



**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SOLDATS

de FRANCE

Magazine d'histoire militaire de l'armée de Terre

1944 LA LIBÉRATION 1945 DU TERRITOIRE FRANÇAIS

NUMÉRO 21 - AUTOMNE-HIVER 2024



18 PAROLES DE SOLDAT

70 ans
d'ALAT



32 CONTRE-OFFENSIVE

Mars 1945,
un débarquement
allemand à Granville



78 WARGAMES

Wargame 1944,
*Race to the
Rhine*



Commandement
Combat Futur



cahier détachable

Collection « armes » : ALAT
l'aérocombat

Directeur de publication :

Général de corps d'armée Bruno Baratz, commandant du combat futur (CCF)

Directeur de publication délégué :

Colonel François-Régis Dabas (CEST)

Rédacteur en chef :

Lieutenant-colonel Éva Renucci (CEST)

Comité de publication :

Colonel Arnaud de Peretti

Capitaine (R) Olivier François

Commandant (R) Emmanuelle Papot

En couverture : 29 août 1944, les drapeaux et étendards pendant la messe solennelle à Notre-Dame de la Garde.

© Jacques Belin/ECPAD/Défense.

Maquettiste : Madame Sonia Rivière (CCF)

Partenaires : ECPAD  / Gallica  Gallica

ISSN : 2967-6339

Général de corps d'armée Bruno Baratz,
Commandant du combat futur.



La publication de ce nouveau numéro de *Soldats de France* intervient alors que le contexte géostratégique rend impérieux le besoin de penser la guerre, librement, pour maintenir notre supériorité opérationnelle.

Le Commandement du combat futur, grand commandement des capacités, a vocation à éclairer l'armée de Terre sur les défis qui l'attendent. L'observation, l'analyse et l'explication des bouleversements de la guerre et des sociétés constituent autant de défis à relever pour imaginer et construire les capacités dont l'armée aura besoin pour affronter la complexité accrue du monde.

L'Histoire n'est pas un recommencement. Son étude permet de déceler, derrière les nouvelles formes qu'elle prend, des constantes dans la nature de la guerre. Dans le foisonnement des idées nouvelles, elle permet d'écarter des solutions qui s'étaient révélées hasardeuses en leur temps.

Pour le CCF, tête de chaîne Histoire de l'armée de Terre, l'ambition demeurerait incomplète sans s'assurer que l'ensemble des forces ne participe à cet élan de réflexion. Cette revue a pour objectif d'apporter à chacun de quoi remplir son fond de sac d'histoire militaire pour alimenter sa pensée et arpenter lentement mais sûrement les chemins de la prospective.

L'ALAT

Adaptation

6 L'Aviation légère d'observation de l'artillerie (ALOA) en Indochine, ascendante directe de l'Aviation légère de l'armée de Terre

Interarmées

9 Les hélicoptères de l'armée de l'Air et de la Marine en Algérie et la coopération avec les forces terrestres

Innovation

14 Le *Léon Mazzella* : premier porte-hélicoptères amphibie de circonstance de l'armée française

Paroles de Soldat

18 70 ans d'ALAT

Paroles de Soldat

21 Petite histoire incarnée de l'aérocombat

RUBRIQUES

Ruses

69 Vosges 1944, une opération de déception de la 1^{re} Armée française

Capacités

72 L'improvisation des moyens blindés français à la Libération

Anniversaire

75 Plus de 50 ans d'engagement pour les commandos parachutistes français

Wargames

78 1944 *Race to the Rhine*

Chronique BD

79 La Libération au travers de la BD

THÈME CENTRAL

À l'épreuve du terrain

24 Le débarquement de Provence, août 1944

Opération

29 La 9^e DIC à Toulon, août 1944

Contre-offensive

32 Mars 1945, un débarquement allemand à Granville

Permanence du champ de bataille

36 Débarquer en Normandie, 150 ans avant le *D-Day*

Conception

39 Les conditions climatologiques et géomorphologiques de la victoire

Logistique

44 La démesure de la logistique alliée confrontée à une forteresse allemande perméable

Vie des unités

52 Les maquis d'Auvergne à l'origine de la création du 92^e régiment d'infanterie

Spécialité

54 Les SAS français dans la libération de la France

Fait méconnu

57 La jonction entre la 2^e division blindée et la 1^{re} Armée en Bourgogne à la mi-septembre 1944

Réserve opérationnelle

60 L'Outre-Mer dans la libération du territoire national

Mémoire

64 La Voie de la Liberté

Initiatives

66 Réunir les flammes de soldats inconnus français et américains

INTROduction

Lieutenant-colonel Éva Renucci, CCF.

À l'occasion des 70 ans de la création de l'ALAT cette année, le cahier central « d'armes » met évidemment cette arme à l'honneur pour le 3^e opus de cette série. En plus d'informations incontournables, ce numéro de *Soldats de France* aborde les nécessaires phases de développement, d'autonomisation et d'interarmisation de la composante aéroterrestre en Indochine (LCL Cadeau) puis en Algérie (Claude d'Abzac-Epezy). Ce domaine reposant sur un système d'armes, il connaît rapidement des innovations technologiques, dont le premier porte-hélicoptères « de fortune » dès la crise de Suez, présenté par le CDT Tartarin et l'IGP Commine. Les témoignages du GCA Gout et du COL Erbland viennent compléter ce focus en rendant compte de l'adaptation du binôme homme-machine à différents niveaux de responsabilité face à des missions et donc des emplois en constante évolution.

Un second anniversaire incontournable sert de fil rouge au numéro : la commémoration du 80^e anniversaire des débarquements alliés en Normandie puis en Provence qui vont permettre la libération du territoire national. C'est la 3^e fois que *Soldats de France* se penche sur cette thématique (n° 5 de janvier 2018 et numéro spécial de l'été 2019 consultables en ligne sur la plateforme Calaméo). Cette année, nous avons choisi de mettre en évidence des aspects moins habituels de ces opérations et de créer un pont virtuel de savoirs et de connaissances avec les préoccupations permanentes d'hier, encore d'actualité aujourd'hui.

Pour ce thème central, il nous a semblé indispensable de traiter prioritairement du débarquement de Provence (COL(er) Cotard).

En effet, souvent éclipsé par celui de Normandie (le COL(er) Guelton évoque une « marginalisation mémorielle »), cet événement concentre pourtant la part la plus importante des Forces Françaises Libres (FFL). La Libération par des FFL, largement constituées outre-mer (CDT Bodart et LCL(R) Philippi), représente donc une étape clé de la reconstitution de l'Armée française de l'immédiat après-guerre. Les résultats tactiques sont d'emblée au rendez-vous, au point de chambouler la planification des opérations, alors même que certaines grandes unités sont marquées du sceau de la jeunesse, à l'instar de la 9^e division d'infanterie coloniale (COL(er) Guelton). Cherchant en permanence à s'adapter malgré des conditions météo difficiles, déployant des trésors d'ingéniosité, qu'il s'agisse de la ruse (COL Hémez) ou du système D pour conquérir une autonomie d'action franco-française (Camille Vargas). Au travers de la démonstration de force menée tambour battant, chacun est conscient qu'il en va de la place de la France dans la victoire alliée globale contre le *Reich*. L'amalgame avec les Forces Françaises de l'Intérieur (FFI), mouvement de Résistance en appui indispensable des opérations sur le territoire national et complémentaire des actions sur les « arrières » des forces spéciales (SAS ou *Jedburghs*, ancêtres des groupements de commandos parachutistes décrits dans ce numéro sous la plume du LCL Dumont et du CBA Valadier) constitue d'ailleurs un autre élément fondamental de cette reconstruction. L'un des symboles forts en est la récréation du 92^e RI à partir du maquis d'Auvergne décryptée



Le peintre aux Armées
Roger Jouanneau-Irriera.
© Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



Jacques Belin, photographe du Service
cinématographique de l'armée.
© Jacques Belin/ECPAD/Défense.

dans ce numéro (SLT(R) Schenique). En complément, d'autres aspects méconnus sont développés : une tentative allemande de débarquement à Granville (Jérémie Halais), la permanence de certains champs de bataille (CDT Le Gouareguer), l'impact de la géomorphologie (CPL(R) Lenormand) et les considérations logistiques (LCL Renucci) sur la conception des opérations ou la jonction entre *Sledgehammer* (marteau du forgeron – un des premiers noms de code de *Overlord*) et *Anvil* (enclume)-*Dragoon* (l'opération de Provence) (LCL(h) Rebiffé). Afin de replacer l'action de la Première Armée (française) dans son contexte, chaque fois que possible, les articles ont été illustrés grâce aux reportages d'époque accessibles dans les fonds de l'ECPAD et enrichis des productions relativement méconnues du peintre aux armées Roger Jouanneau-Irriera qui suit les opérations au plus près.

Il est également à noter que pour faciliter la lecture, parmi les choix éditoriaux, la Première Armée n'est qu'exceptionnellement nommée « Armée B » (appellation conservée jusqu'au 24 septembre 1944). Il en va de même pour les grandes unités telles que la 1^{re} DFL.

Enfin, un certain nombre de rubriques en devenir viennent terminer le numéro, permettant de découvrir l'actualité mémorielle (ICD Casali et CNE(R) Persyn) et également de proposer une immersion dans les rouages logistiques au travers d'un *wargame* (COL de Peretti).

L'Aviation légère d'observation de l'artillerie (ALOA) en Indochine, ascendante directe de l'Aviation légère de l'armée de Terre

Lieutenant-colonel Ivan Cadeau - SHD.

Dès 1933, lors de la création de l'armée de l'Air, la question de moyens aériens dédiés au combat aéroterrestre est posée. Le débat resurgit à la veille de la Seconde Guerre mondiale, la défaite de la campagne de France clôturant le questionnement. La Libération s'effectue selon les critères d'organisation américains avec l'apparition de sections d'observations d'artillerie sur avion léger *pipper cub*. L'engagement en Indochine donne l'occasion de nouvelles expérimentations en faveur d'une aviation spécifique à l'armée de Terre.

La guerre larvée entre le Corps expéditionnaire français d'Extrême-Orient (CEFEO) et le Viêt-Minh, mouvement indépendantiste vietnamien d'obédience communiste, commence dès le retour de la France en Indochine, à la fin de l'été 1945. Les premiers combats font apparaître un constat qui s'impose à beaucoup d'acteurs de l'époque, les artilleurs en premier lieu : l'armée de Terre doit disposer en propre de ses moyens aériens afin d'appliquer au mieux sa supériorité dans le domaine du feu. Le durcissement de la guerre, à partir de 1947, et le développement d'un puissant corps de bataille par l'adversaire (l'armée populaire vietnamienne - APVN), incitent le commandement à (re)créer des unités aériennes dédiées aux appuis des bataillons du CEFEO. Il faut toutefois attendre le printemps 1952 pour que l'Aviation légère d'observation de l'artillerie (ALOA), devancière directe de l'Aviation

légère de l'armée de Terre (ALAT), ne voit le jour. Cette décision permet à l'armée de Terre de retrouver une compétence perdue depuis les années trente et, au-delà, tranche définitivement le conflit qui l'oppose à l'armée de l'Air, une armée « jeune » qui lutte pour définir sa doctrine et pour conserver ses moyens, elle, qui, en 1945, a déjà perdu le commandement des troupes aéroportées.

Les observatoires volants

La nature du théâtre d'opérations indo-chinois, et principalement celle du Vietnam, partagée entre le milieu hydroterrestre des deltas et les zones montagneuses couvertes de forêt de la Haute Région, rend particulièrement précieux la présence d'avions d'observation chargés du réglage des tirs de l'artillerie. Cette mission, essentielle pendant toute la guerre malgré le manque d'appareils,



Briefing des équipages avant le départ en mission, préparation d'un avion de reconnaissance Morane-Saulnier MS-500 Criquet. © Auteur inconnu/ECPAD/Défense.

devient indispensable dans les derniers mois du conflit en raison de l'excellence des fantassins de l'APVN. Comme l'écrit le général Navarre, en 1954, à l'exception des unités parachutistes et de quelques unités de groupes mobiles, quand « on faisait sortir notre infanterie, étant donné sa qualité d'alors, du rayon de 10 kilomètres où elle était appuyée par notre artillerie, si elle se heurtait à ce moment-là à l'infanterie viêt-minh, elle était battue ».

Au début de l'année 1946, les deux premiers groupes aériens d'observation d'artillerie (GAOA) débarquent en Indochine, le 1^{er} GAOA opère au Tonkin,



Réparation d'un avion d'observation Morane-Saulnier MS-500. © Auteur inconnu/ECPAD/Défense.

tandis que le 2^e GAOA est employé au sud, en Cochinchine. Ces formations, aux effectifs théoriques d'une douzaine de Morane 500 dit « Criquet », sont rejointes au printemps 1947 par un troisième groupe qui gagne également le nord du Vietnam. À la fin de 1947, toutefois, en raison de l'utilisation intensive d'appareils déjà à bout de souffle, cette aviation a, dans les faits, quasiment cessé d'exister. Il faut attendre 1948 et l'arrivée de nouveaux appareils pour voir la situation quelque peu s'améliorer ; l'emploi des GAOA est quant à lui réorganisé : le 1^{er} est envoyé en Annam tandis que le 2^e reste en Cochinchine et le 3^e au Tonkin.

