Chapitres 4-5-6 – Marianne choisit l'exil
21 au 30 juin 1940

Préparer l'avenir
La guerre des codes fait rage

22 juin
Enigma
La pipe de Rejewski
Au large de Marseille, 22h30 – Un homme s'accoude au bastingage d'un cargo, une pipe à la bouche, et observe les quais de Marseille qui s'éloignent. Dans la clarté de la lune, il peut encore distinguer les entrepôts de la Joliette et l'entrée du Vieux-Port défendue par ses sentinelles de pierre. Malgré lui, il ébauche un sourire. Une fois de plus, il a échappé à l'hydre allemande. Et il n'a pas fini de faire de son mieux pour nuire à la Bête.
En 1932, le jeune Marian Rejewski, vingt-sept ans, est entré au Bureau du Chiffre polonais (Biuro Szyfrów) après des études de mathématiques puis de cryptanalyse à l'université de Poznań. Lui et ses confrères Henryk Zygalski et Jerzy Różycki forment une équipe brillante, qui va permettre ce que l'on croyait impossible : percer les secrets de l'Enigma allemande. Depuis des années, toute la vie du trio tourne autour de cette caisse de bois de taille assez réduite : 34 centimètres sur 28 et 15, une douzaine de kilos.
Ce n'est pas n'importe quelle caisse. Elle comporte un clavier alphabétique, un tableau de connexion, trois à huit rotors mobiles à 26 positions, un rotor de renvoi (le réflecteur) et un tableau de 26 ampoules, une par lettre. Son fonctionnement est à la fois simple et astucieux. Chaque fois que l'on tape une lettre, un circuit électrique se ferme et l'ampoule de la lettre chiffrée s'allume : pour un réglage donné, en tapant A, vous codez D. En même temps, un ou plusieurs rotors tournent, ce qui change la substitution à la touche suivante : en tapant B, vous ne coderez pas E. Le nombre de possibilités est gigantesque, de l'ordre de 10^{20}. De plus, le chiffrement est réversible : si en tapant A vous codez D, en tapant D vous auriez codé A. Si l'expéditeur et le destinataire partent du même réglage, il suffit au destinataire de taper le message chiffré pour obtenir le clair. Les Allemands ont construit des dizaines de milliers de ces machines, persuadés d'assurer ainsi la sécurité de leurs communications radio et de celles de leurs alliés italiens [1].
C'est vrai que le système est génial. Pourtant, les trois Polonais ont réussi à le casser ! Pas tout à fait seuls : les services secrets français les ont bien aidés, en leur révélant le mode d'emploi des clés de sélection des rotors, leur remise à zéro mensuelle et jusqu'aux positions des rotors pour septembre et novembre 1934. Pour la millième fois, Rejewski se demande comment ils ont fait, et conclut qu'il doit tout de même y avoir des Allemands qui ne partagent pas la folie de leur Führer [2].
Mais c'est aux Polonais que revient l'honneur d'avoir reconstitué la machine allemande à partir d'un modèle commercial et d'avoir bâti la mathématique du décryptage, les permutations étant représentées par six équations dont les inconnues sont le clavier, les connexions, les rotors, le réflecteur et sa mécanique. La *bomba kryptologiczna*, la bombe cryptologique, a été un succès : six Enigma reconstituées et regroupées testent les

[1] Les Allemands construiront près de 100 000 Enigma. Les Italiens utilisent une version commerciale de la machine, inchangée, pour leurs communications navales (chiffre naval D).
[2] Les agents français ont été renseignés par la source "Asché" : Hans-Thilo Schmidt, frère cadet du lieutenant-colonel Rudolf Schmidt, qui deviendra général et sera, pendant la campagne de France, le supérieur direct du général Erwin Rommel.

