

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2008)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Michel Hollard : le Français qui a sauvé Londres  
**Autor:** Rapin, Jacques  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-346928>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



L'arme de représailles (*Vergeltungswaffe*) V1, développée à partir d'un avion à réaction à l'origine destiné à être piloté (Fi 103), devient en 1944 une fusée sans pilote lancée/mis en azimut à partir de rails fixes ou escamotables. La portée dépend de la quantité de carburant embarquée et des conditions météorologiques.

## Histoire

### Michel Hollard : le Français qui a sauvé Londres

#### Lt col Jean-Jacques Rapin

« Michel Hollard est l'homme qui, littéralement, a sauvé Londres. » Général Sir Brian Horrocks, premier collaborateur du maréchal Montgomery

**E**ncore un titre accrocheur ! Comment un homme, à lui seul, pourrait-il sauver une ville de la taille de Londres? C'est pourtant la stricte vérité : ici, la réalité dépasse la fiction, tant le récit de cette vaste épopée illustre une audace à peine croyable.<sup>1</sup>

Son acteur principal - mais disons-le d'emblée, son héros - est un capitaine de réserve, engagé volontaire lors de la Première Guerre, atterré par la capitulation du 21 juin 1940. Pour lui, il n'est pas question de céder au défaitisme. Né en 1898, fils d'un éminent chimiste collègue de Paul Langevin, de Pierre et Marie Curie, Michel Hollard appartient à une famille où les règles du devoir : l'honnêteté, le civisme, le courage et la générosité envers autrui ne sont pas des vains mots. Très jeune, il prend l'habitude d'exercices physiques journaliers et trouve dans le mouvement scout un lieu où développer un sens poussé de l'orientation, l'art de s'adapter aux situations les plus imprévues et celui d'acquiescer l'équilibre indispensable à l'homme, entre les activités du corps et celles de l'esprit. Enfin, chrétien convaincu, il sait puiser dans sa foi les forces nécessaires pour traverser les périodes épreuves, en particulier celles de sa future déportation.

A l'armistice, il partage le lot d'humiliations de ses compatriotes. Malgré cela, il n'éprouve pas de haine pour ses adversaires car, admirateur du génie culturel et spirituel germanique, ce n'est pas l'Allemand en tant que tel qu'il combat, mais bien un régime honni. Conséquent avec lui-même, ingénieur diplômé, il refuse donc délibérément d'être engagé dans une entreprise travaillant pour l'Occupant. Cette situation, peu confortable si l'on a charge de famille (une femme et trois enfants),

