

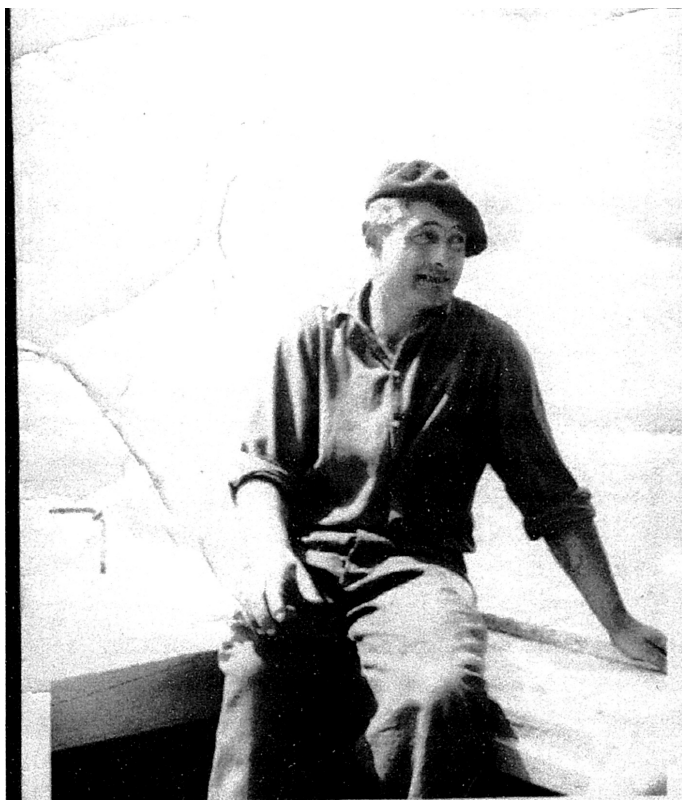
ÎLE D'OLÉRON · LA COTINIÈRE

Amédée

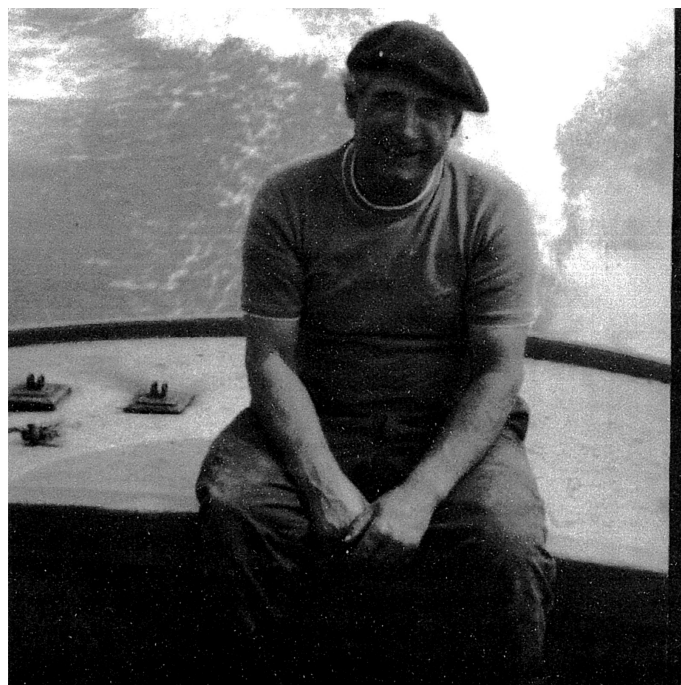
Une vie commencée en mer, à douze ans

Du certificat d'études au pont d'un dundee, des casiers à homards de La Rochelle aux péniches du Rhin, d'un mousse de l'entre-deux-guerres au fusil mitrailleur de la nuit du 1^{er} mai 1945 : le récit d'Amédée Delouteau, marin d'Oléron.

PROPOS RECUEILLIS PAR JEAN-LOUIS ET NADINE PLANTEVIGNE · 2006



LE MOUSSE. Amédée dans sa jeunesse. À douze ans, il maniait déjà les avirons quatre heures chaque matin.



LE MARIN. Amédée, des années plus tard, à bord. Après la guerre, il sera conseiller municipal à La Cotinière et président du Syndicat des marins.

Il a obtenu son certificat d'études le 25 juin 1934. Six jours plus tard, il embarquait. Ce qui suit n'est pas un livre d'histoire : c'est une voix, celle d'un homme qui raconte l'île, la pêche, l'Occupation, l'Allemagne et le retour, avec les mots exacts de celui qui y était. Nous l'avons laissée intacte.

AU FIL DU RÉCIT

1934

Certificat d'études le 25 juin ; embarquement le 1^{er} juillet, à douze ans.

1935

L'ouragan de février, au large de Boulogne. Retour forcé à Oléron.

1940

Le 23 juin, passage d'aviateurs vers l'Angleterre : premier acte de résistance.

1942

Le 2 octobre, sa mère est fusillée. Il a vingt ans.

1943

Requis pour le S.T.O. Neuf mois en Allemagne, puis l'évasion.

1945

Nuit du 1^{er} mai : débarquement. Saint-Pierre libérée à 18 heures.

Ma mère, Mademoiselle Denise Gras, était originaire du village de Chaucre. Mon père venait de La Brée, du lieu-dit Les Boulassiers. Ma grand-mère paternelle, Madame Réal, était de l'île de Ré ; elle parlait un patois que je ne comprenais pas. Mon grand-père paternel avait une gabarre.

L'île d'Oléron est un petit endroit où le micro-climat permet de bien cultiver la terre, et en particulier des cultures maraîchères. Mais en 1934, c'est un territoire qui vit avec assez peu de contact avec l'extérieur, car nous sommes à une époque où les moyens de communication ne sont pas développés.

