

TEMOIGNAGE DE Mr. JEAN P I V E T  
Boulevard Saint-Michel  
dit BECK (Samson)  
MICHEL (Shelburn)  
GAUDON (C.N.D.)

Recueilli par Melle PATRIMONIO le 21 Juin 1946

Etudiant en droit, maître d'internat au Lycée St-Louis, PIVET n'a jamais fait de politique; mobilisé en 1939 comme 2ème classe; mobilisé en 1939 comme 2ème classe sanitaire à la caserne Clignancourt, il part bientôt comme E.O.R. à Laval, et fait une demande pour passer dans l'aviation. L'examen médical le refusa comme élève pilote mais l'accepte comme radio mitrailleur navigant (ce qui ne permet qu'une carrière de sous-officier). Il part cependant à Villacoublay pour suivre les cours d'observateur, par suite d'une erreur ou d'une négligence, (en effet, les observateurs pensent devenir officiers). Nommé aspirant dans l'intervalle, on s'aperçoit au moment de lui décerner son brevet d'observateur qu'il ne remplit pas toutes les conditions exigées par l'examen médical (insuffisance légère de l'oeil gauche) et comme il est aspirant on ne sait qu'en faire. On l'envoie donc comme élève mécanicien à Rochefort, et pourtant il est absolument nul en math. Sa carrière militaire illustre bien l'incurie et le désordre qui régnaient en 1939. Peu de temps après son arrivée à Rochefort, l'armistice est signé.

P. essaie de partir pour continuer le combat avec les Polonais qui sont massés à Port-Vendres. Ces polonais sont des types très bien; ce sont pour la plupart des pilotes enfuis de leur pays en passant par la Roumanie. Port Vendres, Biscarosse, la Salanque présentent un spectacle curieux à cette époque.. Des pilotes traversent la Méditerranée avec leur avion, reviennent en avion de transport et recommencent, sauvant même des Léo 20, vieux coucous dont le réservoir est insuffisant pour traverser l'eau et qu'il faut alimenter en cours de vol en pompant dans des berils d'essence. PIVET se heurte aux ordres du Maréchal, exécutés ponctuellement par les officiers d'active du lieu. D'ailleurs, PIVET n'aime guère les officiers de carrière. A l'armistice, tandis "qu'il pleure comme une madeleine", il s'entend dire: "Ah... vous, vous avez de la chance, vous avez un métier dans le civil, mais nous on n'a rien". Seules, les dernières promotions de Saint-Cyr furent correctes.

Démobilisé à Port Vendres, PIVET rentre à Paris et reprend ses fonctions au Lycée St-Louis à la rentrée. Il ne fait rien jusqu'en juin 1941; il n'entend parler de la Résistance qu'au sujet de passage d'officiers en zone libre, par Mr. LABARTHE, patron du Biarritz, Bld St-Michel.

Il quitte son poste de maître d'internat à St-Louis pour entrer alors au contrôle du ravitaillement rue Mabillon, fonction qu'il occupe jusqu'en janvier 1944, et qu'il gardera comme couverture jusqu'au moment où il sera trop dangereux de la conserver. Rue Mabillon, ils travaillent en équipes de quatre ou cinq. C'est là qu'il connaît GRANDJEAN, ancien officier chargé de missions spéciales de la guerre 1914-18 surtout en Belgique occupée, où il se posait en morane parasol, et à qui il est fait allusion dans le livre de Jacques MORTANE "Missions Spéciales" et celui de Madeleine CHARNAUX "PASSION DU CIEL".

*Après le départ, Pivet et Grandjean, qui cherchent en vain un contact direct avec Londres, ont l'idée de se faire connaître par plus que son ami MORIN qu'il fait connaître à PIVET. MORIN présente P. à VERRIERE-LECOMTE de la C.N.D. qui est à la Banque Populaire, rue Pasquier. C'est dans la salle d'archives de la banque que P. fait la connaissance de Grandjean, un homme remarquable qui s'entraînait en sifflant morse la nuit au moment du passage des avions anglais encore reconnaissable à cette époque au régime de leur moteurs. 72A3/80/VIII/piece 6*