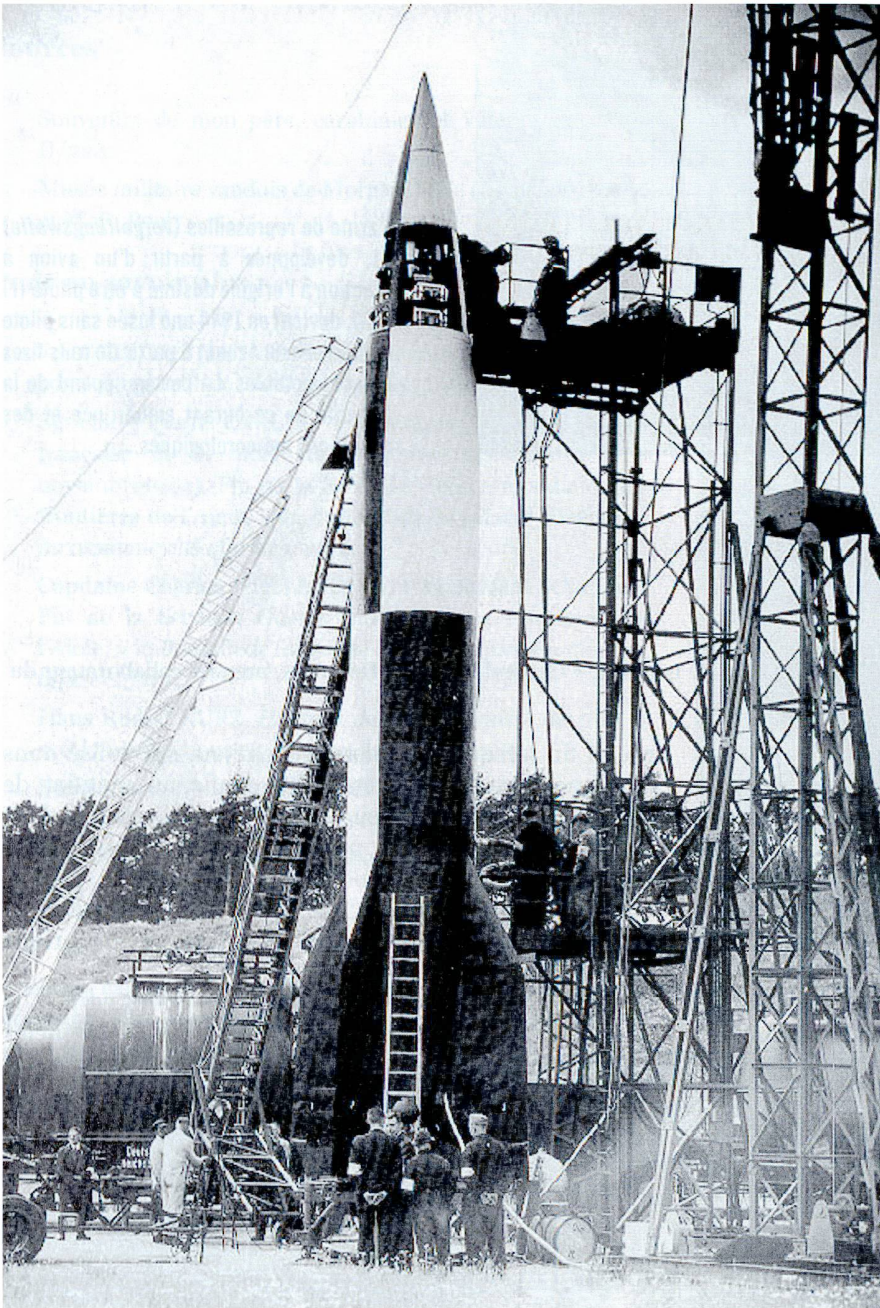
prend fin lorsqu'un industriel de Dijon, spécialisé dans la fabrication de gazogènes, lui confie un mandat de distribution de l'appareil qui remplace l'essence dans les moteurs à explosion par l'oxyde de carbone dégagé lors de sa combustion du charbon de bois. Le système connaît un grand succès, de telle sorte qu'apparaît la nécessité de prospector les forêts du Jura, où se fabrique l'indispensable charbon de bois.

La proximité de la Suisse fait naître alors dans l'esprit de Michel Hollard un projet proprement insensé : franchir clandestinement la frontière, se rendre à l'ambassade de Grande-Bretagne à Berne, pour y proposer ses services d'agent secret en France occupée. Il remplirait ainsi ce qu'il estime être son devoir de combattant.

Après avoir minutieusement étudié les cartes topographiques de la région, il effectue en mai 1941, sous le couvert de son travail de prospection dans les zones boisées du Jura, le premier d'une longue série de voyages - en train de Paris à Dijon, à vélo puis ensuite à pied. Grâce à quelques aides précieuses d'habitants des lieux (qui deviendront des collaborateurs actifs par la suite) et malgré quelques incidents, il franchit la frontière, dans la forêt, non loin de La Brévine. L'accueil du douanier suisse, puis celui de l'armée en mission de surveillance dans la région est digne des traditions de notre pays. Mais arrivé à Berne, la désillusion est totale : sa proposition est froidement refusée. Toutefois, avant de quitter son interlocuteur, Michel Hollard lui confie le nom de deux industriels anglais de ses amis, susceptibles de répondre de lui. Ce qui se produira.