Les yeux de l'aviation

En 1950, le commandant en chef en Indochine décide que les GAOA, tout en restant des unités d'artillerie, seront mis pour emploi à la disposition du commandement de l'armée l'air en Extrême-Orient ; après tout, ce dernier juge que ce sont ses appareils et ses pilotes. Les trois GAOA changent donc de dénomination le 1^{er} octobre, pour former les 21^e, 22^e et 23^e GAOA. Comme

le soulignent *Les Enseignements de la guerre d'Indochine*, « le guidage de la chasse et du bombardement s'est avéré une mission presque indispensable à l'appui aérien rapproché, car l'avion rapide voit mal et n'est pas en liaison avec les troupes au sol. Or l'observateur aérien aperçoit évidemment le terrain sous le même angle que le chasseur ou le bombardier, mais en outre il sait où sont les troupes amies, connaît la situation, parle au fantassin ou à l'artilleur comme il parle au chasseur. Il est donc le trait d'union normal entre les éléments à terre et les formations de l'armée de l'Air ». À l'époque, le guidage consiste, pour l'avion d'observation, à baliser à l'aide d'une ou plusieurs grenades à fusil fumigènes tirées depuis l'appareil, un objectif à traiter par le chasseur ou le bombardier. L'importance de cette mission de guidage explique pourquoi l'armée de l'Air souhaite garder à sa disposition les avions légers d'observation et pourquoi elle voulait, au minimum, en assurer le contrôle par l'intermédiaire des groupements aériens tactiques (GATAC). Mais il s'agit également et surtout de ne pas « abdiquer » une fois encore face aux demandes de l'armée de Terre.

À terre, un sergent et le canonnier faisant le plein.
© Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



Survol de troupes pour l'acquisition de renseignements sur les positions ennemies lors d'une opération.
© Paul Corcuff/ECPAD/Défense.



Salle d'opération d'un GATAC au Tonkin.
© Jean Péraud/ECPAD/Défense.





Réglages de tirs sur la plaine des Jarres (ou plateau de Tran Ninh), région montagneuse du nord du Laos.
© Jean Péraud/ECPAD/Défense.

Une autonomie progressive

Le poids de l'armée de Terre en Indochine relativement aux autres armées et l'importance de ses missions conduisent finalement le commandement à rattacher l'aviation d'observation à l'armée de Terre, une mesure effective le 3 mars 1952. Dans les faits, ce transfert se révèle progressif. Le commandement de l'Aviation légère d'observation de l'artillerie (ALOA) est créé le 1^{er} janvier 1954 et il faut attendre le mois d'avril suivant pour que les pilotes de l'armée de Terre ne relèvent leurs camarades de l'armée de l'Air. À la même époque, l'ALOA se dote d'un commandement des formations d'hélicoptères (le Groupement

des formations d'hélicoptères de l'armée de Terre en Indochine – GFHATI), un organisme salué par tous les combattants de l'armée de Terre tant les aérogires sont, en opérations, synonymes de vies sauvées. C'est d'ailleurs son personnel qui, le premier, en juillet 1954, peu avant la fin des hostilités, est doté du baret bleu, future couleur de l'arme. Toutefois, quand cessent les hostilités en Indochine, le 21 juillet, l'armée de l'Air n'a pas encore cédé l'ensemble de ses moyens. Ce n'est qu'une question de semaines : le 22 novembre 1954, l'Aviation légère de l'armée de Terre est enfin créée. Une autre guerre l'attend dans laquelle ses hommes vont pleinement justifier l'intérêt, pour les troupes au sol, de disposer de ressources propres à leur armée.



Insigne du GFHATI © SHD.



Système de relevage et de convoyage de blessés.
© Auteur inconnu/ECPAD/Défense.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Philippe ROUDIER, « Les groupes aériens d'observation d'artillerie en Indochine », *Revue historique des Armées*, n° 261, 2010.
- Michel FLEURENCE, *Rotors dans le ciel d'Indochine*, 3 tomes, Service historique de la Défense, 2010.

Les hélicoptères de l'armée de l'Air et de la Marine en Algérie et la coopération avec les forces terrestres

Claude d'Abzac-Epezy - SHD.

Face à un nouveau conflit contre-insurrectionnel après l'Indochine, du fait de moyens limités et d'un vaste territoire à couvrir, l'une des réponses militaires apportées à la guerre d'Algérie réside en une complémentarité des moyens interarmées visant notamment à priver l'ennemi de bases de repli reculées et inaccessibles en théorie.

Les conflits armés de l'après-
Seconde Guerre mondiale
révèlent les nouveaux usages de
l'hélicoptère, d'abord pour des
missions de sauvetage et de protection
en Corée et en Indochine [voir l'article
« L'Aviation légère d'observation de
l'artillerie (ALOA) en Indochine, ascendante
directe de l'Aviation légère de l'armée de
Terre » du numéro], puis, à partir de 1956,
pour des missions d'assaut en Algérie. Par
la suite, la guerre du Vietnam sera qualifiée
de « guerre des hélicoptères », les États-
Unis y déployant jusqu'à 8 600 machines
à voilure tournante.

Outre les missions de transport et
d'évacuations sanitaires, le conflit
indochinois montre en effet le caractère
indispensable du facteur aérien pour le
renseignement, l'action des troupes au
sol et des commandos parachutistes ainsi
que l'appui feu. L'augmentation de ces
trois besoins et la difficulté de l'armée
de l'Air à tous les satisfaire amènent la
création de l'aviation légère de l'armée
de Terre (ALAT) en novembre 1954.
Pourtant, l'ALAT n'englobe pas tous les
moyens aériens nécessaires à l'appui

des troupes terrestres, et l'armée de l'Air
comme la Marine voient leurs capacités
en aviation légère augmenter pendant
la guerre d'Algérie. En effet, au moment
où les événements de la Toussaint
1954 marquent les débuts de la guerre
d'indépendance, l'Algérie française couvre
une superficie égale à trois fois celle
de l'Indochine et les particularités de la
guérilla menée par de petits groupes de
combattants (*djounoud*) harcelant les
forces armées, attaquant les liaisons ou
s'en prenant aux populations pour créer un
climat de terreur exigent de riposter par
une lutte antiguérilla qui demande mobilité
et renseignement et rend nécessaire la
mise en œuvre d'hélicoptères en nombre
toujours plus grand.

Les hélicoptères dans l'armée de l'Air, une inexorable montée en puissance (1950-1962)

Il faut se souvenir que l'armée de l'Air
a été pionnière dans l'utilisation des
hélicoptères au combat : dès 1950, en
Indochine, le lieutenant Alexis Santini crée
les premières formations et les premières
règles d'emploi des EVASAN, avec à ses



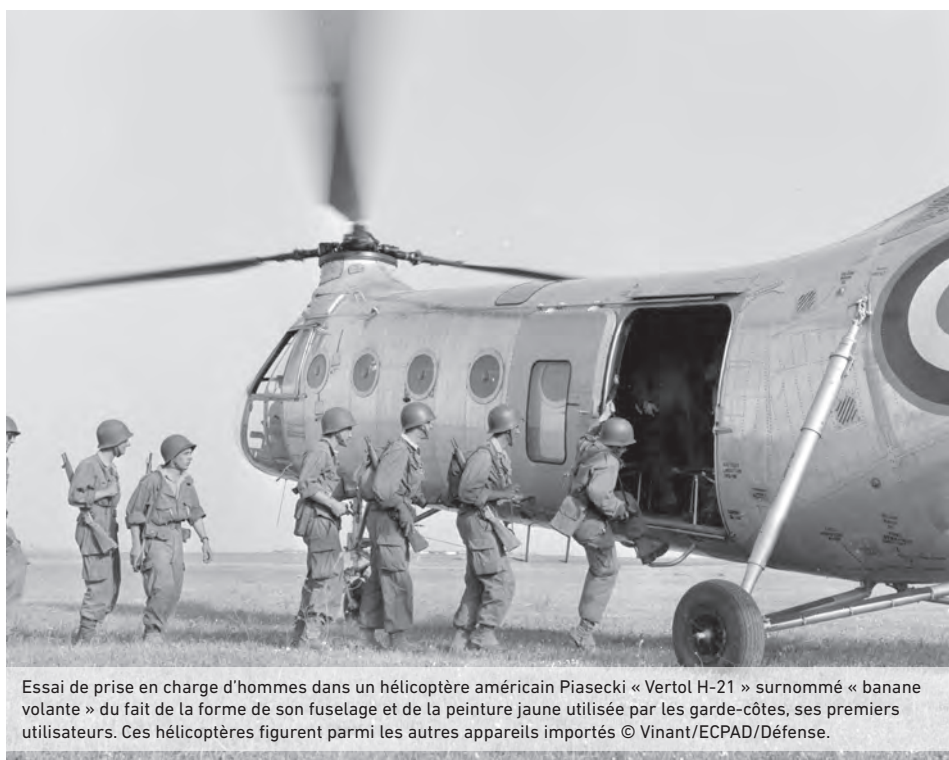
Détachement ALAT de Zenata près de Tlemcen.
© Magand/ECPAD/Défense.



Peloton ALAT à Philippeville, région de Constantine.
© Maugis/ECPAD/Défense.

Manœuvre hélicoptérée dans les Aurès, massif montagneux du
nord-est de l'Algérie. © France Vilar/ECPAD/Défense.





Essai de prise en charge d'hommes dans un hélicoptère américain Piasecki « Vertol H-21 » surnommé « banane volante » du fait de la forme de son fuselage et de la peinture jaune utilisée par les garde-côtes, ses premiers utilisateurs. Ces hélicoptères figurent parmi les autres appareils importés © Vinant/ECPAD/Défense.

côtés le capitaine Valérie André – qui par la suite devient son épouse – et le lieutenant Henri Bartier qui perd une jambe emportée par un obus vietminh alors qu'il effectuait une évacuation sanitaire à haut risque à Diên Biên Phu. En 1955, l'armée de l'Air institue le commandement de l'aviation légère qui regroupe des EALA (escadrilles d'aviation légère d'appui) spécialement orientées vers la coopération avec les forces terrestres. Ces escadrilles sont réparties dans trois groupements d'aviation légère d'appui (GALA), chacun étant subordonné à un des trois GATAC (groupement aérien tactique), organisation qui couvre l'ensemble du territoire algérien.

Les hélicoptères de l'armée de l'Air connaissent donc un essor sans précédent : à l'origine, une dizaine de Bell 47 et huit Sikorsky S 55 (H-19), sont rassemblés au sein de l'escadrille d'hélicoptères légers n° 57 qui devient, au premier août 1955, le Groupe Mixte d'Hélicoptères n° 57. Au début du conflit, l'armée de l'Air est

réticente à l'idée d'armer les voilures tournantes, mais le colonel Félix Brunet, un ancien pilote de chasse, confronté à l'insécurité des zones de poser, met au point un hélicoptère armé d'un canon pour protéger de sa puissance de feu les hélicoptères de transport et sécuriser ainsi les *dropping zones* (DZ). En octobre 1956, deux escadres d'hélicoptères sont créées, l'EH-2 et l'EH-3. Chacune met en œuvre une quarantaine d'appareils répartis en trois escadrilles, une légère équipée d'Alouette II, et deux lourdes équipées de H-19, puis de Sikorsky S-58 (H-34). Cet appareil, qui permet d'emporter douze hommes en armes sera l'hélicoptère le plus utilisé lors du conflit. Les besoins urgents des forces armées conduisent en effet à recourir à l'importation américaine, bientôt assortie d'accords de licence : en 1956, Sud-Aviation acquiert la licence du S-58. Avec plus de 350 appareils à la fin du conflit, l'armée de l'Air est donc celle des trois armées qui déploie le plus grand nombre d'hélicoptères en Algérie.



Arrivée de six hélicoptères Alouette II en vue d'un vol d'essai en l'Algérie © Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



Arrivage d'hélicoptère Piasecki à bord du Dixmude, porté-avions venant des États-Unis. © Gérard Daudu/ECPAD/Défense.

Afin de pouvoir mener une action autonome dans le but, dans un premier temps, de sécuriser les bases aériennes, le général de Maricourt, commandant du GATAC n° 1, crée en mars 1956 les commandos parachutistes de l'air. Cinq commandos, composés de volontaires, reçoivent pour mission de mener des raids de contre-guérilla en profondeur. Ils sont directement placés sous le commandement du général commandant l'air en Algérie mais ils seront le plus souvent mis pour emploi à la disposition de l'armée de Terre.

Les hélicoptères de l'aéronavale

La Marine déploie elle aussi des unités d'hélicoptères : le 31 août 1956 une première flottille, la 31F avec trois H-21 B (surnommées bananes volantes) est détachée au sein du groupement d'hélicoptères n° 2 (GH-2) de l'ALAT à Sétif, qui lui fournit son matériel, assure sa formation et sa logistique. En septembre 1957 le lieutenant de vaisseau Eugène Babot, commandant de la 31F, adapte sur deux H-21 des canons Mauser MG-151/20 en sabord. Il suit l'initiative du colonel Félix Brunet commandant la 2^e escadre d'hélicoptères (EH-2) de l'armée de l'Air.

Le 9 novembre 1957, un groupement d'hélicoptères de l'aéronautique navale (GHAN n° 1) est créé, destiné à regrouper la flottille 31F et deux autres flottilles : la 32F et la 33F, chacune d'elles déployant une douzaine d'aéronefs, principalement des Sikorsky H-21, HSS-1 et H-34. Alors que la flottille 31F est attachée fonctionnellement à l'ALAT, les deux autres sont dépendantes des GATAC de l'armée de l'Air pour leur logistique, leur formation et leur emploi. Le dispositif est complété par une section

d'Alouette dépendant de la DBFM (demi-brigade de fusiliers marins). Les trois flottilles de l'aéronavale effectuent en tout 49 056 heures de vol, ce qui montre l'importance de la participation de la Marine aux opérations en Algérie en dépit de la faiblesse des moyens, car les hélicoptères de l'aéronavale n'ont jamais été plus d'une quarantaine.

