939. « Il n'est pas possible de conclure un armistice acceptable avec Hitler. [...] Le gouvernement polonais et son armée ne capituleront pas » affirme de son côté August Zaleski, ministre polonais des affaires étrangères à Paul Reynaud, à Bordeaux, le 15 juin 1940.
3. Ainsi Georges Mandel à August Zaleski, à Bordeaux, le 15 juin 1940 : « Reynaud se trompe. Le peuple français peut encore être réveillé et il veut résister ».
4. Jozef Tiso (1887-1947) Prêtre catholique. Le 14 mars 1939, il devient président de l'État "indépendant" de Slovaquie mais en réalité sous la coupe d'Hitler. Il sera exécuté par la justice tchécoslovaque en 1947.
5. De Wailly, Henri, "Septembre 1939 : la paix meurt à Dantzig." in *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°15, 1989, pp. 3-12 https://www.persee.fr/doc/mat_0769-3206_1989_num_15_1_401571.
6. Après la démission du président Moscicki qui était interné en Roumanie afin d'assurer la continuité constitutionnelle de la Pologne.
7. BEAUVOIS 1989, p. 79.
8. Hutin, Jean, "La reconstitution de l'armée polonaise en France", Musée de la Résistance en ligne, 1940-1945 <http://museedelaresistanceenligne.org/media7495-S>.
9. MARES 1991, pp. 22-26 https://www.persee.fr/doc/homig_1142-852x_1991_num_1148_1_1745.
10. Notre combat, directeur Robert Denoël, 27 octobre 1939, n° 6 : "La Tchéco-Slovaquie renaît". Sa résistance à l'oppression allemande, par Štefan Osuský p. 22.
11. Reprise par le journal *L'Époque* le 8.
12. La présence d'Edvard Beneš et ses mauvaises relations avec Édouard Daladier expliquent pour partie le fait que la France refuse de reconnaître un gouvernement tchécoslovaque.
13. Ingr, Jan Sergěj (1894, en Moravie-1956, Paris), général d'armée. Part à la guerre en 1914 comme simple soldat et la termine à la tête d'un bataillon de légionnaire en Italie après avoir servi dans la division des volontaires serbes, puis dans la légion de Russie et en France. En 1938 il est sous-chef d'état-major de l'armée. Membre organisateur de la résistance clandestine Défense nationale (Obrana národny). En juillet 1939, il rejoint la Grande-Bretagne via la Pologne et Copenhague puis

