
La coexistence de divers réseaux alliés sur un même territoire et la participation à plus d'un réseau

La participation de certains agents à plus d'un réseau allié était fréquente. En fait, dans la zone Pallars-Couserans à travers laquelle la ligne SOL menait son action, nous avons déjà mentionné la présence du réseau Wi-Wi, organisé depuis les États-Unis par l'OSS, l'ancêtre de la CIA. Pour ce réseau américain travaillaient Barthélemy Gabarre et Jacinto Bengoetxea en assumant la même tâche que celle qu'ils exerçaient pour le réseau belge. Du trajet transfrontalier, c'était Roger Rieu, un jeune né dans la vallée de Capvert (Seix) qui s'en occupait, il utilisait aussi le passage des Vinyals pour arriver jusqu'à la borde Petit, du côté catalan. Là, Manel Vidal prenait le relais afin de faire arriver le paquet jusqu'à Barcelone.

Les frères Soldevila, très vite, se sont rendus compte qu'il y avait quelqu'un de la région qui agissait à travers le territoire de la même façon qu'eux.

Les allées et venues de Josep Senpau Donisa de chez Ignàsia d'Isil et d'un parent à lui de chez Pubill d'Alòs mirent en alerte les Soldevila. Ricardo le signala à l'antenne de Barcelone et de là-bas on s'occupait de découvrir pour qui ils travaillaient. Senpau et Pubill étaient deux

67. FOSTY Jean, *op. cit.*, 1972, p. 97-98.

membres de plus du réseau américain Wi-Wi, qui collaboraient avec Manel Vidal pour faire arriver les paquets jusqu'à Barcelone, ainsi qu'en sens contraire. La maison Ignàsia d'Isil faisait office de boîte aux lettres et quelqu'un montait depuis la capitale catalane pour recueillir ou apporter les paquets.

« Et là il y avait quelqu'un qui montait de Lérida je crois, les récupérer, moi j'avais entendu raconter ça, et ce monsieur qui montait, il le faisait passer comme si c'était un amoureux de ma tante, de la sœur de mon père qui était institutrice, qui montait voir Antonietta, mais il montait pour le renseignement⁶⁸. »

Il semble que Edmond Faur, de chez Tarrabeu à Coufflens, participait aussi à un groupe de la Résistance. Edmond est mort en 1944 dans un hôpital de Toulouse à cause d'un accident de bicyclette alors qu'il effectuait une mission pour le maquis local⁶⁹.

Jaume Soldevila et Generosa Cortina ont aussi participé au réseau d'évasion Française. Dans la lettre de dissolution du réseau Française du 21 mai 1950, Jaume Soldevila est mentionné comme membre du réseau en qualité d'agent P1⁷⁰, c'est-à-dire un agent secondaire dont la maison fonctionnait comme boîte aux lettres⁷¹. De toutes façons, les tâches que Jaume a effectuées pour le réseau Française, ont dépassé, en certaines occasions, les attributions qui étaient les siennes en tant qu'agent P1, en s'occupant du passage de quelque groupe d'aviateurs.

Generosa et Jaume ont conservé, après la guerre, une liste manuscrite où figurent les noms de sept aviateurs britanniques, canadiens et américains que Jaume avait aidés à passer en Espagne : Neil H. Lathrop, Lowell Creason, R. Gordon Crosby, David Goldberg, Arnald Pederson, William E. Watkins et Michael L. Smith.