substitutions possibles bien plus vite qu'auparavant, en deux heures ! Henryk Zygalski a adopté une approche différente et complémentaire, avec des cartes perforées.
Hélas, tous ces exploits n'ont permis aux cryptanalystes que d'être aux premières loges pour voir l'orage arriver. La Pologne n'avait plus les moyens de suivre les modifications constantes d'Enigma, et le passage à cinq rotors multipliait par dix les temps de décryptage. Le gouvernement et l'état-major ont donc décidé de dévoiler aux Français et aux Anglais l'étendue des progrès de leurs analystes, avec une copie de toutes leurs découvertes.
Le 26 juillet 1939, une réunion a rassemblé à Pyry, autour des trois cryptanalystes, leur chef de département, le colonel Gwido Langer, le chef de la section allemande, le major Maksymilian Ciężki, les ingénieurs Antoni Palluth et Czesław Betlewski, de la société AVA, et cinq invités étrangers : deux Français, le commandant Gustave Bertrand, du 2e Bureau et des Écoutes, et le capitaine Henri Braquenié, du 2e Bureau, ainsi que trois Anglais, le colonel Stewart Menzies, directeur du SIS, Alastair Denniston, chef du GC&CS, et Dillwyn Knox, cryptologue du GC&CS. Rejewski se souvient avec amusement de la stupéfaction de leurs interlocuteurs, et de leur gratitude. Deux semaines plus tard, les Polonais remettaient aux Français deux exemplaires d'Enigma et toute leur documentation. Le commandant Bertrand transmettra un exemplaire à la Grande-Bretagne le 16 août, par l'intermédiaire du représentant du SIS à Paris, le commander Wilfred Dunderdale.
Puis la tempête s'est abattue sur la Pologne avec une violence sans précédent. Chars et avions nazis ont balayé l'armée polonaise malgré le courage de ses soldats. La Vierge Noire n'a rien pu faire pour le pauvre pays de Marian Rejewski, une fois de plus démembré par ses ennemis de toujours, Russes et Teutons.
Après avoir démantelé leurs centres d'écoute et détruit leur matériel, les trois cryptographes n'ont dû leur salut qu'à la fuite en Roumanie. Ils ont eu la chance de n'y être ni repérés par les espions allemands qui pullulaient à Bucarest, ni internés par les autorités roumaines. Ils avaient d'abord frappé à l'ambassade du Royaume-Uni : *« Come back in a few days… »*, leur avait répondu l'attaché militaire, à qui Rejewski souhaite depuis de finir sa carrière comme garde-chasse aux Falklands. À l'ambassade de France, en revanche, le seul nom de "Bolek", nom de code du commandant Bertrand, avait fait bondir l'attaché militaire, qui avait mis les trois hommes et leurs familles dans un avion pour Paris, où ils étaient arrivés fin septembre 1939.
À la suite des accords entre les gouvernements français et polonais, l'équipe avait repris le travail fin octobre au château de Vignolles, à Gretz-Armainvilliers, une trentaine de kilomètres au sud-est de Paris. Nom de code de l'installation : "PC Bruno". Les Français assuraient la logistique et les écoutes, les Polonais l'essentiel du décryptage. *« Dès décembre 1939,* se souvient fièrement Rejewski, *nous avions recassé Enigma, avec un coup de main des Anglais. »* Les agences alliées communiquaient en effet entre elles par télétype, dont les messages étaient chiffrés… par Enigma, bien sûr ! Et chacun se terminait par un ironique *« Heil Hitler »*.
Les décrypteurs ne chômaient pas, d'abord sur trois machines, puis sur dix autres, les seules livrées avant l'offensive allemande sur les quarante commandées. Seul problème : les Français voulaient garder la main sur "leurs" Polonais et filtraient avec soin leurs échanges avec les Britanniques. *« C'était bien regrettable,* soupire Rejewski, *car les Britanniques avaient mis en œuvre d'énormes moyens et nous dépendions d'eux pour les clés et les cartes perforées. Notre travail aurait pu être encore meilleur. Mais cela n'eût sans doute pas changé grand-chose… »*
En mai 1940, avec le retour progressif de Roumanie d'autres analystes polonais, l'équipe d'août 1939 était reconstituée et commençait à recevoir des moyens techniques et des cryptographes français plus nombreux. Le PC Bruno fournissait au 2e Bureau des informations militaires de premier ordre. On sait, hélas, ce qu'il en advint…