Tout autre homme en serait resté là. Au contraire, pour Michel Hollard, cet événement ne fait que renforcer sa détermination de servir la cause alliée. Si bien qu'un mois plus tard, il entreprend le même voyage, encourt les mêmes dangers, mais cette fois, l'attaché militaire de l'ambassade anglaise a complètement changé d'attitude. Les renseignements obtenus démontrent le sérieux de l'engagement de celui qui devient ainsi informateur volontaire du War Office. Son ordre de mission est

<sup>1</sup> Florian Hollard, *Michel Hollard, le Français qui a sauvé Londres*, Préface de Simone Veil, Editions Le cherche midi, Paris, 2005. A la suite des conférences données en Suisse par l'auteur, vient de paraître une édition allemande: Florian Hollard, *Michel Hollard, der Retter von London, Als Freiheitskämpfer gegen die Geheimwaffe V1*, mit einem Geleitwort von Simone Veil, Verlag Huber, Frauenfeld, Stuttgart, Wien, 2008.



Une fusée A4 (prototype du V2) est préparée au tir à Peenemunde.

plutôt vague et général – «...identifier les grandes unités ennemies basées dans sa région...» Si Michel Hollard s'en était tenu à ce genre d'information, nul doute que l'on ne parlerait pas de lui aujourd'hui. Quant à l'officier anglais, pouvait-il penser que cet homme rendrait un jour de tels services aux Alliés?

Dorénavant, Michel Hollard va s'astreindre à un rythme de vie infernal. Si son travail professionnel lui assure l'entretien de sa famille, cette activité de représentant en gazogènes lui sert aussi de paravent pour justifier ses contacts fréquents avec des « routiers » et ses nombreux déplacements en France, particulièrement dans la zone côtière du nord-ouest. Avec l'aide de ses « observateurs, » qui peu à peu vont constituer un véritable réseau, il parvient à rassembler des informations fort importantes - localisation de postes de commandement, équipements d'attaque ou de défense installés près des côtes, relevé

complet et précis des batteries antiaériennes situées entre Abbeville et Calais, découverte d'une base sous-marine en cours d'aménagement à Boulogne, nouvelle carte du terrain d'aviation d'Abbeville, etc. Il véhicule lui-même tous ces renseignements à Berne, n'acceptant aucune rémunération, sinon le remboursement de ses frais...

Survient alors un événement majeur. En été 1943, la propagande nazie évoque la prochaine mise en service d'armes secrètes à la puissance de destruction terrifiante. Or un ingénieur de la SNCF, agent du réseau, attablé dans une brasserie de Rouen, entend la conversation d'un groupe d'entrepreneurs de travaux publics engagés à des constructions curieuses, commandées par l'Occupant. L'ingénieur juge l'information assez intéressante pour la transmettre à Michel Hollard, qui flairé une opération d'envergure et tient à se rendre lui-même sur place, malgré le danger.

Sous le prétexte de distribuer des brochures religieuses et morales aux jeunes ouvriers des grands chantiers de Normandie, il se rend à l'office du travail de Rouen, obtient une liste indiquant des lieux de manière approximative et parvient, après quelques heures de marche, à découvrir l'un de ces chantiers. Vêtu de salopettes, il empoigne une brouette abandonnée et, au nez des nombreuses sentinelles, il pénètre dans l'enceinte d'un chantier au réseau compliqué de plusieurs fortins, de casemates et d'artères qui convergent vers un dispositif,

situé entre deux rangées de balises parallèles, au milieu desquelles un cordeau d'une cinquantaine de mètres s'élève en pente douce jusqu'à la limite des constructions. L'ingénieur qu'il est pense immédiatement à ce que peut être la signification de ce fil repère. Il va se placer dans son axe, face à l'origine du cordeau et, courant un risque mortel - découvert, il eût sans doute été fusillé sur le champ - il s'accroupit une dizaine de secondes pour relacer une chaussure, en réalité pour relever à la boussole (sa boussole scout ne le quitte pas) l'orientation magnétique de l'installation. Avant de ressortir avec sa brouette, le prétendu manoeuvre apprend d'un contremaître que le but des travaux est secret, les ingénieurs allemands méfiants et laconiques, obligeant sans cesse à accélérer le rythme d'exécution des divers chantiers en cours...