David Goldberg était né à Hamilton (Ontario, Canada) le 20 mars 1917. Il avait 23 ans quand il s'est engagé dans la RCAF⁷². Le 8 mars

68. MSB 05/05/2007.

69. Entrevue avec mesdames Aurous et Raufaste, Coufflens 11/07/2007.

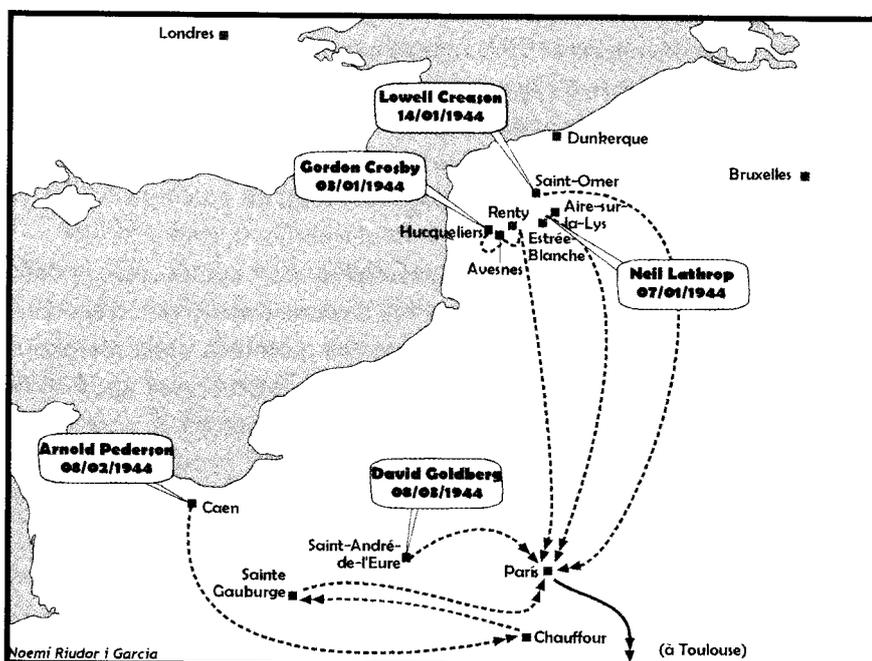
70. Document conservé par la famille Soldevila, lettre de dissolution du réseau Française, signée par Française Marie Dissard.

71. DELPLA, Claude, « Le réseau Wi-Wi (O.S.S.). Un réseau de renseignements franco-américain (1943-1944) ». Extrait du *Bulletin de la Société ariégeoise Sciences, Lettres et Arts*, 1989, p. 17.

72. Royal Canadian Air Force.

1944, son avion a été abattu et est tombé dans un champ près de Saint-André, à 60 kilomètres à l'ouest de Paris. Cette première nuit en France, il l'a passée caché, exposé aux intempéries, entendant les tirs des Allemands et les aboiements des chiens policiers qui recherchaient les occupants de l'avion abattu. Durant la journée, il n'a pas osé sortir de sa cachette, il a passé le temps en observant un couple et son fils en train de travailler dans un champ voisin. Quand la nuit est arrivée, il a demandé de l'aide à la famille. Ils habitaient dans une modeste maison, mais ils lui ont donné à manger et il a pu se réchauffer près du feu. Le paysan lui a dit qu'il prendrait contact avec le maquis local et le lendemain se présentèrent à la maison trois voitures avec plusieurs hommes armés qui l'interrogèrent pour avoir l'assurance qu'il ne s'agissait pas d'un espion allemand.

À la nuit, ils sont revenus pour l'emmener, lui ont donné des vêtements civils et l'ont conduit jusqu'à une ville où il fut accueilli par une famille qui habitait une petite maison. Le lendemain matin, il a vu que la maison était juste à côté de la caserne des Allemands. Dans cette maison, il est resté caché pendant quatre jours. Le jour où il est parti était un dimanche, il y avait quantité de gens qui entraient et sortaient de la maison, David a eu l'impression qu'ils devaient célébrer une fête.



Mettant à profit le tohu-bohu des allées et venues, les occupants du logement ont pu emmener David à bicyclette sans que les Allemands ne soupçonnent rien⁷³.

