

L'ÉVASION DE L'OR DE LA BANQUE DE FRANCE

EN 1939-1940

Philippe MILCENT

À une époque où l'histoire n'appartient plus aux historiens mais aux mondes politique et médiatique qui la façonnent à leur gré, à une à une période où les derniers témoins disparaissent et où leurs actions remarquables nous sont cachées, je veux par mon récit rendre hommage à un de mes oncles maternels. Jusqu'à 89 ans, il m'a conté sa vie de matelot sur le *Béarn*, durant une opération risquée et remarquablement exécutée grâce à l'abnégation, au courage et à la discipline d'hommes qui entendaient être au service de leur pays. Il s'agissait de faire échapper l'or de la Banque de France¹, que le Führer convoitait. Cet exploit a été conté notamment par l'Anglais Alfred Draper dans son livre *Operation Fish*. La librairie Plon avait acquis les droits de la traduction française mais elle s'est vu interdire sa publication par intervention officielle, avec menace de lui retirer les droits d'édition des *Mémoires de guerre* du général de Gaulle. L'opinion dominante a obtenu que le secret d'État ne soit pas levé pour les archives françaises de la Seconde Guerre mondiale. Peut-être ne confirmeraient-elles pas l'image très manichéenne de notre épopée nationale forgée dans l'après-guerre ? Heureusement les autres nations ont ouvert leurs archives.

Rappel du contexte historique

Avant l'éclatement de la 2^e Guerre, la BdF avait amassé une importante réserve d'environ 2 430 tonnes d'or², contrastant avec la faiblesse de notre pouvoir politique. Son gouverneur, Pierre Fournier, était un homme clairvoyant, qui n'avait confiance ni dans la parole du gouvernement allemand ni dans la candeur des pacifistes officiels.

Dès les "Accords de Munich", il fit envoyer par bateau aux États-Unis une "cassette" de 300 t d'or, pour pouvoir s'y fournir en matériel militaire et accélérer l'impression de billets de banque, comme réserve en cas de malheur.

Quand les mauvaises intentions d'Hitler sur la conquête de l'Europe se dévoilèrent, l'or de la BdF fut discrètement réparti dans 51 cachettes, à distance raisonnable de nos ports de la Méditerranée et de l'Atlantique. Toulon prit une importance capitale.

Le 11 novembre 1939, 57 t d'or furent envoyées à Ankara, qui réclamait une aide financière³ ; elles nous furent rendues peu après, par l'*Orient Express*. De l'or fut aussi expédié à Beyrouth, par 3 navires de guerre, *L'Aigle*, *Vauban*, *Tourville*, sans autre incident que la chute accidentelle d'une caisse d'or dans le port de destination, mais elle fut rapidement repêchée. Cet or devait couvrir nos dépenses en Syrie et au Liban, protectorats français depuis 1919.

De même, ce 11 novembre, 100 t d'or partirent à bord de 2 croiseurs – *La Marseillaise* (275 boîtes) et *Jean de Vienne* (275 boîtes) – et du cuirassé *Lorraine* (1500 boîtes), chargés à Toulon dans

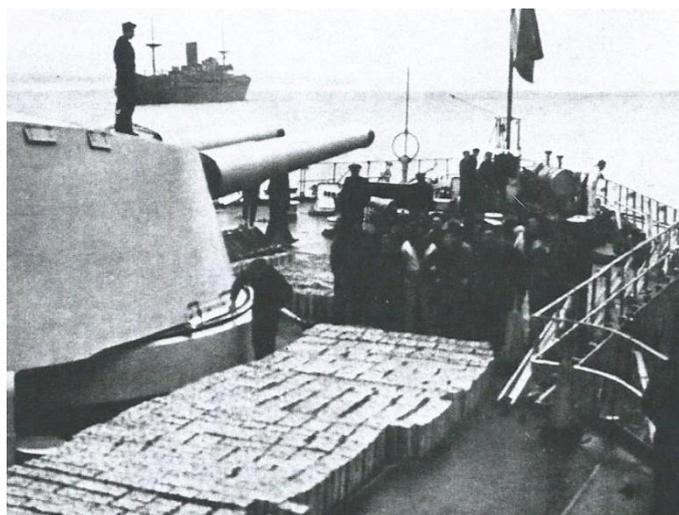
1 NDLR : abréviation dans la suite : BdF

2 dont 2 200 t en lingots, le reste en pièces, rares et donc de valeur.