- rejoint Beneš. Il part pour la France et constitue début août à Paris à l'ambassade un Bureau militaire. *Le Monde*, "le général Ingr par le général Faucher", 23 juin 1956 https://www.lemonde.fr/archives/article/1956/06/23/le-general-ingr_2259200_1819218.html Sous la pression du Parti communiste à Moscou, il est démis de ses fonctions le 19 septembre 1944.
14. Bystrický, Josef, "Generál Rudolf Viest v rokohch druhej svetovej vojny" (Mémoire du général Rudolf Viest pendant la Seconde Guerre mondiale), dans *V zrkadle prameňova najnovších poznatkov historiografie* (Aux sources des dernières données historiographiques), éditeur Miloslav Čaplovič, publié par la ville de Revúca et l'Institut d'histoire militaire de Bratislava, 2018, p. 38. <http://www.vhu.sk/data/att/10507.pdf>.
 15. Šrámek, Jan, Monseigneur (1870-1956). Occupa plusieurs ministères : Transports, Postes et Télégraphes, Santé et Éducation physique, Sécurité sociale, l'Unification. Dirigera le gouvernement tchécoslovaque en exil à Londres de juillet 1940 à avril 1945. Puis vice-premier ministre de Tchécoslovaquie sous la présidence de Beneš. Après le coup d'État communiste de 1948, se retire de la vie politique.
 16. Outrata, Edvard (1898-1958). Études de droit et de commerce à Prague. En 1939, rejoint la résistance à Paris. Ministre du gouvernement Beneš en exil. 1945 à 1949, Secrétaire général du Conseil économique. 1951-1956 emprisonné sur la base de fausses d'accusations, libéré en 1956 pour des raisons de santé, réhabilité en 1963. Il avait été directeur d'une importante usine d'armements dans la région de Brno.
 17. Ripka, Hubert (1895-1958), journaliste, proche de Beneš.
 18. Slávik, Juraj (1890-1969). Études de droit à Paris puis au Collège de France en 1910-1911. Fut ministre de l'Agriculture, de l'Intérieur, membre du Parlement. Ambassadeur à Varsovie (1936-1939). En Pologne il a aidé des officiers et des aviateurs à s'échapper de Tchécoslovaquie. En 1948, a protesté contre le coup d'État. Décédé à Washington.
 19. Jiří Plachý, "Z vichystické francie na Tisovo Slovensko. Repatriace slovenských vojaků 1čs. divize ve Francii do vlasti v letech 1940-1944" ("De la France de Vichy à la Slovaquie de Tiso. Le rapatriement des soldats slovaques de la 1^{ère} division tchécoslovaque en France vers leur pays d'origine dans les années 1940-1944"), janvier 2020, revue de l'Institut d'histoire militaire de Prague, p. 4 <http://www.vhu.cz/nove-cislo-casopisu-historie-a-vojenstvi-je-jiz-v-prodeji/>.
 20. Bystrický, J., "Generál Rudolf Viest...", *op. cit.*, p. 39, nbp. 9.
 21. Mativet, Jules, (1879-1954), général, commandant le camp d'Agde du 10 mars 1939 au 16 juillet 1940.
 22. Blog Agde. https://armee-tchecoslovaque-en-france-agde.blogspot.com/p/blog-page_8662.html.
 23. VIEST 2009, p. 31 et nbp. 59. Quatre pièces meublées 1 800 frs par mois. Il a emménagé le 19 mars et auparavant il était dans un hôtel.
 24. Vera Uhlířova, née le 2 août 1913 à Prague, demeurant à Paris, 33 bd des Invalides, déplacement autorisé du 2 au 5 juin 1940. Autorisation de circulation délivrée à un ressortissant Allemand par la Région militaire de Paris - état-major -, adressée au général commandant la 16^e région militaire, Arch. dép. de l'Hérault, 363 W 345, Autorisation de circulation.
 25. Dans plusieurs sites dont *Femmes tchèques dans la WAAF* (Women's Auxiliary Air Force) on trouve : sgt Uhlířová Věra Marie, date de naissance : 21 mars 1913 (différente de la précédente) à Prague. Elle fut employée comme dactylo aux services auxiliaires (pisařka při pomocných službách). Elle est citée dans Helmichová, Šárka, ed. *Statečné ženy, o kterých se málo ví*. (Des femmes courageuses, dont on sait peu de choses.) Prague, Ministère de la défense de la République tchèque. <https://www.276.cz/en/research/czechoslovak-women-in-waaf/>.