Il a passé la nuit dans une maison de campagne et le lendemain, la maîtresse de maison l'a accompagné en train jusqu'à Paris. À Paris, on l'a conduit à un appartement où se trouvait déjà Gordon Crosby, un autre jeune Canadien, né à Vancouver (British Columbia, Canada) le 11 mars 1916, géologue de profession, dont l'avion avait été abattu le 3 janvier 1944. Gordon avait sauté en parachute de son avion et était tombé dans un petit-bois situé à l'ouest de Hucqueliers (Pas-de-Calais, France), il avait dissimulé son parachute et s'était caché à proximité en attendant la nuit. Dans une maison des environs de la localité d'Avesnes, on lui a donné à manger, il a continué à marcher et a passé le reste de la nuit dans une grange. Durant les trois jours suivants, il a reçu l'aide de plusieurs personnes qui l'ont caché et lui ont donné des vêtements et de la nourriture. À Renty, il est demeuré dans une maison d'où il dut s'enfuir précipitamment pour éviter d'être découvert par la Gestapo qui fit irruption à l'intérieur pour effectuer une fouille. Le lendemain il s'est retrouvé en compagnie de Neil Lathrop⁷⁴, de Los Angeles (Californie, É.-U.), qui avait été abattu le 8 janvier 1944⁷⁵.

Arnold Pederson est le fils d'une famille de pêcheurs norvégiens qui émigra aux États-Unis vers 1912. Arnold est né au Michigan en 1922, il s'est engagé dans l'armée à l'âge de 20 ans. Le 8 février 1944, il effectua une mission en vol vers Frankfort quand son avion a été abattu par les Allemands près de Caen (Calvados, France). Il a tout de suite été aidé par un fermier qui lui a donné à manger ainsi qu'un pardessus.

Durant plusieurs jours, Arnold a marché de nuit et a dormi pendant la journée caché dans quelque grange ; le sixième jour, il est arrivé dans une ferme où on l'a mis en contact avec des membres de la résistance locale. Après l'avoir interrogé pour être totalement sûrs qu'il était américain, ils l'ont conduit au village de Chauffour, où il a passé dix jours jusqu'à ce qu'ils soient obligés de l'emmener promptement une nuit où les Allemands fouillaient les maisons à la recherche d'armes.

73. Document conservé par la famille Goldberg, *Account of David Goldberg's Evasion of Capture*.

74. William Crosby's Evasion Report. <http://www.airforce.ca/wwii/ALPHA-CR.html>.

75. <http://www.wwiimemorial.com>.

Les trois semaines suivantes, il les passa dans une autre ferme, près du village de Sainte-Gauburge; il travailla là à la ferme jusqu'à ce qu'il doive fuir en raison d'une autre fouille des Allemands.

Aux environs de la première semaine de mars, on l'a transféré à Paris où il est passé par divers appartements et maisons, jusqu'à ce qu'il arrive à l'appartement où il fit la connaissance de David Goldberg, Gordon Crosby, Neil Lathrop et Lowel Creason⁷⁶, né le 3 août 1919 au Missouri (É.-U.), qui avait été abattu le 14 janvier 1944, au cours d'une mission à Saint-Omer, dans le nord de la France.

Durant leur séjour à Paris, on leur a fait les faux papiers nécessaires pour pouvoir circuler dans le pays, il fallait avoir tout bien au point pour pouvoir prendre le train en direction de Toulouse, première halte du voyage qui les conduirait jusqu'au pied des Pyrénées. David Goldberg précise que, dans le train, tous les cinq portaient :

« [...] des souliers montants neufs avec des clous pour pouvoir grimper dans les Pyrénées⁷⁷. »

À Toulouse, ils ont pris un autre train pour Boussens (Haute-Garonne) et de là ils ont rejoint Saint-Girons en autocar.

Arnold Pederson se souvient que David Goldberg a pris contact avec un jeune garçon qui les a accompagnés jusqu'à un bois où ils ont attendu qu'il fasse noir. Le même garçon les a accompagnés jusqu'à une ferme où ils ont trouvé Michael L. Smith et William E. Watkins⁷⁸. De Michael L. Smith, nous savons qu'il est né en Géorgie (É.-U.) le 7 février 1916 et qu'il a été abattu le 17 mars 1944⁷⁹. William E. Watkins était un Gallois né à Iredegar (Monmouthshire, South Wales) le 7 avril 1921. Quand son avion a été abattu le 13 février 1944, il est tombé dans une zone agricole. Il est resté caché pendant quelques jours, dormant dans une étable jusqu'à ce qu'il ait le courage de frapper à la porte d'une ferme où on lui a donné des vêtements et de l'argent⁸⁰. Nous ignorons comment il est arrivé à la ferme où les

76. *The 452nd Bomber Group newsletter*, p. 12-13. Photocopies fournies per Arnold Pederson.

