



18 juin 1940

Un événement que vous ne connaissez peut-être pas...

Olivier Lacroix a été le dernier survivant d'une mission qui a débuté le 18 juin 1940 et aurait pu avoir, si elle avait échoué, des conséquences dramatiques, non seulement pour ceux qui y participaient mais, au-delà, pour la France et, peut-être, sur le cours de toute la Seconde Guerre mondiale.

Disons quelques mots sur cet homme qui tient une grande place dans cette opération. Il est né en 1898 à Jouy-le-Châtel, a été un élève moyen à l'école bien qu'il ait eu des dispositions pour le dessin, le calcul et l'orthographe. Après l'obtention du certificat d'études à la grande école, comme on disait à l'époque, il entre petit clerc à l'Enregistrement pendant trois ans. Depuis toujours attiré par tout ce qui est mécanique, les automobiles en particulier, il admire et étudie la voiture d'un voisin, vétérinaire, nettoie un rupteur et s'intéresse à l'allumage de ce monocylindre. Après trois ans à l'Enregistrement, il entre comme apprenti chez un chaudronnier, premier contact avec la métallurgie qui ne dure que six mois car, le 2 août 1914, c'est la déclaration de guerre ; le patron est mobilisé, d'où la fermeture de l'atelier. Olivier devient garde du moulin des Pamonnets où il manipule de lourds sacs de blé. Il s'intéresse à tout le matériel mécanique du moulin, ainsi qu'à l'installation électrique servant à l'éclairage, fourni par une génératrice à courant continu installée près de la turbine. Puis il travaille dans un atelier de Coulommiers et, fin 1916, dans une filiale de la Nobel française qui fabrique de la poudre et du celluloïde, un plastique du début qui se travaillait bien à froid et que

l'on pouvait mouler à chaud. Olivier Lacroix est ensuite appelé pour faire ses classes au 85^e régiment d'artillerie lourde du château de Vincennes, d'où il sera démobilisé en avril 1920. Il trouve une situation dans l'automobile comme ouvrier de garage, puis contremaître. Il y reste 11 ans. Rappelé sous les drapeaux en 1939, ses compétences techniques le font affecter d'abord au 41^e régiment d'artillerie à La Ferté-sous-Jouarre, puis à l'arsenal des Gravanches - Clermont-Ferrand. Il sollicite une place de chauffeur qu'il obtient grâce à ses connaissances techniques et qui lui valent d'être choisi, en raison de son expérience de mécanicien et de sa possession du permis de conduire, comme chef de mission ce qui nécessite, outre des connaissances de chauffeur, des compétences en réparation et en dépannage. Fin mai 1940, il se retrouve, avec Alan Srogan, journaliste et dessinateur de *Zig et Puce*, à la tête d'une expédition qui transporte, à bord de trois camions, neuf tonnes de bombes de Gravanches à Lisieux. De retour à Gravanches, il reprend son service qui consiste au ramassage du personnel féminin travaillant à l'arsenal, les transports en commun ayant disparu. Dans la nuit du 17 au 18 juin 1940 arrive à l'arsenal de Gravanches l'ordre, en provenance de l'Armement et signé

par le général de brigade Mariel du Breuil, de déménager le laboratoire Curie et l'uranium qui avaient été évacués dans une villa de Clermont-Ferrand, la villa Clair Logis, 85, rue Étienne-Dolet. Cet ordre précise qu'il faut enlever les 2 ou 3 tonnes de papier correspondant à deux ans de travaux de recherche du laboratoire écrits sur papier, et les 6 ou 7 tonnes d'uranium stockées dans des fûts de 90 kg. Cet ordre précise que s'il est impossible d'enlever le tout, il faut en emporter au moins 1 tonne et détruire le reste, sans préciser comment... Le colonel Brisser, commandant la place d'armes de Clermont-Ferrand, s'adresse au lieutenant Dupuis, légion d'honneur de Verdun, ingénieur militaire du cadre de réserve et inspecteur chez Michelin, qui reçoit l'ordre de mission collectif et devint donc chef de mission. Il connaît très bien Clermont-Ferrand et la route de Bordeaux, ce qui facilite la tâche du petit convoi formé de trois camions Citroën P45, vite préparés, qui se rend à la villa Clair Logis où des physiciens l'attendent. Les physiciens précisent que les fûts de 90 kg contiennent un minerai prêté au laboratoire par l'Union minière du Haut-Kakanga et que son pouvoir de destruction est incalculable : quelques grammes suffisent à faire naviguer un sous-marin pendant plusieurs années...

lon Olivier Lacroix, qui est aussi de l'expédition, les trois hommes qui se rassemblent à la porte de Gravanches et leurs camions sont Pierre Dumas, de Mente (Cantal), Ducros, de Jornac (Corrèze) et Pailhol, de Mur-de-Barrez (Cantal). Ils partent avec leurs véhicules sur les routes de l'exode.