3 Elles nous furent rendues peu après par *L'Orient Express*.



Chargement de l'or dans le port de Brest
(Archives Banque de France)



Caisses d'or sur le pont du *Lorraine* dans le port d'Halifax
(E. C. P. Armées)

des caisses de munition sous le nom de code "Macaroni", à destination de Mers el-Kebir puis de Halifax (Canada), via les Bermudes. De même 100 t partirent sur le *Dunkerque*.

Le 12 mars 1940, 147 t furent transportées à Halifax sur les croiseurs *Algérie* et *Bretagne*, soit une valeur de 7 milliards de francs de l'époque.

L'urgence fut à son comble quand Hitler ne fit qu'une bouchée des Pays-Bas, le mettant ainsi au contact de nos troupes.

L'opération principale

Le ministre des finances, Lucien Lamoureux, donna l'ordre au gouverneur de la BdF d'évacuer l'or en dehors du territoire métropolitain. Il restait 1 823 t de lingots et 203 t de pièces de valeur à acheminer vers Brest, Toulon et Le Verdon (avant-port de Bordeaux). Le réseau ferroviaire étant déjà très endommagé au nord de la Loire, le transfert s'effectua par route ; il fallut rassembler au plus vite une multitude de camions, car l'avance allemande s'accélérait. Les routes étaient chaotiques et encombrées par le flux des civils fuyant la zone des combats et celui des véhicules militaires. Il y avait pénurie de camions car les besoins de l'Armée étaient prioritaires ; toutes sortes de véhicules furent ainsi réquisitionnés, dont les taxis, pour mener à bien l'opération.

Le 17 mai, le porte-avions *Béarn* chargea à Toulon 194 t d'or pour les transporter à Halifax. L'appareillage fut si rapide qu'il fallut faire un arrêt à Casablanca pour mettre un canot à la mer et permettre à mon oncle, mitrailleur et boucher du bord, de procéder à un abattage clandestin pour augmenter les rations.

Quatre jours plus tard, les Allemands débarquaient à Abbeville, piégeant un million de soldats alliés dans cette poche adossée à la côte.

Ce même jour, les croiseurs *Émile Bertin* (dont le départ avait été retardé de 24 h par une réparation machine) et *Jeanne d'Arc* sortaient de Brest avec 200 t d'or réparties dans des boîtes de munitions, dont 9 000 sur le pont du *Jeanne d'Arc*, commandé par l'amiral Pierre Rouyer. Celui-ci, chef de l'opération, profita d'une nuit très noire pour filer plein sud, à 17 nœuds, vers le rendez-vous avec les flottes de Toulon et du Verdon au large des Canaries. Tous feux éteints et silence radio, il zigzagua pour éviter les torpilles car des messages reçus de Brest⁴

4 Grâce à un équipement radio sophistiqué, le *Jeanne d'Arc* pouvait recevoir des messages codés, avec interdiction d'émettre pour ne pas être localisé.

lui signalaient des sous-marins allemands entre le Portugal et les Açores, et la radio allemande, bien renseignée par ses espions, « *souhaitait un bon voyage à Émile Bertin* ». Pendant cette traversée l'amiral reçut un message codé le prévenant que les escorteurs qui devaient l'accompagner ne viendraient pas, retenus en priorité par la situation de plus en plus préoccupante de la poche de Dunkerque.

La jonction des trois flottes se fit le 25 mai, aux environs des îles du cap Vert. Sans escorteurs et sans aviation, l'amiral Rouyer n'avait que son génie pour échapper aux flottes ennemies et traverser l'Atlantique. Il décida, avec son convoi de bateaux divers, de prendre une route plus au sud que là où l'ennemi l'attendait. Pratiquant un black-out total (feux éteints, silence radio), il choisit de marcher à seulement 14 nœuds, pour économiser le carburant car cette route était plus longue. Durant le parcours en direction de Récife (Brésil), ils eurent à grenader deux sous-marins, puis ils remontèrent en suivant au plus près les côtes américaines. Le contre-amiral anglais commandant le secteur d'Halifax leur assura une couverture aérienne 12 heures avant leur arrivée dans ce port canadien. Entrés sans pilote, les navires furent déchargés dès leur amarrage et à 23 heures l'opération était achevée. L'or transbordé immédiatement dans un train spécial prit la direction de la réserve fédérale américaine⁵.