 26. CHASTAGNOL 2012, p. 78 : « le premier régiment était stationné à Pézenas depuis le 15 mars et a pris le train dans cette ville, le 8 juin », Arch. dép. Hérault, 12 W 754, Dossier « Célébrations ».
 27. PETRAK 2012, p. 138. Livre numérique <https://eknizky.sk/books/anglan-spomienky-general-a-antona-petraka/> photo du Mohamed-Ali-el-Kébir p. 124-125. Marseille, p. 126-127. Agde, 132-139. Evacuation Sète, 148, 150. Angleterre, 157-186.
 28. Čihák, Jaroslav, (1891-1944), nom de couverture Znamenáček. A combattu dans la légion tchèque en Russie pendant la première guerre mondiale. Il a organisé la résistance anti-nazie avant de partir pour l'Ouest en 1940. Il devient président de la Croix-Rouge tchécoslovaque en Grande-Bretagne. Čihák a été membre du Conseil d'État en 1941-1944 : "General Viest's Notebooks", p. 111, note 72.
 29. CHASTAGNOL 2012, p. 78.
 30. "Československé pozemní jednotky ve Francii 1940" (Troupes terrestres tchécoslovaques en France 1940) <https://www.fronta.cz/dotaz/ceskoslovenske-pozemni-jednotky-ve-francii-1940>.
 31. BENOIST-MECHIN 1956, p. 203.
 32. CIECHANOWSKI 1947, pp. 14 à 17.
 33. *Idem*.
 34. GOGOLEWSKI 1996, p. 75.
 35. GOGOLEWSKI 1996, p. 76.
 36. BEAUVOIS 1989, p. 155. Accord du 4 septembre 1939.
 37. GOGOLEWSKI 1996, p. 76.
 38. GOGOLEWSKI 1996.
 39. GOGOLEWSKI 1996.
 40. FRANCIA 2009, p. 206, "Armée de l'Air polonaise : que sont-ils devenus ?" https://scd-resnum.univ-lyon3.fr/out/theses/2009_out_francia_s.pdf. Quelques auteurs signalent des aviateurs polonais à Sète sans citer de sources.
 41. Le groupe de chasse 1/2 stationna à Montpellier-Fréjorgues du 17 au 22 juin puis à Nîmes-Courbessac du 22 juin au 07 août 1940.
 42. MEDRALA 2005, p. 20.
 43. MEDRALA 2005.
 44. Wyssogota-Zakrzewski, André, réseau "Wisigoth-Lorraine".
 45. Voir article de l'auteur : Józef Węgrzyn "Carlos", chef du service d'évacuation polonais en Andorre <https://www.respol71.com/wgrzyn-jozef-carlos-responsable-des-filieres-d-evacuation-pyreneennes>.
 46. "Le Gouvernement polonais en exil à Londres", Medrala, J. <http://www.beskid.com/medrala6.html>.
 47. Antonin Hasal (1893-1960) et Alois Vicherek (1892-1956) en exil pendant la Seconde Guerre mondiale. Tous deux ont servi dans la Légion tchécoslovaque en Russie pendant la Première Guerre mondiale et dans l'armée tchécoslovaque à leur retour au pays. En 1939, ils se sont tous les deux enfuis en France où ils ont contribué à la création de la nouvelle armée tchécoslovaque. Suite au putsch communiste de février 1948, Vicherek a été démis de ses fonctions dans l'armée et Hasal s'est échappé vers l'ouest, in General Viest's Notebooks, *op. cit.*, p. 112, note 77.
 48. *Idem.*, p. 36.
 49. Faucher, Louis, Eugène, (1874-1964), Général de corps d'armée. École polytechnique. 1910-1914 au ministère de la Guerre, puis au service d'organisation de l'état-major. À la fin de la Première guerre mondiale, il intègre la nouvelle mission militaire française en Tchécoslovaquie. De 1926 à 1938, il en est chef. Le 23 septembre 1938 il démissionne de ses fonctions pour protester contre les accords de Munich ; il se met à la disposition du gouvernement tchécoslovaque. En septembre 1939, il est commandant de la mission d'organisation des troupes tchécoslovaques en France et aide à organiser les unités au camp d'Agde et dans la région. En 1943, chef de l'Armée secrète pour le Sud-Ouest, membre de "Libération Nord". Il est arrêté à son domicile fin janvier 1944 par la Gestapo puis déporté comme "Personnalité Otage" à Bad-Godesberg puis à Plansee.