77. Document conservé par la famille Goldberg, *Account of David Goldberg's Evasion of Capture*.

78. *The 452nd Bomber Group newsletter*, p. 13. Photocopies fournies par Arnold Pederson.

79. Information fournie par Édouard Renière.

80. Lettre de Beth Watkins, 25/08/2008.

sept aviateurs ont séjourné durant neuf jours, accueillis par un paysan et sa femme.

Le 7 avril 1944⁸¹, ils ont commencé la traversée des Pyrénées. Ils se sont unis à un groupe formé par près d'une trentaine d'hommes, dont beaucoup étaient des Français qui tentaient d'arriver en Afrique pour rejoindre l'armée de la France Libre, il y avait aussi quelques pilotes et des réfugiés⁸². Le groupe était accompagné par deux passeurs espagnols. L'un d'eux était Jaume Soldevila et l'autre un Pallarais établi dans l'Ariège, Valentí de chez Andreu de Baiasca⁸³. Malheureusement, une tempête de neige les a surpris et les guides se sont perdus. La plupart de ceux qui s'étaient unis à eux étaient très fatigués, c'était leur deuxième tentative de traverser les Pyrénées car, la fois précédente, ils avaient été surpris par les Allemands⁸⁴. Eux et Valentí ont décidé de rebrousser chemin. Mais le groupe des sept aviateurs a voulu poursuivre avec l'aide de l'autre guide. Jaume, finalement, réussit à s'orienter et les conduisit jusqu'à Isavarre.

«Devant l'insistance de Dave Goldberg, les cinq du début ainsi que les pilotes, nous avons dit que nous continuerions seuls. Un des guides accepta de nous accompagner et à 7 heures du matin nous sommes partis, et aux environs de 3 heures de l'après-midi nous entrions en Espagne. Notre guide paraissait plus familiarisé avec l'environnement et il nous a cachés parmi ses amis espagnols pendant une semaine⁸⁵.»

L'après-midi du 12 avril 1944⁸⁶, Jaume arrive chez Miqueu d'Isavarre avec les sept aviateurs. Aussitôt, un garçon de la maison est parti jusqu'à Escart pour prévenir Joan de la présence des sept hommes. Joan est d'abord allé jusqu'à la Guingueta, où il s'efforça de trouver un hôtelier ami de Ricardo avec l'idée de pouvoir loger le groupe. L'homme était absent et son épouse eut peur de la situation qui se présentait à elle, ce qui fait que Joan a dû chercher une solution alternative toujours à la

81. *The 452nd Bomber Group newsletter*, p. 13. Photocopies fournies per Arnold Pederson.