Une nécessaire coopération

Sur le terrain, la coopération entre les trois armées est indispensable : la guerre d'Algérie est un laboratoire de l'action opérationnelle interarmées, dont l'efficacité s'est traduite par une quasi éviction des forces armées de l'armée de libération nationale (ALN), mouvement indépendantiste du territoire algérien. Cette collaboration s'est faite notamment sur le plan du renseignement aérien qui a été intégré dans une chaîne commune Air-Terre avec la fusion des données des 2^e bureaux Air et Terre et la mise en place d'un OLAT (Officier de liaison de l'armée de Terre) auprès de chaque unité aérienne afin d'informer les aviateurs des besoins particuliers des troupes.



Pilote du groupement d'hélicoptères de l'aéronautique navale (GHAN) sur l'aérodrome de Géryville (El Bayah), dans la région d'Oran.
© Arthur Smet/ECPAD/Défense.

Pour la poursuite et la neutralisation des groupements armés ennemis, la tactique mise au point se révèle redoutable : des détachements d'intervention hélicoptères (DIH), déployés à la demande, permettent d'agir très rapidement à chaque fois qu'une bande ennemie est localisée, soit par le renseignement à vue aérien (RAV) soit par les unités au sol. Cette manœuvre exige une très bonne coordination interarmées : dans un premier temps les avions (T-6 ou Broussard le plus souvent) interviennent en bombardant les bandes rebelles afin de les fixer.



Groupe hélicoptère n° 2 (GH 2). Base hélicoptère Maréchal de Lattre à Sétif.
© Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



Dans les hangars du GH2 à Aïn-Arnat (Sétif), des mécaniciens procèdent à la réparation d'un moteur appartenant à un hélicoptère Bell (R7).
© Stelian/ECPAD/Défense.



Opération effectuée par des éléments du 14^e régiment de chasseurs parachutistes (RCP) et du groupe (GH2) le 15 mars 1958 dans la région de Constantine. L'effet de surprise permet la neutralisation de 29 « hors-la-loi (HLL) » tués et la récupération d'armement (mitrailleuse, fusils-mitrailleurs et fusils de guerre).
© Gérard Daudu/ECPAD/Défense.



La DIH effectue des héliportages et ses évacuations sanitaires lors d'une opération menée dans la région de Constantine, impliquant le 1^{er} régiment étranger parachutiste (REP), le 31^e régiment de dragons (RD), le commando indochinois « Dam San » (appelé aussi « Commando d'Extrême-Orient », « Commando vietnamien ») et le 151^e régiment d'infanterie motorisée (RIM) avec appui aérien (North American T-6 et B26). Bilan de l'opération 120 « rebelles » abattus, 9 prisonniers, des mitrailleuses et fusil-mitrailleur, pistolets mitrailleurs et fusils ainsi qu'un stock important de munitions. © Jacques Boissay/ECPAD/Défense.

Dans un deuxième temps, un hélicoptère Alouette ainsi qu'un autre hélicoptère armé de canons, surnommé « Pirate », arrivent sur zone pour préparer le terrain avant les hélicoptères transportant les commandos parachutistes au plus près de la zone à traiter. L'Alouette sert de PC pour l'ensemble de l'intervention tandis que le « Pirate » orbite autour de son objectif et sécurise la DZ pour le poser d'assaut des commandos : son armement de sabord lui permet en effet de maintenir le feu de façon précise pour couvrir les commandos jusqu'à ce qu'ils soient à portée d'engagement. Une fois les troupes au sol, l'Alouette coordonne les opérations et le « Pirate », sert d'artillerie volante, restant en protection, prêt à intervenir.



La DIH (division d'intervention d'hélicoptères) de Lartigue en opération dans l'Ouarsenis, massif de montagnes du nord-ouest de l'Algérie. © Robert Antoine/ECPAD/Défense.

La coordination des moyens d'appui feu aériens avec les hélicoptères et les troupes au sol était la clé pour la réussite des opérations antiguérilla. L'ALAT a permis à l'armée de Terre de disposer de moyens aériens intégrés facilement disponibles pour le commandement opérationnel, mais les besoins étaient tels que l'armée de l'Air et la Marine ont été nécessaires à la réussite d'opérations tactiques qui nécessitaient une bonne compréhension des missions et des capacités de chacun.



Point de situation interarmées en préparation d'une opération d'envergure regroupant le 1^{er} REP (régiment étranger parachutiste), 14^e RCP (régiment de chasseurs parachutistes), une batterie d'artillerie et l'escadrille d'hélicoptères Sikorsky du GMH (Groupe mixte d'hélicoptères) Boufarik. © Claude Cuny/ECPAD/Défense.

Extraits du schéma de causerie n° 5 destiné aux cadres et soldats des armées en Algérie, intitulé « Rôle et participation de l'armée de l'Air dans les opérations de pacification en Algérie » (SHD – GR 1H 25000 dossier 1 – 1956)

Pour des raisons administratives, la coopération entre les Armées de Terre, de Mer et de l'Air n'apparaît pas toujours clairement en temps de paix.

Au contraire, dès que des opérations actives s'engagent, aviateurs, militaires et marins vivent en contact étroit. Si, alors, les trois armées remplissent en commun certaines missions, chacune d'entre elles exerce aussi dans son propre cadre des activités utiles à l'ensemble des forces armées mais souvent ignorées par les autres armées.

Un adversaire mobile, dispersé, insaisissable, habile à se camoufler dans une nature familière : tel est le fellagha.

Une guérilla : tel est le combat mené quotidiennement par l'armée française en Algérie. Dans ces opérations, si le rôle de l'armée de Terre est primordial, la contribution de l'armée de l'Air est indispensable. Si l'on veut caractériser le rôle de l'armée de l'Air, on peut dire qu'il consiste en un appui et un appoint à l'armée de Terre.

En liaison étroite avec l'armée de Terre, l'armée de l'Air :

- En prolonge la vue ;
- En augmente la puissance de feu de façon instantanée ;
- En rend l'emploi plus souple (en assurant le ravitaillement de ses éléments).

L'armée de l'Air appuie directement ou indirectement les opérations de pacification : elle renseigne les autorités chargées du maintien de l'ordre sur l'activité des rebelles, appuie de ses feux les opérations terrestres, elle effectue rapidement les transports de personnel et de matériel. En outre, étant donné l'éparpillement et l'étendue des territoires vulnérables, l'armée de l'Air met complètement pour emploi à la disposition de l'armée de Terre des unités de combat au sol (plus de 20 bataillons).

[...] L'hélicoptère, arme essentielle de la guérilla

L'utilisation des hélicoptères dans les opérations en Algérie a été intensifiée depuis le mois de décembre, grâce à l'arrivée simultanée de rechanges et d'appareils neufs. L'hélicoptère est incontestablement un moyen efficace d'intervention contre les rebelles ; il permet rapidité, puissance, surprise. Il peut charger le personnel en utilisant des plates-formes de surface réduite, le mettre en place à l'endroit où il doit être employé. Forme récente d'intervention, l'hélicoptère a pourtant déjà ses lettres de noblesse. « Dévouement et audace pilotes hélicoptères au cours opération FATH ont fait l'admiration parachutistes 1^{er} RCP – Stop – Vous demande leur transmettre mes remerciements et leur exprimer ma reconnaissance – Stop » (Extrait de message du 5 mai 1955). Les unités d'hélicoptères sont en mesure de travailler loin de leur base principale, soit par escadrilles complètes, soit par petits éléments, voire par appareils isolés. Les hélicoptères légers eux-mêmes, à la vitesse et au rayon d'action limités, sont aérotransportables par avion-cargo Nord 2501 et susceptibles d'entrer en action moins de deux heures après l'atterrissage de l'avion. Tous les appareils ont un équipement radio avec le commandement de l'opération permettant de tenir le contact avec le commandement aérien. Actuellement, les hélicoptères de l'armée de l'Air transportent en Algérie 5 000 commandos par mois.



Opération d'aérotransport pour la construction de points de contrôle sur un territoire qui en comptera près de 7 500. © SHD.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Michel FORGET, *Guerre froide et guerre d'Algérie, 1954-1964, témoignage sur une période agitée*, Economica, 2002.
- Henri ROBIN, *L'aéronautique navale en Algérie (1954-1962)*, ARDHAN, 2002.
- Marc FLAMENT, *Les hélicos du Djebel, Algérie 1955-1962*, Presses de la Cité, 1982.

Le *Léon Mazzella* : premier porte-hélicoptères amphibie de circonstance de l'armée française

Commandant Nicolas Tartarin - EMB, & IGP Quentin Commine - SEO.

Cet article met en valeur une démarche d'innovation participative avant l'heure dans le domaine aéroterrestre. Avec plus d'un demi-siècle d'écart, elle résonne aussi avec les nécessités d'adaptation constantes de l'armée de Terre à la manière des expérimentations actuelles menées par la section technique de l'armée de Terre (STAT) pour doter les véhicules terrestres d'une capacité de déploiement de drones.

Il y a 68 ans, la France se dotait, le temps d'une opération, de son premier porte-hélicoptères amphibie conçu à partir d'un navire civil modifié, le *Léon Mazzella*. Retour sur cette innovation, fruit d'une collaboration de circonstance entre un atelier maritime, la Marine nationale, les pilotes et tout particulièrement les mécaniciens de l'Aviation légère de l'armée de Terre.

En 1956, la France intervient dans le cadre de la crise de Suez. Face à la nationalisation annoncée par le président égyptien

Nasser de cette zone stratégique gérée par des capitaux franco-britanniques (le 29 octobre), les pays concernés prévoient un débarquement de forces pour reprendre le contrôle de la zone. L'Aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) participe à l'opération avec deux unités d'avions légers Piper L-18, armés par le Groupement ALAT de la 7^e DMR¹ et le Peloton ALAT de la 10^e DP. Ces éléments se voient bientôt renforcés par une unité d'hélicoptères légers composée de personnel et d'aéronefs issus du GH2 et des 4^e et 5^e GAOA. Les avions sont démontés par les mécaniciens

aéronautiques pour être mis en caisses et embarqués dans des navires jusqu'à Chypre, base de regroupement des forces, d'où ils opéreront une fois remontés, en amont de la saisie d'une tête de pont. Si l'acheminement et la mise en œuvre des avions depuis Chypre ne posent guère de difficultés, ceux des hélicoptères légers, au rayon d'action plus limité, posent un véritable défi. En 1956, la France ne dispose pas encore de porte-hélicoptères amphibie. Le recours aux porte-avions n'est pas envisageable car l'accueil d'hélicoptères légers devrait se faire au détriment d'autres aéronefs indispensables pour la phase préparatoire aéroportée de l'opération.

À cette époque, deux navires civils assurent des liaisons commerciales régulières entre la France et l'Algérie : le *La Marseillaise* et le *Léon Mazzella*. Face à l'urgence et aux besoins opérationnels, ils sont réquisitionnés (parmi plusieurs dizaines d'autres) afin de composer la chaîne d'évacuation sanitaire.

Premier navire réquisitionné, le paquebot *La Marseillaise* est transformé en navire hôpital. Des modifications sont entreprises



Le navire *Léon Mazzella* prêt à appareiller. © ECPAD, www.alat.fr.



Un hélicoptère Bell 47 G-2. © André Barré, www.alat.fr.

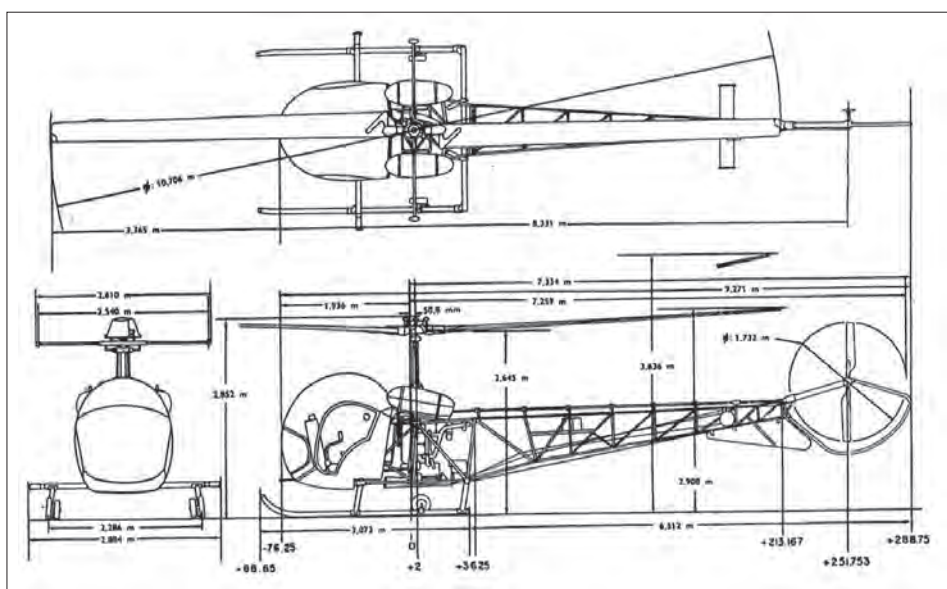
notamment pour la pose des circuits de fluides et d'énergies nécessaires aux interventions médicales. Ces travaux sont confiés à l'AMF de Toulon², spécialisé dans ce type de chantier. Surtout, une zone de posé pour hélicoptères est également aménagée sur le pont.