Le croiseur Émile Bertin

Aussitôt l'*Émile Bertin* reçut l'ordre, le 7 juin, de repartir vers Brest, à la vitesse maximale de 27 nœuds, pour y charger des pièces d'or, dont 213 t avaient déjà été embarquées sur le croiseur auxiliaire *Pasteur*.

Pendant ce temps le *Béarn* et le *Jeanne d'Arc* avaient chargé 96 avions, dont 48 chasseurs-bombardiers Curtis-Wright SBC4, achetés aux Américains et avaient repris la mer. Lors des pourparlers d'armistice, ils reçurent l'ordre de gagner Fort-de-France à la Martinique.

Le 27 mai, Jacques Rueff, sous-directeur de la BdF, reçut un appel téléphonique de Willam Bullitt, ambassadeur des USA à Paris, l'informant que le président Roosevelt proposait d'envoyer le croiseur *Vincennes* pour aider à évacuer l'or restant. Le président du Conseil, Paul Reynaud, accepta, mais trois jours avant cet appel, le transfert de wagons et de camions chargés de grandes quantités de métal des réserves stratégiques avait commencé. Charles Moreton, directeur de l'Office des changes à Paris, fut désigné pour partir rapidement par le train à Bordeaux afin d'accueillir les précieuses cargaisons. Le plan avait été conçu si vite qu'il n'avait aucune instruction précise. Il dut réceptionner les trains d'or au fur et à mesure de leur arrivée dans les trois gares, qui regorgeaient déjà de trains-hôpitaux et de réfugiés. Il

⁵ La neutralité des USA imposait aux navires de séjourner moins de 24 heures dans ses ports ; la durée de l'escale était insuffisante. C'est la raison de l'arrivée au Canada.

rassembla les caisses sur les quais de la gare Saint-Louis ; certains vieux wagons étaient si endommagés par leur lourd contenu qu'il fallut faire appel à des taxis pour le transporter.

Un message secret arriva enfin pour avertir Charles Moreton que Brest lui envoyait le croiseur auxiliaire *Ville d'Oran*, avec Casablanca pour destination. Les wagons furent amenés le long du quai mais la forte marée obligea à changer de poste. Deux douaniers zélés faillirent faire échouer la manœuvre car ils refusaient d'autoriser le chargement, faute des visas nécessaires. Il fallut quantité de contacts téléphoniques pour les convaincre de laisser partir le 3 juin 212 t d'or sur le *Ville d'Oran*, escorté par 2 destroyers. Le navire américain *Vincennes* n'intervint pas car on s'opposait à laisser entrer dans la Gironde un bateau d'un pays neutre, malgré bien des débats houleux entre l'ambassadeur Bullitt, le ministre des Finances Lucien Lamoureux et un officier de marine. Le 9 juin notre navire parvint à Casablanca, suivi du croiseur américain qui voulait charger l'or pour l'étape suivante. Une solution négociée fut trouvée : vendre l'or aux Américains (la loi leur interdisait de transporter l'or d'un belligérant) et le racheter à l'arrivée. À 21 h le chargement était arrimé sur le *Vincennes*, qui reprit la mer pour les USA.

À Brest, pendant ce temps, l'Amirauté réussissait à fournir un convoi pour évacuer l'or restant, le 17 juin, alors que les Allemands défilaient dans Paris ; les *El Djezaïr*, *El Kantara*, *El Mansour*, *Ville d'Alger* embarquèrent 1 200 t d'or. Faute de main d'œuvre le chargement fut réalisé par les détenus de droit commun de la prison maritime de Pontaniou, qui usèrent parfois du balai et de la pelle lorsqu'un sac se rompait pour remettre les pièces dans un autre. Le convoi quitta le goulet de Brest le 18 juin à 17 h, alors que les Allemands arrivaient à l'appontement, et fit route plein sud. Il arriva à Casablanca le 21 juin au soir, où de nouvelles instructions lui ordonnèrent de poursuivre sa route jusqu'à Dakar.

La vitesse extraordinaire de l'*Émile Bertin* lui avait permis d'arriver le 12 juin, juste avant les Allemands, pour charger en vrac – dans des sacs de jute – les précieuses pièces et de repartir vers Halifax où il arriva le 18 au soir. Les Anglais essayèrent alors d'en prendre le commandement, mais le 22 juin, sur ordre de l'amirauté française, le commandant Battet fit sortir l'*Émile Bertin* du port, sans l'aide d'un pilote, et gagna la Martinique. Il y arriva le 24, après avoir "semé" ses poursuivants, le croiseur *Devonshire* et 2 escorteurs anglais.