Comme moyen de transport pour aller de l'île au continent, il y avait le « Boyardville » : un bateau à vapeur de la Compagnie Bouinot qui fait la traversée pour la liaison île / La Rochelle. Cette compagnie possède d'autres bateaux pour la liaison avec le continent. Seulement, quand il n'y a plus de charbon, il ne part pas ; et quand il y a du gros temps, il ne part pas non plus. Alors l'île fonctionne un peu sur elle-même !

Dans mon enfance, les vacances allaient jusqu'au 1^{er} octobre. Cela permettait aux enfants de faire les vendanges avant d'entrer à l'école, car les cépages de l'époque étaient plus précoces qu'à l'heure actuelle.

MOUSSE À DOUZE ANS

1^{ER} JUILLET 1934. J'ai eu mon certificat d'études le 25 juin 1934. J'ai douze ans. Le 1^{er} juillet 1934, j'ai embarqué sur le bateau de mon père, « l'Andréa ». C'était un bateau à voile : un dundee. C'était un été où il n'y avait pas de vent ; on ancrant le bateau et, avec un canot, chaque matin on allait en mer. Pour moi, cela représentait quatre heures d'aviron chaque matin !

Le bateau de mon père avait cinquante casiers et, avec le canot, on posait les casiers pour attraper les homards et les langoustes. Dedans, il y avait un vivier pour garder langoustes et homards vivants. On allait les vendre à La Rochelle.

Souvent, à l'arrivée à La Rochelle, on mettait à l'eau le canot en face de Richelieu et on rentrait le bateau avec les avirons.

« Le mousse, pour les marins de ces bateaux, était un vrai esclave. »

C'est le mousse qui, avec ses douze ans, maniait les avirons et qui, comme je l'ai fait, nettoyait le parquet du poste d'équipage avec de la peau de roussette — poisson appelé aussi saumonette. À l'époque, les adultes étaient même un peu sadiques, et les seuls qui protégeaient les mousses, c'étaient leur mère. J'ai donc été mousse jusqu'en septembre, mois où j'ai fait les vendanges, car je

ne voulais plus être avec mon père, avec lequel je ne me suis jamais entendu.

BOULOGNE, ET L'OURAGAN DE FÉVRIER 1935

FIN SEPTEMBRE 1934. Après les vendanges, ma mère, ne sachant pas où me faire embarquer, m'envoya à Boulogne, chez un copain de guerre de 1914-1918 de mon père.

J'ai donc embarqué sur un bateau de plus de cinquante-huit mètres de long qui marchait à la vapeur, avec des briquettes de charbon que l'on entreposait sur le pont et qui, parfois, partaient à la mer... briquettes perdues, poussées par les grosses vagues.

On partait pour des campagnes de douze jours : on pêchait quatre jours en allant vers l'Écosse où, là-bas, on rachetait du charbon pour revenir à Boulogne en pêchant à nouveau. L'Écosse vendait pas mal de charbon, mais c'était un pays très pauvre.

Le bateau sur lequel je naviguais appartenait à une grosse compagnie qui avait des bateaux à Dieppe, à Fécamp... C'est là que j'ai vécu sur ce gros bateau un ouragan : celui de février 1935, semblable à celui de Noël 1999. Je me suis trouvé amarré à la passerelle du bateau, puis on m'avait abrité dans la cabine. J'avais treize ans, et j'ai tellement été secoué qu'à l'arrivée à La Rochelle j'étais couvert de bleus, et j'ai dû être hospitalisé à l'hôpital Saint-Louis pour me remettre en forme.

MARS 1935. Les grèves s'intensifient et, avec elles, les manifestations. J'ai vu à ce moment la police à cheval charger les manifestants et réprimer les grèves à coups de crosse et de baïonnettes. Ma mère, ayant peur pour moi, me rapatria à l'île d'Oléron en mars ou avril.

Ce fut un long voyage pour revenir à Oléron, car de temps en temps la locomotive s'arrêtait pour faire le plein de charbon avant de repartir. À cette époque, les trains étaient des compagnies privées et, pour venir de Boulogne, il faut passer par trois compagnies. Quand on arrivait à la gare, s'il y avait du charbon le train pouvait partir ; sinon on attendait la livraison, et cela pouvait prendre un à deux jours, surtout avec les mines en grève...

LA TERRE, PUIS LES PÉTONCLES

À Oléron, la Maison Gaillard m'a pris comme journalier dans le travail de la terre : j'ai planté les betteraves, puis fait les foin, les moissons, les battages, la deuxième coupe de foin jusqu'aux vendanges.

J'embarque à bord du bateau « la Petite Folie » pour aller aux huîtres. À bord, il y avait mon père et mon oncle. Au retour, en revenant de vendre les huîtres en voiture, ils avaient bu et nous avons eu un accident avec la voiture d'un boucher qui, lui aussi, avait bu : mon oncle m'a balancé dans les marais, sous la consigne de mon père qui lui a dit « le drôle, fous-le dehors !! ». Ça a été la fin de la navigation avec mon père, qui n'a sans doute jamais pu

se remettre de la guerre de 1914 où, engagé à dix-huit ans, il a servi dans les fusiliers marins ; mais il a été dégradé au Chemin des Dames de son grade de quartier-maître et il a été envoyé en Turquie. Son bateau a été torpillé et il s'est retrouvé en Serbie avant d'être démobilisé en décembre 1919.

Roger Massé, qui s'était offusqué de cet acte — me jeter dans les marais —, m'a emmené faire une marée aussitôt sur son bateau de vingt et un pieds (7,50 mètres) doté d'un moteur à essence. On a été faire un tour de chalut, puis il m'a laissé sur le quai avec ma part et du poisson.

