



**FORCES NAVALES  
FRANÇAISES LIBRES**

**Jean PILLET**



**Les 44 années, au service  
de la FRANCE**

Jean PILLET

# Les 44 années, au service de la FRANCE

*Le Général de Gaulle s'avance vers moi : « Bonjour Pillet, je suis heureux de vous revoir », je me sens aussi ému qu'un grognard de Napoléon.*

A Nancy, mon épouse chérie,  
A mes cinq enfants,  
A mes petits-enfants,  
A ma famille,  
A mes camarades FNFL,  
A la mémoire de tous ceux des nôtres qui ne sont plus,  
A mon pays la France.

Pour servir de préambule....

Au soir de ma vie, regardant en arrière, je peux, néanmoins, me sentir satisfait. D'abord, voulant embrasser la carrière des armes, je m'étais heurté au veto paternel : « *Toi, avec ton caractère, tu seras mis à la porte ou bien tu passeras ta vie aux arrêts* ». Or, je n'ai jamais encouru un jour d'arrêts. Sans la guerre j'aurais été refoulé pour raison de santé. Toujours souffrant dans mon enfance, rescapé, in extremis, d'une très grave maladie, j'avais été réformé pour ennuis cardio-vasculaires, au conseil de révision de 1939. Heureusement, j'eus toujours la chance d'avoir des médecins amis, compréhensifs ou indulgents. Ainsi, lors de ma visite médicale, préliminaire à l'entraînement en vol, aux Etats-Unis, ma tension était tellement élevée et les extra-systoles si nombreuses, que j'allais être recalé. Je déclarais vivement au docteur : « *Oh, ce n'est pas étonnant, je me marie cet après-midi* ». Ce qui était exact. Il éclata de rire et me rassura : « *I see, so I'll make you pass !* ».

Eh bien, malgré mon amertume de ne pas avoir réalisé une ambition jugée trop petite par certains, j'aime la Marine et si c'était à refaire, je recommencerais. Toutefois, j'aurais du insister pour servir dans les fusiliers-marins pendant la guerre, comme un de mes grands oncles, tué à Dixmude à la tête de sa compagnie. Mais, quand on est jeune officier, élevé dans une stricte discipline, on obéit. C'est ce que j'ai fait.

Jean PILLET

Je suis né le 08 juillet 1920 à Valognes dans le département de la Manche. Valognes nommé le petit Versailles normand (*à partir du 17ème siècle, de nombreux hôtels particuliers furent construits par la bourgeoisie et la noblesse de la ville*). J'ai été élevé dans le culte de la PATRIE et de la LIBERTE par un père, ancien officier d'Infanterie, décédé prématurément des suites de blessures contractées au cours de la guerre 1914-1918, qu'il avait faite entièrement bien que gazé deux fois. Je suis dans ma maison natale depuis quelque jours, lorsque le 17 juin 1940, j'entends, la gorge serrée, l'ordre de Pétain de cesser le combat. Mon frère et moi avons déjà décidé d'aller nous engager. Aussi, le 18 juin 1940, tôt le matin, les allemands étant annoncés à Carentan, nous mettons le cap sur la Grande-Bretagne pour servir, moi dans la Royal Navy (j'ai toujours voulu être marin), lui dans l'Armée de Terre.

Nous quittons Valognes ce 18 juin 1940, en direction du Cap de la Hague. Nous sommes accompagnés d'Etienne BOUCHARD, âgé de 18 ans comme mon frère et du très jeune (16 ans) Jacques LEMARINEL que sa mère, grande patriote, nous supplie d'emmener avec nous. Il sera tué à CASSINO, quatre ans plus tard, il recevra la Croix de la Libération à titre posthume.

Nous traversons la colonne de ROMMEL qui va attaquer Cherbourg et avons la chance d'embarquer, à Goury, dans une vedette des Ponts et Chaussées à destination d'Aurigny.

D'Aurigny, atteint dans la soirée du 18 juin, nous faisons route sur Guernesey le 19 juin, où sommes hébergés au Noviciat des Frères des Ecoles Chrétiennes (VIMIERA). Nous n'avons pas entendu l'appel du Général de Gaulle. Le 21 juin, à bord du dernier cargo, nous quittons Saint-Peter Port à destination de Weymouth. Dès le lendemain, l'île est investie par des parachutistes allemands.

De Weymouth, où nous sommes gardés dans un cinéma par des Tommies baïonnette au canon, nous sommes transférés à Londres par le train, via Bristol.

Nous restons quelque jours dans le L.C.C (*London College of Communication*) de Camberwell où, le 25 juin, je suis interrogé par un lieutenant français, qui me demande de garder le secret sur notre conversation. Puis le capitaine BERGE vient nous rendre visite et nous nous organisons militairement. Je commande la I ère section de la 3ème compagnie.

Le 1er juillet, nouvel interrogatoire par le même officier. Le 2 juillet nous quittons Camberwell pour l'Olympia où nous vivons des heures inoubliables de patriotisme et d'amitié, sous la houlette du capitaine BERGE. Je retrouve deux amis Michel ROBERT, le fils de l'Amiral et Jacques MOUCHEL-BLAIZOT qui se distinguera au LEVANT.

Le 3 juillet 1940, je suis à nouveau appelé au bureau de l'état major. « Puisque vous voulez, vous battre, nous allons vous en donner l'occasion tout de suite, suivez moi ». Je passe, à mon frère, le commandement de ma section. Ce que j'ignore c'est que CHURCHILL vient de créer le S.O.E (*Service Opération Executive*) en donnant l'ordre : « SET EUROPE ABLAZE » (*Mettre le feu à l'Europe*). Et c'est ainsi qu'avec Gaston GUYOMAR tué à Haïphong le 6 mars 1946, et quelques autres : François TILLY, Marcel CLECH (mort à Dachau), nous sommes les premiers à constituer le S.O.E Gaulliste section, dont la mission est de promouvoir des Réseaux de Résistance, de les instruire : guérilla, propagande, renseignement, sabotage, télécommunication...

Avant de devenir des instructeurs, nous bénéficions d'un entraînement exceptionnel par des professeurs hors du commun, dans toutes sortes de disciplines, à la Station 17 (*Brickendonbury Castle*) près de Saint Albans et au Trinity College de Cambridge.

Début novembre, GUYOMAR, CLECH et moi sommes désignés pour la mission SHAMROCK à Bordeaux et Lorient, dont le but est d'obtenir des renseignements sur les opérations des U-BOOTE. Le 16 novembre 1940, nous embarquons, à Greenock, à bord du sous-marin H.M.S TALISMAN pour le golfe de Gascogne, où, le commandant torpille un pétrolier allemand. Nous subissons un terrible grenadage, pendant toute une journée. Nous obtenons les renseignements recherchés grâce à l'équipage du thonier de l'île de Groix « LE CLIPPER » que GUYOMAR et moi prenons à l'abordage et avec lequel nous rentrons, à la voile à Falmouth, le 6 décembre, malgré les survols, matin et soir, de DORNIER 24, mitrailleuses braquées sur nous. Cette mission sera qualifiée de COLOURFUL » par l'Admiralty, mais ne sera pas renouvelée car jugée trop dangereuse.

Après les félicitations d'usage, nous sommes promus sous-lieutenant au retour à la Station 17. Puis nous sommes envoyés pour un complément d'instruction à la Station 14 (CHELTENHAM HOUSE). Je passe ma permission de fin d'année à Londres, sous les bombes avec mon frère, à Camberley. En janvier nous suivons un cours de parachutiste très pénible eu égard au sol gelé et au grand vent. Il y a de nombreux blessés. Je m'en tire avec une hernie qui me donnera bien du souci lors des exercices à venir, en particulier à Darmouth, ne voulant pas me faire opérer de crainte de retarder ma participation à la guerre.

Parachutistes, nous quittons Manchester pour suivre un stage de commando à la STATION 21, à Arisaig en Ecosse (*petit village côtier écossais sur la côte ouest des Highlands*).

Nous étions entraînés pour travailler en équipe. Mon coéquipier s'étant fracturé la jambe, me demande de l'attendre, mais la rééducation nécessite de longs séjours à l'hôpital alors que notre future mission est des plus attrayantes : Sabotage de centrales électriques et attaques des lieux de repos des équipages de U-BOOTE.

Las d'attendre, je me rends à Carlton Gardens et, sacrifiant ma vocation maritime, j'offre mes services à l'Armée de Terre F.F.L, sans dire un seul mot de la mission Shamrock. Le chef de bataillon, très élégant (*je l'aurais préféré en battle-dress*) qui me reçoit, est arrogant, maladroit et désagréable :

- « Nous ne reconnaissons pas votre grade... Vous serez soldat ».
- « Non merci, après 2 années de préparation militaire et l'entraînement bien supérieur à celui de commando-parachutiste, que j'ai reçu, je ne peux accepter ».
- « Alors on vous prend comme agent civil à £50 par mois ».
- « Non merci, je ne suis pas venu ici pour gagner de l'argent mais pour faire la guerre et, si possible, dans une unité combattante ».

Je retourne au S.O.E et suis affecté à un régiment comprenant 2 sections de républicains espagnols, stationnés dans le château de Brockhell près de Rugby et appartenant au colonel THORTON qui commande la garnison : Station I du S.O.E.

Profitant d'un passage à Londres, je me rends au quartier général du S.O.E dans Baker Street pour obtenir l'accord du Major LONGMORE de rallier les FNFL. Après de longues discussions, j'obtiens satisfaction et l'on me remet une lettre pour mes futures autorités. Je me dirige aussitôt vers le 2 Dean Stanley Street à Westminster. Je suis reçu, fort aimablement, par le Commandant SHILLING, chef du 2ème bureau, qui m présente chef d'état major, le Commandant EVENOU auquel je remets la lettre du Major LONGMORE :

Room 055a

War office Whitehall

18 août 1941

*Je soussigné, certifie que le sous-lieutenant Jean PILLET a été employé par nos services, du 1er juillet 1940 au 16 août 1941. Nous le remettons maintenant à votre disposition.*

*Sa solde a été réglée jusqu'au 23 août de façon à couvrir ses frais pendant les quelques jours de battement qui pourraient se produire.*

*Signé L.A LONGMORE*

*Major*

Il est convenu que, si j'en suis jugé capable, je serai envoyé au R.N.C Dartmouth car, me dit le capitaine de frégate EVENOU : « *La terre est ronde et toutes les méthodes pour faire le point sont bonnes* » .

Le brave commandant SHILLING me prend au 2ème bureau comme matelot secrétaire et me confiera l'un de ses amis, polytechnicien et chef d'escadron, qui me fait réviser trigonométrie et cosmographie car il y a , me dit-on, un concours d'entrée. Mon professeur déclarant à quelques temps de là : « mais il sait tout », je suis convoqué par le capitaine de vaisseau WIETZEL, directeur du personnel, qui me dit : « J'ai appris que vous êtes bon en maths, alors je vais vous envoyer à l'Ecole Navale britannique, mais sous réserve que vous vous occupiez du petit Cyrille HERBOUT ».

j'ai eu droit au meilleur tailleur de Londres : BROOKS de Saville Row. Je suis toutefois en civil quand je suis présenté au Général de GAULLE.

Quand nous arrivons à Dartmouth, début septembre, H.P BONCENNE, qui deviendra mon ami, est encore en tenue de matelot.

Il y a bien un examen à l'entrée, mais semble-t-il, dans le seul but de sélectionner des élèves de même niveau pour constituer des classes homogènes. Ma note, excellent me dit-on, me classe avec les « cracks » et j'en souffre, car mon anglais est médiocre. Je n'ose questionner. nous sommes les FROBISHER CADETS SE 55 de septembre 1941.

Les cours sont remarquables et dispensés par des officiers de tout premier ordre. Il en est de même des instructeurs officiers-mariniers. Le seul que je n'aime vraiment pas est le sergent des Marines qui, un jour me traite de « Yellow » parce que je ne plonge pas assez loin dans la piscine. Nous nous baignons nus et il m'est difficile de plonger en tenant mon hernie. Je réussis à la dissimuler, lors des visites médicales inopinées, en cachant rapidement mon bandage dans ma casquette. Un jour, suivant les norvégiens dans un raccourci, lors d'un cross country, nous sommes arrêtés par le capitaine d'armes. Ma punition consistait à sarcler le jardin du capitaine CUNLIFFE. Voilà l'officier d'hier à genoux ! Je me sens mortifié, il me semble que j'aurai préféré une punition plus militaire.

Mon examen de sortie de classe dans la moyenne mais premier des français, sans gloire. Je ne trouve plus les mots anglais au point d'écrire, chaudière au lieu de *boiler*, etc. lors de l'examen de sortie.

A Londres nous sommes reçus par le capitaine de vaisseau WEITZEL. Alors que tous nos camarades sont promus Aspirants (*Midshipman*), le commandant WEITZEL nous

déclare : « *Il faut que vous soyez meilleurs que les Anglais. En conséquence, alors qu'eux sont aspirants vous, vous serez seconds-maîtres élèves aspirants, jusqu'à la fin de vos écoles de spécialité (torpille, canon, asdic, radar)* ». Déroutant ce langage, n'est-ce-pas, de la part de ceux qui reçoivent des promotions au pas de gymnastique et tout à fait désobligeant pour nos professeurs de la ROYAL NAVY.