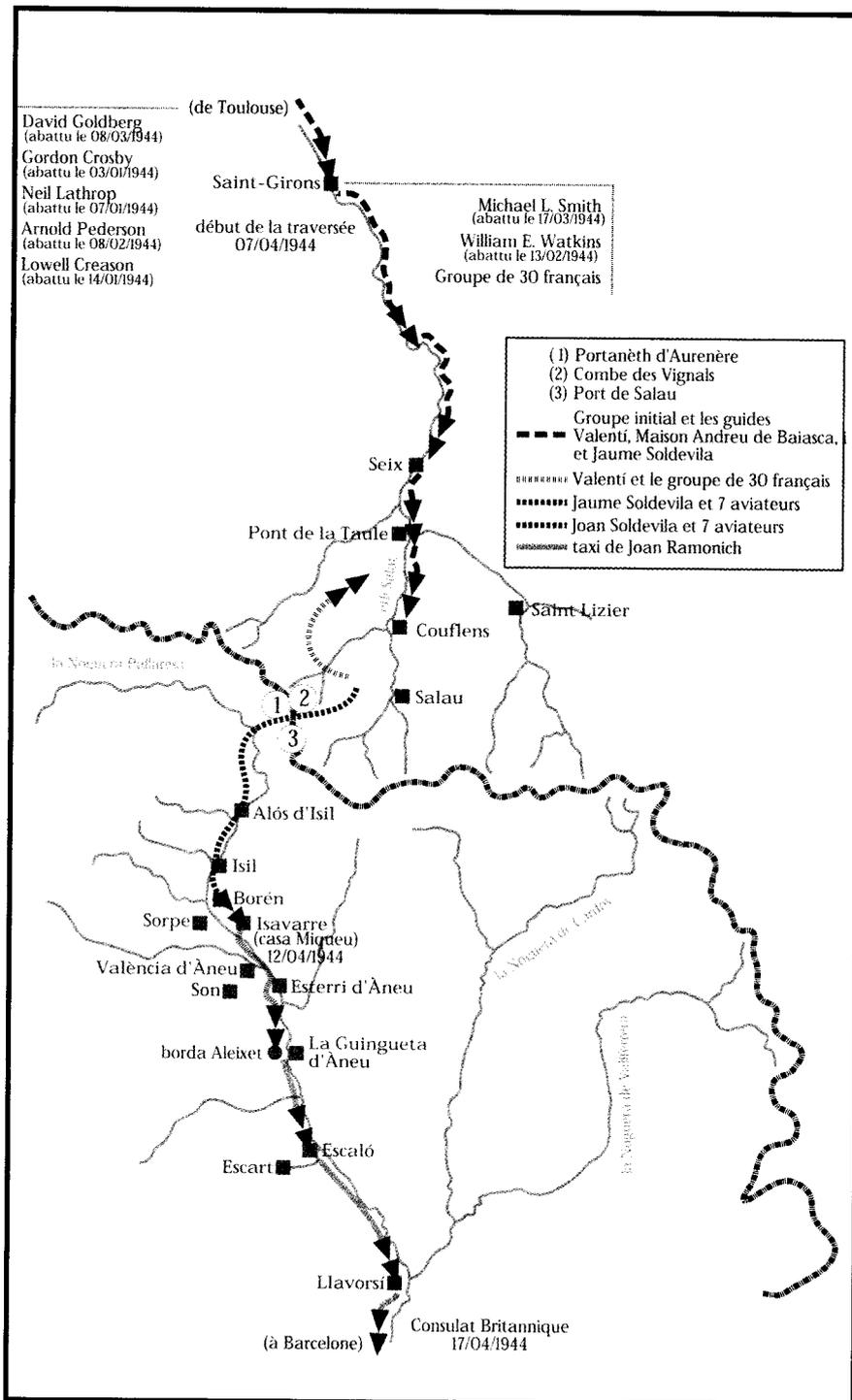
82. Document conservé par la famille Goldberg, *Account of David Goldberg's Evasion of Capture*.

83. JSP 17/11/2008.

84. Document conservé par la famille Goldberg, *Ibid.*

85. *The 452nd Bomber Group newsletter*, p. 13.

86. Lettre d'Arnold Pederson, 14/01/2008.



Guingueta. Il est monté à Isavarre et cette même nuit, il a emmené le groupe avec lui. À Esterri, il évita de passer au milieu du village, et donc il les guida par un chemin qui passait derrière chez Carrera, la première maison qu'on rencontre en descendant depuis Isavarre et qui est la plus au nord de la localité. Par ce chemin, il alla rejoindre la route qui mène à la Guingueta à un endroit déjà assez éloigné d'Esterri d'Aneu.