Dans son livre *Drôle de guerre*, l'écrivain Roland Dorgelès, alors correspondant de guerre, écrit à propos de la débâcle de juin 1940 : « On se sentait emmené quinze siècles en arrière quand les provinces se vidaient à l'approche des barbares » et précise à propos de la confusion générale qui régnait alors : *Le grand état-major, dans sa précipitation, a même oublié ses documents secrets ; les nazis les retrouveront dans un wagon de marchandises sur une voie de garage de la Charité-sur-Loire et n'auront plus qu'à relever les noms de nos agents de renseignement pour les envoyer au bourreau.* » C'est dire la difficulté de déplacement de ces trois camions qui représentent une valeur inestimable pour la France, donc aussi pour l'Allemagne.

Tous les documents sont entassés dans les caisses, des malles et des classeurs en plus des fûts de 90 kg et le départ a lieu entre 10 et 11 heures, mais les difficultés de déplacement commencent dès qu'il faut prendre la route de Bordeaux, c'est-à-dire s'incorporer dans le flot des voitures de réfugiés et les troupes dont certaines montent vers le front alors que d'autres en descendent. À noter que, dès leur arrivée à Clermont-Ferrand, les Allemands vont directement à la villa Clair Logis et ne trouveront rien, de justesse.

Après avoir roulé une dizaine de kilomètres, tous ont conscience d'avoir échappé aux Allemands mais les camions avancent très lentement, englués dans un fatras de véhicules de toutes sortes. Ce soir-là, le petit convoi arrive à la gare d'Eygurande, à 80 kilomètres de Clermont. Arrêtés près d'un restaurant, ils épuisent leurs maigres provisions et le peu que le restaurateur possède encore, puis chacun se débrouille pour dormir jusqu'au lendemain.

Au petit jour, le départ se fait en direction de Bordeaux, au milieu du flot des réfugiés qui vont dans la même direction. Le lieutenant descend à chaque carrefour pour arrêter la circulation afin de permettre aux trois camions de ne pas perdre trop de temps. Parfois, les véhicules empruntent les bas-côtés et même les champs car ils sont faits pour transporter une charge utile de 5 tonnes alors qu'ils n'en portent qu'entre 3 et 4 ; il leur reste donc une puissance suffisante pour se sortir d'un éventuel passage risqué. La nuit venue, les camions s'arrêtent car les risques de circuler dans l'obscurité sont trop grands. Le lieutenant Dupuis connaît un restaurant. Ils y mangent et dorment dans un grenier à foin, les véhicules étant en sécurité dans les dépendances de l'établissement. Au matin du départ pour Bordeaux, les tirs d'artillerie étant plus rares et lointains, les camions ont rendez-vous avec les physiciens à la mairie de Bordeaux où ils arrivent en milieu de matinée. Après avoir récupéré du matériel personnel, les physiciens demandent aux cinq participants de la mission de se faire signer une reconnaissance de blessés de guerre pour avoir été en contact avec des produits radioactifs pendant presque 3 jours.

Ensuite, départ pour le 56, rue du Commandant-Arnoult, où se trouvent les membres du gouvernement et les généraux de toutes armées et où règne une grande inquiétude car 400 000 réfugiés arrivent. Les bombardements des convois de réfugiés ont fait 66 morts et 188 blessés. On demande donc un effort supplémentaire aux trois camions : aller le plus vite possible pour embarquer tout le matériel de la Compagnie générale transatlantique sur le dernier paquebot qui doit quitter le port. Après avoir traversé la zone interdite du quai des Chartrons, les trois camions s'arrêtent sur le quai d'embarquement où est amarré, prêt à partir, le paquebot *Île de Bréhat* dont le second, en l'absence du commandant, n'a pas ordre d'embarquer un tel chargement de dernière heure. Après une longue discussion et des coups de téléphone en haut lieu, le second est convaincu qu'un tel matériel ne peut pas rester sur le quai et, alors que les sirènes annoncent que le navire va lever l'ancre, tout le contenu des camions est transvasé dans ses soutes. Il est 12 h 20, parmi les cinq membres de la mission, personne ne connaît la destination du navire. Les véhicules reprennent alors la route après avoir récupéré quelques bidons



L'encombrement des routes.



La file des voitures et camions.

d'essence de 50 litres ayant échappé à l'incendie d'un dépôt de carburant vers la Palud. Les trois camions quittent Bordeaux et se dirigent vers Bergerac sous la conduite de Ducros qui, courtier en vin, a des clients dans la région. Tout le monde mange et dort à Bergerac où, après avoir laissé les camions près de l'église, les cinq hommes trouvent la table et le lit dans une « maison » où la patronne les loge chacun dans une chambre avec une « pensionnaire » qui partage leur couche.