2 NOVEMBRE 1935. C'est avec son frère Félicien Massé que j'ai embarqué à bord de « l'Essor » : bateau de vingt-quatre pieds, creux, non ponté. Il y avait à bord deux dragues à pétoncles. Nous étions trois, avec son fils âgé également de treize ans : nous mettions une drague à l'eau et Félicien mettait l'autre drague à l'eau tout seul. Le bateau possédait un moteur de onze chevaux Benz diesel qui brûlait quatre à cinq litres de gasoil dans une journée de sept à huit heures de fonctionnement. On pêchait des pétoncles, quelques coquilles Saint-Jacques, et quelques poissons, merlans, tacauds... C'est sa femme qui vendait les pétoncles. On travaillait toute la semaine et, le samedi, on allait chez lui pour être payé, et il nous donnait en plus trois cents grammes de pétoncles. Cela a duré tout le mois de novembre.

1^{ER} DÉCEMBRE 1935. J'embarque sur le « Mon Désir » : bateau de trente pieds environ, style canot breton, bateau ponté. On pêche des crevettes. En janvier, mois le plus difficile pour la pêche à cause du mauvais temps, on sort dès qu'il y a un peu de calme et l'on ramène des « boucs » (crevettes grises), des merlans et des crevettes roses.

LA SARDINE, LES CÉTEAUX, ROYAN

MI-FÉVRIER 1936. Le poisson revient, les jours allongent un peu, et on va vers la Côte sauvage pêcher des crevettes grises. Dès qu'arrive mars, au bord des vases, on pêche de grosses soles, car elles vont pondre dans les graviers, puis elles vont se refaire dans les vasières. Mi-mai, on part à la sardine, en allant jusqu'au phare des Baleines. On va ensuite au-dessus de Cordouan pour pêcher des céteaux, et l'on va vendre tout ça à La Rochelle. On poussait des petites charrettes et on vendait les sardines sans sel. On gagnait 250 francs par semaine. Je dormais une à deux heures par nuit.

À La Rochelle, on vendait bien, car notre poisson était très frais ; on faisait ça jusqu'en juillet. Au 1^{er} août, les touristes venaient sur Royan et l'on voyait beaucoup d'Anglais et d'Anglaises avec des robes qui traînaient par terre... Cette population avait bien des sous, alors on vendait des céteaux à Royan à Monsieur Morisset, mareyeur. Il nous attendait à la jetée du bac, et il annonçait le prix pour l'ensemble du bateau. À l'arrivée au quai, il récupérait les bacs de poissons et de crevettes et il nous laissait

un bac de vivres (nourriture) pour la prochaine campagne. Il partait avec sa camionnette, nos crevettes grises et nos céteaux pour les vendre à cette clientèle « friquée ».

Il y avait dans le port de Royan quatre ou cinq bateaux, dont un de Marennes, mais Morisset avait l'habitude de nous acheter notre pêche. Cette vie, je l'ai menée jusqu'au 11 septembre 1939, date de la déclaration de la guerre.

Un de mes bons souvenirs, en janvier 1938 : j'ai seize ans, je pars à Paris avec mon cousin, je gagnais 1 800 francs par semaine. Ma mère m'avait fait faire un costume sur mesure. J'étais un homme, et j'étais bien fier en déambulant dans les rues de Paris !!

1940 : LE PREMIER ACTE DE RÉSISTANCE

1940. On a été envahi. Il n'y avait plus d'essence, le patron était malade, j'ai fait quelques transports de marchandises en bateau. J'avais juste dix-huit ans. Début juin, j'ai embarqué avec Camille Roudat sur son beau dundee « la Fleur des Flots », bateau de 38 à 40 pieds (12,50 m) : un bateau à voile, mais il avait aussi un moteur deux temps semi-diesel Poyaud.

Au moment du 18 juin, nous avons emmené le 23 juin des aviateurs français qui voulaient partir en Angleterre : trois hommes et une femme. Cap à l'ouest, Camille Roudat, une fois en mer, nous a dit qu'on allait emmener des aviateurs, et que ceux qui voulaient rentrer pouvaient le faire. Je suis resté. Rendu sur le site, il nous a bandé les yeux afin d'éviter de reconnaître les personnes et les conditions de leur transit sur un bateau : un destroyer canadien pour l'Angleterre.

« Ce fut mon premier acte de résistance. »

Arrive le temps de l'Occupation. On n'a plus de gasoil, on n'arrive pas à avoir des « aubweiss » (autorisations) pour sortir en mer. Il y a des sentinelles dans le phare de l'entrée du port, et elles nous surveillent.

UNE DEMI-BARRIQUE DE PORTO

L'Amiennois, en 1940, est un petit cargo d'à peu près 5 240 tonnes. Il s'est sabordé à l'arrivée des Allemands. Il a coulé devant Talmont et, à marée basse, on peut voir encore aujourd'hui le bout de l'épave. Ce petit cargo était chargé de vin rouge et de porto, mais il transportait aussi des canons que les Allemands auraient bien voulu récupérer, à tel point qu'ils ont envoyé en 1943 des plongeurs pour récupérer sa précieuse cargaison. Ils n'ont jamais réussi...

Ainsi, une demi-barrique de porto, soit 120 litres, a dérivé jusqu'à l'île d'Oléron. En partant en mer avec Camille Roudat, j'aperçois cette barrique flottant à la sortie du port de La Cotinière. Le douanier allemand est dans le phare et nous surveille. Personne n'a vu la barrique, ni les Allemands, ni Camille Roudat. Je fais virer le bateau pour que la voile nous cache et que l'on ne voie pas notre activité. Je passe un « bout » (cordage) sous la barrique et je la monte à bord avec le palan. On la cache aussitôt et l'on repart en mer. Rendus au large, on sort une vrille : c'est du porto !!