50. VIEST 2009, p. 39.
51. BRUNEAU 1988, p. 28, 29. (1913-1993) Docteur en droit, officier de Marine de réserve. Affecté à la sortie des EOR à l'état-major de la 3^{ème} escadre de croiseurs à Toulon puis à Port-Vendres. Il devient membre des réseaux *Gilbert, Lucas et Brutus*. La création du réseau *Brutus* s'est faite dans son appartement de fonction alors qu'il était chef de cabinet du préfet des Pyrénées-Orientales : http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_bruneau_jacques.htm. À Port-Vendres, en juin 1990, angle quai Forgas et RD 114, une plaque commémorative fut inaugurée en son honneur et à celle des aviateurs polonais et français (elle ne fait pas mention de soldats tchécoslovaques). <https://www.aerosteles.net/stelefr-portvendres-embarq>. Après la guerre fait partie de l'état-major du général de Lattre de Tassigny puis du général Koenig. Par la suite, il fait une carrière dans la préfectorale. Voir Les Français libres, de juin 1940 à juillet 1943. <http://www.francaislibres.net/liste/fiche.php?index=58443>.
52. Caroff, R., *Le Théâtre Méditerranéen, op. cit.*, "Les évacuations du personnel et du matériel de l'armée de l'Air", message de 1400/20-6 du commandant Guieu, p. 266.
53. CHASTAGNOL 2012, p. 84.
54. BENOIST-MECHIN 1956, p. 312.
55. Radek, Enžl, 6 mai 2010, Valka, "Nasazení čs. pozemních jednotek v bitvě o Francii" (Déploiement des unités tchécoslovaques dans la bataille de France), <https://www.valka.cz/13584-Nasazeni-cs-pozemnich-jednotek-v-bitve-o-Francii-ca-st-2-Bojove-nasazeni>.
56. SVOBODA 2010, "Défense à St Gondon, Gien St Martin", p. 160.
57. MARES 1991, pp. 22-26.
58. CHASTAGNOL 2012, p. 84.
59. Eden, Anthony (juin 1897 – janvier 1977), secrétaire d'État à la guerre en 1940 puis secrétaire aux Affaires étrangères de la fin 1940 à 1945 dans le cabinet de Churchill. L'un des seuls députés conservateurs à avoir critiqué Chamberlain pour sa passivité et sa politique d'apaisement au moment des accords de Munich. Il a renforcé le lien avec les alliés et a soutenu le général de Gaulle.
60. Petrák, Anton (1912, Vienne-2009, Bratislava). Capitaine dans l'armée tchécoslovaque et officier de carrière. Puis général. Après mars 1939, il est allé sur le front occidental à Beyrouth dans les légions étrangères tchécoslovaques. En mai il embarqua à Beyrouth et arriva à Marseille sur le *Mohamed-Ali-el-Kébir* le même navire qui le transportera le 24 juin en Angleterre. Le 13 mai il arrive à Agde. Il a été capitaine de la compagnie d'état-major où il a formé des recrues. En Angleterre il est enrôlé dans l'unité tchécoslovaque de parachutistes puis, instructeur, entraîneur et interprète. Après le « Coup de Prague » en février 1948, il a été accusé d'activité anti-communiste, de haute trahison et fut emprisonné. Ce n'est qu'en 1998, qu'il est réhabilité et promu au grade de général. https://www.upn.gov.sk/publikacie_web/anglan.pdf
61. PETRAK 2012, p. 139 : « Je n'ai pas désespéré. Un combat perdu n'est pas une guerre perdue et nous gagnerons cette guerre ! ».
62. SVOBODA 2010, p. 228, annexe 10, ordre signé à Béziers le 17 juin.
63. Vastl, Jan (1896-?), colonel de l'état-major général. Rejoint la France en 1939, et commande un bataillon dans la division d'Infanterie à Agde. Puis, après juin 1940, passe la guerre en Grande-Bretagne au sein des forces tchécoslovaques. Il prend sa retraite en 1949.
64. Fišera, František (décédé en 1969), rejoint la France depuis la Pologne en 1939 et devient commandant dans la 1^{ère} division d'infanterie à Agde. Participe au Soulèvement National Slovaque (SNP) en 1944.
65. Radek, E, *op. cit.*, Également : Gien anniversaire de la participation des soldats tchécoslovaques dans les combats de juin 1940 https://www.mzv.cz/paris/fr/republique_tch_que/com-memorations/ceremonie_de_commemoration_gien_lors_de.html.
66. CHASTAGNOL 2012, p. 80.
67. CHASTAGNOL 2012.
68. Gustav S., *op. cit.*, (Évacuation vers Narbonne), p. 169.
69. CHASTAGNOL 2012, p. 84, nbp, 162, ADMAE, Zv 300 2. Dossier 807 « Tchécoslovaquie en France ». Télégramme du Conseil National Tchécoslovaque datant du 19 juin 1940, adressé à la Légation Tchécoslovaque en place à Washington.
70. SVOBODA 2010, p. 169.
71. Rozum Richard, *Des tchécoslovaques de la région de Uherské Hradiště dans la résistance à l'étranger*, thèse de licence, Université Masaryk, Département d'histoire, Brno 2011, p. 49. https://is.muni.cz/th/u3miu/Bakalarska_prace_Richard_Rozum.pdf.
72. "Pro vás, pane plukovníku, skončila. Pro nás teprve začala.", Enžl, R., *op. cit.*
73. SVOBODA 2010, p. 169
74. SVOBODA 2010, p. 169, 171.
75. Arch. dép. de l'Hérault.
76. BENES 2008, p. 90, 91.
77. František Moravec (1895-1966), général de brigade. Il avait été légionnaire tchécoslovaque puis officier de l'armée tchécoslovaque et chef du deuxième bureau de l'état-major général. Le 14 mars 1939, il s'envola avec dix autres officiers pour Londres et prit la tête du service de renseignements.
78. Vu du *War office*, Agde peut effectivement être situé dans les « environs » de Marseille. La division d'Infanterie à Agde comprenait environ 11 400 hommes. Mais tous n'ont pas souhaité ou n'ont pas pu partir.
79. Général Čeněk Kudláček (1896-1967). Pendant la Première Guerre mondiale fut légionnaire tchécoslovaque en Russie, en France et en Italie. Après le 15 mars 1939, il fait partie de l'organisation de Défense nationale (Obrana Národní) puis a rejoint la France.
80. Maňák, Jiří (1916-1992), souvenirs inédits, 14 février 2021. Jiří Maňák s'évade du protectorat avec l'aide de l'association des aviateurs tchèques. Il passe en Pologne par Ostrava. Fin juillet, il embarque à Gdynia sur le bateau polonais le *Chroby*. Breveté pilote, en mars. Il termine son entraînement près de la Rochelle à Saint-Xandre. Le 18 juin, les chars allemands étaient à 30 km ! Il parvient au dépôt tchèque à 80 km au nord de Bordeaux où se trouvent une centaine de Tchèques et deux cents Polonais. Ils embarquent, le 19 juin sur un cargo néerlandais le *Ary Scheffer*. Cinq jours plus tard ils parviennent à Falmouth *Free Czechoslovak Air Force, Recollections of Jiri Manak, Posted on 14 February 2021 by fcafa* <https://fcafa.com/>.
81. CHASTAGNOL 2012, p. 84.
82. Ripka, Hubert, (1895-1958), journaliste et homme politique. S'est opposé à Munich. Membre du Comité national tchécoslovaque il quitte Paris le 10 juin avec d'autres membres du Comité, se rendent à Bordeaux et embarquent sur le *Forbin*. Ministre des affaires étrangères en exil et conseiller politique d'Edvard Beneš. Repart en exil après la prise de pouvoir communiste jusqu'à sa mort.
83. SVOBODA 2010, p. 173, nbp. 111.
84. CHASTAGNOL 2012, p. 85, nbp. 163.
85. BROD – CEJKA 1965, p. 121, 122.
86. *Naval-history* : 20, 23 june. (Ces personnes n'ont pas été formellement identifiées mais peut-être s'agit-il de l'ambassadeur Štefan Osusky.) <http://www.naval-history.net/xDKWW2-4006-19JUN03.htm>.