L'armistice étant signé, l'amiral Robert – commandant en chef de l'Atlantique ouest et haut commissaire aux Antilles – embarqua ses matelots "appelés" sur un cargo, non armé, pour les faire démobiliser en métropole. Arraisonnés par les Anglais au milieu de l'Atlantique, ils furent



À son retour des Antilles, l'amiral Robert vient rendre compte au maréchal Pétain

conduits dans un camp de prisonniers en Sierra Leone où pendant plusieurs mois ils ne furent même pas autorisés à écrire à leur famille. L'amiral garda jusqu'en juillet 1943 nos Antilles, la flotte intacte et le trésor, au début sous protection américaine⁶. Il fut alors rappelé en métropole, où il rendit compte au maréchal Pétain.

Qui était l'amiral Robert ? Né en 1875 à Courseulles-sur-Mer (Calvados), il servit lors de la Première Guerre mondiale aux Dardanelles. Nommé vice-amiral en 1936 et mis à la retraite en 1937, il fut rappelé le 1^{er} septembre 1939 avec rang d'amiral,

6 NDLR : pendant cette période trouble, l'amiral adopta une position neutre, surveillé par les Américains. Fidèle au maréchal Pétain, il ne se rallia pas à la France libre mais n'exécuta pas le sabordage demandé par Vichy. Grand-croix de la Légion d'honneur, Il était aussi titulaire de l'ordre de la Francisque (Wikipedia).

avec les fonctions indiquées ci-dessus. Bien que n'ayant jamais vu d'Allemands à la Martinique, il fut révoqué, sans pension, par décret du 7 septembre 1944, détenu à la grande caserne de Saint-Denis puis transféré à Fresnes le 1^{er} mars 1946, jugé et dépouillé de ses décorations par la Haute Cour. La dégradation de sa santé et son grand âge aboutirent à sa mise en liberté provisoire le 5 novembre 1946, tout en restant inculpé. Le 14 mars 1947, le procureur général Frette-Damicourt le fit condamner à dix ans de travaux forcés, à la dégradation à vie, à la radiation de l'ordre de la Légion d'honneur. Curieusement, la cour émit le vœu que, compte tenu de son âge et de son passé, une mesure de grâce intervienne. Le 2 juillet il obtint une remise de peine, mais l'indignité nationale et la suppression de toute ressource subsistaient. Le Conseil d'État annula en février 1948 l'ordonnance de 1945 et lui rendit sa solde. Il fut amnistié par décret du 15 avril 1964. Réintégré dans l'ordre de la Légion d'honneur le 26 mars 1957, relevé de l'interdiction de porter ses décorations françaises et étrangères, il s'y refusera jusqu'à sa mort à Paris le 2 mars 1965.

Une des dernières volontés de l'amiral Robert s'adressait à ses anciens marins : « *À l'anniversaire de ma mort, vous irez sur ma tombe, à Courseulles, y jetterez des fleurs des champs et prendrez une "cuite" en pensant à moi* ». Ce que fit, conduit par son épouse, mon oncle, jusqu'à 89 ans. Ils n'étaient plus que 7 marins.

Notes additionnelles

1. Une partie de l'or de la BdF a permis, avec les signatures de l'amiral Darlan et du général Giraud et avec l'aval du maréchal Pétain, d'acheter aux Américains le matériel de guerre de la 2^e DB et de l'armée du maréchal de Lattre de Tassigny. Le reste nous fut restitué pour la reconstruction de la France, en 1945.
2. Les gouvernements américain et anglais furent constamment informés des mouvements de notre réserve d'or par Jacques Rueff, détaché pour ce faire par la BdF.

SOURCES

Alfred Draper, *Operation Fish : the fight to save the gold of Britain, France and Norway from the nazis*, Londres, Cassell, 1979, 377 pages.

Didier Bruneel, *La bataille de l'or 1932-1940*, Collection Cahiers anecdotiques de la Banque de France, n° 27, 184 pages.

Disponible sur <https://www.banque-france.fr/>

fileadmin/user_upload/banque_de_france/La_Banque_de_France/cahier-anecdotique-27.pdf



Évacuation maritime de l'or de la Banque de France

(Cahiers anecdotiques de la Banque de France, n° 27, p. 74)