En effet, expérimenté par les Américains durant la guerre de Corée (1950-1953), le principe d'évacuation sanitaire par hélicoptères a d'emblée été adopté par

l'armée française, essentiellement avec les hélicoptères légers. Selon les modèles d'aéronefs, un à deux blessés peuvent être embarqués allongés dans des paniers de transport latéraux³. Ainsi, au-delà des missions de liaison et d'observation qui leur étaient traditionnellement dévouées, l'intégration des hélicoptères légers dans la chaîne d'évacuation sanitaire les rend quasi indispensables. De fait, l'acheminement des hélicoptères légers sur le théâtre devient un enjeu.

Réquisionné le 29 août 1956, et initialement destiné au transport de fret militaire, le *Léon Mazzella* est ainsi étudié pour être transformé en porte-hélicoptères en installant une grande surface plane sur tout le pont. Les difficultés soulevées sont nombreuses, entre les impondérables de sécurité aéronautique d'une part et la sécurité maritime d'autre part. Il faut en effet permettre la mise en œuvre, le décollage, le posé, le remisage et la maintenance des aéronefs, malgré l'étroitesse de la surface d'appontage et la proximité des mâts et antennes, tout en préservant le tonnage, l'équilibre en mer et la résistance du navire ainsi chargé.

Les hélicoptères destinés au *Léon Mazzella* sont du modèle Bell 47 G-2, issus du GH2 et des 4^e et 5^e GAOA. Cet appareil mono rotor avec rotor de queue et biplace, remplace progressivement la version G-1 de 1954 en offrant une motorisation plus puissante. Un dialogue s'établit alors entre l'officier mécanicien⁴, le capitaine Cochaud, le pilote-commandant, le capitaine Prat, ainsi que l'officier opérations, le capitaine Durand. Chacun détermine dans son domaine le cahier des charges. Pour l'officier mécanicien, c'est l'étude de la surface de pose, du dispositif de remisage (qui détermine le nombre d'aéronefs pouvant être embarqués), des solutions d'arrimage et enfin des quantités et volumes d'outillages, de rechanges et d'ingrédients (en particulier le carburant) à embarquer. Pour les capitaines Prat et Durand, ce sont les conditions techniques et sécuritaires de décollage et d'atterrissage qui prévalent dans un environnement réduit, instable, et aux nombreux obstacles.



Vues techniques des hélicoptères Bell 47 G-1 et G-2. © Manuel d'utilisation des hélicoptères Bell, ESAM 1961.



Essais d'appontage : le capitaine Durand décolle du pont du *Léon Mazzella*. © ECPAD, www.alat.fr.



Mécaniciens aéronautiques et décollage d'un hélicoptère Bell depuis le *Léon Mazzella*. © Pierre Ferrari/ECPAD/Défense.

Les dimensions du Bell 47 G-2 sont d'approximativement 9 mètres de long et 3 mètres de large avec les pales repliées. Le pont avant du *Léon Mazzella* offrirait une surface plane d'environ 28 mètres de long et 14 mètres de large. Six hélicoptères Bell pourraient donc être embarqués : cinq en configuration pales repliées, rangés en quinconce grâce à leur forme elliptique. Et le sixième qui occuperait la zone de posé, l'obligeant ainsi à décoller en premier et à atterrir en dernier.

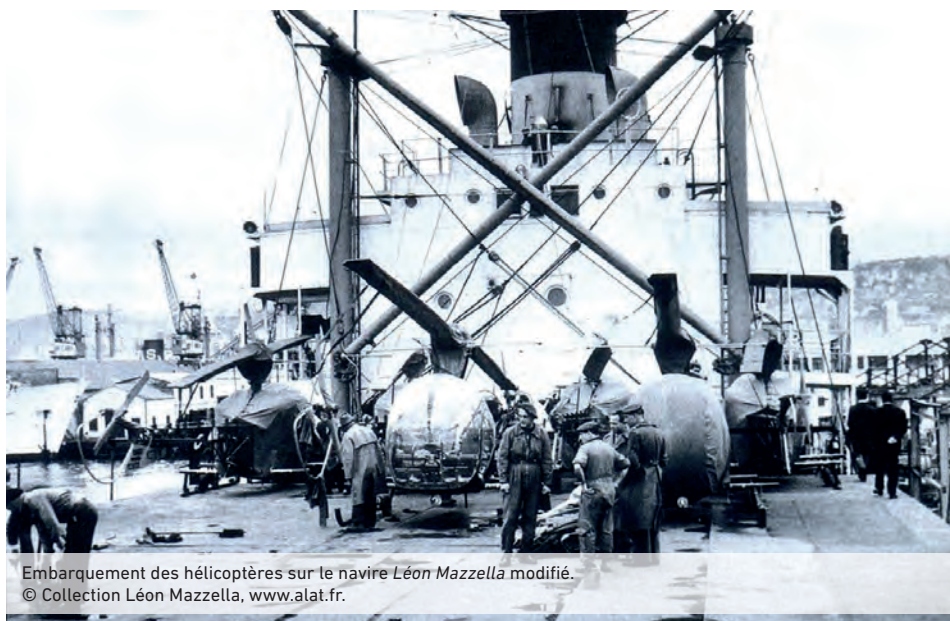
Pour les mécaniciens, cette sixième place constitue une zone prioritaire de maintenance dotée d'outillage et de carburant, accessibles à proximité sans gêner les manœuvres d'envol. En effet, une panne au sol bloquerait totalement la mise en œuvre des autres appareils par défaut d'espace pour les déplacer. Les mécaniciens déterminent également que l'ordre de posé des aéronefs doit se faire en cohérence avec les impératifs de maintenance préventive : posé dans l'ordre décroissant de durée d'immobilisation pour entretien mécanique planifié. Côté pilotes, un aspect essentiel est soulevé : si l'un des aéronefs s'accidente à l'atterrissage, le pont avant pourrait être rendu inutilisable.

Ces réflexions conduisent à envisager deux zones de posé : la principale sur le pont avant, et une de secours, plus petite, sur le pont arrière.

Le chantier de modification du *Léon Mazzella* est confié à la Société Provençale des Ateliers Terrin (SPAT), l'un des ancêtres des Chantiers navals de Marseille. Ces spécialistes doivent veiller à ce que la construction d'une plateforme en plaques de métal ne remette en cause ni la solidité du navire, ni la flottaison. Le bois, matériau léger employé par les Japonais sur certains de leurs porte-avions au cours de la Seconde Guerre mondiale, est rapidement écarté du fait de sa fragilité relative (les Bell ne roulent pas contrairement aux avions) et de son inflammabilité. Son usage sera finalement retenu uniquement pour la construction de la plateforme de secours à l'arrière. Le *Léon Mazzella* modifié sort des ateliers le 21 septembre puis rejoint l'Algérie. L'appontage sur un navire léger soumis au tangage est risqué. Il faut rapidement procéder à des essais. Dès le 24 septembre, les pilotes s'entraînent à se poser sur le navire et les mécaniciens testent les manœuvres de repliage des pales, de remisage et d'arrimage.

Un nouvel inconvénient surgit : humide, la plateforme d'appontage devient glissante et rend dangereux le posé de l'hélicoptère, dont le train d'atterrissage est composé de patins métalliques. Il est trop tard pour modifier le revêtement de la plateforme ou rajouter un dispositif antidérapant, au risque d'alourdir le navire. Une alternative est proposée au sein de l'équipe : tendre et fixer une toile sur l'ensemble de la surface de poser pour favoriser l'adhérence des patins. Après quelques essais, la solution s'avère concluante⁵.

En parallèle, les mécaniciens se plongent dans un fastidieux travail de planification et d'anticipation des actes de maintenance. En s'appuyant sur la documentation d'entretien, il s'agit de prévoir toutes les pièces et les ingrédients nécessaires aux opérations techniques qui interviendront durant la mission, qu'il s'agisse d'échéances calendaires ou d'heures de vol. Les actes de maintenance cadencent les types de missions et leurs fréquences. Enfin, face à un environnement mécaniquement exigeant, du fait de la chaleur, de l'humidité et de l'atmosphère saline, il faudra anticiper les pannes éventuelles. Sans compter que la surface de stockage est très limitée.



Embarquement des hélicoptères sur le navire *Léon Mazzella* modifié.
© Collection Léon Mazzella, www.alat.fr.

Enfin, le *Léon Mazzella* appareille pour l'Égypte le 25 octobre, avec 6 hélicoptères Bell 47 G-2 et un équipage de 72 hommes, personnel marin compris. Ce premier porte-hélicoptères innovant fait même l'objet d'un article de presse à cette occasion. Le navire effectue la traversée à vitesse lente, inséré dans un convoi maritime. Il accoste le 6 novembre à Port-Fouad en Égypte où il demeure jusqu'au 22 décembre. Le peloton réalise 500 missions d'évacuations sanitaires, principalement vers le navire

hôpital *La Marseillaise*. Il effectue aussi des missions de reconnaissance et de transport logistique (200 heures de vol comptabilisées).

Bien que cet épisode demeure grandement méconnu, son souvenir perdure notamment au travers d'un insigne. À bord du *Léon Mazzella*, les mécaniciens, conscients d'un moment historique, créent à 72 exemplaires, un insigne de béret artisanal en laiton (une matière très

présente dans les caisses à outils) avec des soudures en étain. Un acte précurseur lorsque l'on sait que l'insigne officiel et actuel de l'ALAT, est homologué l'année suivante (1957).

De retour de mission, le *Léon Mazzella* est remis en état et rendu à la vie civile où il reprendra ses activités commerciales. Il faut attendre trois ans de plus pour voir sortir des chantiers navals de Brest *La Résolue*, premier véritable porte-hélicoptères amphibie français. Ce dernier, rebaptisé *Jeanne d'Arc* en 1964, devient, jusqu'en 2010, le navire-école destiné à former les générations d'officiers de la Marine nationale.



Novembre 1956, un hélicoptère Bell du *Léon Mazzella* et équipé de civières survole une patrouille du 2^e RPC.
© Paul Corcuff/ECPAD/Défense.

1 DMR : division mécanique rapide. DP : division parachutiste. GH : Groupe hélicoptères. GAOA : Groupe aérien d'observation d'artillerie.

2 AMF : atelier militaire de la flotte. Il est possible de visiter à Marseille le Musée de la réparation navale d'hier à aujourd'hui, et le Musée de l'industrie navale, où l'histoire des AMF est évoquée.

3 Les commandants Marceau Crespin et Déodat du Puy-Montbrun, connus pour leur expérimentation de l'aérocombat et du posé d'assaut par hélicoptère, innoveront aussi en plaçant un tireur embarqué dans le panier latéral des hélicoptères d'évacuation sanitaire.

4 À l'époque la dénomination chef des services techniques (CST) est davantage utilisée. Une appellation restée courante dans l'armée de l'Air et de l'Espace.

5 Les archives ne mentionnent pas le type de tissu utilisé. Au regard des besoins en solidité et des délais contraints, il pourrait s'agir de toile de parachute ou de voile nautique.

70 ans d'ALAT

Général de corps d'armée Frédéric Gout - DRHAT.

« L'hélicoptère est probablement l'instrument le plus polyvalent jamais inventé par l'homme. Il se rapproche plus que tout autre des rêves les plus anciens de l'humanité du cheval ailé et du tapis volant. »

Igor Sikorsky (1889-1972).

En 2024, l'ALAT célèbre ses 70 ans... J'ai eu l'honneur de la servir pendant 30 ans, presque la moitié de son existence ! Et durant cette période post-guerre froide, l'Aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) a évolué significativement, est devenue une Arme à part entière. Ses structures ont été profondément modifiées, avec la dissolution de régiments, de la 4^e Division Aéromobile (DAM), de la 4^e Brigade Aéromobile (BAM), puis la création de la 4^e Brigade d'Aérocombat (BAC), ainsi que la création et la dissolution du pilier ALAT. Son équipement a également évolué, avec une transition vers une flotte presque entièrement composée d'hélicoptères de nouvelle génération. L'emploi opérationnel a fluctué entre des missions de haute intensité et des opérations de gestion de crise et de contre-insurrection, pour revenir récemment à une intensité élevée. Cette période a démontré l'absolue nécessité de l'hélicoptère pour une armée de Terre qui y a investi patiemment, au fil du temps.

L'histoire de l'hélicoptère en France commence tout d'abord de manière hésitante, au début du XX^e siècle, mais connaît un véritable essor après la Seconde Guerre mondiale. La capacité de vol vertical, qui permet de s'affranchir

des contraintes du terrain et des infrastructures coûteuses et vulnérables, a un prix : à masse égale, l'hélicoptère nécessite deux fois plus de puissance pour le décollage, offre en moyenne deux fois moins d'autonomie et implique une vitesse limitée par des contraintes physiques. Malgré cela, cette machine extraordinaire a connu un développement impressionnant. À l'image du bourdon, dont les capacités de vol défient les lois mathématiques, l'hélicoptère a atteint une maturité technique suffisante pour être utilisé de manière opérationnelle par les forces armées. Ses missions se sont diversifiées avec l'amélioration de ses performances : utilisé pour les sauvetages durant la Seconde Guerre mondiale, la guerre de Corée et la guerre d'Indochine, il a également été déployé pour le transport de troupes en Algérie, puis pour l'appui-feu et les attaques. La France, et plus particulièrement l'ALAT, a largement contribué à cette évolution, précurseur à la fois dans l'évolution technique (l'armement des appareils testés durant la guerre d'Algérie) et pour l'emploi (bouclage de zone et appui feu avec le colonel Bigeard en particulier en Algérie toujours). Les Américains reprendront à grande échelle au Viêt-Nam les concepts imaginés et développés par les Français.