Enfin promus Aspirants, nous sommes affectés aux chasseurs de sous-marins basés à Cowes. Pour nous amariner, je suis embarqué sur le chasseur « BOULOGNE » commandé par l'officier des équipages MONTADOR. L'accueil me laisse rêveur. Est-ceci la Marine française ? Ex sous-lieutenant reçu dans d'excellentes familles, client de très bons hôtels londoniens, je suis logé dans la cambuse, au milieu des légumes et fromages, avec le chien du bord. Mon ami Henri-Paul BONCENNE est, sur le chasseur 13, armé par la ROYAL NAVY, traité avec tous les égards dus à un officier. Son commandant le présente à l'équipage rassemblé sur le pont, en insistant sur le fait qu'il convient de lui obéir et de le respecter comme un officier de la ROYAL NAVY. Ulérieurement, je parlai souvent de cette différence dans nos deux marines. C'est peut-être la raison qui me valut le surnom de « *Sir John* », donné par mes amis et amiraux, mais difficile à porter dans la Marine Nationale.

Nous sommes souvent à la mer et engageons parfois des avions ennemis. Tout le monde parle de Dieppe. Huit jours avant les opérations, j'entends même des marins à la terrasse de pubs, lever leur verre en disant « *A Dieppe* ». Pauvres Canadiens !!! Pourquoi les Français sont-ils incapables de garder un secret ? Notre mission sera de nous emparer des vedettes ennemies amarrées dans l'arrière-port et de les apporter en Angleterre. Quelques jours avant l'appareillage pour Dieppe, mon bateau est abordé et en conséquence monté sur SLIP, pour réparations. De crainte de ne pas participer aux opérations, je demande au Commandant de mon ami BONCENNE si je peux embarquer à son bord, ce qu'il accepte. Je me cache dans sa douche, mais l'officier des équipages, adjoint au Commandant de la base, me découvre et m'ordonne, de la part du commandant de rester à Cowes pour surveiller les réparations du chasseur 11. Furieux je dois obtempérer. C'est ce même officier, ne me connaissant pas, m'avait empêché de m'exprimer librement, à Londres, lors de ma présentation au Général de Gaulle. Il m'a peut-être sauvé la vie, car le chasseur britannique reçut deux obus de 88 qui détruisirent la passerelle, tuant le personnel de quart et le Commandant. Mon ami eut la vie sauve.

En septembre 1942, l'Amirauté FFL nous demande de choisir une affectation entre cinq bâtiments dans l'ordre de sortie de l'école navale. Je m'inscris pour le contre-torpilleur « LE TRIOMPHANT », parce qu'il est armé en majorité par du personnel d'active, j'y apprendrai donc plus facilement mon métier, mais surtout, on me dit qu'il sort de réparations après avoir reçu deux bombes. Donc il est très engagé dans la guerre. Hélas, ce magnifique bâtiment ne s'est pas encore remis des blessures reçues lors d'un raid éclair dans le Skagerrak et il souffre des vibrations engendrées par un défaut de lignage d'un arbre porte-hélice. Néanmoins contre quelques séjours en cale sèche, il participe à de nombreux convois, notamment au retour d'Australie de la 9ème division d'infanterie australienne embarquée à bord des paquebots Ile de France, Queen Mary et Aquitania, au sauvetage d'équipages torpillés, à l'évacuation des populations des îles Nauru et Océan devant l'invasion japonaise, aux convois vers la Nouvelle Guinée.

Le 1er avril 1943, je suis promu Enseigne de vaisseau de 2ème classe soit 2 ans et 3 mois après avoir été sous-lieutenant. Je suis officier détecteur, asdic, radar et officier détail.



Fin 1943, alors que se poursuit l'invasion du Sud de l'Europe, LE TRIOMPHANT est rappelé en Méditerranée pour constituer une force d'intervention rapide en vue du débarquement allié dans le sud de la France.

Le 25 novembre 1943, nous appareillons de FREEMANTLE pour DIEGO-GARCIA en compagnie du pétrolier américain CEDAR MILLS et du cargo hollandais JAVA. Le 2 décembre n'est pas notre Austerlitz, nous entrons dans une dépression tropicale particulièrement creuse et LE TRIOMPHANT, envahi par l'eau de mer, se couche sur bâbord et est rapidement en perdition. Le commandant en second et le médecin sont enlevés par des lames et disparaissent. Nous marchons sur les cloisons et non plus sur le pont. La radio nous apprend la présence, dans les environs, d'un sous-marin japonais et d'un raider allemand. Le 4 décembre, les petites réserves d'eau potable et de vivres conduisent le Commandant à transférer sur le Cedar Mills (*par plongeon dans l'océan et récupération par un canot de sauvetage*) les 3/5 ème de l'équipage. Je suis sur la liste des évacués. Je ne veux pas abandonner mon bateau. J'obtiens de permuter avec un officier plus ancien.

Après quelques jours de remorque du Cedar Mills, arrive à notre secours H.M.S. FROBISHER, le 10 décembre. Mon coeur bat de reconnaissance ; n'est-il pas le parrain de notre promotion de DARTMOUTH ? Il nous prend en remorque.

Un remorqueur, le PRUDENT, arrive à DURBAN et remplace le FROSBISHER. Puis le SAVORGNAN de BRAZZA nous escorte à partir du 14 après avoir grenadé, la veille, un sous-marin ennemi.

H.M.S. FROBISHER nous quitte le 15 décembre dans l'après-midi, sa musique jouant la Marche Lorraine et la Marseillaise.

Le 19 décembre nous entrons par nos propres moyens dans DIEGO-SUAREZ. Nous avons pompé plus de 1000 tonnes d'eau pour redresser le bâtiment.

Le commandant (C.F. GILLY) après avoir rendu hommage à H.M.S. FROBISHER, au PRUDENT et au BRAZZA, terminait son rapport de mer : « Je suis fier d'avoir eu l'honneur de commander, en des heures aussi tragiques, à des hommes qui, pour la plus grande part et à tous les grades, ont su se montrer aussi courageux et aussi braves ».

Après deux mois passer à DIEGO-SUAREZ, à réparer les dégâts causées par le cyclone, nous reprenons la mer à destination d'Alger où nous recevons à bord le Général De Gaulle et M. PLEVEN. Je commande la garde d'honneur. Le Général s'avance vers moi : « *Bonjour PILLET, je suis heureux de vous revoir* ». Je me sens aussi ému qu'un grognard de Napoléon. L'escale d'Alger est mise à profit pour débarquer une grande partie de l'équipage et de l'état-major, remplacés par le minimum nécessaire au convoi vers l'Amérique et aux travaux d'entretien. Le 1er Avril 1944, je suis promu EV1. En plus de mes fonctions d'officier détecteur (asdic, radar), je deviens officier fusilier, responsable de la DCA, sous l'autorité de l'officier canonier. Pendant mon année d'EV2, j'ai fait le quart, seul sur la passerelle, bien entendu sous la responsabilité du commandant (CV ORTOLI). Je ne le dérangerai qu'une fois, lors d'un retour rapide de Port-Moresby à SYDNEY où je n'arrivais pas à trouver d'amer au milieu des cocotiers. Je ne voulais pas échouer le bateau sur le corail.

Le 26 mars 1944, nous appareillons d'Alger pour Boston Mass. USA, où nous devons subir un grand carénage et une modernisation en vue des combats futurs, car notre défense anti-aérienne est des plus sommaire. Après escale à Gibraltar et à la Horta, nous arrivons à Boston le 12 avril, après une traversée sans histoire. Peu de jours après notre entrée dans l'arsenal, je demande au commandant d'appuyer ma lettre par laquelle je sollicite un

entraînement au pilotage dans l' US Naval Aviation car ses porte-avions sont entrain de gagner la guerre du Pacifique.

- « Vous êtes fou, me dit-il. Ignorez vous donc qu'on envoie dans l'aéronavale les derniers de promotion et ceux qui ont des histoires ». J'explique mes raisons ; l'aviation n'est-elle pas le fer de lance de la guerre moderne ?

- « Si vous maintenez votre demande, rappelez-vous que je ne vous laisserai partir que lorsque LE TRIOMPHANT sera prêt à rentrer en Afrique du Nord. Tenez, ajoute-t-il, en me montrant un destroyer escorteur qui passe, si vous restez avec moi, je vous ferai donner le commandement d'un bateau comme celui-ci ».

- « Commandant ne pensez-vous pas qu'après le sabordage du Toulon, il faudra être Capitaine de Frégate pour obtenir un tel commandement ? »

Après quelques secondes de réflexion : « Vous avez peut-être raison ».

Nous suivons des cours de perfectionnement. Les travaux avancent trop lentement à mon gré. Je me fais opérer. Pendant ma convalescence, j'apprends le débarquement allié dans ma Normandie. Je me fais beaucoup de souci pour ma famille. J'apprendrai que Valognes, ma ville natale, est rasée à 90% et que mes parents ont tout perdu de leurs biens. Ma mère a été blessée. Oncle, tante, cousin ont été tués.

Mes relations avec le commandant et son second sont excellentes et suscitent des protestations des lieutenants de vaisseau chefs de services : « C'est PILLET qui commande le bateau ».

Je suis affecté à la COMBATTANTE, commandant C.C. PATOU, qui a été officier canonnier du TRIOMPHANT, mais elle coule après avoir heurtée une mine, avant ma mise en route.

Fin 1944, nous procédons aux essais. La DCA a été superbement renforcée, il ne reste rien des dégâts causés par les allemands à la chaise de l'arbre porte hélice bâbord, ni de ceux laissés par le cyclone. Pleine charge, nous dépassons les 43 noeuds. Quel plaisir.

Ma décision, de devenir pilote, ayant été approuvée, je suis remplacé par mon bon copain Gaston GUYOMAR (*le monde est tout petit*), et le 3 mars, à NORFOLK, je vois LE TRIOMPHANT filer cap à l'Est, alors je prends la route de CHAPEL HILL N.C. pour y suivre les cours au sol de l' US Naval Aviation.

Je courtais Nancy CUNNINGHAM à BOSTON. Sa maman, qui avait 3 fils officiers dans l'US Navy, nous avait fait promettre de ne pas nous marier avant la fin de la guerre en Europe. Le 8 mai 1945 était fêté par tous, le 11 mai nous nous marions. Notre voyage de noces nous conduit à la Naval Air Station MEMPHIS, où je commence à piloter des N2S Yellow Peril (*ils sont peints en jaune*). En fin de cours je reçois l'autorisation de rendre visite, pour quelques jours, à ma famille en Normandie, en voyageant dans le DC4 du Général de GAULLE, si toutefois je réussis, en temps voulu, l'examen final en vol de « PRIMARY ».

J'obtiens un « UP » le matin. Un officier moniteur FNFL me transporte, dans un SNJ, jusqu'à l'aéroport de WASHINGTON l'après-midi et, en soirée, je décolle pour PARIS via GANDER.

Pauvre PARIS !! Pauvre Normandie !! Bien pauvres parents, combien ils ont souffert !!!

Retour rapide à New-York par Liberty Ship avec les GI's et par avion jusqu'à CORPUS-CHRISTI Texas où, ma femme a trouvé un appartement. Excellent entraînement. Le 5 Mars 1946 naît ma fille MICHELLE-ANN et le lendemain, je reçois mes ailes des mains de l'Amiral ( Jocko CLARK) « et ne les utilisez jamais contre nous » précise t-il.

Il m'avait été demandé, par la direction du personnel de la Marine, si je voulais y faire carrière. J'avais répondu affirmativement.

Je quitte les Etats-Unis avec ma famille, ayant reçu une permission de 90 jours à passer à Valognes. Quelques jours après mon arrivée je reçois l'ordre de rallier la base de l'Armée de l'Air de MEKNES. Vu l'état de santé de les parents j'obtiens l'autorisation de retarder ma mutation. Plus tard j'apprends qu'en conséquence, j'irai à l'école d'hydravions à Hourtin et non plus à l'école de chasse. Je sors 1er du stage sur hydravions et suis affecté à l'escadrille 30S à Saint-Mandrier d'abord, puis à la 20S à Aspretto en Corse, toutes deux armées de DORNIER 24. Je suis proposé pour commander la 20S. Le commandant de la base, qui a eu de graves démêlés, à AGADIR, avec des pilotes FNFL de la 6F, refuse qu'on m'attribue ce commandement. C'est le début d'une longue série de mesures malveillantes, à mon égard, de la part de vichystes sectaires. Mon ancien commandant de la 30S, qui commande le Service Réception Convoyage, chargé des essais en usine de tous les aéronefs de la Marine, voyant combien je suis injustement traité, me fait affecter à son unité. J'en deviendrai l'officier en second et y resterai 3 années. C'est sans aucun doute la meilleure affectation pour qui aime piloter.

Ayant remplacé deux fois mon camarade LE GLOANNEC et en Corse et au SCR devenu ERC, je pense aller prendre sa place en Indochine où il commande une escadrille. J'en suis même si certain que je loue, à Deauville, pour toute la saison une villa la plus près de la mer. Ne voyant rien venir je me rends au Ministère où j'ai rendez-vous avec l'officier chargé des affectations. Je lui expose mon désir d'aller me battre en Indochine et d'y commander la 9S.

- « Avez-vous des ennuis familiaux ? Avec votre femme ? » NON
- « Avez-vous des dettes et les huissiers aux trousses ? » NON
- « Vous n'avez vraiment pas de problèmes majeurs, des besoins urgents d'argent ? » NON
- « Et bien vous n'irez pas en Indochine. » !!

J'avais été promu Lieutenant de Vaisseau le 7 avril 1950, bien après des camarades qui n'avaient pas participé à la guerre...