On l'écoulera en le sortant par petite quantité, soit en bouteilles, soit en cruches enrobées d'osier. Par la suite, je détruis la barrique et je lance les planches par-dessus bord. Je mets quelques poissons à pourrir dans la soute pour enlever les odeurs. Quelques jours après, les Allemands viennent fouiller le bateau. Ils avaient entendu parler de cette histoire de porto : ils ne trouvent rien, ni barrique, ni porto, ni odeur...

Camille Roudat désarme le bateau et le retourne à son propriétaire avec l'« aubweiss » indispensable, et il le ramène au chenal de Ors, non loin de Saint-Trojan.

J'embarque sur le « Hasard » : c'est un bateau de 23 ou 24 pieds, soit environ 8 mètres. Il marche à la voile, mais il a quand même un petit moteur de 12 CV à l'intérieur : il sert au moins de lest !! Sur ce bateau on est deux, le patron et moi ; et comme le patron boit un peu, c'est souvent moi qui ramène le bateau. Il faut dire qu'il m'a appris toutes les passes par les différents temps, car il se connaît bien.

Mais bientôt, même les petites pêches où l'on reste tout proche du port ne peuvent plus se faire à cause des « aubweiss ». Je fais alors quelques transports d'huîtres au Château-d'Oléron, à La Tremblade, au Chapus... pour des ostréiculteurs qui sont assez riches. En réalité, avec ces empêchements de se déplacer, nous sommes prisonniers dans l'île. J'entre alors dans une période finalement pas désagréable dans ma vie qui, pour l'instant, avait été relativement rude, malgré les désagréments du couvre-feu et de la présence pesante des Allemands qui surveillent et contrôlent tout. Je me débrouille pour vivre : je vais à la pêche à pied, je pêche des palourdes et d'autres coquillages, je récupère des asperges de dunes, il y a du mimosa, des œillets de dunes... C'est joli, et je me débrouille pour manger avec tout ce que je pêche ou cueille. Mais ça va se gêner !!!

LE 2 OCTOBRE 1942

Je suis à La Cotinière, le 2 octobre 1942 : j'ai vingt ans, on m'apprend que ma mère vient d'être fusillée. Je ne sais pas comment cela s'est passé ; certains disaient que l'Allemand avait tiré à travers la porte, d'autres disent qu'elle a été traînée dehors, puis fusillée donnant la main à ma petite sœur de quatre ans. Moi, j'accours sur place, mais je ne peux même pas la voir : elle est dans son cercueil. Les pétainistes et les Allemands sont sur les lieux. Ils m'empêchent de rentrer dans la maison. C'est ce que je vis le plus mal.

Le 6 octobre 1942, je suis bien sûr à l'enterrement de ma mère. C'est un moment très douloureux. Il y a presque toute l'île ; il est vrai que ma mère est très connue car, sur l'île, beaucoup de personnes sont encore illettrées et, comme ma mère lit et écrit facilement, elle fait les papiers pour tout le monde. Elle laisse neuf enfants orphelins : moi, j'ai vingt ans, je deviens soutien de famille car mon frère René a seize ans... Trois de ses enfants ne s'en remettent jamais.

Février et novembre sont les deux mois difficiles en mer. On y essuie pas mal de coups de vent, des tempêtes. En février 1943, lors d'une grosse tempête de La Cotinière, quatre bateaux coulent alors qu'ils étaient dans le port sur béquilles. La tempête est telle que les vagues passent par-dessus le phare au bout de la jetée. La sentinelle qui est de garde à l'intérieur est cernée par les vagues ; quand les Allemands arrivent à la rejoindre, elle est morte : il paraît qu'elle est morte de peur... Il faut dire que, durant cette tempête, les digues de La Péroche et celle de Plaisance ont cédé. L'eau de mer est rentrée sur l'île jusqu'à la route du Château, coupant l'île d'Oléron en deux.

REQUIS POUR LE S.T.O.

FÉVRIER 1943. La loi sur le S.T.O. (Service du travail obligatoire) est votée. Tous les jeunes doivent partir en Allemagne pour y travailler. Il paraît que c'est pour y remplacer les prisonniers français qui, eux, seront libérés...

Le maire de Saint-Pierre, colonel pétainiste, m'envoie les gendarmes pour me dire que je dois partir en Allemagne. Je refuse, prétextant que ma mère étant décédée, il n'y a plus que moi pour aider ma famille ; ma fille Nicole est née fin janvier. Mais le maire envoie les gendarmes qui viennent me chercher à La Cotinière. Ils me passent les menottes et ils m'emmènent jusqu'à Dolus, où ceux d'une autre caserne m'emmènent jusqu'au Château. C'est là que les Allemands me prennent en charge et constituent un petit groupe de personnes S.T.O.

Tout ce petit monde prend le train dans des wagons à bestiaux et ce sera un très long voyage, qui passe un moment par Paris où l'on s'arrête une dizaine de jours à la caserne Mortier. Quelques

jours plus tard arrivent d'autres S.T.O., dont deux marins de La Cotinière : Moreau et Roudot. Un train est constitué et nous partons pour Cologne, avec un arrêt de quatre ou cinq jours à Aix-la-Chapelle, sans doute pour réparer les voies. Puis on passe par Bruxelles, puis on se retrouve en Flandres avec des gens plus nazis que les nazis...