87. Jurman, Adolf (1919-1975). Incorporé au camp d'Agde comme aviateur. Il a rejoint l'Angleterre via Gibraltar avec l'*Apapa* depuis Port-Vendres, Free Czechoslovak Air Force 14 juin 2019 <https://fcafa.com/2019/06/14/adolf-jurman/>. Selon ses souvenirs, il est parti de Port-Vendres le 24.
88. 4 938 tchèques, soldats et civils furent évacués au cours de l'opération Aerial. 163 Belges, Roy Martin, opération *Aerial* - "Evacuation from Western France, June 1940".
89. BENES 2008, p. 92.
90. Neuman, Bedřich, *alias* Bohuš Miroslav (1891-1964) Légionnaire pendant la Première Guerre mondiale puis général entre les deux guerres. L'un des fondateurs de l'organisation de résistance intérieure tchécoslovaque (Obrana národna). Il rejoint la France et devient commandant dans la division à Agde. Il a organisé depuis l'Angleterre le Soulèvement National Slovaque (SNU).
91. VIEST 2009, Bystrický, J., p. 41-42, nbp., 19 ; BROD – CEJKA 1965, p. 480, 481, annexe 7 : ordre signé à Béziers le 22 juin.
92. SVOBODA 2010, p. 181.
93. Korený, Jozef, Trenčín, V pamäti Slovenska nesmú byť obeť II svetovej vojny zabudnuté (Aux soldats des unités terrestres tchécoslovaques tués durant la Deuxième Guerre mondiale) <http://jozefkoreny.sweb.cz/0017-Obete2SV.html>.
94. VIEST 2009, *op. cit.*, p. 43.
95. VIEST 2009.
96. VIEST 2009.
97. Serv. hist. de la Défense, TTD 13, Marine Marseille. Front de mer Sète, départs 1940. *Le Formigny* parti de Marseille le 22, arrivé à Oran le 26 avec le convoi 8P : Convoy Web. À l'armistice de juin 1940, un quart de la marine marchande française se soustrait au contrôle de Vichy pour se rallier à la France Libre. <http://www.france-libre.net/images/stories/pdf/expo17.pdf>.
98. Déclaration du général Huntziger.
99. CAROFF 1960, Messages de l'Amirauté française, et Front de mer de Port-Vendres. "Préparatifs d'évacuation sur l'Afrique du Nord de l'Amirauté française et du Gouvernement." Messages de l'Amirauté. Le Croiseur *Dupleix* avait été tenu à Toulon à six heures d'appareillage. "Les évacuations du personnel et du matériel de l'armée de l'Air", message de 1400/20-6 du commandant Guieu, p. 266.
100. *Naval-History*, Sunday June 23, *op. cit.*
101. Le décret du 8 juin est signé par : Lebrun, Campinchi, Mandel, de Monzie, de Gaulle ; celui du 23 par : Lebrun, Pétain, Weygand, Darlan, Pomaret, Frossard.
102. SVOBODA 2010, p. 185. *Naval-History, op. cit.*, HMS *Keppel*. Convoy Web, Cast Czech and Slovak Things. http://czechandslovakthings.mywebcommunity.org/WW2_evacuation.htm. Roy V Martin, *Ebb and Flow, Evacuations and Landings by Merchant Ships in WW2*, Google books, p. 105 <https://play.google.com/books/reader?id=PpPSDwAAQBAJ&hl=fr&pg=GBS.PA105>.
103. Serv. hist. de la Défense, TTD 13, *op. cit.*
104. SVOBODA 2010, p. 185 et nbp. 133 : Sur le *Formigny*, il y avait 250 hommes et 22 officiers appartenant au quartier-général. Ils devaient prendre les devants pour organiser l'accueil et l'hébergement en Angleterre des troupes qui allaient suivre.
105. Serv. hist. de la Défense, TTD 13, *op. cit.*
106. *Idem.*
107. Cette note de Viest confirme les contre-ordres du commandant du Front de mer à Sète en date des 23 et 24 juin.
108. SVOBODA 2010, p. 185, tableau récapitulatif des embarquements.
109. SVOBODA 2010.
110. BROD – CEJKA 1965, p. 122.
111. Récit en anglais extrait du site de Richard Gaskell, *Cast Czech and Slovak Things*, World War II, Evacuation From France http://czechandslovakthings.mywebcommunity.org/WW2_evacuation.htm. Le texte se trouve aussi dans : Roy V Martin, *Ebb and Flow, Evacuations and Landings by Merchant Ships in WW2*, Google books, p. 113.
112. "Lettre de soldats internés à Sutton Coldfield le 15 octobre 1940" in BROD – CEJKA 1965, p. 122, nbp., 8.
113. BROD – CEJKA 1965, p. 123, nbp., 10.
114. SVOBODA 2010, p. 229, annexe 11, Déclaration d'engagement volontaire, Béziers le 19 juin.
115. BROD – CEJKA 1965.
116. Propos rapportés par le capitaine Anton Petrák dans *AnglânSpomienky... op. cit.*, p. 146-151. « Malé prístavné mesto Sète sa pre nás čoraz viac stáva miestom nádeje » (La petite ville portuaire de Sète devient de plus en plus un lieu d'espoir pour nous.) https://www.upn.gov.sk/publika cie_web/anglan.pdf.
117. VIEST 2009, p. 115-116, note 92.
118. VIEST 2009, p. 46.
119. SVOBODA 2010, indique que Viest est parti à bord du *HMS Keppel*. Également Tomáš Jakl, Jiří Plachý, Jiří Rajlich, "Vystavení : Československá zahraniční armáda v roce 1940" (Exposition : L'armée tchécoslovaque en 1940), « Le commandant de la 1^{re} division, le général Viest, est le dernier à quitter Sète à bord du destroyer britannique HMS Keppel sur ordre du général Ingr », p. 21. http://www.vhu.cz/wp-content/uploads/2020/09/64-20_%C4%8Cs-zahranici%C4%8Dn%C3%AD-arm%C3%A1da-v-roce-1940_BRO%C5%BDURA.pdf.
120. Il avait été missionné en août 1938 par Chamberlain dans le but de préparer le terrain à un accord favorable aux revendications des allemands des sudètes. Il échoua.
121. Netopil, Ludvík, *De l'Angleterre à Dunkerque 1939-1945*, livre numérique publié en avril 2019, p. 12 et 27. https://issuu.com/csph/docs/od_anglie_po_dunquerke_-_1.netopil. Ludvík Netopil, était un ancien officier de l'armée tchécoslovaque et avait fait partie des Brigades internationales en Espagne.
122. Jurman, Adolf (1919-1975), aviateur tchèque passé par le centre d'instruction d'Agde. *Free Czechoslovak Air Force*, 14 juin 2019. <https://fcafa.com/2019/06/14/adolf-jurman/>.
123. SVOBODA 2010, p. 169, 171.
124. SVOBODA 2010, p. 185.
125. BENES 2008, p. 94.
126. Flosman, Martin, *Major Hugo Vaniček (1906-1995)*, thèse d'histoire, Université Karlova de Prague, Faculté de théologie catholique, Institut d'histoire de l'art chrétien, p. 57 Univerzita Karlova v Praze Katolická teologická fakulta..., Na moři (En mer). Hugo Vaniček était un prêtre militaire. Il était le seul prêtre engagé à sa demande dans la Division d'infanterie avec laquelle il a combattu. Il a embarqué sur le *Rod el Farag*. À Agde il avait organisé la vie des soldats en créant "La maison du soldat tchécoslovaque" pour rendre la vie plus supportable. Il avait sur les soldats une forte influence spirituelle il a été interné durant trois ans dans les années 1950.
127. *Idem.*
128. "Opération Anthroïde - Éliminer le SS Heydrich" avec la participation de France télévision, un film de Jarmila Buzkova, 2013, à 34:05-35:25. <https://www.dailymotion.com/video/x2hkv0j>.
129. Flosman, M., *op. cit.*
130. *Idem.* Voir également La Nouvelle République du 5 avril 2019, "Le général Faucher à l'honneur au musée" : « il fait embarquer le 27 juin 1940 pour la Grande-Bretagne le gros de la division ». <https://www.lanouvellerepublique.fr/deux-sevres/commune/saint-maixent-l-ecole/le-general-faucher-a-l-honneur-au-musee>.

