



DANS LES LIVRES

L'HOMME QUI A SAUVÉ LONDRES

par George Martelli

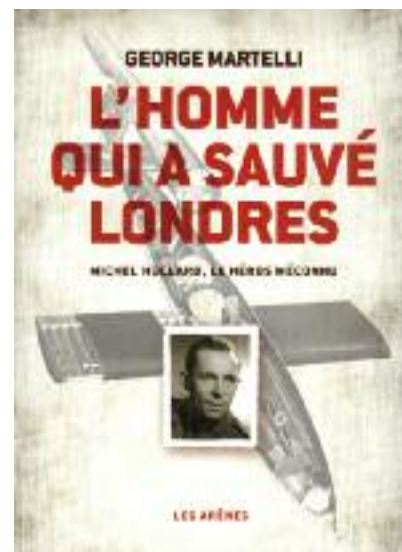
En France en 1941, Michel Hollard (43 ans) dirige une entreprise de gazogènes, qui lui permet de voyager en zone occupée sans attirer l'attention. Dépit par la défaite de la France et par l'occupation allemande, il décide de résister. Passé clandestinement en Suisse, il prend contact avec les services de renseignement britanniques, qui le chargent de recueillir des informations sensibles sur l'armée allemande. Il monte alors le réseau « Agir » et recrute, seul, une centaine d'agents. Il franchira 98 fois la frontière franco-suisse au péril de sa vie. En 1944, Hollard est dénoncé puis arrêté par la Gestapo à la gare du Nord. Torturé, il ne parle pas. Déporté au camp de Neuengamme, il fait partie des prisonniers dont le vice-président de la Croix-Rouge suédoise, le comte Bernadotte, négocie la libération. Engagé volontaire pendant la première guerre mondiale, Michel Hollard avait déjà été décoré de la croix de Guerre 1914-1918. Après la seconde, il recevra la « Distinguished Service Order » britannique et atteindra le grade de commandeur de la Légion d'Honneur. En 2004, son nom sera attribué à une rame du train « Eurostar », qui relie la France à la Grande-Bretagne par le tunnel sous la Manche.

En 1943, l'un des agents du réseau « Agir », ingénieur des chemins de fer à Rouen, apprend que les Allemands entreprennent des travaux sous haute surveillance. Michel Hollard parvient à s'introduire dans le chantier et y constate de mystérieux préparatifs, qui confirment ses soupçons. Il y fait alors engager des membres du réseau. L'un d'eux, un jeune ingénieur prénommé André, réussit à prendre subrepticement le calque d'un document apparemment essentiel, car son officier traitant al-

lemand, ingénieur lui aussi, le montrait de temps en temps sans jamais le lui confier. Pendant quatre jours, Michel et André vont établir le plan d'une

base avec bâtiments et plates-formes desservis par diverses routes. « Toutes ces routes convergeaient vers une sorte de plate-forme plus large, située dans la partie Nord de la base, orientée vers l'Angleterre. Dans le prolongement de cette plate-forme, se trouvait une piste cimentée (...). Le calque du plan de l'ingénieur allemand montrait que l'aire cimentée était prévue pour supporter une piste d'envol inclinée à quinze degrés et formant une sorte de rampe d'une longueur d'environ cinquante mètres, sur laquelle deux rails d'un écartement assez faible prenaient appui. L'axe de cette rampe était dirigé sur Londres (...). Il devenait évident qu'elle était destinée à lancer un projectile sur la capitale anglaise, distante d'à peine cent-quatre-vingts kilomètres. » Il s'agit des plans, jamais obtenus auparavant par les Alliés, de la rampe de lancement de la bombe volante « V1 ». Grâce à des indications précises, l'aviation britannique bombarde les rampes de lancement situées dans le Nord de la France et en détruit la plupart. Londres est ainsi en grande partie sauvée des dizaines de milliers de V1 que le Reich lui destinait.

L.S.



Éditions Les Arènes/296 pages/21,90 €