« CELUI-LÀ, IL EST POUR MOI ! »

Arrivés à Cologne, on nous met en rang, et c'est là que je vois arriver un capitaine de sous-marin allemand qui, passant devant moi, dit : « Celui-là, il est pour moi !! » Pourquoi moi ??? Il me fait sortir des rangs, monter dans une fourgonnette : « J'ai besoin d'un marin, me dit-il ! »

« D'être marin, cela m'aura sauvé : ils en avaient besoin ! »

En route jusqu'à Duisbourg, où nous attend une péniche. Cette péniche de 4 300 tonnes est appelée « le bain flottant ». On chargeait le coke de Duisbourg direction Rotterdam, puis jusqu'à Narvik en Norvège.

Ce capitaine de sous-marin avait été blessé et avait le bras abîmé. Il avait été coulé vers Hourtin en Gironde durant la guerre 1914-1918 ; là, il avait été prisonnier des Français dans un château de Bordeaux, ce qui explique sa connaissance de la langue française et, comme il en gardait un bon souvenir, il était très gentil et il m'a sauvé de bien des problèmes.

J'embarque donc sur la péniche dans laquelle je vais désormais loger. On charge la péniche et, après un premier transport à Rotterdam : direction Strasbourg pour réparation. C'était une grosse péniche sans moteur, tirée par un remorqueur. Lorsque la nuit arrive, le capitaine fait stopper le convoi et on mouille pour la nuit. Mais bien sûr, aucun feu à bord n'est allumé. Elle subit un bombardement ; à Strasbourg, la péniche est réparée, des cloisons étanches sont installées et nous partons pour Rotterdam. Arrivés sur place, notre chargement de coke est chargé dans un cargo. Le capitaine me fait embarquer sur le cargo avec lui et un équipage de vieux Allemands, pas forcément marins, mais certainement trop vieux pour être mobilisables. On part en mer, et on navigue jusqu'à un fjord norvégien dont j'ignore le nom, mais où le cargo est déchargé rapidement, et nous repartons à vide à Rotterdam. Là, on reprend la péniche qui, entre-temps, a été chargée de je ne sais quoi, et l'on part direction Kalstruw.

Assez vite, comme le capitaine me disait que si l'on était bombardé il fallait envoyer le canot à l'eau le plus vite possible, je me suis chargé d'entretenir toutes les poulies. Ce canot m'a bien servi car, la nuit, lorsque la péniche était au mouillage, je descendais doucement le canot et j'allais récupérer quelques

patates et légumes dans les champs, ce qui me permettait de manger. J'avais compris que le capitaine s'arrêtait dans des endroits où ce petit trafic pouvait se faire, car bien sûr il profitait aussi des patates et des légumes...

LA PELLE AIGUISÉE, ET LE RHIN

À Kalstruw, le temps que la péniche se charge, je sors sur le quai et un Allemand me marche sur le pied. Je le bouscule et je lui dis : « Eh, marche chez toi si tu veux, mais ne marche pas en France !! » Aussitôt, des gendarmes allemands viennent et m'emmènent dans une carrière ; ils me donnent une pelle et ils me font travailler. Je pense qu'il y avait là des prisonniers russes, car les distributions de coups de cravaches pleuvaient. D'ailleurs, j'avais commencé à aiguiser un côté de la pelle pour l'envoyer à la tête du premier Allemand qui chercherait à me fouetter. Mon capitaine, apprenant mon problème, vient me chercher et nous descendons le Rhin avec la péniche.

C'est au retour de Kalstruw que, passant à Mannheim, j'ai droit à un énorme bombardement : la péniche était au mouillage dans la nuit ; le capitaine et les deux marins hollandais disparaissent avec le canot, je reste seul à bord avec le chat. Je n'ai plus revu le capitaine. Il m'avait dit qu'il n'était pas du tout nazi et qu'il n'acceptait pas du tout les nazis. A-t-il été tué ? A-t-il péri sous le bombardement ? A-t-il été transféré ???

Le bombardement est terrible, la péniche coupée en deux, le chat écope d'un éclat d'obus. Je suis donc tout seul à bord de l'avant de la péniche qui n'a pas sombré. Ne voyant personne revenir, quand le jour arrive, je mets mes affaires dans un sac, je l'accroche sur mon dos avec des « bouts », et je me mets à l'eau au milieu du fleuve. Je me laisse, tout en nageant vers la berge, descendre par le courant. Le bombardement a été si violent que l'eau du Rhin, le long des berges, est mêlée de sang. Je sors de l'eau, et je m'assois sur la berge : il fait beau, je fais sécher mes affaires, et je me demande « mais qu'est-ce que je fais là !! ». Je me rhabille, je marche deux à trois heures, et je rencontre au début de la ville des prisonniers français qui balayent ; je n'ai rien bu ni rien mangé depuis quarante-huit heures, je leur demande à boire, ce qu'ils me donnent aussitôt. Bien sûr, aussitôt les gendarmes allemands me ramassent ; je leur montre la péniche à moitié coulée pour leur faire comprendre d'où je viens. Ils me donnent un peu à manger, pas grand-chose d'ailleurs, parce qu'ils n'ont pas grand-chose eux non plus.

Une journée après, un chauffeur et un Allemand armé viennent me chercher avec une fourgonnette et me ramènent à Duisbourg. Ils me disent qu'ils rechargent une péniche pour repartir à Rotterdam ; en attendant, ils me laissent libre de mes mouvements.