En cet été 1951, je suis pressenti pour être professeur d'aéronautique à bord de la Jeanne d'Arc, ce que j'accepte avec joie. Mais mon nouveau commandant de l'ERC s'y oppose, dans l'immédiat, car il y a de nombreux avions à sortir d'usine. Je paie, en quelque sorte mon ardeur au travail car, dit-il, je lui suis absolument indispensable. Quand le dernier avion est remis à sa flottille d'affectation la Jeanne d'Arc a quitté BREST.

Alors on m'envoie à Kouribga (MAROC) avec le titre de chef du Service Instruction. C'est l'école de pilotage de l'Aéronavale. Je suis sidéré en prenant connaissance des programmes et je fais part de mes observations au Commandant de la base qui me donne carte blanche pour moderniser l'enseignement.

Je traduis tous mes cours de l'US Naval Aviation, je me fais expédier cours et méthodes en service actuellement aux Etats-Unis. Je travaille non seulement au bureau mais j'emmène mes élèves vérifier, en avion, leurs connaissances pour mieux comprendre la nécessité d'étudier au sol. Je me fais de nombreux amis. 2 années passent très vite. Le commandant m'ayant recommandé pour l'aviation embarquée, je réponds à une demande de la rue Royal sur mes desiderata de commandement. « Ce que vous voudrez sauf l'Escadrille 4S à ORAN, mais de préférence une flottille embarquée ». Quand les affectations sont publiées, quelques semaines plus tard, on peut lire : PILLET commandant 4S.

Quand je prends la suite, le Commandant précédent (*il deviendra Amiral*) me déclare : « Cette escadrille est minable, il n'y a rien à en tirer, les hommes ne valent rien. Le matériel est fichu. On n'arrive même pas à faire 100 heures de vol par mois. Je vous plains. »

Deux mois plus tard nous dépassons 200 heures de vol par mois et un mois après, nous atteignons 400 heures. L'équipage est extraordinaire, discipliné, travailleur, il y a un esprit d'escadrille formidable. Envoyé en mission à Paris, je passe au service central aéro où je suis accueilli à bras ouverts. On me montre un tableau d'activités de l'aéronautique navale. A l'exception des escadrilles écoles, la 4S est de loin celle qui est en tête des activités. Elle s'y maintiendra. Hélas, un grave accident vient endeuiller la BAN LARTIGUE, la 6F et la 4S. Un avion transportant une douzaine d'officiers et marins devant participer à un exercice arrive bien, de nuit, à destination mais sous un prétexte que je trouve fallacieux, on lui refuse d'atterrir et, sans vérifier s'il possède bien toutes les fréquences radio nécessaires, il est renvoyé dans les nuages pour un aéroport qu'il n'atteindra jamais. Je reçois à cette triste occasion, de nombreuses marques de sympathie, à tous les niveaux. Je ne suis pas inquiet à la suite du rapport d'accident mais je suis poursuivi de la haine d'un privilégié !!!

La vie à l'escadrille reprend son rythme. Maintenant nous participons aux exercices d'escadre et de plus en plus à la surveillance de la navigation. Le 1er novembre 1954 éclate la rébellion algérienne.

Le 1er janvier je suis nommé au commandement de l' Escadrille Réception Convoyage. Sachant à l'avance cette bonne nouvelle, je suis un stage sur avion à réaction à l'école de Chasse de MEKNES. « Je vais vous arranger ça directement avec le Colonel commandant la base aérienne » m'avait dit le Capitaine de Frégate qui commande la BAN de LARTIGUE. « Vous comprenez, si on demande à Paris ce sera NIET ».

Apprenant mon départ, tout l'état majoré la 4S demande à me suivre. Je réussirai, en quelques semaines, à transférer à l'ERC mes amis de la 4S.

Les vols d'essai ont bien évolué. Je sors d'usine la moitié des Aquilons. Je convoie de DAKAR à BELFAST les SUNDERLAND. Nous avons tant de types d'avions divers dans l'aéronavale qu'il nous faut tous les connaître. Je suis heureux, ma famille est bien logée à Saint-Cloud. Je vole beaucoup. On me dit qu'avec près de 4000 heures de vol je suis bien placé pour devenir l'officier de Marine qui en a le plus. Mais la mer me manque.

A la mi-avril 1956, je reçois un appel téléphonique de la Direction du Personnel de la Marine qui me demande si le poste d'aide de camp du général américain qui commande les forces alliées en Europe me conviendrait. Mon ami PAVILLON, qui est à la Direction du Personnel, me laisse entendre que je rendrais service à la Marine en acceptant, car la bonne dizaine d'officiers (17) proposés antérieurement n'ont pas été retenus, pour diverses raisons, par le Quartier Général allié. J'accepte de poser ma candidature en regrettant toutefois de quitter mon commandement et le personnel de grande qualité » de mon escadrille, si j'obtiens ce poste de grand choix. Je dois me présenter au SHAPE ce même jour, qui est un jeudi, à 14 heures. Je rentre vite à la maison revêtir mon meilleur uniforme et, à l'heure prescrite, je suis interrogé par le colonel BARRY, assistant français du SACEUR (*Supreme Allied Commander Europe = Commandant suprême des forces alliées en Europe*). L'examen lui donne sans doute satisfaction, car il m'invite à me présenter à l'adjoint naval qui n'est autre que l'ancien chef d'état major de la Marine, l'Amiral LEMONNIER. Il m'accueille très paternellement. Quand, à sa demande, je lui dis que je passe mes vacances près de mon village natal sur la côte ouest du Cotentin, que moi aussi je suis Normand,

quelle sorte de guerre j'ai faite, il me prend dans ses bras et m'enjoint d'aller rendre compte au Général GRUENTHER que je suis « *l'homme de la situation* ».

Je reviens, le sourire aux lèvres, faire part, au Colonel de BARRY du résultat de la visite. Mon prédécesseur, le C.C Jean PICARD-DESTELAN me presse de réussir auprès du SACEUR car il doit prendre, incessamment, le commandement du NORMAND ! Quand je suis introduit dans le bureau du Général GRUENTHER, celui-ci se lève et vient s'asseoir près d'un guéridon en m'invitant à en faire autant. Nous avons une conversation sur divers sujets (*en anglais*), il s'enquiert de ma carrière, de ma famille, me parle de ses enfants. Il se lève et, me prenant par les épaules, me dit : « Je vous attends ici lundi matin ».

- « Mais, mon Général, je commande une escadrille, pas tout à fait comme les autres, et mes autorités vont devoir se mettre en quête d'un remplaçant ».

- « Bien, dit-il, ce sera alors pour dans une semaine, jeudi matin ».

Jean PICARD est ravi. Téléphone du Ministère, message du Ministère à Saïgon. Retour en France, par avion de mon ami GOLDSMITH qui arrive, in extremis, pour que je lui passe la suite.

Et, pendant 3 longues années, intégré à un état major américain, j'apprends et je fais beaucoup de choses très intéressantes, et très très contraignantes. Chaque matin la voiture du Général me conduit à son domicile, le Château de Marnes-la-Coquette, à 8h30 et, pendant le parcours jusqu'à ROQUENCOURT, je dois lui traduire tout ce qui est publié dans la presse française du jour, sur l'OTAN. Au bureau, nous sommes 3 à le servir : le chef de cabinet, l'aide de camp américain et moi. Nous devons tout connaître de ce qu'il demande car toute question posée à l'un d'entre-nous doit pouvoir être résolue par les 2 autres. Voilà une vie active qui me convient. Bien entendu je dois faire face, seul, aux relations francophones ne dépassant pas mon niveau.

Je suis l'interprète du Général GRUENTHER lorsque le Chef d'Etat Major des Armées, le général ELY, vient lui faire connaître la décision franco-britannique, d'aller combattre NASSER en Egypte. Parlant de la rébellion algérienne le général ELY précise qu'il nous faut tuer le poussin dans l'oeuf, en annihilant sa base d'entraînement et d'approvisionnement. Hélas, le temps perdu par les britanniques pour se mettre en route, permettre aux américains de s'entendre avec les Russes, pour faire avorter l'opération de Port-Said-Suez. Et le Coq gaulois, qui avait gratté les sables du Sahara et en avait fait jaillir le pétrole, se trouvera privé, pour des raisons strictement politiques, des retombées économiques de ses investissements pour la grande satisfaction de l'autruche algérienne soutenue par l'ARAMCO.

Hélas le Général GRUENTHER auquel je suis beaucoup attaché doit prendre sa retraite. Je suis responsable de l'organisation des voyages d'adieu dans les diverses capitales européennes des pays de l'OTAN et en Turquie, mon camarade américain s'occupant des Etats-Unis et du Canada. J'aurai ainsi le très grand honneur d'être invité à la table de toutes les têtes couronnées d'Europe et à celles des chefs d'état et de gouvernement.

Le Général avait une très grande confiance en moi. Ainsi, il m'appelait, quelle que soit l'heure, en cas de nécessité. Il y avait souvent des messages « U.S eyes only » qu'il me demandait d'ouvrir.

- « Mais mon Général je ne suis pas américain ».

- « Allons, Jean, vous savez bien que j'ai une totale confiance en vous ».

C'est sans doute cette confiance qui le décide à recommander au Général NORSTAD, son remplaçant, de me garder. Avant de partir, il me remet une très belle photo dédiée « *Au Lieutenant de Vaisseau Jean PILLET* »

*You have been of great assistance to me, and I am most grateful to you.*

*Best of luck always.*

SHAPE PARIS NOVEMBER 20 1956. *Alfred M. GRUENTHER* »

Et, il me propose pour l'école de guerre de l' U.S. NAVY à NEWPORT.

L'honneur d'accompagner le Général GRUENTHER se traduisait par un travail énorme, faisant appel à une grande initiative. Ainsi, à l'issue d'un dîner royal, il me disait : « *Jean vous avez bien remarqué toutes ces nobles dames qui étaient à table. Et bien vous allez, avant demain matin, me donner leurs titres, leurs noms, combien elles ont d'enfants et de petits enfants, le prénom, l'âge et le sexe de ces enfants* ».

C'est qu'il avait l'art d'être grand-père et il aimait jouer au Père Noël. A cet effet, la soute de l'avion regorgeait des jouets les plus modernes et sophistiqués, en provenance d'une grande maison de New-York.

Et il espérait bien recevoir, avant notre décollage à 9h00, une lettre de remerciements. Je n'ai jamais failli à ma mission. Mais combien d'aides de camp, de colonels et même de généraux ou amiraux ont du me maudire de ne pas les laisser dormir après de tels festins !!!

Le Général NORSTAD est tout à fait différent de son prédécesseur. C'est un philosophe, féru d'histoire. Il est calme et détendu. Comme il comprend le français, je n'ai plus à l'accompagner et lui faire la synthèse de la presse. Ce qui échoue au Colonel de LANNURIEN remplaçant du Colonel de BARRY nommé Général et attaché militaire à WASHINGTON.

Mes activités baissant sérieusement, le chef de cabinet me confie une partie du courrier en anglais. Je prépare et participe aux voyages européens qu'entreprend le nouveau SACEUR pour se présenter aux divers chefs d'Etat. Le nouvel aide de camp américain me prend trop souvent ma place et, en particulier, lors d'une visite, au Pape que j'espérais.

Le Général a la passion du golf. En sortant d'un déjeuner offert par la grande Duchesse du LUXEMBOURG, le Premier Ministre me prend à part. « *Laissons ces jeunes gens s'amuser, me dit-il, quant à nous, nous allons parler de choses sérieuses* ». Et de m'exposer les griefs du Luxembourg contre la France qui, par son canal de la Moselle au Rhin, va drainer une partie trop importante de l'activité régionale, ce dont je rends compte aux autorités compétentes.

Après le caractère familial de la cour du Luxembourg, je suis enchanté de m'asseoir à la table des souverains danois. Au pays des Vikings, je me sens bien chez moi et les jeunes filles qui sont, aussi, en bout de table et répondent en riant à mes « SKOL » sont plus ravissantes les unes que les autres. Sans le savoir, je dois amuser la future Reine que mon camarade MONTPEZAT courtisera secrètement pendant mon séjour à l' Ambassade de France à Londres.

J'accompagne de plus en plus Madame NORSTAD, mais je n'apprécie guère les femmes qui participent à nos visites des musées parisiens surtout une, australienne qui, au musée de l' Armée, ose se moquer de Napoléon. Je la remets un peu trop vertement en place.

J'avais accompagné le Général NORSTAD à l'Elysée. Avait-il appris, à cette occasion, la décision du Général de Gaulle de ne plus offrir, à l' OTAN, l'hospitalité de la France ? En tout cas les relations avec le chef de cabinet devinrent tendues, au point que Madame NORSTAD

m'invita à déjeuner pour éclaircir la situation. Elle détestait cet officier, particulièrement francophobe, qui s'était imaginé pouvoir manoeuvrer le Général NORSTAD dans ses plus importantes décisions, en encourageant une germanophilie qui me heurtait ainsi que mes amis américains.

Franchement, je commence à m'ennuyer et l'état d'esprit, côté américain, devient insupportable. C'est alors que je reçois un appel téléphonique de la Direction du Personnel de la Marine. Un lieutenant de vaisseau aéro moins ancien que moi, me demande, de la part de l'Amiral SUQUET, chef de l'aéronavale, si, éventuellement, je serais intéressé de commander, en Algérie, une flottille de LANCASTER. Je réponds : « *Veillez remercier de ma part l'Amiral de l'honneur qu'il me fait d'avoir pensé à moi. Je suis à ses ordres. Si toutefois il ne s'agit que d'une prospection, dites lui SVP, que je suis pilote de Neptune et que j'aimerais commander une flottille de P2V6 ou 7* ».