L'engagement de l'ALAT est unique, se situant entre la dimension terrestre (2D) et la dimension aérienne (3D) à travers l'aérocombat. L'hélicoptère permet ainsi d'accompagner les manœuvres terrestres ou de les réaliser directement, en exploitant la liberté du vol pour s'affranchir du terrain et des obstacles. Sa vitesse, sa capacité d'emport en personnel et en armement permettent de produire des effets au moment et à l'endroit les plus appropriés de la manœuvre. L'aérocombat permet donc d'agir sur les trois principes de la guerre : la vitesse facilite la concentration des efforts, la capacité à se soustraire aux contraintes du terrain offre la liberté d'action, et les multiples charges ou armements économisent les autres moyens déployés. Cet engagement particulier a conduit au développement de modes d'action



© Valentin Dhelf/GAMSTAT/armée de Terre.



© Valentin Dhelf/GAMSTAT/armée de Terre.

adaptés, dont le vol tactique est l'exemple le plus emblématique. Maîtrisé par quelques nations, dont la France, ce type de vol utilise le terrain comme masque pour approcher l'ennemi de près tout en minimisant sa capacité de détection grâce à des trajectoires soigneusement travaillées à l'entraînement.

Au cours de ces trente dernières années, toutes les opérations auxquelles j'ai participé ont mis en œuvre la gamme complète des capacités de l'ALAT. En tant que pilote et chef de patrouille d'hélicoptères de manœuvre lors de missions de courte durée (MCD) et d'opérations extérieures (OPEX) en Afrique dans les années 90, parcourant des pays comme Djibouti, le Sénégal et le

Tchad, j'ai effectué des missions, au cœur de ce continent et de ses populations, orientées vers le soutien et l'appui aux troupes et aux populations locales. J'ai également été déployé dans les Balkans (Bosnie, Kosovo) durant une période marquée par des missions sous mandat de l'ONU puis de l'OTAN, dans un contexte international exigeant des engagements communs avec des camarades européens et américains. En tant que chef du bureau des opérations et de l'instruction, à la tête du PC du 1^{er} Régiment d'Hélicoptères de Combat (RHC) en République de Côte d'Ivoire, j'ai mené des missions complexes, caractérisées par la dispersion des moyens sur un vaste territoire et le commandement direct d'éléments au sol, préfigurant les opérations en bande

sahélo-saharienne. En tant que chef de corps, à la tête du 5^e RHC, j'ai été déployé au Mali en 2013 pour mener un grand raid visant à repousser l'ennemi du sud de la boucle du Niger jusqu'aux confins de la frontière avec l'Algérie. Cette aventure, marquée par une utilisation aux limites des hélicoptères (performances, rayon d'action, rusticité, etc.), par l'âpreté des combats et les conditions du milieu, a été particulièrement cinématique.

Ces engagements ne sont pas exhaustifs des opérations menées par l'ALAT durant la même période. Il faudrait également mentionner l'Afghanistan, riche en enseignements pour toutes les armées françaises, et qui a vu l'hélicoptère devenir un appui indispensable à la moindre manœuvre terrestre, et les raids de l'opération Harmattan, menés au cœur des défenses libyennes dans les nuits les plus noires, illustration des capacités d'engagement autonome de l'ALAT, de surcroît dans les conditions techniques et tactiques les plus difficiles, pour comprendre pleinement l'expérience de nos équipages. L'ALAT se distingue par sa flexibilité et sa capacité d'adaptation, avec une gamme d'emplois allant du soutien à la mêlée, en passant par l'appui, que ce soit seule ou en combinaison interarmes ou interarmées, voire interalliés, du bas du spectre, jusqu'à l'opposition du fort au fort, aussi bien en montagne (Afghanistan) que dans le désert (Libye, Mali) ou en pleine ville (Abidjan). Il convient également de mentionner sur le territoire national les missions communes avec nos camarades des forces de sécurité intérieure (Groupe interarmées d'hélicoptères – GIH).

Je souhaite également évoquer une vraie capacité de combat de nuit, qui donne un avantage décisif sur l'adversaire. Lors de

mes engagements opérationnels, l'ALAT était bien souvent la seule capable de se déplacer, de « voir » et de tirer de nuit. Cette dernière est toujours notre alliée : au Mali, nous agissions de nuit, souvent en autonome, sans négliger bien entendu les multiples missions de jour, en appui de nos camarades fantassins et cavaliers.

Cette diversité d'engagements pourrait être synthétisée en la capacité « tout-terrain » de cette arme, capable d'opérer depuis tous les types de plateforme, y compris les bâtiments de la Marine, dans tous les environnements tactiques et géographiques.

Et tout cela avec le souci constant de la sécurité aéronautique. Pour remplir sa mission, il est primordial de garantir la fiabilité de l'aéronef tout en l'exploitant en toute sécurité, que ce soit à l'entraînement ou au combat. Notre histoire nous rappelle à quel point il nous faut faire preuve d'humilité dans ce domaine !

Enfin, il faut ajouter la nécessité de raisonner globalement. L'ALAT est un écosystème qui fonctionne grâce à la maintenance, la logistique et un environnement adéquat (contrôleurs, météo, aide au déploiement). Elle s'appuie sur une population de spécialistes, longs à former et souvent passionnés et je peux témoigner de leur volonté de réussir contre toutes les adversités. La technicité s'accompagne du commandement d'hommes et de femmes. Je souhaite leur rendre ici un hommage particulièrement mérité. L'ALAT mène des combats, elle ne se limite pas à planifier des décollages et des séances de *targeting*. Elle manœuvre à l'image des armes de mêlée de l'armée de Terre, avec tout ce que cela implique de relations de confiance, de commandement et d'humanité.

L'ALAT, issue de l'aviation d'observation d'artillerie, fête ainsi cette année ses 70 ans. L'ancrage à l'armée de Terre est profond. J'ai consacré beaucoup d'énergie à m'en assurer. Jusqu'au milieu des années 90, tous les sous-officiers pilotes appartenaient à l'artillerie, et les officiers passaient une année dans les écoles d'application des autres Armes avant de rejoindre l'école de pilotage à Dax. Bien que l'ALAT soit désormais une Arme à part entière, les écoles de formation initiale sont les mêmes, et les missions communes, les engagements côte à côte ainsi que les efforts capacitaires de l'armée de Terre pour l'ALAT forment un lien étroit.

Le conflit ukrainien et ses retours d'expérience sur les capacités sol-air peuvent susciter des interrogations sur la pertinence de l'hélicoptère dans une guerre de haute intensité. Les pertes observées et le volume des flottes actuelles de l'ALAT, composées de vecteurs technologiquement avancés mais en nombre limité, soulèvent également des questions : comment concilier masse et supériorité technologique ? Le coût unitaire toujours plus élevé des hélicoptères se heurte à celui, toujours moins cher, des drones et à leur formidable potentiel d'innovation.

Cependant, un monde instable a toujours besoin d'outils souples d'emploi, caractéristique principale de l'hélicoptère. Le TIGRE et le CAÏMAN, produits de la guerre froide, ont excellé en contre-insurrection, et il faut avoir confiance dans leur capacité d'adaptation. Innover au bon rythme est essentiel. Quelques pistes incluent des flottes avec un plus grand nombre de pièces communes pour réduire les flux logistiques, les stocks et les coûts, des systèmes plus ouverts pour suivre un monde en crise et en pleine

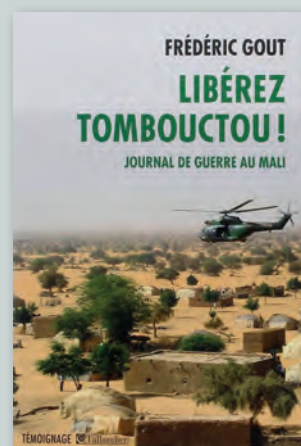
innovation (capteurs, capacités de calcul, d'observation, etc.), et la connectivité pour optimiser l'emploi grâce à un meilleur partage de l'information.

Enfin, l'arrivée des drones, quelles que soient leurs capacités (cinétiques, logistiques, renseignement), ne doit pas être vue comme une substitution aux hélicoptères habités mais comme un complément à la manœuvre aéroterrestre. Les drones bousculent les cadres d'emploi et les procédés tactiques, symbolisant l'ouverture d'un nouveau chapitre pour l'ALAT, comme le couple munitions téléopérées/hélicoptères, par exemple.

En somme, l'hélicoptère demeure un instrument précieux et polyvalent, indispensable à l'armée de Terre pour répondre aux défis présents et futurs, assurant ainsi sa supériorité opérationnelle dans toutes les situations de conflit.

POUR ALLER PLUS LOIN

Frédéric GOUT, *Libérez Tombouctou ! Journal de guerre au Mali*, Tallandier, 2015.



Petite histoire incarnée de l'aérocombat

Colonel Brice Erbland - 1^{er} RHC.

Officier de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre depuis maintenant vingt ans, j'ai eu la grande chance d'être projeté sur plusieurs théâtres aux caractéristiques bien différentes tout au long de ma carrière. Je me rends compte aujourd'hui qu'au cours de ces différentes projections, j'ai pu mener des engagements qui décrivent parfaitement toute l'étendue des capacités opérationnelles qu'offre notre ALAT. Permettez-moi de vous embarquer dans quelques-uns de ces engagements de l'aérocombat, à différents niveaux de responsabilité...

Chef de patrouille (Thalathine, Érythrée, Pamir)

Le premier pion tactique insécable de l'aérocombat est la patrouille, formée de deux à trois hélicoptères. Ce pion tactique peut se suffire à lui-même, si la mission est correctement taillée pour lui. Ce fut le cas à plusieurs reprises lorsque, jeune lieutenant, j'étais projeté en mission courte durée à Djibouti. À peine arrivé dans la corne de l'Afrique, j'apprends que des pirates somaliens ont pris en otage l'équipage d'un bateau de luxe, *le Ponant*, et que je suis envoyé sur une frégate de la Marine Nationale pour éventuellement intervenir. Me voici donc à bord du *Surcouf*, avec une Gazelle armée d'un canon de 20 mm et un Puma rempli d'une équipe du GIGN. Premier émoi



opérationnel de courte durée, puisque la libération des otages aura eu lieu avant que nous n'arrivions sur place. Mais j'avais été impressionné par notre capacité à nous intégrer, en quelques heures à peine, dans un environnement interarmées, prêts à intervenir s'il le fallait.

Quelques semaines plus tard, ma frustration devait être comblée par un autre événement : l'invasion par l'Érythrée d'une bande de terre au nord du territoire de Djibouti, après une nuit de combat contre l'armée djiboutienne. Durant les deux mois qui suivirent, j'effectuais quasi quotidiennement des vols de reconnaissance sur les positions érythréennes, avec une patrouille de deux Gazelle. La tension était réelle, car nous fûmes régulièrement pointés par l'armement érythréen, du canon de 23 mm au missile sol-air, heureusement

sans que le pas ne soit franchi. Chaque jour, nous ramenions de nombreuses photos et informations sur les positions érythréennes. Cette mission de reconnaissance est la base du savoir-faire d'une patrouille d'aérocombat.

J'ai pu mener d'autres missions de reconnaissance en Afghanistan, lors de l'opération Pamir. Mais là-bas, la mission principale menée par les patrouilles d'hélicoptères d'attaque était l'appui-feu au profit des troupes au sol. Régulièrement, la patrouille d'hélicoptères Tigre en alerte à Kaboul était déclenchée pour appuyer des soldats français au contact des insurgés afghans. Au milieu de paysages à couper le souffle, la simple arrivée de nos hélicoptères permettait souvent de faire cesser les combats et de redonner de la liberté d'action aux fantassins.

Commandant d'unité (Pamir, Harmattan)

Pour autant, l'action de l'aérocombat en Afghanistan ne se limitait pas à des actions de niveau patrouille. Régulièrement, des missions de niveau escadrille étaient réalisées, notamment au profit des unités des forces spéciales, afin de les infiltrer de manière fulgurante autour d'un objectif particulier, en fond de vallée. En qualité de commandant d'unité, je me suis donc retrouvé plusieurs fois à la tête de sept ou huit hélicoptères, intégrant parfois des hélicoptères américains, pour déposer de nuit un groupe de soldats des forces spéciales, les appuyer et les renseigner durant leur action, puis les récupérer en fin

de mission. Je revois encore ces instants de concentration, dans le cockpit avant de décoller, alors que l'on sent dans tout le corps le tremblement de tous les rotors en rotation, et que l'on voit à travers les jumelles de vision nocturnes toutes les machines alignées et les commandos s'approcher des hélicoptères de manœuvre pour embarquer. Des scènes dignes des plus grands blockbusters hollywoodiens !