Rentré à Paris, dans une petite chambre d'hôtel qui lui sert de quartier général, Michel Hollard pose sa boussole sur une carte géographique: le cap magnétique relevé

**Nombre de V2 produits :**

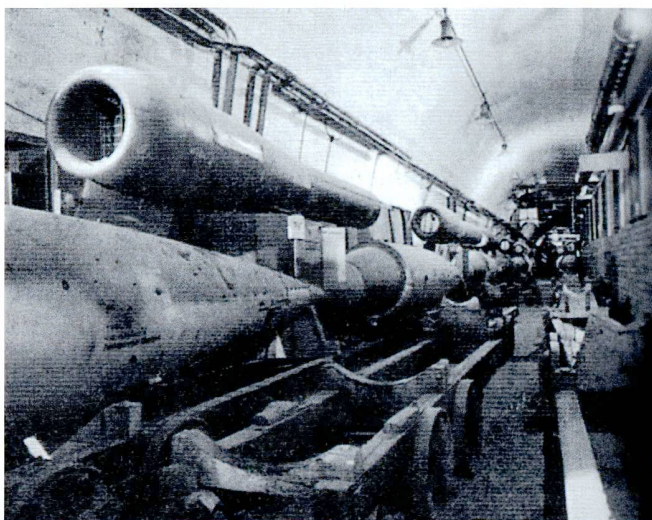
Jusqu'au 15.09.1944	1900
15.09.1944-29.10.1944	900
29.10.1944-24.11.1944	600
24.11.1944-15.01.1945	1100
15.01.1945-15.02.1945	700
Total	5200

Source : Richard Ruggles, R. and H. Brodie, "An Empirical Approach to Economic Intelligence in World War II," *Journal of the American Statistical Association*, 42 (237), March 1947, p. 72-91.

passé par le centre de Londres - sans le savoir, Michel Hollard vient de découvrir le site d'un futur V1 ! Sur la base des indications astucieusement obtenues auprès du service de Rouen, il déambule dans la campagne pour repérer d'autres installations semblables. Cette fois sans prendre de risques inutiles, mais en relevant l'orientation des pistes, il constate à nouveau que tous les caps sont dirigés vers Londres. Pour obtenir un relevé systématique des chantiers, il charge cinq agents du réseau, en habits d'ouvriers et se disant en quête de travail, de parcourir séparément le pays, de la Normandie au Pas-de-Calais. En moins de deux mois, une soixantaine de lieux sont répertoriés, avec les mêmes caractéristiques. Ces précieux renseignements parviennent bien évidemment à Londres, via la voie habituelle de Berne.

La biographie de Michel Hollard pourrait s'arrêter là, et la cause alliée lui serait déjà très redevable, mais il va encore apporter une autre preuve de son indomptable courage. Un chef de gare SNCF de Rouen, membre du réseau, remarque le chargement inhabituel d'un wagon plat - étranges éléments métalliques de grande taille - à destination de la gare d'Auffray, située à proximité du premier endroit exploré par Michel Hollard. Il en informe ce dernier, qui se rend à Auffray avec un collègue particulièrement habile et rusé. Le chef de gare, également un agent, leur signale un petit hangar, relié

**Ligne d'assemblage de fusées V1 à Nordhausen. En raison de la menace des bombardements, mais aussi des matières et carburants toxiques, la production est sous-terraine.**