A quelque temps de là, je rencontre l'Amiral SUQUET lors d'une réception. Je lui présente mes respects et lui demande quand il a l'intention de me donner un commandement car aucune suite n'a été donnée, en ce qui me concerne, à sa proposition dont je le remercie vivement. « Mais vous avez refusé un commandement ». « Pas du tout Amiral » et je lui répète textuellement ce que j'avais répondu. « Ce n'est pas ce qu'on m'a dit » et il tourne les talons.

J'aurais dû, sans un intermédiaire intéressé par l'élimination des camarades (*il sera amiral*), aller porter moi-même ma réponse rue Royale. De l'attitude de l'amiral je conclus que ma carrière aéronautique est bien terminée. En compensation je ne tuerai pas des femmes et des enfants dans les douars (*groupement d'habitations, fixe ou mobile en Afrique du Nord et particulièrement au Maghreb*).

J'accompagne le Général NORSTAD à MALTE et nous embarquons à bord de H.M.S. SURPRISE d'où il passe en revue les forces navales méditerranéennes de l'OTAN, dont 2 escorteurs français, le jour même du putsch d'Alger.

Sur la plage arrière se tiennent de nombreux officiers, dont un capitaine de vaisseau français qui me fait signe d'approcher. Il me demande si je veux bien devenir son aide de camp. Il va être promu amiral et commander en Nouvelle-Calédonie. Je le remercie. J'ai l'impression de rétrograder, d'autant plus que SACLANT désire un aide de camp français et que mes états de services lui ont été adressés. Je serais peut-être à NORFOLK sans la stupidité d'un camarade qui, pour SACLANT, a traduit : aide de camp de SACEUR par SACEUR'S ordnance officer. Il était demandé un officier de marine et non pas un pyrotechnicien !!!

J'insiste auprès du commandant sur mon désir de naviguer. « *Mais je serai attaché naval à Canberra et nous irons souvent en Australie, à bord du Francis Garnier* ».

En m'excusant, je laisse passer la chance de ma vie, car l'Amiral Richard EVENOU fera une excellente carrière, et étant foncièrement bon, il m'aurait peut-être fourni l'appui indispensable qui m'a toujours manqué. En France, il est préférable d'être l'aide de camp d'un petit contre-amiral que celui d'un généralissime !!!

Je termine l'année 1958 par un voyage à Londres et retourne en Janvier 1959 à Copenhague.

Tous mes prédécesseurs, dans mes fonctions actuelles, ont obtenu un commandement. Je vais m'enquérir de la possibilité de reprendre la mer. J'obtiens d'embarquer comme second de la frégate l' AVENTURE, chargée de la surveillance des pêches à TERRE-NEUVE, au GROENLAND et en mer de BARENTZ.

Je fais mes adieux au Général et à Madame NORSTAD. Ils me donnent une belle photo dédicacée :

To Jean PILLET

« With warmest thanks for your great help to me and my very best wishes for happiness and success ».

Lauris NORSTAD

A la mi février je suis à Brest d'où nous rallions les grands bancs après escale à Fécamp pour le pardon des terre-neuvas et à Lisbonne pour combiner avec le navire d'assistance portugais, le GIL EANES, un programme d'entre-aide.

Le 26 Mars 1959, nous arrivons à Saint Jean-de-Terre-neuve. Jusqu'à la fin mai nous suivons les chalutiers et, pour leur courrier, nous faisons escale à Saint-Jean, Saint-Pierre et Argentin où nous sommes traités royalement par l'amiral américain.

Pour la fête de Jeanne d'Arc, nous relâchons à QUEBEC. Quel accueil ! Que nos cousins canadiens sont aimables ! Malheureusement, lors d'une réception, le commandant, vichyste impénitent, ose répondre en public à une personne qui rend hommage au Général de GAULLE :

« Comment, de GAULLE, cet homme qui n'a fait que du mal à la France ».

Je ne peux laisser passer ça et j'explique que mon commandant a fait une dangereuse guerre ....aux Antilles, et qu'il est resté fidèle à Pétain, ce qui amuse l'auditoire. Je paie cette mise au point d'un rapport spécial à la D.P.M. et du plongeon de mes notes qui, depuis ASPRETTO, avaient toujours été excellentes : je suis trop vieux, le bateau a besoin d'un officier en second beaucoup plus jeune pour présider le carré etc... Or, ayant été promu Capitaine de Corvette, début avril, j'avais sollicité le Pacha, l'autorisation de ne pas coudre le 4ème galon pour rester au carré des officiers pendant toute la campagne. Je m'entends remarquablement avec les jeunes officiers. Mais c'est oublier le fameux traitement de table qui arrondit les fins de mois de ceux qui en profitent. Je dois donc prendre mes repas avec le Commandant. Il est fort aimable au début, mais, bientôt, il s'enferme continuellement dans sa chambre bureau, pour y taper ses fameux rapports à longueur de journée et parfois la nuit. Je prends la décision d'être discret. Je dîne d'ailleurs rarement pour raison de santé et, aux escales, je préfère visiter le pays, surtout quand nous profitons du soleil de minuit, au lieu d'écouter, pendant des heures, des histoires de famille avec leurs connections saint-pierraises et vichystes.

L'autorité nécessaire ayant disparu du carré, un mauvais état d'esprit s'instaure. Alors que nous devons aussi montrer le pavillon, rendre les invitations, nos jeunes gens ne veulent pas participer et manifestent de la grogne quand on utilise leur carré, seule pièce assez vaste, pour recevoir convenablement.

Nous sommes à BERGEN le 3 juin et remontons le long de la côte de Norvège jusqu'au Cap Nord. Les escales sont vivement appréciées dans ce cadre grandiose. Le 2 juillet, nous inaugurons, dans une grotte de Cap Nord, un buste de LOUIS PHILIPPE qui, nous dit-on, a beaucoup de descendants dans la région. Malgré le froid et la brume, le secrétaire d'ambassade, venu d'OSLO, insiste pour faire un discours de 45 minutes.

Et c'est après l'assistance aux pêcheurs que nous faisons une escale d'une semaine à MOURMANSK. L'Aventure est la 1ère unité française à se rendre en URSS depuis la guerre. L'équipage est remarquablement bien discipliné. Toutes les visites à terre sont



accompagnées. J'adresse une carte postale au Général NORSTAD. Il la recevra. Quel soupir de soulagement de sortir de la baie de KOLA. Vive la Liberté !

Nous rentrons en France en faisant une escale mémorable à Copenhague au cours de laquelle nous sommes invités par TUBORG à visiter son usine. J'y conduis les permissionnaires. Pour remercier nos hôtes, qui ont offert une bière à chacun, nous chantons. Les touristes affluent et applaudissent, amorçant ainsi une véritable noria de chopes.

Via le canal de KIEL, nous arrivons à Cherbourg en Août pour une petite période d'entretien. Notre commandant nous quitte pour une carrière civile. OUF !!! Le nouveau est un remarquable manoeuvrier. Nous embarquons, aussi, le major de la dernière promotion de l'école navale, jeune homme intelligent, travailleur et très sympathique. Les 2 nouveaux venus et moi formons un joyeux trio, bien soudé tant à bord qu'à terre...et l'Aventure redevient un heureux bateau.

Pendant l'escale à Cherbourg, je reçois une lettre manuscrite, du propre Directeur Personnel, disant en substance : « Mon cher PILLET, l'aéronautique navale vous réclame. Vous ne resterez donc pas une seconde année sur l'Aventure. J'estime par ailleurs, que vous avez passé trop de temps en région parisienne.

Je vous demande de me rendre compte, par retour de courrier, laquelle des 3 affectations suivantes vous désirez :

- Aéro ORAN
- Aéro BIZERTE
- Aéro II BREST »

Je connais Oran, Bizerte me rappelle de mauvais souvenirs, je choisis Brest. Quant à mes nombreuses affectations en région parisienne, elles sont dues au fait que, eu égard au coût des loyers, la DPM recherche ceux qui y ont un logement, ce qui est mon cas ; de plus il faut tenir compte des connaissances techniques.

Fixé sur mon sort, je prends les mesures nécessaires : je loue l'appartement que j'avais fait construire à MARNES-la-COQUETTE au Colonel américain ROWNEY, qui sera le parrain de ma dernière fille et, devenu GENERAL, représentera les Etats Unis aux conférences SALT.

Ma famille est en vacances à Valognes (18 km de Cherbourg) et à Barneville-sur-Mer. Mon épouse se rend à BREST pour inscrire ma fille aînée, qui entre en « 3ème, dans une institution privée, pour qu'elle n'ait pas à changer d'école en cours d'année, et elle loue un superbe appartement cours DAJOT.

L' Aventure retransverse l' Atlantique, mais, maintenant les chalutiers sont très au nord à la limite des glaces dans le détroit de DAVIS. Nous sommes fort bien accueillis par le gouverneur danois du GROENLAND qui réside dans l' Ile DISKO, ce qui n'empêche pas la frégate de surveillance des pêches danoises, qui est de la RIVER class britannique comme l' Aventure, de dresser des procès verbaux à nos pêcheurs qui draguent trop près des côtes.

Nous rentrons à Cherbourg en décembre.

Et, là, m'attend une inimaginable surprise. Par message j'apprends ma nouvelle affectation : PILLET, Commandant en second de la BAN de .....DUGNY-LE BOURGET. Qu'ai-je donc pu faire pour mériter un tel traitement !!! Nous profitons des vacances de Noël pour aller chercher le trousseau de ma fille à Brest, nous perdons la caution de l'appartement

et plusieurs mois de loyer, le Colonel ROWNEY est assez aimable de nous rendre notre appartement mis à la botte de la Marine.

Comment qualifier cette attitude de la DPM pour des familles d'officiers ? Heureusement le Commandant de la base est un ami qui a des qualités exceptionnelles. Nous travaillons fort bien ensemble et, de nouveau, je pilote beaucoup. La DPM fait un sondage dans toutes les unités pour savoir quels officiers sont en mesure d'arriver aux étoiles. Tout souriant, le Commandant m'informe qu'il a mis mon nom dans son rapport accompagné d'un élogieux commentaires. Merci.

Mon affectation n'est que provisoire, déjà on connaît le nom de mon remplaçant, 3 mois seulement après ma prise de fonction.

Mon 5ème enfant naît en février 1961. En août de cette année, je rallie TOULON et deviens Chef des services AVIATION de l'ARROMANCHES. Voilà un excellent bateau avec des Commandants tout à fait remarquables. Pour ma famille je loue une splendide propriété, directement sur la mer, au MOURILLON. Et je vole beaucoup à Cuers et à Hyères.

Je reçois un coup de fil de l'Amiral chef de la division aéro à l'EMM qui me propose le poste d'attaché naval au BRESIL.

- « Mais ! Amiral je ne parle pas portugais et je devais aller à Londres ».
- « Oh ! Avec votre espagnol, vous vous débrouillerez très bien ».

C'est finalement Londres où, fin août 1963 je deviens attaché naval adjoint pendant trois heureuses années de travail, d'amitié, d'aventure et au cours desquelles je bénéficie d'un traitement particulièrement chaleureux et privilégié de la ROYALE NAVY. Mon surnom de « *Sir John* » prend ici toute sa valeur et son panache. Mais tout n'est pas simple. Ainsi, un camarade plus ancien me laisse son appartement moyennant une très forte reprise qui s'avère, quand j'emménage, une formidable duperie. Cet appartement, très vaste par ailleurs, est trop excentré, à l'usage. J'ai la chance de m'entendre avec l'ambassadeur de sa Gracieuse Majesté, au PORTUGAL, Sir Archibald ROSS, qui veut bien me louer son très bel appartement à Ennismore Gardens, en face du MONT-CORVO de nos marinettes FNFL, c'est à dire entre l'Ambassade et le lycée français. Mais pendant plusieurs mois je dois payer 2 loyers.

De prime abord, je ne suis pas bien accueilli par l'Amiral attaché des forces armées et attaché naval parce que je suis aéro. Il change vite d'opinion; mes excellents rapports avec l'Admiralty et peut-être les visites du CV GILLY, son camarade de promotion et mon ancien commandant du TRIOMPHANT qui ne tarit pas d'éloges à mon sujet, y sont peut-être pour quelque chose.

La Royal Navy me demande de faire des conférences mensuelles aux officiers de la Fleet Air Arm à Yeovilton. J'accepte sous réserve de piloter l'avion qui vient me chercher, ce qui est accepté. Je donne aussi des conférences à Eton d'où je reçois une lettre de remerciements d'un élève : « *Vous m'avez convaincu de la valeur de l'aéronavale française. Cependant je pense qu'il est mon devoir de m'engager dans la RAF* ». Je vais à Lossiemouth avec un HUNTER. Le FOAC (Amiral porte-avions) a l'amabilité de m'inviter à bord du VICTORIOUS, en exercice en mer d'Irlande. On me fait visiter, très ouvertement, les bases de sous-marins nucléaires : HOLY LOCK, GOULPORT, FASLANE et j'en profite pour retrouver la tombe de Sieur TRURO, chef d'escadre de LOUIS XV, ce qui me vaut un témoignage de satisfaction de la DPM, le Directeur appréciant le caractère poétique de mon rapport. Un ami anglais me fait savoir que si je bénéficie d'un tel régime de faveur, c'est que,

à l'Admiralty, on pense que je deviendrai un des chefs de notre Marine. Que n'ont-ils consulté Madame SOLEIL !!!!