- ◆◆◆
131. Gautheret, Jérôme, Wieder, Thomas, *Ceux de 1940*, Paris Fayard, 2010, "La série d'été du Monde", p. 133.
132. Ross, Hamish, *Freedom in the Air : A Czech Flyer and his Air-crew Dog*, (Václav Robert Bozděch, 1912-1980), Google books.
133. BRUNEAU 1988, p. 31
134. Bordas, Henri, (1921-2011) Incorporé dans les Forces françaises libres le 15 juillet ; devient pilote de chasse en 1942. Il prend part au débarquement et termine la guerre comme capitaine. En 1976, il est promu au grade de général de corps aérien et devient Conseiller du gouvernement pour les questions de défense et Inspecteur Technique de l'Armée de l'Air. Membre du Conseil de l'Ordre de la Libération. http://www.cieldegloire.fr/004_de_bordas_h.php.
135. Fajtl, František (1912-2006), Ministry of Defense et Armed Forces of the Czech Republic. Zuzana Kýrová, *Život generálporučíka Františka Fajtla* (La vie du lieutenant-général František Fajtl), Thèse de licence, Université de Bohême occidentale à Pilsen, 2015, p. 18. <https://dspace5.zcu.cz/bitstream/11025/19360/1/Zuzana%20Kyrova%20-%20bakalarska%20prace.pdf>.
136. Le *Neuralia* était commandé par le Lt-colonel Jaroslav Hrabovský, in Martin Flosman, *op. cit.* Il était parti de Sète, le 23 et à dû faire escale à Port-Vendres pour y prendre notamment des aviateurs polonais.
137. Décompte à partir des données de Richard Gaskell, Cast Czek and Slovak Things, *op. cit.*
138. Olivier Schloesing, l'un des quatre frères a fait après la guerre le récit de l'histoire familiale dans "Un oiseau dans la main". L'aîné Pierre est dans la marine nationale, Jacques-Henri s'engagera comme aviateur dans la France Libre et Olivier à 16 ans, in Association du Souvenir des Cadets de la France Libre. "L'évasion de la famille Schloesing". http://cadetfrance.libre.fr/wp-content/uploads/2019/05/ASCFL_WP152_Evasion_Famille_Schloesing.pdf.
139. Jacques-Henri Schloesing, C'est à Toulouse-Franczals, où son École s'est repliée, que l'aspirant Schloesing apprend, le 17 juin par le discours radiodiffusé du maréchal Pétain, que l'Armistice va être signé ; il décide immédiatement de quitter le pays pour continuer la lutte. Le 22 juin 1940, il décolle à bord d'un Caudron Goéland avec trois camarades. Trois jours plus tard, sa mère et deux de ses frères quittent, par leurs propres moyens, la France pour la Grande-Bretagne.
140. Schloesing, O, Un oiseau dans la main, *op. cit.*
141. Naval-History, sunday, 23 june, *op. cit.* Aussi, Roy V Martin, Ebb and Flow... *op. cit.*, p. 113.
142. Schloesing, O, *op. cit.*
143. Lacarrière, Philippe, *Les volontaires de l'aube*, Paris, Éditions du Félin, 1999 p. 103, 104.
144. Ertsenrijck, Albert van den Hove, extrait du livret réalisé par Philippe Lecoeuvre et André Bar aimablement transmis par ce dernier en mars 2020. Agenda du 10 mai au 14 septembre.
145. Rens, Gustave, Lieutenant-Colonel, (1917-2013), *Pas de panache en altitude*, Bruxelles, La maison des ailes, 1963, p. 67, et Ertsenrijck, A., *op. cit.*
146. *Idem.*, p. 56.
147. *Idem.*, p. 67-68. Voir également *Battle of Britain London Monument*, Van den Hove d'Ertsenrijck. <http://www.bbm.org.uk/airmen/Denhove.htm>.
148. Guérisse, Albert (1911-1989), futur Pat O'Leary (Patrick O'Leary) et le célèbre réseau d'évasion éponyme. Depuis Dunkerque, le 30 mai il passe en Angleterre. Il est renvoyé en France quelques jours après pour une mission de regroupement des forces. Cependant devant l'avancée allemande, il doit se replier dans le sud avec d'autres officiers (Danloy, Gréban, St Germain, de Brabant, Nicod et Selys de Longchamps). Il se retrouve alors à Sète.
149. Rens, G., *op. cit.*, p. 70 et 71.
150. Jullian, Marcel, *H.M.S Fidelity*, Le livre contemporain-Amiot-Dumont, 1956. Souvenirs recueillis auprès de Lt Cmdr Pat O'Leary, G.C., D.S.O., R.N., Lt Georges Archibald, R.N., p. 7.
151. Dix mois plus tard en avril 1941, Albert Guérisse revient au large de Collioure à bord du *Fidelity* l'ex paquebot français *Rhin* transformé. Il a pris le nom de Patrick O'Leary un canadien français devenu agent du SOE. Il effectuait une mission de débarquement réussie mais l'opération d'embarquement à Port-Vendres d'officiers polonais tourna court. Voir : BROOKS RICHARDS, 2001.
152. Netopil, Ludvík, *op. cit.*, p. 12. https://issuu.com/csph/docs/od_anglie_po_dunquerque_-_l_netopil.
153. *Convoyweb*, *Opération "Riviera" 18-25 juin 1940*. <http://www1.convoyweb.org.uk/evacuation/>.
154. "Opération Anthropoïde...", *op. cit.*
155. Haníková, Barbora, "Čeští letci v Anglii během druhé světové války" (*Des pilotes tchèques en Angleterre pendant la Seconde Guerre mondiale*), thèse de licence, Université de Bohême occidentale de Plzni, Département des sciences historiques, 2013, p. 18, Bataille d'Angleterre. <https://otik.zcu.cz/bitstream/11025/7009/1/Barbora%20Hanikova%20-%20Bakalarska%20prace.pdf>.
156. BENES 2008, p. 67.
157. "Le dernier français du Soulèvement national slovaque a rendu les armes", Piégeais, Gwenda, *Le Courrier d'Europe Centrale*, avril 2020. <https://courrierdeuropecentrale.fr/le-dernier-francais-du-soulevement-national-slovaque-a-rendu-les-armes/>.
158. Bystricky, *op. cit.*, p. 44.
159. *Idem.*, p. 45.
160. *Idem.*
161. *Lidice, 70 ans après*, juin 2012, Documentaire, réalisé par Pavel Háša, tourné en 1965 par le film de l'armée tchécoslovaque. <https://www.youtube.com/watch?v=NhFGU3wXoUw> & https://www.youtube.com/watch?v=Xjuwb_j15ZU.
162. Jan Kubiš. https://www.lidovky.cz/lide/jan-kubis-klidny-a-spolehlivy-rotmistr-ktery-zabil-heydricha.A170615_181547_lide_ELE_Jozef_Gabcik https://www.tvnoviny.sk/domace/1871755_75-rokov-po-atentate-na-heydricha-gabcik-sa-obet-oval-pre-nas#.
- ◆