Mais le commandement d'une escadrille au combat a atteint son paroxysme lors de l'opération Harmattan, en Libye. Déployés sur un porte-hélicoptères amphibie de la Marine Nationale, sept équipages d'hélicoptères d'attaque et deux équipages d'hélicoptères de manœuvre décollaient de nuit pour monter à l'assaut des positions des forces armées du colonel Kadhafi, afin de permettre aux forces rebelles d'avancer plus rapidement. En qualité de commandant d'unité, je recevais une mission un ou deux jours avant l'action, concevais la manœuvre avec mes chefs de patrouille, puis commandais le combat sur le sol libyen. À chaque décollage, je ne pouvais m'empêcher d'être impressionné par les moyens déployés à mon profit : outre le bâtiment à partir duquel nous décollions, une frégate délivrait des tirs d'artillerie pour nous appuyer, un Atlantique 2 nous renseignait sur les positions ennemies, et une patrouille de chasseurs était présente au cas où l'un des nôtres était abattu. Je pouvais ainsi me concentrer pleinement sur le commandement de l'escadrille, afin de rechercher, attaquer et détruire toutes les positions ennemies. Ce fut un engagement particulièrement intense, qui exploitait toutes les capacités d'une escadrille d'hélicoptères d'attaque, manœuvrant de nuit en vol tactique, très près du sol, à partir de la mer et dans un environnement non

permissif. En 17 missions, mon escadrille a détruit près de 300 véhicules de combat ennemis, démontrant combien l'emploi de l'hélicoptère dans une manœuvre tactique selon le modèle de l'armée de Terre était pleinement pertinent.

Chef opérations (Barkhane)

J'ai pu, quelques années plus tard, changer encore d'échelle en étant chef opérations d'un groupement tactique aérocombat, lors de l'opération Barkhane au Sahel. Composé de deux escadrilles d'hélicoptères de combat et d'un groupe commando montagne, le groupement tactique était organiquement autonome pour mener des actions de reconnaissance offensive dans la profondeur du Sahel. Ces actions, menées sur opportunité pour la plupart, furent très efficaces pour surprendre les groupes armés terroristes. Ce fonctionnement a atteint son paroxysme lors de l'opération Solstice en 2021. Renforcé pour l'occasion d'un escadron de recherche et d'investigation et de deux compagnies d'infanterie nigériennes, le groupement a conçu et conduit une opération de plusieurs jours dans le Liptako nigérien. Déployé avec un PC tactique dans le Niger, j'étais en qualité de chef opérations à la manœuvre pour conduire et coordonner les actions entre les différentes composantes. Notre action fut couronnée de succès, puisque plusieurs chefs terroristes de la région furent neutralisés lors de cette opération, malheureusement au prix de deux soldats nigériens tués et trois soldats français blessés. L'intégration interarmes par un état-major tactique de l'ALAT a ainsi une nouvelle fois démontré toute sa pertinence, par sa vitesse de réarticulation et sa rapidité de frappe.

Un avenir plein de possibles

À l'heure où j'écris ces lignes, je viens de prendre le commandement d'un régiment d'hélicoptères de combat. Qui sait quelles opérations je serai amené à conduire en tant que chef de corps ? Cela pourra être sur le territoire national, comme lors des jeux olympiques, ou comme par le passé dans une opération de contre-insurrection ou pour une évacuation de ressortissants. Mais nous nous préparons au plus dur. Car il est possible que l'on soit engagé en tant que groupement aérocombat, rattaché à une division, ou encore avec la brigade d'aérocombat, rattachée directement au corps d'armée. Quel que soit le format et quelle que soit la mission, les « aérocombattants » seront toujours fidèlement au rendez-vous.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Brice ERBLAND, *Dans les griffes du Tigre : récits d'un officier pilote d'hélicoptère de combat. Lybie – Afghanistan 2011*, Belles Lettres, 2013.
- Malaury VIARDOT, *Devenez pilote d'hélicoptère de combat*, Cepadues, 2017.
- Nicolas MINGASSON et Mathieu FOTIUS, *Pilotes de combat : Aghanistan, 10 juin 2011*, Belles Lettres, 2018.



(Re)découvrez 70 ans d'ALAT au travers de dessins et de « crobards » en couleur, accompagnés de textes explicatifs sur 10 pages.

Les bénéfices du livre seront intégralement versés à l'Entraide ALAT (soutien aux familles des disparus).

Pour toute demande de renseignements, contactez : jc.guilber@orange.fr.

Ci-dessous :

Le Train Sortira Une Fois

Scénario : Jean-Claude Guilbert

Casting : Jean Roche

Réalisation : Yves Le Bec

avec

Aldo : commandant de bord

Bouill : co-pilote

Guigitte : mec-nav

Delfosse : pêcheur à la ligne

AS-332 Cougar



NDLR : selon un exploit vécu le 1^{er} avril 1980, au 2^e RHC de Friedrichshafen sur le Puma n° 1109, ASF.

Le débarquement de Provence, août 1944

Colonel (er) Jean-Luc Cotard, revue *Inflexions*.

Les commémorations du 80^e anniversaire du débarquement de Normandie ne doivent pas occulter un second débarquement, celui de Provence, souvent méconnu et qui, contrairement au premier, mobilise de manière massive les forces françaises, qui s'illustrent.

Le 15 août 1944, les troupes alliées, principalement françaises et américaines, débarquent sur les côtes de Provence. Le 29 août suivant, le général américain Patch, qui commande le débarquement, félicite l'Armée française sous ses ordres en soulignant « [qu'elle a] rendu à la France son port de guerre le plus important et son premier port de commerce ». La planification prévoyait la prise de Marseille aux alentours du 24 septembre, soit quarante jours après la mise à terre. Il en a fallu vingt de moins pour accomplir la mission.

L'opération *Dragoon*, c'est-à-dire le débarquement de Provence, peut ainsi apparaître comme un modèle du genre. Il bénéficie de l'expérience de plusieurs opérations antérieures comparables, dont le déroulement a été plus ou moins chaotique, qu'il s'agisse de *Torch* en Afrique du nord le 8 novembre 1942, du difficile débarquement américain à Salerne en septembre 1943, du fiasco de *Shingle* à Anzio en janvier 1944. *Dragoon* est aussi l'héritier de *Overlord* alors qu'il fut un temps prévu pour être concomitant.



Entraînement des membres du groupe des commandos d'Afrique à la navigation sur *rubber boats*.
© Roland Faure/ECPAD/Défense.

Comme toutes les opérations amphibies, de quelque ampleur qu'elles soient, *Dragoon* est une opération risquée, ambitieuse dans ses objectifs et complexe dans son déroulement. Elle en possède les caractéristiques générales tout en laissant place à l'adaptation, malgré ou grâce aux faiblesses de la défense allemande. Elle révèle l'importance de la préparation générale et de la qualité des unités débarquées, ici principalement de l'armée française.

Situation générale et déroulement

Politiquement, les Français veulent contribuer à la Libération du sol national. Pour les Alliés, il s'agit de continuer à

soulager le front russe. C'est pourquoi *Dragoon* doit permettre de prendre en étau les unités allemandes présentes en France et bloquées par *Overlord*. La possession des ports de Toulon et Marseille doit par ailleurs faciliter la logistique du front occidental. C'est donc sur les épaules de l'armée B du général de Lattre que repose le succès de l'opération.

De leur côté, les Allemands attendent un débarquement quelque part sur la côte méditerranéenne depuis la fin du printemps. Ils disposent sur le littoral de la 19^e Armée. Elle présente la nasse qui pèse sur elle et doit lutter contre des harcèlements des Forces françaises de l'intérieur (FFI), groupe de résistance, sur ses arrières. Les Alliés savent que les ports sont défendus chacun par une

Aperçu de Nice et de la promenade des Anglais.
© Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



Blockhaus allemand camouflé construit par l'organisation Todt sur la place des Palmiers à Sainte-Maxime © Jacques Belin/ECPAD/Défense.



division de valeur faible car éprouvée par des engagements antérieurs, armée par des éléments souvent de faible valeur, renforcée par des éléments de la *Kriegsmarine* : 242^e division d'infanterie (242^e DI) à Toulon et 244^e à Marseille. Ils craignent une jonction entre les deux ports et/ou leur renforcement par l'arrivée potentielle d'une division blindée venant de Toulouse et/ou d'une division d'infanterie de Narbonne.

Si le débarquement commence effectivement le 15 août par le largage d'une division parachutiste américaine aux alentours du Muy et le débarquement de commandos pour détruire les batteries côtières, sa préparation a commencé bien

en amont de l'accord politique définitif de lancer *Dragoon*, donné le 8 août par un Churchill très réticent. Outre la planification qui s'achève le 13 juillet, depuis le printemps des bombardements aériens, des sabotages, du harcèlement permettent de limiter les mouvements de troupes allemandes, de créer un climat d'insécurité et d'incertitude tout en acquérant du renseignement.

Les premières unités qui débarquent sont américaines (3, 36 et 45^e DI). Elles sont renforcées par le Combat command n° 1 de la 1^{re} Division blindée française (CC1) du général français Sudre. Couvertes par les parachutistes et la Résistance, elles se déploient rapidement en direction de

Draguignan et d'Avignon à partir du littoral compris entre Théoules et Hyères. Les canons des bâtiments alliés appuient efficacement la mise à terre, pendant que l'aviation alliée prend le contrôle des airs. Un seul raid aérien allemand mitraille les plages où débarquent le lendemain les Français de la 3^e Division d'infanterie algérienne (DIA). La mission de cette première vague est de conquérir un espace, de le sécuriser pour faciliter l'arrivée du reste de la force. Le premier échelon français, avec la 3^e DIA et la 1^{re} Division française libre (DFL, également dénommée parfois 1^{re} DFI ou 1^{re} DMI, Division motorisée d'infanterie), arrive en baie de Cavalaire à partir du 16 au soir. La 9^e DIC et les Goums débarquent le 19.

Les batteries rendues inutilisables par les soldats allemands sont occupées par les troupes françaises (environs de Marseille). © Jacques Belin/ECPAD/Défense.



► Carte interactive du débarquement de Provence.

Parachutage d'hommes et de matériels depuis des avions de transport C-47 de la 12^e unité de l'US Air Force, entre Nice et Marseille. Source : www.estrepublicain.fr © Photo SHD.



le 19 août pour y pénétrer. Il n'a pourtant à sa disposition qu'environ 2 000 hommes contre environ 14 000 à 17 000 hommes en défensive. En passant par les hauteurs simultanément au nord au centre et au sud de la ville, les bataillons du 7^e Régiment de tirailleurs algériens (RTA), en liaison avec les gومiers, fixent les Allemands dans leurs môles de défense, surprennent certaines garnisons et créent autant de désarroi chez l'ennemi que d'enthousiasme chez les Marseillais. La prise de Notre-Dame de la Garde le 25 après-midi, empêche toute coordination de la défense.

LES OBJECTIFS SUCCESSIFS ATTEINTS PAR RAPPORT AU CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Calendrier	Date	Objectif prévu	Objectif atteint
J	15-août		
J+3	18-août		Blue Line ¹
J+9	24-août	Blue Line	
J+12	27-août		Marseille
J+13	19-août		Toulon
J+19	03-sept		Lyon
J+20	04-sept	Toulon	
J+27	11-sept		Dijon
J+31	15-sept		Trouée de Belfort
J+40	24-sept	Marseille	
J+90	15-nov	Lyon / Macon	Offensive vers le Rhin

Le cœur de la mission pour l'armée française

Pour remplir sa mission, de Lattre compte prendre d'abord Toulon, puis Marseille. Il décide en plein accord avec sa hiérarchie américaine et ses subordonnés, de ne pas attendre d'avoir l'ensemble de son armée à sa disposition. La 3^e DIA n'a ainsi que 50 % de son matériel et deux de ses groupements tactiques sur trois. L'attaque frontale d'est en ouest est lancée par la 1^{re} DFL et la 9^e DIC dès le 20 août, pendant

que la 3^e DIA, renforcée par les gومiers et le CC1, est chargée d'isoler la garnison du port en l'attaquant par le nord et l'ouest, tout en couvrant la manœuvre face à une menace potentielle venant de Marseille.

Pour protéger la prise de Toulon, le général Monsabert, commandant la 3^e DIA, cherche à savoir où est l'ennemi. C'est ainsi que le CC1 et un groupe de Tabors marocain arrivent à Aubagne. Monsabert, malgré les réticences de de Lattre, pense qu'il faut profiter du soulèvement FFI dans Marseille

André Diethelm (ministre de la guerre), le général de Lattre de Tassigny et le général de Monsabert au QG de la 3^e DIA. © Jacques Belin/ECPAD/Défense.



Le général Joseph de Monsabert observe les positions ennemies des bombardements alliés sur le massif dominant Toulon. © Jacques Belin/ECPAD/Défense.



Vue générale de Marseille pendant les combats.
© Jacques Belin/ECPAD/Défense.



Arrivée des premiers chars passant devant le palais de Longchamp.
© Jacques Belin/ECPAD/Défense.



À partir du 27 août, après les durs combats et la chute du port militaire, alors que les éléments de la 3^e DIA occupés par la prise de Toulon rejoignent progressivement Marseille, qu'il devient possible d'envisager un assaut conséquent des derniers bastions allemands notamment sur le port, le général commandant la 244^e DI, demande un cessez-le-feu le 27 et se rend le 28.

Quelques leçons

Ce cours résumé du déroulement du débarquement permet de mettre en exergue plusieurs points.

D'abord l'importance d'une anticipation large qui permet à la fois de modeler le futur champ de bataille, d'alimenter en informations les planificateurs, mais aussi de mettre en place la génération des forces et d'amorcer les différents flux logistiques.

La parfaite planification de chacune des actions tactiques et logistiques, et donc leur coordination, facilite l'adaptabilité des unités et la souplesse de la manœuvre.

Le déclenchement anticipé de l'attaque de Toulon le 20 août comme la manœuvre d'implosion de la défense allemande à Marseille en sont des exemples manifestes.