cette banque que PIVET signe un petit engagement de fidélité au général de GAULLE sous le nom de GAUDON, état civil de quelqu'un de mort en 1939-40. P. est chargé de procurer les cartes d'alimentation à C.N.D.. Au début, il n'est pas tranquille, il commence par quelques cartes, mais à la fin janvier 1944, il en distribue de différents côtés environ 900. Pour fournir d'autres faux papiers, P. entre en rapport avec Alfred LAPIED dit FREDO, imprimeur rue Monsieur le Prince, de la maison LAUZEZELIE, spécialisés dans les ouvrages militaires. Grâce à LAPIED, P. fournit aussi des feuilles de démobilisation et en général tous papiers militaires, pas seulement pour C.N.D. d'ailleurs. Il se sépare ultérieurement de C.N.D. à cause de MORIN, car celui-ci est un monsieur entre deux vins, régulièrement ivre chaque soir, dont l'imprudence est fort compromettante. Par exemple, sur son bureau figure un bloc portant : "Reçu de PIVET 1.000 cartes d'alimentation". PIVET ne peut fournir aucune date, son action a été si entremêlée qu'il lui est impossible de prendre des points de repère.

PIVET fréquente de Biarritz, rendez-vous d'anciens étudiants flottards, *upards* et gars de l'air. Le patron LABARTHE le met en relation avec Paul GRENIER, officier prisonnier; qui essaye plusieurs tentatives d'évasion dont la dernière réussit grâce au docteur BLONDEAU, actuellement au sans de Champrosay, dont la femme tient une pharmacie 50 Bld Victor Hugo à Clichy. GRENIER a un camarade qui connaît ROUSSEL (commandant SAHARA). ROUSSEL a à ce moment des renseignements Fer, portant sur les T.C.O. qu'il a par des cheminots de la gare du Nord, HUGUET (déporté avec son fils, morts tous deux) BARD (tué) BAILLEUL qui s'échappe au moment où la Gestapo vient l'arrêter. ROUSSEL est en panne, coupé de tous réseaux. PIVET fait passer ses renseignements à MORIN qui les achemine sur Londres par C.N.D.. MORIN lui remet des questionnaires à transmettre aux cheminots et fait passer ensuite les réponses en Grande Bretagne.

Depuis 1942, PIVET fournit des cartes d'alimentation et des faux papiers qu'il transmet à différents particuliers et à l'O.R.A. par GRENIER, qui le présente à BRUNET (pseudo) de l'O.R.A. (Il ne sait pas ce qu'il est devenu)

LIBE-NORD par ROUSSEL ou un de ses envoyés.

RESISTANCE : Par Mme SCAFFA boulangère 40, rue Taine qui est dans une situation tragique. Son mari, un italien, lui fait des ennuis, car il veut reprendre le fond pour s'y installer avec sa maîtresse. Il le dénonce à la police française puis à la police allemande et elle s'échappe de justesse par la cave. Son fils MICKE qui diffusait RESISTANCE rejoint les F.P.I. et soupçonné à tort d'être de la Gestapo, est descendu par le Maquis.

SAMSON : Par GR ANDJEAN, mis en rapport avec SAMSON par BOUGRAIN dit ALAIN, député, qui connaît PORTALIS (?). PIVET travaille plutôt avec ALAIN.

En novembre 1943, ROUSSEL alors patron de Zéro France (réseau belge) s'intéresse aux questions d'aviation et demande à PIVET de monter une affaire sur les aérodromes de la région parisienne. Comme GRANDJEAN s'intéressa aussi à ces questions, surtout à Orly, qu'il affectionne depuis 1914-18 et où il forme le projet de "rentrer un jour en maître"; il a placé à Orly un groupe de surveillance. Il a des gars un peu partout, ils ont les calques de plans pris aux Fritz, le double des clefs etc... Par recoupements, ils ont aussi des renseignements sur Buc, le Bourget. Aussi sur Etampes, où GRANDJEAN reçoit ses renseignements par l'intermédiaire du patron du bordel d'Etampes. PIVET passe les renseignements à ROUSSEL pour Zéro France par l'intermédiaire d'une jeune fille agent de liaison.

Pendant tout ce temps, PIVET continue de fournir ses fausses cartes.