Après Varsovie, Bucarest et Paris, les Polonais allaient poser une nouvelle étiquette sur leurs maigres valises. L'offensive allemande balayait la "première armée du monde". *« Qu'aurions-nous fait,* se demande Rejewski, *sans cet incroyable Sursaut français, bien digne de l'histoire de ce pays capable du meilleur comme du pire ? Nous, Polonais, en tant que nation, nous en savons quelque chose… »*
Mais le Sursaut avait eu lieu, et le PC Bruno avait reçu à temps l'ordre d'évacuer vers l'Afrique du Nord. Le commandant Bertrand était arrivé avec quelques voitures, porteur d'ordres signés du ministre de la Défense nationale et de la Guerre en personne. La Vierge Noire avait délaissé les Polonais, mais le ministre, polonais de cœur depuis sa mission de 1920, avait tiré les cryptanalystes de ce nouveau mauvais pas.
Perdu dans ses pensées, Marian Rejewski n'a pas vu sa pipe s'éteindre, tandis que s'effacent les côtes d'Europe. La suite de l'aventure se déroulera sur un autre continent. Il ne reste plus qu'à espérer que la Vierge Noire se souvienne enfin de ses enfants… d'autant plus que Rejewski voyage avec sa femme, Irena, et leurs deux jeunes enfants, Andrzej, quatre ans, et Janina, un an.
(Extrait de l'ouvrage collectif *Dans les coulisses de la guerre secrète*, Paris-Montréal, 1965)

Le Reich est ambitieux
Nouvelles cibles
Berlin – Pendant que la Bataille de France parait bel et bien gagnée, l'OKW a déjà tourné son attention vers d'autres horizons : Göring annonce à l'état-major de la Luftwaffe que les attaques contre l'Angleterre vont être intensifiées *« dès la fin de la campagne contre les forces françaises »*, tandis qu'Hitler demande au général von Brauchitsch, commandant en chef de l'Armée de Terre, de préparer un projet d'attaque, non de la Suisse, mais de l'URSS !

22 juin
L'or de la France est à l'abri
Casablanca – Le plus grand convoi d'or de l'Histoire arrive dans le grand port marocain. Il n'y reste que quelques heures, car il a entre temps été décidé que l'or serait plus en sécurité au Sénégal. Les navires vont donc repartir vers Dakar.

24-25 juin

26 juin
La machine de Bordeaux
A l'abri en Afrique du Nord
AFN – La caisse sans marque débarque avec André Burlot à Casablanca. Elle est chargée sur un wagon plombé à destination d'Alger, où l'état-major général s'installe. Le 30 juin, elle sera entreposée dans une cave de la caserne d'Orléans, en attendant qu'on sache qu'en faire.
Le PC Bruno, lui, a quitté Marseille le 21. Personne, à Marseille, ne savait qu'une autre caisse avait quitté Bordeaux trois jours plus tôt. Personne, à Bordeaux, ne savait ce qu'emportait Bruno. Le Chiffre est ainsi fait…

Dans le monde…
Staline a de la suite dans les idées

Moscou – L'URSS envoie un ultimatum à la Roumanie, exigeant la cession de territoires en Bessarabie et au nord de la Bucovine. L'Allemagne intervient à contrecœur pour aider son "associé" russe et persuade les Roumains de donner aux Soviétiques ce qu'ils demandent.

Les Turcs ne se mouillent pas
Ankara – Le gouvernement turc déclare la non-belligérance du pays.