Puis départ pour Brive où on demande aux trois chauffeurs de descendre vers le sud, les Allemands étant au nord, dans une pagaille indescriptible. Il est décidé que les Auvergnats qui le peuvent rentreront chez eux et que Dumas emmènera le lieutenant et Lacroix à Menet d'où ils téléphoneront à la gendarmerie de Riom-es-Montagne pour expliquer le pourquoi de la présence de trois militaires d'un camion attendant que les choses s'arrangent. Ils restent là huit jours, rendant quelques services comme la livraison de farine chez les boulangers démunis de moyen de locomotion puis la gendarmerie prévient le petit groupe que l'armistice a été signé, que les Allemands ont évacué Clermont-Ferrand et que la ligne de démarcation est fixée à Moulin.

Les trois hommes arrivent à Clermont sans difficulté le 1^{er} juillet. Ils rencontrent à l'arsenal des Gravanches le colonel Brisset qui leur déclare : « Vous pouvez être fiers et satisfaits, notre matériel est arrivé à bon port à

Casablanca. Il est en sécurité, j'en ai déjà eu des nouvelles. »

Lacroix se fait démobiliser à Clermont puis est hébergé 8, allée des Marronniers à Montferrand, chez le lieutenant Dupuis qui reçoit une lettre de Joliot Curie expliquant qu'il a quitté le gouvernement qui était à Bordeaux où, comme commissaire de l'énergie atomique, il avait pris des dispositions pour la suite de ses expériences. Sa mission était terminée le 18 juin et sa lettre évoque l'évacuation des fûts et demande l'origine de l'ordre de transport et l'adresse actuelle du service capable de le renseigner sur le lieu du dépôt du matériel. Il précise que cela lui est nécessaire pour entreprendre de nouvelles recherches concernant l'activité du pays. C'est à ce moment-là que les hommes de l'expédition ont compris la portée de cette mission. Depuis, le nucléaire est une donnée du quotidien et l'uranium un produit connu.

Dans un reportage concernant la participation de l'Auvergne dans la bataille de l'eau lourde, Albert Tourette parle d'un évènement discret, certes, mais qui incite à se poser une question : et si les Allemands étaient arrivés les premiers à la villa Clair Logis ? Cela mérite réflexion...

Dès que les Allemands entrèrent en France, une cellule de la prison de Riom fut mise à la disposition du Collège de France pour qu'il puisse y mettre en sécurité l'eau lourde et l'uranium qui étaient en leur possession. Par l'intermédiaire d'un agent immobilier, Joliot avait loué une villa à Clermont et tout fut entreposé dans le sous-sol de la maison (Lacroix affirme que l'eau lourde était partie vers Londres à la demande des Anglais qui continuaient avec Hollier les essais commencés en France par Joliot, qui refusa de partir pour l'Angleterre pour rester avec le Collège de France, en outre son épouse était malade).

Comment expliquer que l'ordre d'évacuer tous ces travaux et l'uranium ait été donné seulement à 6 heures du matin le 18 juin 1940 alors que les

Allemands arrivaient dans les faubourgs de Clermont-Ferrand et allaient venir directement à la villa Clair Logis ? Oubli ? Erreur ? Faute ?

Le secret de cette mission fut gardé jusqu'en 1969 où, au cours d'un congrès, Lacroix en parle à Peyrefitte, ancien ministre de la Recherche scientifique, qui, très intéressé, demande les pièces justificatives et les noms des témoins encore vivants, qui lui parvinrent. Lacroix est nommé chevalier de l'ordre national du Mérite par Xavier Ortoli pour 53 années d'activité professionnelle et de service militaire. Étonné d'être nommé dans l'ordre civil, Lacroix en informe Peyrefitte qui, en 1972, dévoile cette mission aux experts en énergie atomique. N'en ayant jamais rien su, ils déclarent que cela vaut une distinction particulière. Lacroix adresse des requêtes auprès du président de la République et des ministres de la Guerre et de l'Industrie, sans réponse.

Étant le dernier survivant des cinq hommes de cette mission, Lacroix écrit au général Simon, grand chancelier de l'ordre des Compagnons de la Libération. Or le général de Gaulle, créateur de l'ordre, avait par décret suspendu toute nouvelle inscription en 1976 sans raison particulière connue. Cette mission avait-elle permis à la France et ses alliés d'échapper à un conflit nucléaire ?

Michel Debré, ministre de la Défense, écrit en 1971 à Lacroix une lettre disant : « *Ce fait d'armes, inconnu des services historiques de l'armée, allait entrer dans les annales de l'Histoire pour apprendre au monde que, dans les heures douloureuses que la France traversait, il y avait toujours des combattants dévoués pour mener à bien les missions qui leur étaient confiées.* »

Et ce fut tout.

Merci monsieur Olivier Lacroix.

Yves Graillat

Sources

Écrits d'Olivier Lacroix.