Je suis élu Président de l' Association des attachés navals adjoints (AJANA). En principe pour une année seulement d'après les statuts. Les bons repas que j'organise doivent les satisfaire car ils me reconduisent pour une nouvelle année dans des fonctions que j'abandonne à mon départ à Londres.

Comme tous les diplomates nous sommes invités chaque année, avec ma fille ainée, à BUCKINGHAM PALACE et à TROUPING the COLOURS. C'est vraiment une affectation dans laquelle on peut se donner à fond.

Le CAPTAIN RN HENDERSON que j'ai bien connu au SHAPE, où il faisait le travail de l'adjoint naval quand les amiraux LEMONNIER et SALA ont été remplacés par l'Amiral BARJOT qui était souffrant, a depuis lors, été promu Amiral et il est devenu Commandant-en-chef à PLYMOUTH. Il doit donner le départ de la transat 1964, en solitaire. Mon Amiral m'autorise à quitter Londres. Ce n'est pas inhabituel car je fais souvent de la voile à BURNHAM-on-CROUCH. Mais, ce week-end ci, je suis invité par l'Amiral Henderson. Bien entendu on me donne la chambre baptisée : « NELSON » à MONT-WISE, résidence du Préfet maritime, Commandant-en-chef. Le samedi midi, je suis avec l'Amiral, accompagné de diverses autorités, de Sheela Chichester etc, à bord du dragueur de mines d'où l'Amiral donne le départ de la course. Puis nous allons dans la vedette de l'Amiral pour accompagner Francis CHICHESTER qui est favori. Or, comme sur un stade, je ne peux m'empêcher de crier : « BRAVO TABARLY », quand celui-ci envoie son spi et prend la tête de la course qu'il gagnera. Je suis foudroyé du regard de tous les passagers, surtout de Sheela CHICHESTER, sauf l'Amiral qui a l'air de beaucoup s'amuser de résultat de mon impertinence. Quand l'Amiral MOUNTBATTEN remettra la coupe à TABARLY, ce dernier et ses parents passeront la soirée à la maison, mon épouse organisant un dîner impromptu d'une vingtaine de couverts.

Le 1er mai 1964, j'ai été promu Capitaine de Frégate. Quelques mois plus tard, je reçois la visite d'un ami américain dont l'épouse est la marraine de ma dernière fille. Lui est le Directeur, pour l'Europe, de la Martin Marietta Company. Il vient me proposer de le remplacer car il est rappelé aux Etats-Unis. Le Président de la Compagnie me connaît et m'a vu à l'oeuvre pendant mon affectation au SHAPE. Ils ont suivi ma carrière etc. Je demande à réfléchir car j'aime mon métier et la Marine mais je dois, aussi, me préoccuper de l'avenir de mes 5 enfants. Par ailleurs, vendre des armes, surtout étrangères, c'est à dire en concurrençant l'industrie française, n'est pas du tout conforme à mon éthique.

Je me rends à Paris et, à la DPM, je suis reçu par le Contre-Amiral CORDA auquel j'expose mon problème.

-« Quelle est votre ambition ? »

-« Amiral, depuis me plus tendre enfance on m'appelle « l'amiral ». J'aimerais porter ce titre pendant ma retraite. En 2ème section, ça ne coûtera rien de plus à l'Etat. »

-« Bien, je vais voir ça ». Il se fait apporter mon dossier par un secrétaire.

Après une lecture attentive et la prise de quelques notes il me dit :

-« Vous n'êtes pas assez ambitieux. Vous avez quelques notes en dents de scie, mais, rassurez-vous, nous connaissons bien ceux qui vous ont mal noté et c'est un « PLUS » pour

vous. Au vu de toutes ces appréciations, je vous conseille vivement de rester dans la Marine ; vous serez Vice-Amiral d'Escadre tous les jours ».

-« Mais, Amiral, vous vous moquez de moi. Je suis déjà âgé, j'ai perdu beaucoup de temps dans les grades subalternes : 6 ans et 6 jours d'EVI alors que l'année suivante on passait, à l'ancienneté, à moins de 4 ans. Près de 9 ans de LV, jamais on a tenu compte de mon expérience, ni de mon grade, ni de ma mission au SOE ».

-« Croyez-moi, je suis sincère, je vous dis la vérité ».

Je rentre à Londres gonflé à bloc mais toutefois soucieux, la conclusion de l'Amiral me paraît trop dubitative, la mariée est trop belle. Et j'avais raison de douter. Quelques années plus tard, un Amiral ami me confiera « *Sir John, vous êtes l'exemple type du scandaleux avancement dans la Marine* ».

En attendant le temps passe agréablement, c'est à dire avec beaucoup de travail, de bonnes relations et des responsabilités accrues. J'ai un nouveau patron des plus sympathiques.

Je suis à la recherche d'un voilier pour les vacances à Dinard. CHICHESTER m'offre son Gipsy Moth, trop cher. Le directeur de FORD Grande-Bretagne me vend son DOUBLE-DIAMOND. C'est le nom d'une marque de bière. Ce yacht est le n°2 de la classe Diamond. C'est amusant ici. Mais double losange ne veut rien dire en France. Eh bien je suis normand et je vais le montrer. Je commence aussi à penser qu'on parle un peu trop de TRAFALGAR. Alors je baptise mon bateau : « HASTINGS » et je fais remplacer le 2 de la grand'voile par 1066 (*Guillaume le Conquérant duc de Normandie bat l'armée anglaise et marche sur Londres suite à la bataille de HASTING le 14 octobre 1066*). L'effet est immédiat. Toutes les portes s'ouvrent. Je ne connaissais pas autant de cousins de ce côté-ci du Channel.

Pour les vacances, en famille, en Normandie et en Bretagne, nous empruntons les ferrys de la Thoresen line pour la traversée Southampton - Cherbourg. Nous sommes, à chaque passage, les invités du Préfet Maritime (mon ancien patron à Londres), qui, un jour me confie : « Vous êtes, peut-être un bon aviateur mais, je sais, que vous êtes un excellent marin. Alors je vous ai proposé pour un commandement à la mer ».

Le 1er septembre 1966, l'EMM m'envoie chercher à Gatwick, en avion à réaction pour aller plus vite, car le lendemain, je suis nommé, à Toulon, au commandement du « Gustave ZEDE » par l'Amiral Flottille dont je deviendrai le capitaine de pavillon, ainsi que celui de l'Amiral Sous-marins et de l'Amiral commandant l'Escadre. Le ZEDE est un bon et vieux bateau que mes enfants appellent : « le gruyère de papa » tant il y a de hublots. Nous avons une très belle activité de Chypre où je rends visite à sa Béatitude et où nous attendons pour aller évacuer nos ressortissants à Haïfa, les augures ayant prédit la fin d'Israël, à Abidjan où, l'ambassadeur apercevant ma croix de Lorraine, est des plus aimables. Malheureusement, un Amiral, bien en cour cependant, ayant trompé la presse, la Force rapide d'intervention passe la responsabilité de la Marine à celle de l'armée de l'air.

La durée d'un commandement à la mer étant limitée à une année, sauf pour « Jeanne », je profite des congés de Noël pour m'enquérir de ma future affectation.

-« Ne vous inquiétez pas, nous règlerons ça à Pâques ».

En Avril, je repose la même question. De Pâques à la Trinité, au début de l'été, rien, toujours rien.

En Août, je passe à la DPM. « N'y aurait-il pas un commandement aéro disponible ? »

- « Mais, mon vieux, vous vous y prenez beaucoup trop tard ».

Lors de la longue dernière mission du Gustave ZEDE on m'a embarqué, en stage, un camarade aéro qui vient de la DPM et qui me remplacera à mon départ. Il a de la chance lui car le stage que j'avais sollicité, m'avait été refusé.

Quelques jours après mon débarquement, je suis informé que je vais être affecté à Malte, comme officier de liaison. Je remercie, en précisant que j'y serai célibataire, mes enfants, universitaires lycéens devant demeurer en France pour leurs études...

Finalement, j'échoue au sème bureau, rue Royale, responsable des attachés français à l'étranger et étrangers à Paris. Mais ce ne sera qu'in intérim, d'un peu plus d'une année, mon remplaçant sachant déjà quand il me relèvera.

Je suis enchanté de mes fonctions et j'ai d'excellentes relations avec les attachés navals étrangers. Je ne chôme pas. Je découvre des paquets de lettres en attente de réponses dans les tiroirs. La correspondance, au départ de l'EMM n'est pas sans m'étonner. Dans un premier temps, je rédige les lettres, en toute bonne foi, basées sur des faits réels, comme je le faisais et au SHAPE et à Londres. Elles me sont retournées : il ne faut pas écrire, ceci est gris, par exemple, mais : ce n'est pas tout à fait blanc - ce n'est pas, non plus absolument noir. Ainsi le lecteur est en mesure d'interpréter et de comprendre ce qu'il désire s'entendre dire, du blanc foncé au plus clair des noirs !!! Alors je porte à la signature 2 projets de lettres, l'un selon ma formation anglo-saxonne, toujours refusé, l'autre d'une conception latine des plus approximative, toujours retenu.

Un incident détestable vient ronger mon bel enthousiasme. Un nouveau Chef d'ETAT-MAJOR prend ses fonctions et désire inspecter tous les bureaux. Le 2ème Bureau a préparé un exposé sur la récente pénétration de la Marine Soviétique dans l'océan indien. L'Amiral m'interroge :

*« Quelle est notre représentation navale en République .... Centre Africaine ? »*

Quelle flotte importante doit posséder ce pays pour mériter une telle attention du Chef d'Etat-Major de la Marine d'une grande Nation ! Fort heureusement, je connais la réponse. Pointant la carte, qui est derrière mon bureau, je réponds : *« Amiral, notre attaché naval en République Centre-Africaine est un Capitaine de Frégate en poste à Tananarive ».*

- *« N. de D. vous vous foutez de ma G. vous ne savez pas où est la République Centre-Africaine ! Vous connaissez la région des Grands Lacs ? »*

Seigneur ! Où est la courtoisie des Amiraux britanniques et de mes Généraux U.S. ?

Il ne faut pas me parler sur un ton que jamais je n'ai employé avec le plus diabolique des matelots. Par déférence, eu égard aux nombreuses personnes qui suivent l'Amiral, je ne fais pas de remarque sur la position des Grands Lacs, située beaucoup plus au Sud, mais je précise : *« La République Centre-Africaine est au Sud du TCHAD et au Nord du Congo. Notre attaché naval est un Capitaine de Frégate en poste à Tananarive (je montre Madagascar). Je vous donne son nom, il s'agit du CF HERBECQ, qui est FNFL comme vous et moi »* et croisant les bras, je lui tourne à moitié le dos. Il veut encore prendre la parole mais le CV SCHILTTE, chef du 2ème bureau, l'accompagne vers l'extérieur et je l'entends dire : *« Amiral, PILLET a raison..... »*

En rentrant, le bon CV SCHILTTE vient vers moi : *« Il est comme ça, il essaie toujours de désarçonner ses officiers. Ne vous en faites pas »* . HUM !!!

Je n'oublierai jamais. Lui non plus sans doute. Dois-je être tenu responsable de cette stupidité de confier à l'attaché naval de Madagascar, des fonctions qui auraient pu être

attribuées, avantageusement, à un officier en poste dans une capitale plus voisine : Brazzaville ou N'Djamena par exemple ?

Le chef de cabinet d'un Préfet maritime me téléphone. Son Amiral désire recevoir une décoration chilienne. J'explique qu'il y a 2 ans, le Gouvernement chilien a proposé cette décoration au Commandant de la Jeanne d'Arc, en visite au Chili, et à son autorité directe, c'est à dire au Préfet de la 2ème région maritime. Pour recevoir une décoration étrangère, il est indispensable d'obtenir l'autorisation de l'Elysée. La procédure est en cours depuis de longs mois et est sur le point d'aboutir. On ne peut donc pas substituer le nom du Préfet maritime, nouvellement arrivé, à celui qui était en poste au moment des faits. Après cette réponse, l'Amiral demandeur refuse toujours de me serrer la main, soit à Brest, lorsque j'accompagne et lui présente les attachés navals invités à visiter nos navires et installations, soit à Paris quand il devient Président d'une association à laquelle j'appartiens.

Et c'est mai 68. Les transports sont en grève, la France est paralysée. Je viens au bureau à vélomoteur, descendant, schuss, les Champs-Élysées vides de tout véhicule. Un soir, en rentrant, je précède la grande manifestation patriotique de soutien au Général de Gaulle pour la défense des institutions.

Les attachés navals donnent un dîner en mon honneur car je les quitte pour la Division « Matériel », où pendant quelques semaines, je participe à la rédaction de catalogue de la 1ère Exposition de Matériel naval du BOURGET.

A l'occasion d'une visite au Capitaine de Vaisseau FNFL, nouvel adjoint du Directeur du personnel, il me décrit, en détail, la carrière de mes camarades, de leurs perspectives d'avenir. Il y a le petit X auquel on ne veut pas encore donner ses étoiles car il est bien jeune. Comme il me parle à coeur ouvert je pense pouvoir lui faire confiance. Je suis guère heureux dans mes fonctions actuelles. Le capitaine de vaisseau, chef de bureau, est tout à fait désagréable. Mon camarade X vient de quitter ses fonctions de conseiller naval d'un important Général. Je demande à le remplacer.