La souplesse de la manœuvre dépend aussi de la qualité des chefs et de la troupe. Toutes les unités engagées dans les combats de Provence sont aguerries; la toute jeune 9^e DIC a ainsi pris l'île d'Elbe, alors que la DFL et la DIA ont une expérience opérationnelle depuis au minimum la campagne de Tunisie.

Les soldats sont expérimentés et rustiques, ce qui permet de leur demander des efforts extraordinaires comme de se déplacer à pied de la zone de débarquement jusqu'à Marseille et d'engager le combat dans la foulée (exemple d'un Groupe de Tabors marocains – GTM), ou quitter une zone de combat intense pour une autre sans repos (3^e RTA).

Les chefs quant à eux se connaissent bien. Au niveau divisionnaire, Monsabert connaît Brosset de la DFL qui a été son subordonné à l'EMA et son homologue en Italie. Magnan de la DIC a succédé à

Monsabert à la tête des Corps Francs d'Afrique. Au sein de la DIA, Monsabert connaît Chappuis le colonel du 7^e RTA depuis la guerre du Rif et a été son instructeur de tactique infanterie à l'École de Guerre, comme celui de Linarès, le colonel du 3^e RTA.

Chaque soldat, du plus humble au chef le plus gradé, est animé par un moral élevé, est expérimenté et solidaire des autres. Chacun connaît sa place, fait preuve d'initiative et d'audace, chacun connaît le sens de son action.

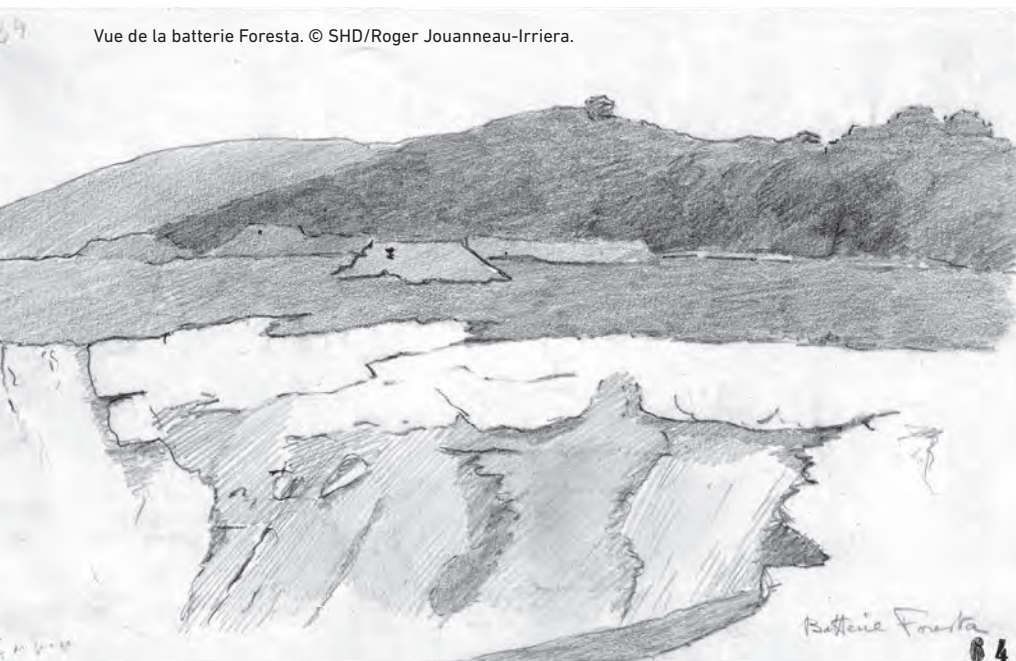
Conclusion

La dernière plage de débarquement est utilisée le 25 septembre. 325 000 hommes (dont les 260 000 de l'Armée B) et 68 000 véhicules sont passés par les rives de Provence. Les deux ports permettent à partir de la mi-septembre de faire transiter 900 000 hommes et près de 50 % du tonnage du matériel américain acheminés en Europe jusqu'à la fin de la guerre. Après déminage, le seul port de Marseille permet une capacité de 12 500 T/jour.



Reddition des troupes allemandes présentes dans l'ouvrage du Foresta, dans la banlieue nord de Marseille. Les soldats allemands, faits prisonniers au moment de la prise de l'ouvrage du Foresta par la 3^e compagnie du 1^{er} bataillon du 3^e régiment de tirailleurs algériens (3^e RTA), se défont de leurs armes
© Jacques Belin/ECPAD/Défense.

Vue de la batterie Foresta. © SHD/Roger Jouanneau-Irriera.



L'armée française confirme avec la campagne de Provence les qualités montrées au cours de la campagne d'Italie après celle de Tunisie. Ses victoires permettent au général de Gaulle de s'affirmer un peu plus auprès des Alliés mais aussi auprès de la population française.

Cependant, malgré sa rapidité d'exécution, le succès éclatant, il ne faut pas oublier que les combats ont été acharnés,

provoquant pour les Alliés environ 3 300 morts, 3 700 blessés alors que les Allemands perdront 10 000 morts et plus de 30 000 prisonniers. L'obligation de limiter les dégâts causés par l'emploi éventuel de l'artillerie sur le sol national a obligé plus fréquemment les unités à monter à l'assaut. Même si les unités allemandes n'étaient pas de première valeur, elles ont combattu parfois avec acharnement comme à Saint-Mandrier

ou à la Foresta au nord de Marseille. Aux pertes militaires, il convient de rajouter les pertes civiles et les destructions d'infrastructures.

La magnifique réussite et l'apparente facilité avec laquelle s'est déroulée cette opération et que dissimule la chronologie des événements, ne doivent donc pas pour autant en dissimuler la complexité, la difficulté technique, ni la violence des combats. Elles soulignent aussi l'importance de la préparation amont en termes de planification générale et de logistique, mais aussi de la qualité des unités engagées tant au niveau de la troupe que de son commandement.

1 Blue line : ligne de défense dans l'arrière-pays varois.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Paul GAUJAC, *La Guerre en Provence 1944-1945*, Presses universitaires de Lyon, 1998.
- Laurent MOËNARD, *Le Débarquement en Provence, Opération Dragoon*, 15 août 1944, Editions Ouest-France, 2024.
- Antoine CHAMPEAUX et Paul GAUJAC (dir), *Le Débarquement de Provence*, Lavauzelle, 2005.
- Jean-Luc COTARD, « Marseille 1944, une libération hors-norme », *Inflexions*, n° 57, septembre 2024.

La 9^e DIC à Toulon, août 1944

Colonel (er) Frédéric Guelton - Historien

Engager une jeune unité peut constituer un risque, en particulier pour la réalisation de l'effet majeur. Cependant, bien dimensionnée dans une manœuvre sans ambiguïtés, « à cœur vaillant, rien d'impossible ».

Toulon 27 août 1944, le colonel Le Puloch, chef de corps du Régiment d'infanterie coloniale du Maroc (RICM) rencontre, au cours d'une trêve, l'amiral allemand Ruhfus qui commande le camp retranché de Toulon. Il lui remet les exigences françaises en vue de sa reddition. Au cours de la nuit, les combats reprennent. À l'aube, à 6 heures du matin exactement, l'amiral Ruhfus remet officiellement au général Morlière commandant de l'infanterie divisionnaire de la 9^e division d'infanterie coloniale (9^e DIC), l'acte de reddition allemand. Les combattants de la *Kriegsmarine* qui tenaient encore il y a peu Saint-Mandrier sont les derniers à avoir déposé les armes. La 9^e division d'infanterie coloniale (9^e DIC)

du général Magnan vient de jouer, aux côtés de la 1^{re} division française libre (1^{re} DFL) du général Diego Brosset et de la 3^e division d'infanterie algérienne (3^e DIA) du général Monsabert, un rôle central dans la libération tant attendue par les Alliés de la ville et du port de Toulon.

Une division peu expérimentée

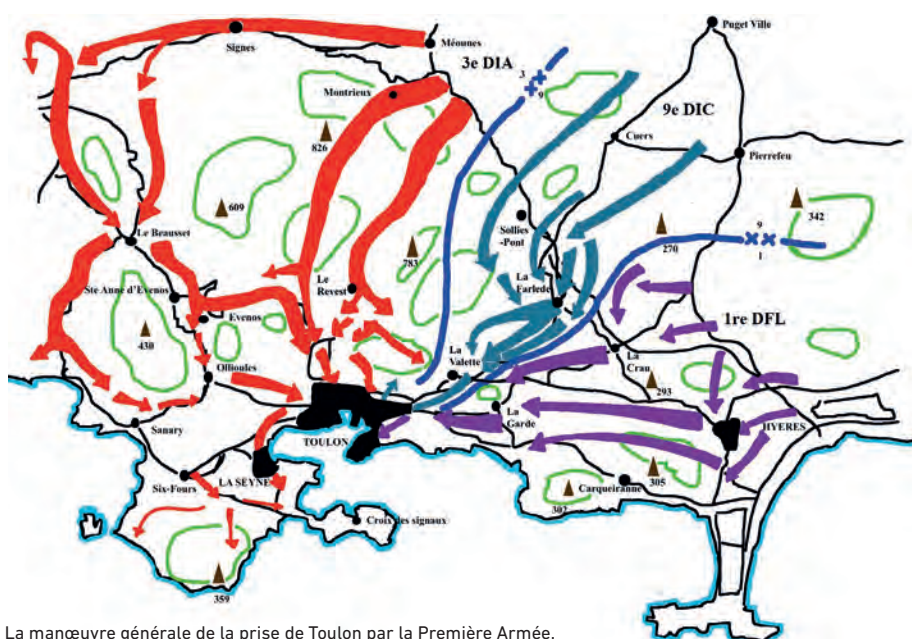
Des trois divisions citées, la 9^e DIC est la plus jeune puisqu'elle n'a été officiellement créée qu'en juillet 1943 alors que la 1^{re} DFL l'avait été en 1942, la 3^e DIA en avril 1943. Elle a aussi moins combattu que ses deux aînées qui ont participé à la campagne d'Italie avant de débarquer en Provence.



« Cours en plein-air ». © SHD/Roger Jouanneau-Irriera.

Il n'empêche, après s'être récemment illustré lors de la prise de l'île d'Elbe, elle a à cœur de prouver sa valeur. Les combats pour la libération de Toulon à la fin du mois d'août 1944 lui en donnent l'occasion.

La marche vers Toulon puis Marseille ainsi bien sûr que la libération des deux ports incombent au général de Lattre de Tassigny et à celle qu'on appelle alors l'Armée B. Son idée de manœuvre initiale est simple. Elle repose sur deux verbes appris par tous les militaires, en école de sous-officier, en école d'officier et jusqu'à l'école supérieure de guerre : « fixer – déborder ». De Lattre confie à la 1^{re} DFL la première mission : « fixer » les défenseurs allemands. Elle doit, pour ce faire, avancer vers Toulon en longeant la côte et attaquer frontalement les Allemands là où ils sont les plus forts. Ce qu'elle fait d'autant mieux qu'elle est renforcée par 2 groupes d'artillerie américains



La manœuvre générale de la prise de Toulon par la Première Armée.



Colonne de goumiers marocains progressant vers Toulon depuis le golfe de Saint-Tropez sur la D14 en direction de Cuers. © Jacques Belin/ECPAD/Défense.



Vue lointaine de Toulon pendant un bombardement de l'artillerie française. © SHD/Roger Jouanneau-Irriera.



Poste de commandement du colonel Bonjour devant Toulon. © Auteur inconnu/ECPAD/Défense.

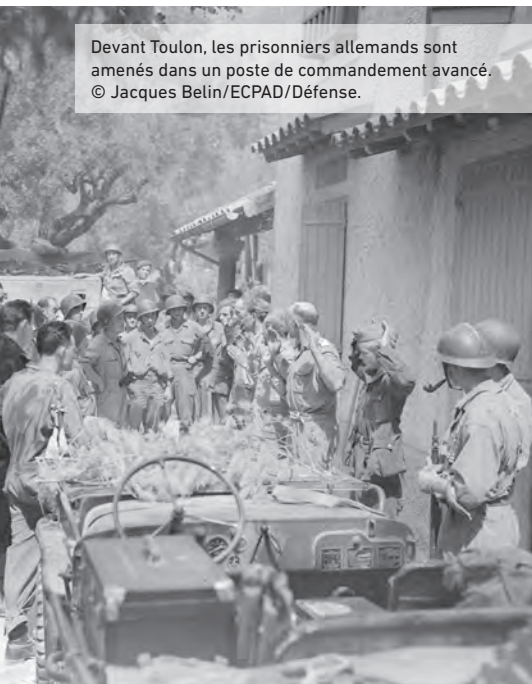
de 155 mm (24 pièces). Elle attire en conséquence vers elle, tel un aimant, un maximum de défenseurs qui ont reçu de Berlin l'ordre de tenir « coûte que coûte ». Pendant ce temps la 3^e DIA reçoit l'ordre de « déborder » Toulon par le nord en direction générale de Bandol à l'ouest afin de prendre au piège les défenseurs en les privant de leur axe de repli vers Marseille. L'amiral Ruhfus est ainsi confronté à deux exigences contradictoires : tenir tête face à la DFL en étant assuré d'être encerclé ou abandonner Toulon, donc désobéir aux ordres afin de sauver ce qui peut l'être.

C'est là que la 9^e DIC entre en jeu, au rythme du débarquement de ses bataillons et de ses régiments. Le succès américain lors du débarquement du 15 août est mis à profit par le commandement allié pour accélérer la mise à terre des troupes qui constituent le deuxième échelon dont la 9^e DIC. Dès le 16 août, la division, qui a été regroupée en Corse commence ses embarquements. Le 18, un premier bataillon débarque en Provence bientôt suivi par les éléments du 6^e régiment de tirailleurs sénégalais (RTS) commandés par le colonel Salan, et ceux du régiment d'infanterie coloniale du Maroc (RICM).