BRIMADES

J'ai alors vu Moreau, le marin de La Cotinière, sur l'autre rive ; il avait l'air épuisé, il pleure un peu, je passe le pont pour aller le voir — il paraît que c'était interdit —, je monte sur le remorqueur de Moreau et je lui parle un peu... Un Allemand s'interpose avec son pistolet qu'il finit par poser sur la table ; je balance le pistolet d'un revers de main et je m'en retourne sur le pont. Je n'étais pas arrivé à la moitié du pont que deux gendarmes avec des chiens m'attendaient et m'emmènent ; ils me mettent en slip et ils m'emmènent dans une espèce de caveau où ils m'enferment. Dans le caveau, l'eau monte jusqu'à la hauteur du cou, toute la nuit. Le lendemain, ils me sortent, ils me mettent sur une table pour me cravacher, mais le capitaine de la péniche, mon nouveau capitaine, les arrête aussitôt pour me récupérer : c'est la fin de ce supplice... Il me sauve d'une série de coups de cravache... Il me dit que c'est lui désormais mon capitaine et il m'emmène sur la nouvelle péniche. Le remorqueur est arrivé : il y a trois péniches accrochées les unes aux autres et tirées par un remorqueur ; je suis dans la première qui est la plus grande. Et nous remontons jusqu'à Rotterdam.

À Rotterdam, cette fois-ci on me met dans un camp en attendant que le cargo se charge. On vient me chercher deux jours après ; j'embarque avec le capitaine et quelques marins sur ce nouveau cargo, qui part en direction de la mer. Je remarque que ce cargo a été repeint et je m'aperçois que c'est l'ancien cargo « l'Île d'Aix », un 2 500 tonnes !!

L'ÉVASION

À la sortie du delta du Rhin, un avion anglais arrive tout seul en piqué et lance une torpille sur le cargo : ça a suffi, le cargo est coupé en deux, l'arrière coule avec le capitaine et quelques matelots ; on est trois ou quatre hommes à l'avant qui dérivons. Le jusant ramène l'épave dans l'estuaire et nous colle sur un polder. Sans attendre, même si c'est assez haut, je saute à terre !! Les trois autres me suivent, un peu groggy, entourés de marais ; nous restons là sans bouger. J'observe les parages, et je repère au loin un petit bois. Quand la nuit vient, je pars sans rien dire entre les canaux, avec pour objectif d'atteindre le bois avant le jour !!

Arrivé dans le bois, un homme m'a suivi ; il me dit qu'il est normand, il parle d'ailleurs assez le patois... Nous partons ensemble, on se cache le jour, et on marche la nuit. On traverse la Belgique et, en arrivant à la frontière française, les douaniers nous tirent dessus dans la nuit. Je plonge, l'autre — le Normand — est tué ; quand les douaniers s'aperçoivent qu'ils viennent de tuer un Français qui s'évadait, certains pleurent ; quant à moi, ils me cachent.

Au bout de cinq, six jours, cinq personnes en civil viennent et, sans rien me dire, ils me font comprendre de me taire, ils me

donnent des vêtements, et ils m'emmènent. Je pense que c'étaient des cheminots, qui m'embarquent dans un train. Au bout de quelque temps j'entends « Paris » ; le wagon que j'occupe a bifurqué sur une voie de garage. J'attends. Au bout d'un moment, une personne vient me voir, me redonne à manger, et me dit : « Tu es à Paris ! » On est le 11 novembre 1943.

Il me fait passer dans un autre train, et je me retrouve sans comprendre grand-chose dans le Lot-et-Garonne... J'ai passé la ligne de démarcation, j'ai vingt et un ans et demi. Mon escapade allemande a duré neuf mois.

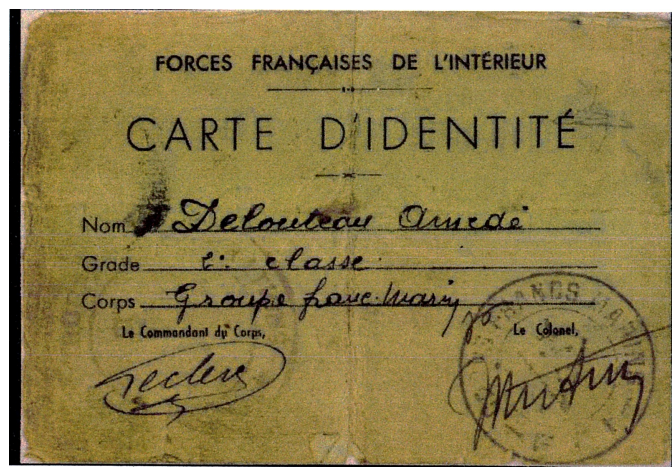
LE TEMPS PASSÉ DANS LES RÉSEAUX

Dans le Lot-et-Garonne, je suis dans une belle ferme, je donne un coup de main dans les champs. Au bout de quelque temps, un homme vient me voir : c'est le lieutenant Capel, ou La Capelle. Il me dit avoir eu des renseignements de Charente-Maritime sur moi, et que désormais je fais partie de leur groupe : le groupe Castel Réal. Il faut dire qu'il a été directeur de criée en Charente-Maritime. Évadé d'Allemagne, je suis dans les F.F.I. (Forces françaises de l'intérieur). Pour moi, il n'y aura pas d'arme et, comme depuis le décès de ma mère je ne parle pratiquement pas, ils m'envoient porter des messages aux différents groupes de résistants du Périgord et de Charente, Charente limousine.