-« Vous n'y pensez pas, ce poste a été créé uniquement pour lui (*Cyrille HERBOUT*). Lui parti, on supprime le poste. » J'en apprends des choses sur la gestion des carrières par la Direction du Personnel !!!

Le capitaine de Vaisseau ESTIENNE vient d'être désigné Commandant des Sites d'essais nucléaires en Polynésie. Pendant mon malheureux séjour à Aspretto, en 1947, ma femme et moi avions été adoptés par ses parents et toute sa famille, son père commandait, en effet, la Marine Corse et le Commandant de ma base lui créait des tas d'ennuis.

Le Commandant des Sites désire constituer un état major calqué sur l'organisation d'une base aéronavale. « *Voulez-vous venir avec moi ?* » me demande t-il. Voilà une proposition ben tentante que j'accepte de suite, malgré l'obligation de laisser ma famille en France, car ce sera ma participation à la Force de Dissuasion. Je vais suivre un stage d'atome à LA HAGUE et comme il y a un tir de prévu prochainement, je demande à y assister. Je vais à MURUROA sous réserve de rentrer, à une date fixée par mon chef de bureau, pour terminer le fameux catalogue de l'Exposition.

Hélas, le tir est retardé de quelques jours. Discipliné, je rentre à Paris sans avoir participé aux mesures importantes que doit prendre le Major des Sites à l'occasion des tirs.

Le Général Directeur des essais nucléaires vient de Villacoublay pour inspecter les sites où je suis arrivé en novembre. Le champ de tir et les matériels sont dans un piteux état après le dernier tir. Il me demande ce que j'en pense. Ce que je réponds doit l'intéresser car il appelle un capitaine, qui l'accompagne, en lui disant : « Le Commandant PILLET a de

bonnes idées veuillez en prendre notes. » Quelques instants plus tard je sens qu'on me tape sur l'épaule. Je me retourne et l'Amiral Commandant le Sud Pacifique me dit : « *N'oubliez pas qu'il y a un Amiral à Papeete.* » En souriant, je lui réponds : « *C'est un peu ce que j'expliquais au Général.* » Mais il n'a pas le sens de l'humour de son prédécesseur qui m'avait si aimablement reçu à la maison, avec mon ami MOITESSIER, lors de ma première visite. En fait, ce que je note, c'est la lenteur d'exploitation des demandes logistiques engendrées par de trop nombreux échelons hiérarchiques, alors que nos camarades civils, du CEA, travaillent par télex, directement avec Villacoublay et reçoivent très rapidement, par avion ou bateau, les pièces ou ensembles demandés.

La vie à MURUROA est très agréable et nous faisons beaucoup de sport. Nous vivons, à bord des bâtiments bases, très confortablement. Les commandants, tous ex FNFL, sont vraiment des camarades sympathiques.

Quand les navires vont caréner à Papeete, je m'installe dans un far au bord du lagon. C'est là que je suis, toute une nuit, l'arrivée des cosmonautes sur la lune. C'est de là aussi que j'adresse une lettre, strictement personnelle à celui que j'avais pris pour un ami : l'adjoint au Directeur du Personnel. J'ai, en effet, été passé pour la Nième fois au tableau et je perds tout espoir de réaliser ma modeste ambition à laquelle j'ai sacrifié, à la demande de la Direction du Personnel une rémunératrice carrière civile. Qu'ai-je donc bien pu faire pour mériter un tel mauvais traitement ?

Pendant les week-ends à Papeete, je pilote les avions d'Air Tahiti. Le propriétaire de la Société, déclaré *persona non grata* sur le Territoire, me demande de devenir le Directeur d'Air Tahiti. Hélas, la Marine a ma préférence.

L'Amiral IEHLE, qui est devenu directeur des essais, me brandit un jour une photocopie de ma lettre, envoyée à Socrate : je m'y plains du dédain de certains amiraux pour quelques officiers FNFL. Eh bien, cet excellent ami avait adressé une photocopie de ma lettre à tous les amiraux FNFL.

Lors d'une autre inspection, l'Amiral me demande de prolonger mon séjour sur les sites. Si j'accepte, ma famille sera autorisée à s'installer à Papeete. Mon remplaçant a déjà été désigné. J'appelle l'attention de l'Amiral sur ce camarade qui a peut-être engagé des frais et pris des dispositions pour sa famille. Je le remercie de sa proposition, que je refuse, pour ne pas faire subir, à un autre, ce que la Marine m'a imposé lors de mon affectation à Dugny au lieu de Brest.

Je suis conduit à renvoyer à Tahiti un officier au comportement indigne. Il a des attaches familiales avec un important personnage. Mes relations, avec l'Amiral, qui me note, en deviennent pénibles.

La veille de mon départ, alors que je suis au club des officiers, IORANA villa, je note que VARUA, la splendide goélette de William ROBINSON a rompu son mouillage. Je plonge et vais à bord. Je peux alerter un marin du club et à nous deux, nous mouillons à temps, pour empêcher le naufrage. Après l'avoir prévenu, je vois arriver William entouré de ses ravissantes filles, surtout HINA, née à bord de VARUA, 20 ans plus tôt.

La Marine a bien voulu m'autoriser à rentrer en France, à bord d'un paquebot qui fait escale aux Marquises, Panama, Fort de France, Madère et Marseille.

La DPM me propose d'être Attaché naval à MOSCOU. J'accepte mais ma famille, pour raison d'études, restera en France. Dans ces conditions je ne peux être retenu. Je suis désigné pour les BMS (bureau militaire de standardisation de l'OTAN). Il n'est plus à Londres, ce que je regrette, mais installé à Evère, siège de l'OTAN au nord de Bruxelles. J'y

remplace le Capitaine de Vaisseau FNFL A. LEROUX qui lui, ira à MOSCOU. En attendant, il est le meilleur des amis et me passe la suite.

Peu de temps après mon installation, je reçois un appel du CV BANULS, de l'aéronavale, que j'ai bien connu à Memphis. Il me fait part de la décision de l'Amiral DUVAL, directeur du Personnel, de ne plus promouvoir, au grade de contre-amiral, les officiers nés en 1920. C'est un comble. Nos pères ont fait la guerre et, en effet, nous étions de nombreux bébés en 1920. Voilà comment ils sont récompensés dans la carrière de leurs enfants.

Je réponds que je quitterai la Marine quand je serai Capitaine de Vaisseau et Commandeur de la Légion d'Honneur, je suis alors officier depuis 15 ans.

Quelques semaines plus tard je reçois la cravate de Commandeur de l'Ordre national du Mérite. Mais une nouvelle mesure m'inquiète. En effet le plan d'armement en personnel rétrograde le grade du chef interarmées que je suis de CV à CF.

J'accompagne les officiers de l'OTAN à l'Exposition de Matériel naval au BOURGET. J'y rencontre mon ancien Amiral de Londres qui m'aborde en me disant : « *Qui avez-vous tué pour qu'on vous réserve un tel ignoble traitement ?* ». J'avoue encore l'ignorer à ce jour, mais je ne dois pas avoir que des amis.

Le travail, au BMS, est intéressant mais loin d'être passionnant tant nous sommes submergés par les américains qui n'appliquent même pas les procédures OTAN lors de leurs exercices nationaux. Nous visitons les divers pays de l'Alliance en y tenant des réunions. C'est pour moi l'occasion de mieux connaître ces nations qu'en étant, en permanence, aux ordres d'un grand patron.

On m'a confié la responsabilité des produits pétroliers et de la guerre des mines, j'aurais préféré l'aéronautique navale !

Mes enfants sont au lycée français, sauf ma fille aînée qui est professeur de français dans un collège de BOSTON.

La Jeanne d'Arc est attendu à BOSTON alors que je suis, en mission, aux USA. Ma fille n'a pas reçu d'invitation. J'écris à l'Attaché Naval qui a l'amabilité d'adresser un carton assumant ainsi, la responsabilité de me donner un Lieutenant de Vaisseau comme gendre.

En 1972, je rencontre, par hasard, le Capitaine de Vaisseau CASTRO. Il était officier torpilleur-électricien du TRIOMPHANT. Il me propose de le remplacer à la Direction des Frégates de la Météorologie quand il prendra sa retraite en Juillet 1976. Il me conseille de mieux me défendre pour ma promotion.

Je sollicite donc un rendez-vous avec le Directeur du Personnel et non plus avec son adjoint. Quand je lui expose ma pénible situation, en ce qui concerne l'avancement, il me dit très aimablement que j'aurais dû venir le voir plus tôt. Il me promet de m'inscrire au tableau et il tient parole. Dans ces conditions je lui demande de me maintenir à BRUXELLES une année supplémentaire et je quitterai la Marine, à la fin 1974, ce qui est accepté.

Je peux envisager l'avenir avec sérénité. Ne pouvant embarquer à nouveau sur un bâtiment de la Marine, je vais donc construire mon propre bateau en travaillant en dehors des heures ouvrables et pendant les vacances. Mon intention est de profiter d'environ 20 mois sabbatiques pour entreprendre un tour du monde, en solitaire, construire un faré en bordure de lagon sur mon terrain polynésien, avant de reprendre le collier à la météo.

Mes week-ends se passent à ma planche à dessin ; n'étant pas architecte naval, j'utilise un plan Louis Van de Wiele que je modifie en m'inspirant du Joshua de moi ami



MOITESSIER. La coque en acier sera construite à BOONE au nord de Bruxelles, non loin de l'Otan. Au boat-show de Southampton, je remets les plans aux divers intéressés : mâts, voiles, winches. Une revue nautique britannique me montre, un genou à terre, devant mes plans, entrain d'expliquer ce que je veux. A part quelques difficultés avec le chantier qui prend du retard, tout va bien. Avec mes enfants, les diverses couches de peinture ont été appliquées, après sablage de tout l'intérieur et de l'extérieur.

La menuiserie, la plomberie et une partie de l'électricité sont en place pour aller, au moteur, me faire mâter à COWES. J'effectue les derniers travaux avec un ami.

En effet, mon remplaçant qui devait arriver en mars 1974, ne prendra ses fonctions que le 1er octobre. Je fais donc Bruxelles Cowes Dinard pour me rendre en permission à DINARD début août et je rentre directement à Bruxelles vers le 20 août. Nous avons rendu l'appartement, déménagé pour installer la famille à Paris et je vis à bord de mon bateau quand je suis pas au bureau ou en mission. Ma carrière militaire prend fin. J'ai 5160 heures de vol.

Le 2 octobre, mon fils Jean-Patrick m'aide à rentrer à la voile à Dinard.

La DPM est assez bonne de me laisser à la maison. Qu'elle en soit remerciée. Ainsi s'achèvent 34 années au service du pays, il y en aura 10 autres.

Je reçois à Dinard, une très belle lettre de félicitations et de remerciements pour mon travail au BMS, du Général MORIN, Chef d'Etat-Major des Armées.

Quelle conclusion tirer de ces 34 années de carrière militaire ? D'abord j'ai été heureux de servir mon Pays. Mes affectations m'ont presque toujours satisfait. Mais alors que la carrière de mes camarades semble bien planifiée, j'ai le sentiment de n'être qu'un bouche-trou. Ainsi, depuis mon mariage je déménage 24 fois, dont il est vrai, 3 fois (1 à Londres, 2 à Paris) pour convenance personnelle. Ceci m'apprendra à gérer un patrimoine, bien que l'adage populaire laisse entendre que 3 déménagements équivalent à un incendie. C'est cet apprentissage d'une gestion rigoureuse, allié à l'exécution de travaux manuels dans quelques immeubles, qui me permettront de réussir dans ma carrière civile.

De la Marine, je garde un excellent souvenir : de quelques chefs, de mes camarades dont certains étaient de vrais gentlemen, ceux des flottilles de Neptune en particulier. J'ai beaucoup apprécié le dévouement des équipages surtout celui des officiers-mariniers que j'ai toujours considérés comme l'épine dorsale de la Marine.

Les remarques de mon Commandant du TRIOMPHANT sur les officiers de sa génération, entrés dans l'aéronavale, sont à plus de 50% exactes. Il y a de nombreux mauvais pilotes, il est vrai qu'ils n'ont pas pu beaucoup s'entraîner sous l'occupation. Détaché du SCR, pendant 6 mois, à l'escadrille ministérielle, j'y signe les carnets de vols du personnel de la rue Royale. Je suis surpris de constater qu'un grand patron, qui juge des personnels et matériels avec une ferme autorité, n'a que 600 heures de vol dont, moins de la moitié de pilotage. Il est si souriant qu'il a été surnommé « Gueule d'acier ». C'est lui que je vais voir, pour m'entraîner gratuitement au pilotage d'hélicoptère, avec l'accord du Général BONTE, directeur du CEV à Brétigny, avec lequel je m'entends fort bien. Je commande alors l'ERC et, bientôt il faudra sortir des hélicoptères d'usine. Je n'ai besoin que d'une signature confirmant qu'en cas d'accident je suis couvert par la Marine. Il me déclare :

-« Quand j'aurai décidé de faire de vous un pilote d'hélicoptère, je vous le ferai savoir. Nous avons des écoles ». Quelques semaines plus tard, par suite de la guerre d'Algérie, on transformait, contre leur gré, des dizaines de pilotes d'avion en pilotes d'hélicoptère. Commander, c'est prévoir !!!

En comparaison, en fin de carrière, j'aurais plus de 5000 heures de pilotage sur 66 aéronefs différents, dont 28 français, 17 américains, 17 britanniques et 4 allemands.