Histoire culturelle	5
Un siècle de radiologie à Montpellier	7
Jean-Paul SÉNAC et Élysé LOPEZ	
Le photographe montpelliérain Eusébe Bras	27
Floriana BARDONESCHI	
Gambardella et Diffre aux débuts du journalisme sportif.....	41
Guy LAURANS	
La Société des amateurs de musique de Montpellier 1923-1927	61
Sabine TEULON-LARDIC	
Dossier 1939-1945	83
L'armée tchèque évacuée à Sète	85
Christian BOUQUET	
Le fonds d'archives Marceau Gitard.....	113
Julien DUVAUX	
Les déportés héraultais de Dora	129
Danielle BERTRAND-FABRE et Martine LEBROUSTER	
Le fonds d'archives sur les opérations de déminage	147
Hélène REBOURS	
Position de thèse	155
Jean-Louis RÉQUÉNA	
Histoire	163
La justice de paix à Roujan	165
Michel-Édouard BELLET	
Le diocèse de Montpellier et les immigrés espagnols	179
Hélène CHAUBIN	
Agnès de Castella	193
Philippe FIGUÏÈRE	
Archéologie	213
La Livinière étude morphologique et monumentale d'un castrum du Minervois	215
Frédéric LOPPE avec la collaboration de Marie-Élise GARDEL et Marie VALLÉE-ROCHE	
In memoriam Claude Lapeyre (13/11/1933-12/11/2019).....	243
Michel Christol	
Comptes rendus d'ouvrages	247
Sur les chemins de Béziers grecque. Élian Gomez & Daniela Ugolini	
La Confédération générale des vignerons du Midi. 1907-1997. Jacques Lauze	249
par Michel-Édouard BELLET	