Je dois apprendre les messages par cœur, et l'on me donne un point de rendez-vous et un numéro de code pour la personne à contacter. Le numéro change à chaque message. Je marche la nuit, et je me cache le jour ; j'évite toutes les villes, agglomérations et routes. À chaque fois, je vais au rendez-vous, je donne le numéro, je délivre le message, on m'en redonne un autre avec un autre site et je continue ma route. Je n'ai rien pour manger : heureusement, parfois, les gens que je rencontre, ou bien dans certaines fermes, quelques-uns me donnent un peu à manger. Je suis vraiment très mal habillé, mais comme toute mon énergie est occupée à remplir la mission et à rester en vie, je ne pense pas au froid. J'ai vu parfois des parachutages d'armes et de munitions suite aux messages que j'avais portés, mais je suis toujours sans papier, sans arme, et sans nom de personne autour.

Le groupe Castel Réal partant dans le Périgord m'envoie dans un autre groupe, le groupe Treize. Ce sont treize personnes qui s'étaient confectionné des armes mais avaient besoin de quelqu'un pour porter les messages ; c'est pour ça que le groupe Castel Réal m'y avait envoyé. Comme ils n'ont que treize armes, je n'en ai toujours pas et je continue mes missions de messenger. J'ai du mal à me rendre compte des dates, des mois qui passent, car le seul point de repère est la nature, la durée des jours, et l'esprit toujours occupé à délivrer ces messages et à rester en vie.

« Est-ce que l'on m'envoie sur un piège ? La personne que je rencontre est-elle la bonne ? Va-t-elle me trahir ? C'est ça qui est usant. »



PIÈCE D'ARCHIVE. Carte d'identité des Forces françaises de l'intérieur établie au nom de Delouteau Amédée. Deux signatures y figurent : celle du commandant du corps et celle du colonel.

Après le groupe Treize, je suis rattaché au groupe Bir Hakeim.

En 1944, par l'intermédiaire de Madame Roudat, j'ai eu pendant une bonne semaine la visite de ma fille et de ma femme. C'est d'ailleurs là que mon fils a été conçu. Comme la poche de Royan et de l'île d'Oléron sont toujours occupées, certains habitants ont été éloignés de la zone des conflits. C'est ainsi que, en Lot-et-Garonne, ma famille vient me rejoindre pour quelques jours ; puis je repars livrer mes messages.

Je me retrouve à Arthénac (zone de passage, la ligne de démarcation n'est pas loin) en Charente-Maritime. Là, je rencontre un ami de Lacapelle qui me retrouve dans un bois : c'est un homme haut en taille qui m'envoie sur Meux ; j'y trouve un gendarme qui me dit qu'il connaît Madame Roudat. Il m'apprend que les Allemands veulent reprendre Jonzac, que je dois rejoindre le groupe Bir Hakeim. Je me replie, toujours à pied. Je serai à Jonzac avec les F.F.I., mais quand j'arrive, Jonzac vient d'être libéré...

Ensuite, direction les Ardennes : on vient me chercher avec quelques éléments du groupe Bir Hakeim, on me donne une veste kaki, et on nous met dans des camions direction Colmar.

DE COLMAR À OLÉRON

Les Français cherchent à faire une armée pour, non seulement être présents dans l'invasion de l'Allemagne, mais aussi pour répondre à la contre-attaque allemande.

Le temps d'arriver là-haut, l'attaque allemande est déjà ralentie. On ne m'intègre pas dans ce conflit ; un officier me dit

qu'il y a encore des Allemands chez moi (l'île d'Oléron) : je pense que ma connaissance des lieux les intéresse.

On m'embarque alors dans un G.M.C., direction Brouage, en compagnie de Noirs américains qui conduisaient avec la bouteille de whisky à la main. Ils étaient souvent complètement « paf », alors de temps en temps on quittait la route, on passait par les champs, puis on revenait sur la route... Je me demande si ce n'est pas là que j'ai eu le plus peur de la guerre !!!!

Brouage : j'y suis arrivé avec un réel soulagement. Il y a là un camp américain. Je trouve René Roudat qui me récupère et m'envoie vers Marennes, où je rencontre Monsieur Météaux qui m'emmène jusqu'à la Seudre ; puis c'est sur un bateau de Tintin, un résistant, que je fais la traversée. Là, le pilote du bateau me dit que l'on m'attend à Bonne Anse et que je dois m'y rendre par mes propres moyens, ce que je fais.

Arrivé à Bonne Anse, je reste là quelques jours dans les cabanes. Puis je rencontre Paul Roudot, le frère de Camille. Il y a avec lui un mécano et un dénommé Marc Desnoyer dit « le Crabe ». Il y a là une lasse remplie d'armes ; j'en profite pour récupérer un fusil mitrailleur, on ne sait jamais...

FIN AVRIL 1945. Départ pour Oléron : un vent de nord-ouest souffle, il fait froid, le temps est mauvais ; il nous faut donc attendre trois à quatre jours, car on ne peut pas partir par ce temps-là !!

Camille Roudat arrive avec une petite vedette et un matelot. On met la lasse en remorque, je prends la barre de la vedette et je vais porter les armes à l'île d'Oléron du côté de la Menounière.

« C'est donc pour ça que l'on avait besoin de moi : un marin du coin... »

Il n'y a personne, on décharge la lasse, je reste à bord de la vedette pour maintenir les bateaux (vedette et lasse), je garde le fusil mitrailleur.

Un type arrive et me crie : les Allemands, les Allemands !! La lune se lève au même moment : bien large, bien ronde !! Je repars avec la vedette, la lasse toujours en remorque, comme Camille me l'avait dit : « Si on n'est pas de retour dans un quart d'heure, tu pars. » Du coup, je double le phare de Chassiron et direction Port-des-Barques, toujours avec Paul Roudot qui est resté à bord.

LA NUIT DU 1^{ER} MAI 1945

De Port-des-Barques, j'embarque sur un bateau, je le reconnais : c'est celui de Tintin. Là, tous les hommes F.F.I. sont transportés et débarquent dans les bouchots de Boyardville. Tous, sauf moi, à qui on donne un dinghy (petit bateau pneumatique de sauvetage

individuel) et on me charge de rentrer sur l'île pour prévenir les résistants.