**Compte rendu**

Dominique Lormier, *La guerre italo-grecque, 1940-1941*, Calmann-Lévy, Paris, 2008, 224 pages

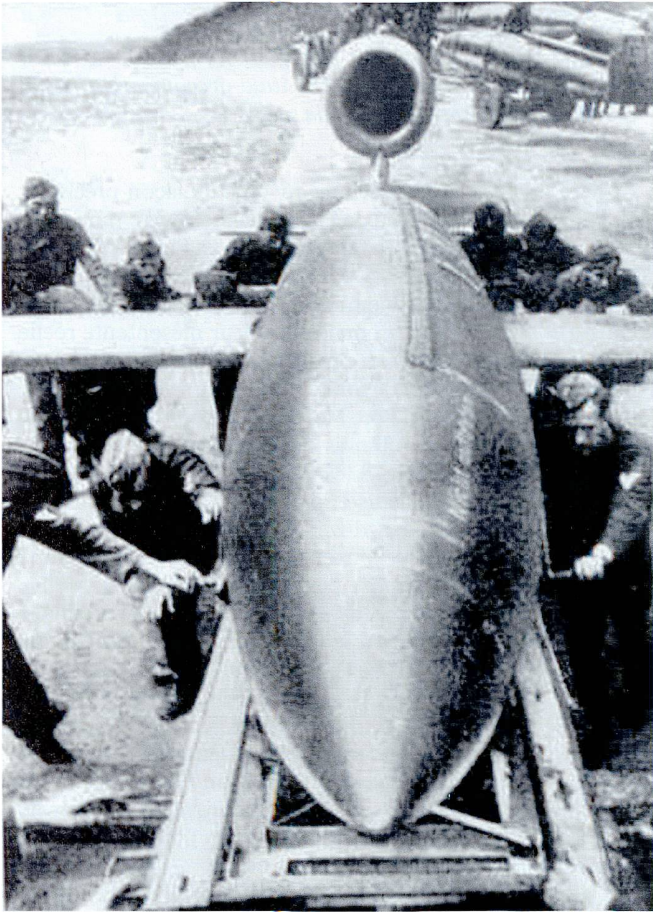
Le livre de Dominique Lormier raconte de façon précise et vivante un épisode oublié de la Deuxième Guerre mondiale, qui a concouru à la défaite finale de l'Axe en Europe : à savoir l'invasion de la Grèce par l'Italie le 29 octobre 1940. Cet épisode traduit non seulement le manque de concertation entre Hitler et Mussolini, mais aussi leur mésentente réelle quant à leurs buts de guerre respectifs. Mussolini, dictateur irresponsable et atteint de folie syphilitique selon son gendre Ciano, n'écoute pas son Etat-Major. Il leurre Hitler et cherche à se venger de lui qui jamais ne le prévient de ses plans. Bref, l'invasion de la Grèce casse la stratégie allemande de neutralité dans les Balkans et permet à la Grande-Bretagne d'y tenter une stratégie de diversion malheureuse mais utile. La campagne de Grèce, jusqu'à l'intervention allemande d'avril 1941, est désastreuse pour l'agresseur italien. Menée dans les montagnes neigeuses aux confins gréco-albanais, c'est une autre guerre du froid qui annonce celle plus connue de Russie un an plus tard. L'auteur montre comment un petit pays de 7 millions d'habitants résiste à une Italie de 40 millions, deux dictatures certes, celles de Metaxas et celle de Mussolini, mais qui mènent des politiques nationales antagonistes. L'intervention tardive de la Wehrmacht, devenue nécessaire par le virage pro-anglais de la Yougoslavie, montre combien Hitler avait mesuré l'impact d'une guerre balkanique. L'auteur estime selon l'avis de beaucoup d'historiens que la campagne des Balkans a retardé d'un mois l'invasion de l'URSS par Hitler, sauvant peut-être Moscou de la catastrophe. Un ouvrage à recommander aux passionnés de la Deuxième Guerre mondiale ou des guerres balkaniques.