27 juin

Des Tiger Moth pour l'Indochine
Hong-Kong – Dans le port anglo-chinois, l'activité est aussi grouillante qu'à l'ordinaire. En dehors des dockers concernés, personne ne prête attention aux caisses en bois que le mât de charge du cargo britannique *Ben Lhomond* dépose sur les wagons plats d'un convoi longeant le quai où ledit navire est amarré. Elles ont pourtant une forme particulière, ces caisses. Longues et hautes, pour une largeur somme toute assez faible, et avec une excroissance à un bout. D'autres sont plus basses, pratiquement aussi longues, mais encore plus étroites. Il faudrait l'œil d'un mécanicien d'aviation pour repérer qu'il s'agit d'avions… De plus près, c'est plus facile, en lisant les marques : *De Havilland, Hatfield, UK*, et la dénomination : *DH-82*, autrement dit Tiger Moth. On peut dénombrer sept caisses de chaque type, donc de quoi assembler sept avions.
Où vont aller ces appareils ?
Pas à Kai-Tak, l'aéroport de la RAF, pour cette fois. Les wagons avec les fameuses caisses vont être tractés jusqu'à un gros caboteur qui fait la navette entre Hong-Kong et Haiphong. Une fois en Indochine, lesdites caisses seront embarquées sur un train qui les conduira à Saigon. Mais pour quelle raison ?
Il faut remonter à la déclaration de guerre, en septembre 39. Elle stoppe net tout envoi de matériel et de personnel de la Métropole à l'Indochine. Or les besoins sont nombreux dans la colonie, tant en hommes qu'en machines. L'ombre du Japonais s'allonge petit à petit. Il faudrait former sur place des pilotes – et malgré une subvention du gouverneur général Catroux, les aéroclubs locaux se révèlent incapables d'être efficaces.
C'est Georges Mandel, alors ministre des Colonies, qui prend le 16 décembre 1939 la décision de créer une école indépendante de l'Armée de l'Air en Indochine, pour former des pilotes locaux, tant Français qu'Indochinois. Objectif : 300 pilotes civils par an, civils pouvant par la suite être facilement convertis en combattants. Après avoir informé Catroux, qui aura autorité sur cette école, le ministre nomme le commandant Louis Castex à la tête de la nouvelle organisation, lui donne carte blanche et débloque immédiatement six millions de francs, plus cinq autres millions pour les frais de fonctionnement.
Castex recrute assez facilement le personnel parmi celui de l'école Morane à Melun, et la Marine lui délègue des cadres-instructeurs. Mais pour les appareils, c'est plus complexe, l'industrie aéronautique française étant entièrement occupée par la charge de production imposée par le ministère de l'Air… et par la guerre en cours. Même des avions simples comme ceux d'écolage prendraient un temps infini pour être construits, sans compter le côté administratif de la chose. Allez expliquer aux fonctionnaires du ministère de l'Air qu'une école de pilotage en Indochine ne relevant pas de leur autorité va être créée et qu'il lui faut commander des avions !
De nouveau, Castex agit directement et s'adresse à De Havilland, dont les Tiger Moth sont à la fois réputés et en cours de production pour la RAF. Réponse positive, pas de palabres inutiles de l'Administration, le marché est passé le 7 février 1940 pour 20 exemplaires au tarif unitaire de 225 000 francs. Deux mécaniciens sont envoyés à Hatfield pour y apprendre la machine.

Le 20 avril, Castex effectue lui-même en Angleterre la réception des sept premiers biplans, certifiés trois jours plus tôt, en compagnie du chef pilote Maurice Thouraval. Les avions sont alors préparés pour un voyage par mer jusque Hong-Kong, où ils arrivent ce 27 juin. A présent, direction Tan-Son-Nhut, via Hanoi.

28 juin

Le déménagement des cartes perforées

Une commission bien renseignée

Compagnie des Machines Bull (Paris) – Une commission d'officiers allemands se présente à l'usine de la Compagnie des Machines Bull. Elle est conduite par le major Kurt Passow, de l'OKW, chargé de toutes les questions mécanographiques de la Wehrmacht. Il a d'ailleurs visité un peu plus tôt la Compagnie Électro-comptable, filiale d'IBM, à Vincennes.
Jacques Johannet, seul membre présent de la direction, reçoit les Allemands. Passow connaît le nom de chaque dirigeant et l'affectation militaire de chacun.
– Où est M. Callies ?
– Mobilisé, monsieur le major. Comme M. Vieillard.
– Ils seront bientôt démobilisés. Ils rentreront sous peu.
Pour le coup, Passow se trompe…

Dans le monde…

Staline a de la suite dans les idées

Bucarest – Le gouvernement roumain cède aux exigences territoriales soviétiques.