Je déteste la DPM. Si vous êtes appelé « le petit untel » même avant l'entrée à l'Ecole Navale, vous avez de grandes chances de devenir amiral. Le favoritisme dû aux relations personnelles ou familiales semble, à quelques exceptions près, être la règle de l'avancement. Quant à la politique du personnel, elle varie à chaque nomination d'un nouveau directeur. Après ma démission, j'apprends que tous les anciens officiers FNFL seront promus Amiral, ce qui n'est que justice. Or, 4 années plus tôt on décourageait leur maintien dans la Marine.

Trop souvent, le notateur s'enquiert en haut lieu, de la façon dont seront reçues ses appréciations. Ainsi le Général GRUENTHER m'avait noté : OUTSTANDING qui se traduit HORS PAIR ou EXCEPTIONNEL. Mais la DPM aurait reçu : EXCELLENT ce qui n'est pas la même chose. A ce propos je suis furieux d'apprendre à Bruxelles l'intervention de mon ancien patron en ma faveur auprès du chef d'Etat Major de la Marine, à l'initiative du Général ROWNEY devenu Président du Comité militaire de l'Otan. Il s'étonnait en effet de ma stagnation dans le grade de CF. Qu'aurait pensé la Marine américaine d'une telle intervention d'un amiral français ? Ceci resta sans effet apparent, de même, d'ailleurs, que sa proposition en ma faveur comme stagiaire à l'Ecole de Guerre.

Mais il y a toute une série de privilégiés : ceux qui, contrairement aux usages, suivent 2 fois les cours à l'école navale et reçoivent un commandement à la sortie, en prétendant ne rien devoir à la position de leurs parents ; il y a ces fils d'officiers généraux qui se font communiquer les textes des concours d'entrée à « la Baille » et dont ne profitent pas les fils d'ouvriers, cadres etc... ; il y a ces promotions fixées à X candidats et qu'on augmente pour intégrer le petit « untel » + 1 ; il y a ces postes créés spécialement pour les petits X, Y, que l'on supprime lorsque les intéressés ont réuni les conditions d'avancement ; il y a ceux qui vont de commandement en commandement....

Que dire de la notation des officiers par des amiraux qui ne les emploient pas. Les sites n'ôtaient-ils pas en prise directe avec la DIRCEN ?

« Raminagrobis » a essayé de jouer, avec moi, à débiter mon pacha. J'ai refusé. Alors j'ai du recevoir le coup de patte fatal.

Au soir de ma vie, regardant en arrière, je peux, néanmoins, me sentir satisfait. D'abord, voulant embrasser la carrière des armes, je m'étais heurté au veto paternel : « Toi, avec ton caractère, tu seras mis à la porte ou bien tu passeras ta vie aux arrêts ». Or, je n'ai jamais encouru un jour d'arrêts. Sans la guerre j'aurais été refoulé pour raison de santé. Toujours souffrant dans mon enfance, rescapé, in extremis, d'une très grave maladie, j'avais été réformé pour ennuis cardio-vasculaires, au conseil de révision de 1939. Heureusement, j'eus toujours la chance d'avoir des médecins amis, compréhensifs ou indulgents. Ainsi, lors de ma visite médicale préliminaire à l'entraînement en vol, aux Etats-Unis, ma tension était tellement élevée et les extra-systoles si nombreuses que j'allais être recalé. Je déclarais vivement au docteur : « Oh, ce n'est pas étonnant, je me marie cet après-midi ». Ce qui était exact. Il éclata de rire et me rassura : « I see ; so I'll make you pass ! ».

Eh bien, malgré mon amertume (Les accords SOE-FFL : Gubbings - Koenig ont prévu que tout français promu officier dans le SOE obtient automatiquement le grade équivalent dans les armées françaises. La Marine n'en a tenu aucun compte.) de ne pas avoir réalisé une ambition jugée trop petite par certains, j'aime la Marine et si c'était à refaire, je recommencerais. Toutefois, j'aurais du insister pour servir dans les fusiliers-marins pendant la guerre, comme un de mes grands oncles, tué à Dixmude à la tête de sa compagnie. Mais, quand on est un jeune officier, élevé dans une stricte discipline, on obéit. C'est ce que j'ai fait.

## CARRIERE CIVILE

En cet été 1975, le bateau est en voie d'achèvement et la villa de DINARD « Le Pré des Oiseaux » présentable, après la violente douche qui l'a trempée. Importants dégâts des eaux : murs et 3 plafonds mouillés. Mobilier détérioré.

Je me rends à Paris pour acheter un pilote automatique. Quand je reviens à Saint Malo, je constate le vol de tout le grément courant de mon bateau. La caisse du bord est presque vide et je me suis endetté. Faute de fonds, je n'ai pas assuré TEVA. Je remplace, petit à petit, ce qui a été volé par du matériel moins onéreux. Le rêve polynésien s'estompe...et je sombre. J'embarque, à frais partagés, des stagiaires d'école de voile et nous allons en Irlande, en Grande-Bretagne, dans les îles anglo-normandes. Mais il est grand temps de travailler sérieusement.

A la demande du CV CASTRO, j'attends le début 1976 pour faire officiellement acte de candidature à la Direction de la Météorologie. Des semaines passent, sans réponse. On m'appelle au téléphone pour m'apprendre mon embauche comme contractuel de l'Etat, avec un salaire mensuel de 1000 francs. Alors que tous mes prédécesseurs ont été admis, d'emblée, au 13ème échelon, le plus élevé, on ne m'offre même pas celui de 1er échelon. Je refuse cette aumône.

Je me présente à l'adjoint au directeur de la Météo qui m'accueille plutôt bien. Il m'adresse au Directeur du Personnel de l'Aviation civile qui promet de me donner satisfaction dans un mois. Ultérieurement, je suis invité à me présenter au contrôleur financier qui ne veut pas desserrer les cordons de la bourse et se montre assez blessant envers les marins ; il a eu des problèmes avec l'un d'eux. Devant toutes ces obstructions et cette ambiance agressive, je fais savoir à CASTRO que je renonce. Il bat le rappel. Plusieurs Capitaines de Vaisseau se présentent. Certains sont très exigeants, d'autres acceptent n'importe quoi.

Au début du printemps, on vient me chercher. Le bien fondé de ma demande d'un salaire normal est reconnu. « si certains de vos camarades sont aussi enquiquinants en service, me dit le Directeur du personnel, si les autres défendent les intérêts de l'Etat comme ils défendent les leurs, où allons nous ! Vous vous avez le profil du chef de service qu'on recherche. »

Le Commandant CASTRO est satisfait, il doit prendre ses congés de départ à la retraite, du 8 juin au début de Juillet. Pour ne pas laisser seule la Frégate à la mer, il me demande de le remplacer bénévolement et il profite de mon passage à Paris pour me passer la suite.

J'ignore à quel échelon je suis admis. Je rentre à Dinard et en solitaire je pars, à bord de TEVA, assister au départ de la transat. J'arrive à 05h00 à Plymouth ce samedi ; à 12h00 on tire le coup de canon, je revis le départ de 1964. J'escorte COLAS, TABARLY trace sa course, en tête, le long de la côte.

Je dois tenir ma promesse faite à CASTRO. A regret et bien fatigué, n'ayant guère dormi, je rentre à Saint Malo.

En août, j'apprends que je suis engagé au 6ème échelon. Ce n'est qu'une demie victoire. A moi de montrer que je vauds mieux que ça.

A son retour de vacances, en septembre, le Directeur de la Météorologie Nationale me reçoit :

« Vous arrivez à un bien mauvais moment, mon cher Commandant ; je vais devoir arrêter les Frégates ; elles me coûtent trop chères. Mais soyez sans inquiétude, j'ai un autre job pour vous ».

-« Monsieur le Directeur, durant l'été, je me suis plongé dans les dossiers. Je pense, en effet, qu'on vit beaucoup trop au-dessus de moyens normaux, à bord des Frégates. Leur mise en oeuvre étant budgétisée jusqu'à la fin de l'année, voulez-vous me faire confiance pendant quelques mois, vous me jugerez aux économies que je réaliserai et vous pourrez alors en tirer les conclusions pour le maintien en activité ou non des bateaux. » Je crois qu'il apprécie ce langage et les frégates restèrent en service, à frais nettement réduits, jusqu'à mon départ en retraite.

Les navires météorologiques stationnaires (frégates météo) sont exploités dans le cadre de l'Accord International NAOS, qui traite des opérations et du financement. 4 stations sont tenues dans l'Atlantique Nord par les navires de 5 nations :

- Le point Alpha, au sud du Groenland, par 3 navires soviétiques en rotation et basés en mer Noire.

- Le point Bravo, à 200 nautiques à l'ouest de Bergen, tenu 90% du temps par un navire norvégien et le reste du temps par une bouée.

- Le point Lima, à 600 nautiques à l'ouest de Shannon en Irlande, tenu par un navire britannique et un navire hollandais

- Le point Roméo à 600 nautiques à l'ouest de Saint Nazaire, tenu par 2 frégates françaises, basées à La Pallice.

Les problèmes d'organisation, de financement, d'opérations se traitent à Genève au siège de l'organisation de la Météorologie mondiale où se tiennent plusieurs réunions annuelles notamment pour adopter le budget.

Le centre de collection, d'exploitation et de redistribution des données obtenues par les navires et les stations terrestres est à Bracknell près de Reading en Grande-Bretagne.

Chaque navire embarque pour la durée de sa campagne une dizaine de techniciens de la météorologie sous l'autorité d'un chef de mission. Ils font des observations en altitude.

Mon rôle est très varié : rédaction du budget, établissement des marchés après appel d'offre, en liaison avec le service administratif, entretien des navires, programme des rotations, logistique, armement en personnel équipage, relations avec les fournisseurs, la société navale qui loue les marins, vérification et certification des factures, liaison avec la marine marchande et, parfois l'EMM.

J'ai un officier-marinier météo comme adjoint et dactylo.

A chaque retour au port, je passe 3 jours à La Pallice pour inspecter la frégate, présider une conférence, réparations, régler les problèmes qui ne manquent pas de survenir avec le chantier naval, autorités locales et fournisseurs.

Chaque année, j'embarque sur une frégate jusqu'au point Roméo pour une inspection à la mer et je rentre avec la frégate qui quitte la station.

C'est ce que je fais dès ma prise officielle de fonction. En arrivant pour la relève, je note qu'il manque 70% de peinture antifouling sur la carène du France I, dont le carénage date de

2 mois. Je convoque, dès l'arrivée à La Pallice, le directeur de compagnie qui a livré la peinture et le peintre.

« Messieurs, nous allons refaire ce carénage à vos frais. Vous vous arrangerez entre vous. Je ne veux pas de facture ou je résilie votre marché. » J'obtiens satisfaction. Après ce coup se semonce, je n'ai pas le moindre ennui.

Je commence à faire des économies tout simplement en supprimant le gaspillage et en mettant progressivement fin aux abus. Je réunis les équipage et leur explique la situation. Ou bien ils m'aident à donner satisfaction au directeur de la météo en réduisant les dépenses par tous les moyens ou bien les bateaux seront arrêtés avec des pertes d'emploi. Ces marins sont intelligents. Sous ma direction, malgré les appels de la CGT à de très nombreux arrêts de travail, je n'enregistrerai pas une seule heure de grève.

De la nation, de très loin, la plus onéreuse, nous arrivons petit à petit à la seconde place. On commence à parler de nous, en bien, à l'étranger notamment à Genève lors des analyses budgétaires. Mon collègue hollandais ne comprend pas la différence entre nos prévisions car, le salaire apporté à la maison par les marins occidentaux, de grade équivalent, est sensiblement du même ordre. Nous nous entendons pour nous communiquer nos factures respectives. Alors nous découvrons que toutes nos dépenses, par chapitre, sont approximativement les mêmes sauf les charges sociales patronales qui, en France, sont le double des néerlandaises. J'en rends compte à mon Directeur. Je fais une étude pour automatiser les navires. Les coûts sont exorbitants. Il faut renoncer. Un grand patron de la Marine marchande, auquel mon directeur et moi rendons visite, suggère, avec humour, d'engager des asiatiques. Il n'en est pas question.

Je discute, parfois, avec des cadres de sociétés navales. Tous s'étonnent des prix, souvent très bas, que nous obtenons, lors des appels d'offres.

En 1981, la France se teinte en rose et la Météo en rouge. Le directeur, avec lequel je me suis si bien entendu et qui a soutenu toutes mes entreprises pour réduire les coûts et moderniser les équipements de navigation (Magnavox) et de transmissions, est remplacé par un communiste, ancien secrétaire de la CGT à la météo. Le ministre des transports FITERMAN remercie le directeur sortant, sous les huées et les sifflets du personnel de la météo et intronise, le nouveau, sous un tonnerre d'applaudissements. Nous nous offrons nos vœux, autrefois, sans même un jus de fruit sur la table, mais aujourd'hui le champagne coule à flots.

La bonne ambiance, tant à la direction de la météo qu'à bord des navires est remplacée par des récriminations de toutes sortes, le laxisme, le gaspillage. Je tiens bien en main les équipages qui sont scandalisés par l'attitude des techniciens météo, sauf des anciens qui, après tant d'années à la mer réagissent comme des marins.