Philippe Richardot

à la voie ferrée, gardé par une sentinelle, où se trouve abrité le fameux wagon. Pendant que son collègue engage la conversation en allemand avec la sentinelle pour détourner son attention, Michel Hollard parvient à entrer dans le hangar quasi obscur et se hisse sur le wagon. Muni d'un calepin et d'un mètre ruban de couturière, il établit une sorte d'inventaire du chargement - longues tubulures cylindriques ou coniques, sphères, éléments de voilure d'avion, etc.

De retour à Paris, Michel Hollard rédige de mémoire une description aussi fidèle que possible de ce qu'il a vu et relevé, avant de reprendre sans délai le chemin de Berne. Londres savait que sur la base de l'île de Usedom, en mer Baltique, des études et des essais portaient sur des engins et des fusées à longue portée, mais leurs renseignements étaient approximatifs et hypothétiques. Cette fois, des mains de Michel Hollard, les spécialistes du War Office reçoivent la première description d'un appareil de série. Après la guerre, on se rendra compte que, malgré les conditions d'extrême danger de l'aventure, ses mensurations étaient précises à 10 % près.

De telles informations sont sans doute à la base des violents bombardements entrepris par la Royal Air Force, dès le 22 décembre 1943. Malgré l'efficacité de la DCA allemande, le jour même, une douzaine de bases,



Un V1 est mis en place sur son rail de lancement

prêtes à l'offensive, sont anéanties. A la fin de janvier 1944, septante-neuf sur une centaine d'installations ont été endommagées. Autant de projectiles qui n'atteindront pas Londres !

On ne peut que recommander la lecture de cet ouvrage. Au courage physique de cet homme s'ajoute un courage moral que rien ne pourra abattre, ni la trahison de deux imposteurs sans scrupules, ni l'arrestation et la déportation, ni une fin ignominieuse épargnée de justesse. S'il reste méconnu en France, les Anglais, par contre, en signe de reconnaissance, ont donné son nom à un train, l'« Eurostar Michel Hollard. »

Concluons avec l'historien Jean-Jacques Langendorf : « L'extraordinaire sang-froid de Michel Hollard, son courage et son exceptionnelle résolution, ont rendus possibles de telles actions. Jamais un homme, qui s'est engagé seul, a influencé à ce point le cours d'une guerre. »

J.-J. R.

## Cinémathèque suisse

### *La Suisse pendant la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale*

Le coffret «La Suisse pendant la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale» propose 8 heures de reportages du «Ciné-Journal Suisse» sur trois DVD + un DVD-bonus de 5 films réalisés par le Service des films de l'armée. Ces images permettent de visualiser les difficultés quotidiennes auxquelles s'achoppait un pays épargné par les combats (quelques bombardements et escarmouches mis à part). En s'adressant à la population, le CJS est tour à tour rassurant, encourageant, exhortant, manipulateur ou trompeur. Aussi, joint au coffret, un livret de commentaires rédigés par Gianni Haver, professeur de sociologie de l'image à l'Université de Lausanne, fournit-il une indispensable perspective critique.

Programme d'actualités filmées, le «Ciné-Journal Suisse» fut projeté dans tous les cinémas du pays de 1940 à 1975, au rythme d'un numéro par semaine en français, en allemand et en italien. A sa naissance, durant la Deuxième Guerre mondiale, le «Ciné-Journal» était conçu comme une réponse de la Confédération à l'écrasante présence de l'information cinématographique étrangère sur son territoire.

Disponible dans les commerces, à la caisse de la Cinémathèque suisse et sur [www.cinematheque.ch](http://www.cinematheque.ch)

LE «CINÉ-JOURNAL SUISSE» RACONTE...

## La Suisse pendant la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale

VOL. 6

Parties I, II, III + DVD Bonus

Livret de commentaires par Gianni Haver



collection cinémathèque suisse

DVD  
VIDEO