29 juin

La Flèche Bleue

Chalais-Meudon – L'ingénieur Ducol est décidément un homme bien malchanceux. D'abord, en tant que plus jeune recrue de la société, il n'a jamais eu à remplir que des tâches subalternes au sein de la soufflerie de Meudon, concernant son administration et son organisation pratique. De ce fait, les responsables de la soufflerie ont négligé de l'évacuer en même temps que bien des collègues plus anciens. Du coup, il s'est retrouvé le plus gradé des représentants de la soufflerie présents et c'est à lui que revient le sombre privilège d'accompagner les autorités d'Occupation dans leurs visites des installations et de répondre à leurs demandes.
Présentement, il se retrouve, bien malgré lui, contraint (et contrit) de suivre un capitaine du *Reichsluftfahrtministerium*, dont l'uniforme impeccable, la mine sévère et la casquette implacablement vissée sur la tête ne lui inspirent nulle sympathie. Réciproquement, l'homme est de fort méchante humeur, qui ne fait que s'accroître à mesure que sa visite ne lui apporte que des déceptions.
– Allons cher monsieur, vous n'allez pas me faire croire que notre victoire ne nous rapporte que ça ! Un Morane Parasol et un planeur, c'est se moquer du monde, vous n'avez rien fait depuis 1914, peut-être ? s'exclame-t-il de façon théâtrale. *Où sont les prototypes ?* lance-t-il en parcourant à grandes enjambées la halle de stockage. *Où sont-ils ?*
– Herr Hauptmann, je ne puis que vous répéter que les chasseurs en cours d'essai, dont notamment le VG-33 auquel vous avez fait allusion, ont été déplacés. Je ne peux rien dire de plus, car je ne sais rien de plus.
– Une fuite bien inutile, car notre armée ira de toute évidence les chercher jusqu'au fond de votre pays avili par votre mélange avec les Juifs et les Nègres… Nous pourrons les examiner

tôt ou tard ! Et qu'il y a-t-il derrière CECI ? gronde le capitaine en désignant du doigt une double porte métallique.
– Il s'agit d'un entrepôt pour les projets qui ne sont pas issus des donneurs d'ordre publics et n'ont pas fait l'objet d'une approbation ministérielle.
– Des avions privés ! Ce sera toujours mieux que rien. Ouvrez !
– C'est que… Herr Hauptmann, c'est justement presque un local privé et je n'ai pas les clés… Je crois que le gardien, Monsieur Lambert, a un double…
– Allez le chercher, en ce cas !
Dûment escorté par deux *feldgrau*, Ducol s'en va, pour revenir accompagné d'un homme d'un certain âge, qui boîte de la jambe gauche – une vieille blessure peut-être. Ce personnage traverse la salle clopin-clopant, le béret enfoncé sur les yeux, et entreprend de chercher une clé au milieu d'un trousseau bien garni.
– Pressons, pressons !
– Lambert, mon vieux, ouvrez la porte s'il vous plaît, nos invités attendent… Au fait, vous savez ce qu'il y a derrière, vous ?
– Ah, derrière, c'est la Chose, Monsieur ! Jamais vu ça, et pourtant j'ai commencé du temps de Monsieur Garros ! A l'époque, y'avait pas tous ces machins…
– Ja, certainement, contentez-vous d'ouvrir cette porte !
De plus en plus agacé, l'officier agite nerveusement une badine.
Lambert finit par trouver la clé. En ouvrant, il souffle à Ducol : *« J'en ai vu passer ici, des bizarreries, des laiderons… Des trapanelles, même ! Mais alors ça ! Le gars qui a construit ça, c'est un fou ! Il parait que la dernière fois qu'il a montré un de ses avions, on lui a demandé :* « C'est quoi, votre berlingot ? Dans quel sens marche-t-il ? ». *Comme je vous l'dis ! »*
La porte s'ouvre et la créature tapie à l'intérieur paraît jaillir de l'obscurité. Elle semble attendre de pouvoir s'échapper. Étonnamment racée, malgré ses formes disgracieuses. D'une couleur vive, un bleu océanique, qui participe à lui donner quelque cohérence – à défaut d'élégance.
A la vue de ce curieux engin, l'officier teuton est pris d'un besoin urgent de se gratter le cuir chevelu. Il tente d'abord de conserver sa prestance en se contentant de passer son index droit sous sa casquette. Puis, son ahurissement ne passant pas, il finit par saisir sa casquette de sa main droite et l'enlever, saluant ainsi l'engin.
– Ach so…

30 juin

Aux armes !

Une longue liste de courses

Toulouse – Le Comité de Défense Nationale examine la situation des achats d'armes aux Etats-Unis, à travers un copieux rapport envoyé la veille par Pierre Cot *(voir Appendice)*.