1^{re} de Couverture : Signalisation d'un champ de mines dans une vigne, [1945-1946],
Archives départementales de l'Hérault, 173 J 19

Revue fondée en 1970 par *Les Amis de Pézenas*, éditée par l'Association Études sur l'Hérault, avec le concours du Département.

Édition :

Association Études sur l'Hérault
Président d'honneur : Jean NOUGARET (†)
Président : Christian GUIRAUD

Siège :

Boîte postale :
Études sur l'Hérault
Maison départementale des Sports
66, place Égalité
34080 Montpellier

Directeur de la publication

Christian GUIRAUD

Coordinateurs de la rédaction

Michel-Édouard BELLET, Guy LAURANS

Comité de rédaction

Alain ALQUIER
Alix AUDURIER-CROS
Hélène CHAUBIN
Sandra CLOZIER
Julien DUVAUX
Jean-Claude FORET
Raymond LOPEZ
Christian ROCHE
Jean SAGNES
Jean-Paul VOLLE

Couverture et mise en page

Raymond LOPEZ
Études Héraultaises

Impression

Couleur et Impression
Parc Agropolis
2214 Blvd. de la Lironde
34980 Montferrier-sur-Lez

Site internet

<http://www.etudesheraultaises.fr>

Webmaster

Raymond LOPEZ
etudesheraultaises@gmail.com



Prix : 25,00€ TTC



16214609