**SHELburn** : **PIVET** entre en rapport avec Campinchi de façon amusante. Mme **LABARthe** a une couturière, Melle **BOUCARD**, habitant Square de Port-Royal qui s'occupe d'évasions d'Anglais. Mme L. liée avec elle, prend contact à tout hasard et la dépanne pour des cartes d'alimentation - (par **PIVET**). Melle **BOUCARD** est en rapport avec Marie Rose ~~SERVAZ~~, dite **CLAUDETTE** (déportée revenue), professeur 12 rue Saint-Ferdinand. En décembre 1943 ou janvier 1944, **CLAUDETTE** vient prendre **PIVET** au Biarritz, lui dit qu'elle a 15 aviateurs à faire partir le soir et qu'il lui faut de faux papiers. A ce moment, "l'atelier" de **PIVET** est chez des amis à lui, les **MELLET**, 6, rue Ste-Beuve à Paris. **PIVET** bécote les papiers et les aviateurs partent le soir même. A partir de cet épisode, P. travaille aussi pour Shelburn, pour les faux papiers, les embarquements à la gare etc..... Les aviateurs se rendent soit à Plonézec, soit à Plouha, qui est leur lieu d'embarquement. Les billets sont pris par quelqu'un d'autre, les places louées, on les fait voyager ensemble par compartiments entiers, ce qui s'avère le moyen le plus sûr. En général, il y a un ou deux convoyeurs pour 6 aviateurs. Parfois, ils voyagent en couchettes par exemple pour un russe blessé complètement ivre par surcroît. Arrivés en Bretagne, ils sont pris en charge par l'équipe locale.

L'embarquement et le convoyage ne sont pas toujours très drôles. Par mesure de prudence les gars arrivent à la dernière minute. Comme les voyages sont extrêmement difficiles à l'époque, les trains sont bondés, la location des places n'est pas respectée, il faut faire évacuer les places, les gens dépossédés sont de mauvaise humeur, il faut appeler le contrôleur plus ou moins dans le coup. 6 garçons dans un train pleins à craquer qui arrivent au moment du départ, qui n'ouvrent pas la bouche, cela se remarque, et les mécontents ne se font pas faute d'exhaler leur rancœur. Ainsi un jour, un convoyeur entend "une grande gueule" ronchonner : "Qu'est-ce ~~si~~ que c'est que ces gens là.... z'ont l'air de chevaliers à la mitraille, etc... **PAUL**, le convoyeur, passe dans le couloir et lui dit gravement : "vous devriez faire attention, ces messieurs sont des ingénieurs de la **Tout**. Ils font semblant de ne pas comprendre le français, mais je suis sûr qu'au moins l'un d'eux le comprend bien". Cela suffit pour fermer la bouche à tout le couloir. Les ~~voyageurs~~ aviateurs voyagent ordinairement en seconde ou en troisième. Sur la plage une goélette envoie une chaloupe qui en profite pour débarquer marchandises et passagers venant d'Angleterre et embarquer les aviateurs. Il y a parfois trois opérations par mois. Les dates sont fixées par radio, les phrases qui passent sur les ondes indiquent soit que l'embarquement aura lieu à la date fixée, soit que l'opération est retardée de 24 heures, soit qu'elle est repoussée et qu'il faut attendre de nouvelles instructions. Une de ces phrases est celle-ci : "Yvonne pense souvent à l'heureuse occasion".

Un jour **PIVET** prend chez **CAVANIÉ** un aviateur américain, lui donne ses papiers, le mène à Montparnasse. A peine sortis, ils se font arrêter par des hironnelles à roulettes". Tandis que **PIVET** les noie d'un flot de paroles, l'américain est pris d'un fou rire nerveux qui ne s'arrête plus, mais les agents n'y prennent pas garde. Ils vont en chercher quatre ou cinq stockés chez **MELLET**; arrivés devant Montparnasse, ils se heurtent à un barrage d'agents : l'un dit : "On ne passe pas", et l'un des aviateurs qui a une vague teinture de Français comprend : "Vos passeports" et commence à exhiber ses faux papiers. Un autre jour dans le métro, P. qui accompagne l'un d'eux, hume l'air autour de lui et s'aperçoit que son américain est en train de fumer innocemment. **PIVET** n'a pas gardé un bon souvenir des Américains, peu sympathiques dans l'ensemble, en particulier dans leurs rapports féminins. Il faut quelquefois les menacer de conseil de guerre pour les faire tenir tranquille, car ils ont l'ordre d'obéir ponctuellement aux Français quand ils sont pris en charge par un réseau. La durée du rapatriement est très variable. Parfois c'est trois jours, mais c'est exceptionnel. Un aviateur met un an plein pour rejoindre la Grande-Bretagne.