Je prends le dinghy et, à la rame, je passe dans le chenal de Boyardville. Je ne vois pas la sentinelle allemande. Il faut dire qu'il est deux heures du matin, ce premier mai 1945, et la canonnade a commencé : le débarquement sur l'île d'Oléron est en marche !!

Cette fois-ci, je suis armé. Si je n'ai plus le fusil mitrailleur, j'ai récupéré une mitraillette, deux grenades et un petit pain de plastic.

L'eau est glaciale... Dans les dinghys, il y a toujours de l'eau qui rentre ; j'ai de la glace qui se forme autour des poignets, les mains, et autour de la taille... Enfin... je suis passé !!!

Je frappe à une maison de Boyardville : un monsieur dit « la canne » m'ouvre et me dit : « Ça y est, on est prêt !! » J'aperçois au fond de la pièce qu'ils avaient ramassé quelques « frisés ». Je croise encore une patrouille allemande et je me cache pour ne pas attirer leur attention.

Le 1^{er} mai, j'ai porté le message à Saint-Pierre-d'Oléron. À 14 heures, je descends avec le Crabe le drapeau allemand et je mets le drapeau français à la place !! Le maire de Saint-Pierre et le colonel sont retrouvés morts. On croise un vieux juge, Monsieur Jean, qui a vraiment peur et nous crie : « Arrêtez, vous allez nous faire fusiller !! »... Les nazis se battent encore aux Allassins. Vers la Rémiéasse, deux Allemands avec une mitrailleuse tirent sur la route à partir d'une villa ; je contourne celle-ci et je reviens par la mer. Je monte les escaliers de la villa et balance les deux Allemands par-dessus le balcon, leur mitrailleuse — le Crabe les cueille... À 18 heures, Saint-Pierre était libérée !!

Ça y est : l'île est reprise et les Allemands sont prisonniers. Mais il reste encore La Rochelle. Je pars alors pour La Rochelle mais, au passage à niveau entre Fouras et Châtelailon, le capitaine de vaisseau Meyer me dit : « Toi, tu t'arrêtes là, tu en as assez fait, et tu repars pour La Cotinière !! » Je ne sais pas comment tous ces gens savaient tout ça sur moi...

« Je rentre à La Cotinière, je ne pèse plus grand-chose... »



AMICALE NESTOR, 1947. Ancien état-major interallié, Lot-Corrèze-Dordogne. Organisation clandestine de parachutages, guérillas et sabotages sous l'Occupation. Siège social : Siorac-en-Périgord.

APRÈS

Après les retrouvailles, il faut quand même manger ! Je commence par donner un coup de main à ma belle-famille car, avec cette gelée du 1^{er} mai, tout a gelé !! Alors, il faut replanter.

Il n'y avait pas douze jours que j'étais là que les gendarmes viennent me voir pour me dire d'aller à Vannes faire mon service militaire... Je repars avec le train de Bourcefranc, je passe à Saintes et direction Vannes.

À Vannes, je reste neuf jours. Un officier me dit : « C'est bien vous qui étiez à la libération de l'île d'Oléron ? — Oui ! — Bon, alors voilà un papier pour vous faire démobiliser à Toulon. » J'ai bien un papier pour y aller, mais comme les trains sont assez rares, cette fois j'en ai marre, je rentre à La Cotinière !! Je fais presque tout le parcours à pied et, onze jours après, je suis dans l'île d'Oléron. Du coup, je ne serais jamais démobilisé !! Je ne pèse plus que 55 kilos pour un mètre soixante-dix-huit...

Je reviens chez ma femme et mes deux enfants. Les Allemands n'ont pas coulé les bateaux à La Cotinière. Je recommence un peu de jardinage et, très vite, deux gars viennent me voir : embarquement pour aller à la sardine. C'est le moment car, à partir de la fin mai, les sardines sont là !!

Alors, avec des petits canots, on met des filets et on appâte avec de la farine d'arachide et des œufs de morue.

Il n'y a même pas de rôle d'équipage sur les bateaux, alors on change d'embarcation à chaque instant. Ce serait presque agréable s'il n'y avait pas les mines un peu partout !!!



CARTE DE MEMBRE. Amicale Nestor, déclarée sous le régime de la loi de 1901, le 30 septembre 1946. Établie au nom de Monsieur Delouteau Amédée, demeurant à La Cotinière.

Après la guerre de 1939-1945, je serais conseiller municipal à La Cotinière, puis président du Syndicat des marins pendant trois ans. Et je travaillerais à la rénovation du port de La Cotinière.

Mais ceci est une autre histoire !

AMÉDÉE DELOUTEAU
LA COTINIÈRE, ÎLE D'OLÉRON · 2006

LE TÉMOIGNAGE. Propos recueillis par Jean-Louis et Nadine Plantevigne en 2006, auprès d'Amédée Delouteau, marin à La Cotinière (île d'Oléron).

LE TEXTE. Le récit est reproduit dans les mots du témoin. Seules l'orthographe, la ponctuation et la typographie ont été harmonisées ; aucune phrase n'a été ajoutée, retranchée ni réécrite. Les intertitres sont de la rédaction.

LES IMAGES. Photographies et documents d'archive provenant du dossier original, restaurés numériquement : correction du jaunissement, rétablissement des contrastes et de la netteté. Aucun élément n'a été ajouté aux images.

RÉSERVE. Certains noms de lieux et de personnes sont transcrits tels que prononcés par le témoin et n'ont pas pu être vérifiés.