« ... et alors est venu un garçon de cette maison, il est venu là-bas à Escart, y dit voilà y a ton frère et il amène cinq ou six hommes de là-bas, je dis y te faut monter. Bon, je pars vers là-bas et en une nuit on les a sortis d'Isavarre et on est descendus vers la Guingueta⁸⁷. »

En arrivant à la Guingueta, il a laissé le groupe dans une petite grange qui appartenait à la maison Aleixet de Jou. Quand ils ont été installés, Joan est monté jusqu'à Jou pour informer les gens de la maison qu'un groupe de sept personnes passerait au moins une nuit dans leur grange. S'ils acceptaient de se charger des hommes, ils y resteraient cachés quelques jours de plus. La fille de la maison accepta de s'occuper d'eux et de leur apporter à manger tandis que Joan voyageait jusqu'à Barcelone pour chercher quelqu'un pouvant s'occuper du transfert des aviateurs jusqu'au consulat britannique.

À Barcelone, Joan est allé trouver un capitaine d'artillerie retraité qui se consacrait à aller chercher des évadés qui, après avoir réussi à passer la frontière, étaient cachés en attendant de pouvoir rallier Barcelone. Les raisons qui incitaient le capitaine à faire ce travail étaient, d'après Joan, d'ordre strictement économique :

« Ils le faisaient pour les sous ces gens, hé! c'est que c'était dangereux aussi pour eux, hé! (...) Mais ils le faisaient pour les ronds parce qu'ils étaient pas trop aisés⁸⁸. »

Aussi bien Joan que Ricardo savaient que ce capitaine s'adonnait au « transport » des évadés. Nous ignorons, toutefois, comment ils l'avaient appris. En fait, Joan ne se le rappelle pas et il déclare que c'était quelque chose qu'ils savaient eux et que savaient les gens appartenant à la mouvance clandestine des réseaux d'évasion. Il semble qu'en 1944 avaient été organisés des réseaux chargés d'emmener en taxi jusqu'à

87. JSP 17/08/2006.

88. JSP 01/06/2006.

Barcelone des évadés qui avaient pénétré en Catalogne par la Cerdagne et le Haut Urgell. À ces réseaux, parfois, collaboraient des militaires espagnols chargés de retenir les taxis et d'aller chercher personnellement les groupes concernés⁸⁹. On tirait profit des galons pour éviter que, lors d'éventuels contrôles policiers, ne soit réclamé leurs papiers aux occupants du véhicule. À Barcelone, le capitaine d'artillerie retint un taxi pour effectuer le transport, une voiture à gazogène qui le mena jusqu'à Tremp. Mais le chauffeur du taxi n'osa pas poursuivre le voyage jusqu'à la Guingueta, autant en raison de l'état de la route qu'à cause de la voiture qu'ils utilisaient, laquelle aurait pu tomber en panne au premier virage.

« ... elles marchaient au bois, tu sais? ces voitures [...] au bois et au charbon pour pouvoir avancer, (...) à Tremp il dit, écoute, vaut mieux que je fiche le camp, avec cette sorte de voitures, je peux pas m'y risquer moi⁹⁰. »

Donc pour effectuer le trajet Tremp-La Guingueta-Tremp, ils ont loué le véhicule de Joan Ramonich. Pour Joan Ramonich, qui faisait normalement le taxi entre Tremp et Barcelone, ce fut peut-être là le premier voyage pour ces réseaux de transport d'évadés, mais ce ne fut pas le dernier. Il est avéré qu'il en a fait au moins deux de plus, un entre Puigcerdà et Barcelone et un autre entre La Seu d'Urgell et Barcelone, ce dernier, toutefois, n'est pas arrivé à bon port, puisque lui et le capitaine de cavalerie retraité Eduardo Solano, qui avait retenu son taxi, ont été arrêtés à Ripoll⁹¹.

En arrivant à la Guingueta, les aviateurs montent dans la voiture de Ramonich. Le trajet de Tremp à Barcelone, ils le font avec le taxi à gazogène. À cette occasion, c'est Ricardo qui les a accompagnés jusqu'au consulat britannique.