A la direction il y a des réunions des chefs de services vraiment trop souvent. C'est la gestion collectiviste. Le personnel a tous les droits. Ma dactylo, qui a reçu déjà un blâme de mon prédécesseur, en prend un peu trop à son aise, arrivant très en retard, quand elle veut bien venir. Je lui donne des notes en conséquence, aussitôt relevées par le directeur. Comme je proteste auprès du directeur du personnel, on me retire ma dactylo qui ne sera jamais remplacée. Nos correspondants n'en souffriront pas trop !

Le marché d'armement en personnel arrivant à échéance, je dois lancer un nouvel appel d'offre. Je me suis très attaché aux équipages de la SNCDV qui m'ont donné entière satisfaction par leur professionnalisme et leur bon esprit. La lutte est engagée, à l'échelon gouvernemental, contre les entreprises privées et on me laisse entendre qu'il serait bien vu

de confier le marché à la compagnie nationale : la CGM. Cinq ans plus tôt, j'avais accompagné mon ancien directeur à une réunion interministérielle au cours de laquelle une personnalité avait déjà exprimé ce désir. J'avais alors suggéré qu'on réponde que nous estimions qu'il y avait déjà un NORWAY et que nous ne désirions pas mettre en oeuvre un Norway I et un Norway II (des frégates météo portent le nom de FRANCE I et FRANCE II). J'avais reçu un bon coup de coude dans les côtes, joint à « Taisez-vous » de mon directeur.

La société Navale Chargeurs DELMAS VIELJEUX, proposant les prix les moins élevés et nous ayant toujours donné satisfaction, enlève ce marché. Mais le Président de la CGM proteste : le texte de l'appel d'offre aurait été mal rédigé et certaines demandes prêteraient à interprétation etc. Il parvient à obtenir du ministre l'annulation de cet appel d'offre. Un second est donc lancé. Je ne tiens nullement à avoir des équipages qui obéissent continuellement aux ordres de grève lancés par la CGT. Ne leur doit-on pas la disparition du paquebot « FRANCE » ? J'en parle à mon directeur qui déclare : « Ce n'est pas un argument ». Je vais devoir jouer serré, d'autant plus, que je reçois l'ordre d'ouvrir mes livres de comptes au directeur de l'armement de la CGM. Ce n'est vraiment pas fair play et sans doute illégal. J'en préviens la SNCDV. S'ils tiennent à conserver ce marché, il va leur falloir réduire encore leurs prix ce qui va dans le sens que j'ai toujours défendu, à savoir diminution des coûts pour restreindre les dépenses de la Météorologie donc du budget de l'Etat ce qui doit conduire à une diminution d'impôts. Si tous les fonctionnaires pouvaient avoir cette même disposition d'esprit !!! Je démontre aussi à la SNCDV qu'elle risque de se retrouver avec plus de 3 équipages sur les bras (dans la Marine Marchande, les marins ont droit à 18 jours de congé par mois d'embarquement, à quai ou à la mer. La CGT réclame 30 jours par mois !!!). La CGM commet l'erreur de critiquer le directeur auprès du Ministre qui s'empresse d'en informer son ami. Mon patron furieux de cette manoeuvre me dit : « Puisqu'il en est ainsi, il n'y aura pas de passe droit. Que le meilleur gagne. » Quand nous ouvrons les enveloppes, nous notons que la CGM a copié les mêmes prix que ceux fournis par la SNCDV lors du 1er appel mais celle-ci a légèrement réduit les siens pour la fourniture des repas et donc l'emporte à quelques centaines de francs près. J'ai eu chaud. Je conserve mes équipages ; il n'y aura pas de grève pour la plus grande renommée de la FRANCE.

Mais certains techniciens syndiqués, obéissant peut-être à des consignes essaient de semer la perturbation. Ils gaspillent la nourriture. L'une des frégates relevant l'autre avec 48 heures de retard, à la suite d'une panne radio, il ne reste plus de fruits frais à bord de celle qui quitte la station. On sert bien des fruits en boîtes, les flancs, de la confiture et des biscuits, rien à faire. Les techniciens font parvenir au directeur, par l'intermédiaire de leur syndicat, une violente note de protestation sur la nourriture en m'en rendant en partie responsable. Tout ceci est débattu lors des réunions des chefs de services. Des renseignements que j'ai obtenus à bord, lors de ma conférence réparations, il résulte que ces jeunes gens ont jeté par les hublots les fruits frais après y avoir donné un seul coup de dent. Il s'agit donc d'une manifestation collective. J'en rends compte en demandant une enquête, par une autorité impartiale. Le directeur viendra lui-même lors du prochain retour de cette frégate. A cette occasion, il interrogera tous les protestataires, le repas devra être conforme à ceux qui sont habituellement servis, sans la moindre amélioration. Lorsque, quelques semaines plus tard, il vient à La Pallice, tous les jeunes météo se sont éclipsés sous divers prétextes. Seuls sont présents le chef de mission et un ancien. Le directeur trouve le repas exceptionnellement bon. Je lui montre les cahiers des menus de l'année écoulée pour bien prouver que nous ne trichons pas. Je lui suggère d'inviter ses jeunes galopins à la cafétéria de la direction de la météorologie pour leur faire apprécier la différence avec les excellents repas servis à bord.

Lors de la prochaine réunion des chefs de services, le directeur déclare avoir réglé le problème qui avait nécessité son déplacement à La Pallice. Je me lève pour préciser que ce problème de nourriture n'a jamais existé !!!

Je raconte cette histoire pour bien montrer les manipulations politiques et syndicales qui font perdre tant d'heures de travail et dressent, les uns contre les autres patrons et employés.

Les vacances ne m'empêchent pas d'être toujours présent au retour des navires de La Pallice, mais alors je m'y rends à bord de mon TEVA. (Nom polynésien qui signifie : Petit Prince. C'est aussi le prénom de mon premier petit-fils né à TAHITI). Un été, je vais au point Roméo avec mon bateau, pour passer l'inspection à la mer, après avoir fait mon travail habituel à La Rochelle et, en pêchant des thons. Je fais une belle croisière en Irlande ensuite.

En 1985, ont lieu, à bord des frégates d'abord, de navires marchands ensuite, des essais d'observations automatiques à partir de conteneurs automatisés. La CGM aura sa revanche car c'est sur ses navires, à destination des Antilles, que seront embarqués les conteneurs avec un technicien de la météorologie.

Ces essais sonnent le glas des Navires Météo Stationnaires français, la Grande-Bretagne, la Norvège et surtout l'URSS qui utilise les siens à faire bien d'autres choses que de la météorologie, maintiendront leurs navires en service.

Le directeur me demande de rechercher d'éventuels acheteurs de nos Frégates. Je trouve, près de Bordeaux, un armement très intéressé à 3 millions de francs le navire. Mais il faudrait en livrer un pendant l'été. Là s'arrête ma collaboration à la Météorologie nationale. En prenant congé du directeur je lui propose de continuer à m'occuper mais bénévolement, de la vente des bateaux, car ayant 65 ans, je suis admis à faire valoir mes droits à la retraite le 1er Août.

Il se passera de mes services, et je ne serai pas remplacé. Les frégates sont arrêtées fin décembre 1985, après 33 années de loyaux services. Hélas cette mesure entraîne la mise au chômage de plusieurs centaines de personnes : des exceptionnels marins de la SNCDV d'abord, des sympathiques cadres et ouvriers du chantier naval quelques mois plus tard, sans compter les difficultés que rencontreront les fournisseurs et sous-traitants.

Lors de ma vente des navires par les domaines, après démontage des ensembles de mesures, de navigation par satellites, de radio, le directeur demande au vendeur à être débarrassé de leur présence à n'importe quel prix. Ils seront acquis pour 700 000 francs pièce, par 2 armements grecs mais resteront, à rouiller pendant de nombreux mois, dans le port de La Pallice. La ville de La Rochelle rachètera le FRANCE I pour 1 million 200 000 francs pour le transformer en musée de la Mer, de la Pêche et de la Météorologie.

Cette expérience maritime m'a passionné et j'en conserve un excellent souvenir, pour avoir disposé d'équipages de la SNCDV, qui ont toujours rempli leurs difficiles prestations avec beaucoup d'allant et d'enthousiasme, et travaillé en parfaite harmonie avec quelques ingénieurs généraux de la météorologie hors pair, mon adjoint a, en tous points, été remarquable. J'ai regretté l'influence néfaste, sur de jeunes techniciens de la météorologie, d'organismes anti-français.

J'ai été rapidement récompensé de mon travail, en accédant, à un rythme accéléré aux 7ème et 8ème échelons, dans un premier temps. Sans intervention de ma part, mais sûrement comme suite à la proposition de mon premier directeur, le contrôleur financier, voyant les énormes économies réalisées, accepta ma promotion exceptionnelle au 12ème



échelon qui me conduisit, en un temps record, à recevoir le bâton de maréchal des agents contre-actuels de l'Etat, en obtenant, dès sa création, le 14ème et dernier échelon.

Le Capitaine de Vaisseau FNFL CASTRO a été des plus aimables, de me céder ses fonctions, à la Direction de la Météorologie. Qu'il veuille bien accepter l'expression de ma très vive gratitude.

## La retraite

J'attendais, impatientement, ma mise définitive à la retraite, pour entreprendre mon tour du monde. Les sentiments et le devoir l'ont emporté sur l'esprit d'aventure. Etant l'heureux grand-père de 15 adorables petits-enfants, je constate que leur présence à Dinard, pendant les vacances, prévaut sur les sorties en mer.

Le bon Dieu, et mon tempérament de fourmi, m'ont permis de réaliser mon désir d'offrir un toit à chacun de mes cinq enfants, qui sont tous mariés. Je suis heureux car on se survit à soi-même par ses oeuvres, les arts, les sciences, les lettres et ses enfants.

Ma fille aînée, Michèle-Ann, est l'heureuse épouse d'un capitaine de vaisseau (ER), ayant une maîtrise d'Arts, spécialiste de la peinture du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Ma seconde fille, Elizabeth-Mary, est cadre dans une société navale et l'épouse d'un officier de Marine marchande. Ma plus jeune fille, ex-professeur de français est mariée à un ingénieur d'IBM, spécialiste en logiciels. Mon fils Jean-Patrick a créé sa propre société de crédits. Après le décès de sa première épouse, charmante fille du Général Perpère, il s'est remarié avec une amie d'enfance, Laure de Tocqueville. Mon second fils, Erik-George, est E.V.1 de réserve. Après son service militaire, il s'est consacré, pendant plus d'une année, au service d'handicapés mentaux. Sorti d'HEC, il est devenu le Directeur du Personnel d'une importante Société. Désirant m'aider à poursuivre ma participation aux « Opérations combinées », il a épousé une fille du colonel de Latour de Geay.

Il m'est agréable d'être l'expert comptable et le chef d'entreprise de mes enfants, en continuant à gérer leurs biens et à y exécuter des travaux d'entretien,.

Mon épouse, très malade pendant plusieurs années, réclamait ma présence auprès d'elle. Maintenant qu'elle est de nouveau sur pied et que nous avons quatre de nos cinq enfants en région parisienne, elle est devenue la meilleure cliente de la SNCF, pour, à partir de notre pied-à-terre parisien, s'occuper de nos petits enfants.

Quant à moi, j'ai la joie de vivre dans un cadre splendide, directement en bordure de mer, dans la propriété construite pour Judith Gautier, fille du bon Théophile, amie de Victor Hugo et de Wagner, première femme élue à l'académie Goncourt. Je fais revivre sa présence éthérée, consacrée aux lettres et aux arts.

Pendant mes affectations parisiennes, j'avais suivi des cours du soir au collège des sciences sociales et économiques du boulevard Saint-Germain. J'ai donc tenté de mettre mes talents de gestionnaire et de relations publiques au service de ma ville, pour réduire, de moitié, les impôts locaux qui sont, à Dinard, trop élevés depuis un quart de siècle. Je n'ai pas réussi, ne possédant pas l'esprit opportuniste d'un politicien.

J'appartenais à de nombreuses associations patriotiques et culturelles. Le Président de la FAMMAC avait bien voulu retenir la proposition que je lui avais faite, en ma qualité de Président des anciens marins du Canton, de tenir, à Dinard, le congrès de 1991. Ayant tout organisé, j'ai été conduit, à regret, à donner ma démission devant la méchante stupidité de certains, en profitant d'une grave indisposition, fort heureusement temporaire.

Ma participation au concours de la Résistance, en faisant des conférences dans divers lycées et collèges, m'a donné le vif plaisir de voir mon poulain, le CES de Combourg, auquel j'avais ouvert mes archives, remporter le 1<sup>er</sup> prix du département et se classer 3<sup>ème</sup> de France.

A l'occasion du 50ème anniversaire de l'Appel du 18 juin 1940, j'avais monté à Dinard, une exposition sur le Général de Gaulle, la France Libre et la Résistance avec le concours de camarades de l'AFL de Saint-Malo. Elle eut un très grand succès. Ce fut, pour certains visiteurs, l'opportunité de découvrir la France libre qu'ils ignoraient complètement.

Je me bats continuellement, pour faire disparaître le clivage politique droite-gauche, qui affaiblit tant la France. Je continuerai à le servir jusqu'à la fin de mes jours, même si je suis encore oublié dans l'attribution d'une prestigieuse cravate. Et toujours, comme Nelson, qui est l'un des hommes que j'admire le plus pour son caractère, avec Napoléon, Churchill et notre Général de Gaulle. Je continuerai à dire :

« Qu'il ait raison ou qu'il ait tort, Mon pays d'abord »

Sir John

Le Pré des Oiseaux, Dinard, 5 mars 1991