« Un émissaire du consul britannique de Barcelone est arrivé dans une La Salle 1927, une voiture qui fonctionnait avec un accessoire qui brûlait du bois. Une série de subterfuges nous a permis de passer à travers les points de contrôle de la police et de l'armée espagnoles et d'arriver jusqu'au Consulat Britannique⁹². »

89. CALVET, Josep. *Les muntanyes de la llibertat. El pas d'evadits pels Pirineus durant la Segona Guerra Mundial, 1939-1940*, L'Avenç, Barcelona, 2008, p. 44.

90. JSP 17/08/2006.

91. CALVET Josep. *op. cit.*, p. 44-45.

92. Document conservé par la famille Goldberg, *Account of David Goldberg's Evasion of Capture*.

« Le guide nous avait logés dans une grange pendant cinq jours. Après les cinq jours, on nous a emmenés à Barcelone dans une Cadillac 1929, c'était une voiture au charbon. Avec nous, il y avait le conducteur, le guide et un capitaine de l'armée espagnole. Nous avons pu voyager de façon sûre à travers les villes grâce au capitaine. Lui nous a fait passer tous les points de contrôle⁹³. »

Les sept aviateurs arrivent au consulat britannique de Barcelone le 17 avril. Là, ils sont reçus par une femme qui leur offre une tasse de thé. La dame devait être, probablement, la même personne que celle mentionnée par les passeurs Tino Parramon⁹⁴ et Josep Ibern⁹⁵. Bien qu'ils l'appellent Miss Collie ou Collins, il pourrait s'agir de Miss Marianne Dorothy Cautley, fonctionnaire consulaire chargée des questions relatives aux réfugiés⁹⁶.

« Là, il y avait cette femme merveilleuse qui m'a salué et qui savait tout sur moi. 'Que c'est agréable de vous voir si vite', elle a dit, comme seuls les Britanniques peuvent le faire, et après elle a ajouté 'Venez prendre une tasse de thé'⁹⁷. »

Au consulat britannique de Barcelone, il leur a fallu répondre à un interrogatoire qui avait deux objectifs, d'un côté vérifier l'efficacité et la sécurité au sein des lignes d'évasion en territoire occupé; de l'autre éviter que, parmi les groupes d'évadés, il y ait quelque Allemand infiltré. Le séjour à Barcelone s'est prolongé durant une semaine, ils y ont été logés dans un hôtel. Pendant le temps qu'ils y ont passé, on leur a préparé de faux passeports britanniques. William Watkins, par exemple, est devenu un étudiant britannique sensé être resté bloqué

93. Lettre d'Arnold Pederson, 14/01/2008.

94. « Je les amenais au consulat anglais et là on avait affaire... à Miss Collie, Miss Collie celle qui s'occupait de ça, anglaise » (LPE 1996, entrevue rapportée par Clara Arbués).

95. « En arrivant au premier étage j'ai demandé à voir madame Collins. (...) Nous avons eu une ordinaire et courte conversation sur mon voyage jusqu'à ce que je lui remette l'enveloppe qu'on m'avait confiée. Dix minutes plus tard est entrée une femme avec un plateau de petits-fours, du café et du thé », IBERN EROLES, Josep. *Memòries d'un republicà*, Edita Llum Divina Ibern, 2004, p.169.

96. Dans cette même publication, voir l'article de Nœmi Riudor Garcia, "Joan Garcia Rabascall: representant del Consolat Britànic de Barcelona a Lleida durant els anys de la Segona Guerra Mundial".

97. Document conservé par la famille Goldberg, *op. cit.*

en Espagne à cause de la guerre⁹⁸. Une fois leurs papiers prêts, ils ont voyagé jusqu'à l'ambassade britannique à Madrid, ensuite jusqu'à Gibraltar et de là, finalement, au Royaume-Uni, où ils sont arrivés le 6 mai 1944, d'après le télégramme qu'ils ont envoyé le jour même à la famille de William Watkins⁹⁹. Au Canada, la famille de David Goldberg a appris la nouvelle un jour plus tard¹⁰⁰.