Une force de frappe et de feu conséquente, organisée et équipée à l'américaine

À quoi ressemble cette 9^e DIC si souvent évoquée et si rarement décrite ? Humainement, elle est « globalement » composée à parts égales de combattants qualifiés à l'époque « d'Européens » et « d'Indigènes ». Les premiers sont majoritairement présents dans les unités d'appui et de soutien, les seconds dans les unités de combat. Lorsque toutes ses unités

Devant Toulon, les prisonniers allemands sont amenés dans un poste de commandement avancé.
© Jacques Belin/ECPAD/Défense.



seront à terre, le général Magnan aura sous ses ordres directs 4 régiments qui seraient aujourd'hui qualifiés de régiment d'infanterie. Il s'agit à l'époque des 4^e, 6^e, et 13^e RTS et du RICM, ce dernier étant le régiment de reconnaissance de la division. La 9^e DIC compte 12 000 fantassins avec des régiments dotés de 3 000 hommes chacun et organisés en trois bataillons. Elle possède également des appuis propres avec un régiment d'artillerie (régiment d'artillerie coloniale du Maroc, RACM) qui dispose principalement de 36 pièces de 105 mm et 12 pièces de 155 mm, un groupe d'artillerie antiaérienne (26^e groupe autonome colonial des forces terrestres antiaériennes) équipé de canons de 40 mm et un bataillon de combat du génie (71^e BCG). Ses soutiens sont enfin constitués d'une compagnie mixte de transmissions (CMT 71/84), de deux compagnies de transport (CT 171 et 271), d'une compagnie de réparation et de dépannage (21^e CRD), d'un groupe d'exploitation de l'Intendance (25^e GE) et d'un bataillon médical (25^e BM). Ce qui porte son effectif total à quelque 15 000 hommes.

Si l'on met enfin, bout à bout, tous ses moyens de combats, la 9^e DIC dispose théoriquement, outre les 48 pièces d'artillerie du RACM, de 27 canons antichars de 57 mm, de 144 mortiers (60 et 81 mm), de 557 bazookas (lance-roquettes antichars, calibre 60 mm), de 393 mitrailleuses (7,62 et 12,7 mm), de 90 pistolets-mitrailleurs Thompson, de 5 204 carabines US M1 (7,62 mm) et enfin de 6 761 fusils semi-automatiques Garand (7,62 mm).

Saisie d'opportunité

Revenons maintenant à de Lattre ! Ayant compris qu'il fallait mettre à profit le rythme initial de l'offensive et l'arrivée en avance de phase de la 9^e DIC, de Lattre décide de l'insérer entre la 1^{re} DFL et la 3^e DIA et d'engager ses unités en direction de Toulon sans délai. Le premier à être engagé par bataillons successifs est le 6^e RTS. Sa mission consiste à relever la 3^e DIA puis s'infiltrer vers Toulon par le Nord-Est sur l'axe Solliès-Pont, La Farlède, La Valette-du-Var (globalement axe de l'actuelle autoroute A 57). Il s'appuie se faisant sur les FFI, leur connaissance parfaite de l'arrière-pays et leur ardeur au combat.

C'est cette mission qui place la 9^e DIC au cœur de la libération de Toulon. Elle est effectuée dans des combats très durs qui commencent dans la nuit du 20 au 21 août à Solliès-Toucas par une suite d'attaques surprise et de contre-attaques locales qui se terminent souvent par des combats au corps à corps. La Valette est atteinte et libérée le 23. Le 24, la 9^e DIC, principalement le 6^e RTS du colonel Salan commence la réduction, un à un, des centres de résistance qui tiennent bon en périphérie de Toulon. Il en va de même pour

Les quais de Toulon après la libération. © NC.



le RICM, et les 4^e et 13^e RTS. Les opérations de réduction des résistances isolées puis de « nettoyage » de la ville, du port et de leurs abords s'échelonnent jusqu'à la reddition finale de l'amiral Ruffus.

Au cours de ces six jours de combat, le seul 6^e RTS a perdu presque 600 hommes dont 107 tués. Sa vaillance lui vaut une citation à l'ordre de l'armée et l'honneur de défilier en tête des troupes à pied dans Toulon libéré. Parmi les morts, le sergent-chef Tologola Dougoufana, né au Mali en 1916, engagé volontaire en 1936, « tué à l'ennemi à La Valette (Var), le 21 août 1944 » et décoré à titre posthume de la Croix de guerre 1939-1945 avec citation à l'ordre de l'armée.

POUR ALLER PLUS LOIN

Frédéric GUELTON,
Le débarquement et la libération de Provence, Glénat, 2024.

Mars 1945, un débarquement allemand à Granville

Jérémie Halais - Archives de la Manche.

Le 6 juin 1944 est inscrit dans la mémoire collective comme un tournant de la Seconde Guerre mondiale. Pourtant, l'histoire du Débarquement débute bien avant le *D-Day*, ne serait-ce que lors des conférences diplomatiques interalliées et se déroule aussi bien au-delà, car la journée du 6 juin n'est que le prélude à la longue et difficile bataille de Normandie. S'appuyant sur le dernier état de la recherche, cet article revient sur une tentative méconnue de contre-attaque allemande.

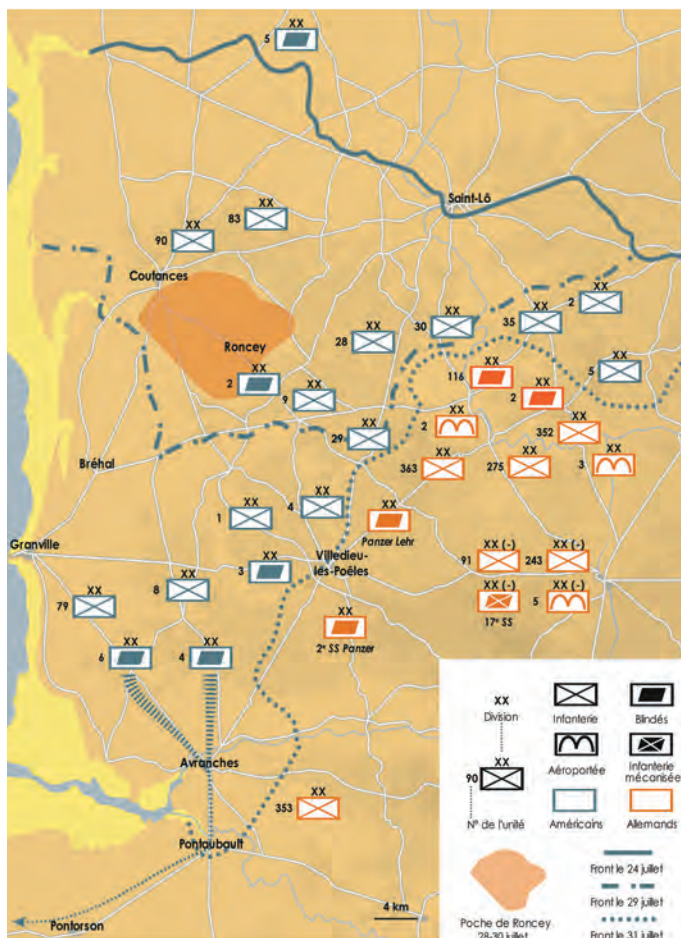
Après la fin des opérations militaires en Normandie, les Alliés préfèrent ignorer l'importante garnison allemande qui défend

les îles Anglo-Normandes. En effet, il semble alors plus simple de délaisser ces territoires britanniques plutôt que de mener un débarquement et des opérations

de libération qui, à n'en pas douter, seront potentiellement difficiles et meurtrières. Mais, en mai 1945, affamées et isolées, les troupes d'occupation mènent un raid éclair sur le petit port normand de Granville.

Envahies en juin 1940, ces îles subissent l'occupation du *Reich*. Les photographes de presse allemands immortalisent alors des scènes rares et surprenantes de policiers britanniques, les fameux *Bobbies*, en conversation avec des soldats de la *Wehrmacht*. Là, comme sur le continent, l'Occupation se caractérise par son lot de réquisitions, de pénuries et de contraintes et de répression. L'île d'Aurigny, située au large du cap de la Hague, est ainsi évacuée de ses habitants. L'armée allemande y entame des travaux de fortifications à partir de 1941. Or ces chantiers nécessitent une importante main-d'œuvre. Des travailleurs forcés venus d'Europe de l'Est y sont donc acheminés. Ils forment les premiers effectifs du camp de concentration qui bientôt accueille également d'anciens républicains espagnols, des déportés raciaux et politiques. Au milieu de l'année 1943, l'île accueille 5 000 détenus. Le camp est toutefois démantelé en juin 1944 car la libération du port de Cherbourg complique considérablement son approvisionnement.

À cette date, les autres îles comptent encore d'imposants effectifs allemands : près de 30 000 hommes qui appartiennent majoritairement à la 319^e division d'infan-

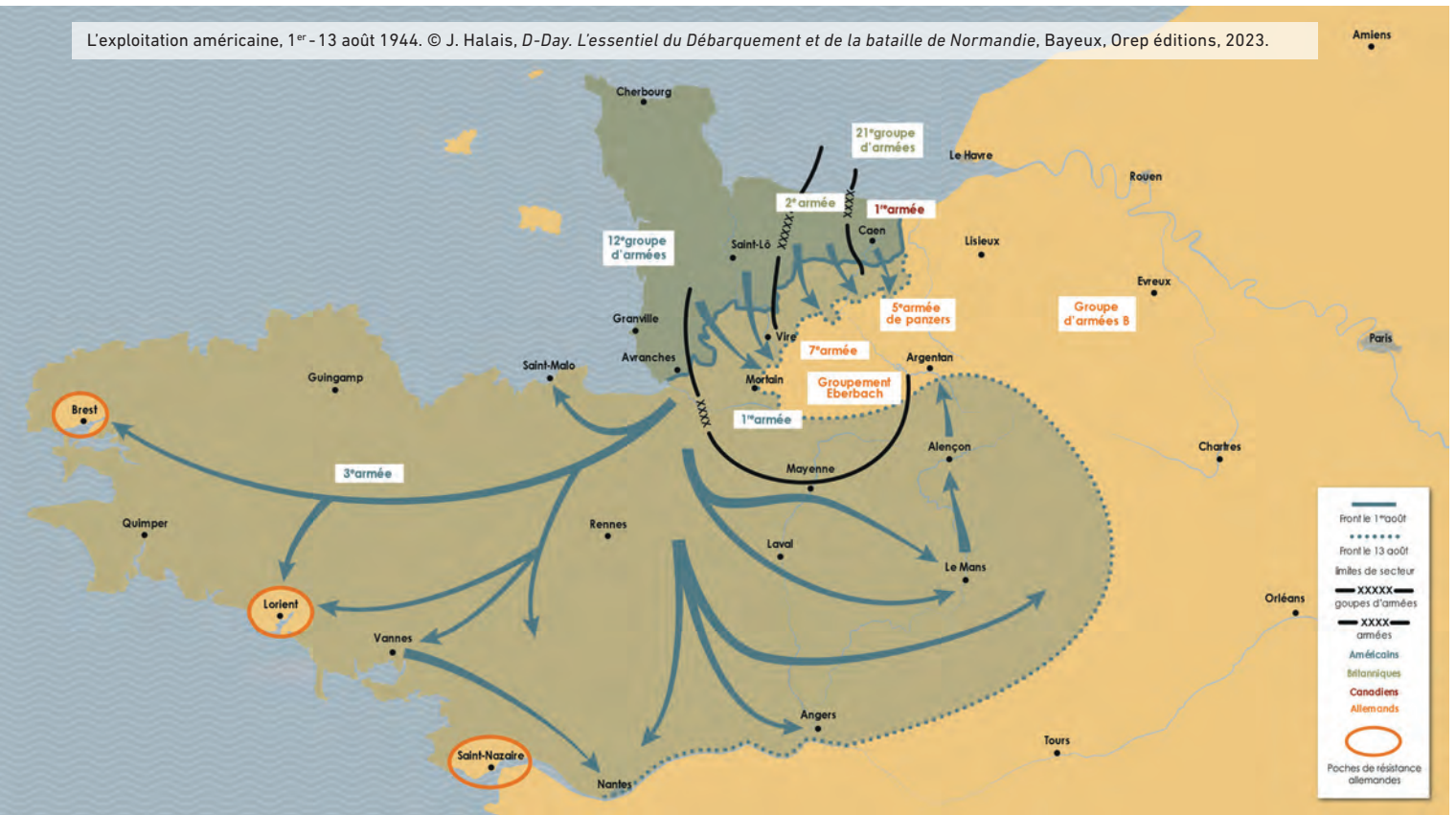


La percée américaine dans le Cotentin, 24-31 juillet 1944. © J. Halais, *D-Day. L'essentiel du Débarquement et de la bataille de Normandie*, Bayeux, Orep éditions, 2023.

Les îles occupées

Les îles Anglo-Normandes (Jersey, Guernesey, Sercq et Aurigny ou *Alderney*) forment, à l'ouest du Cotentin, un archipel demeuré dans le giron de la couronne britannique lorsqu'en 1204, le roi de France Philippe-Auguste a conquis la Normandie.

L'exploitation américaine, 1^{er} - 13 août 1944. © J. Halais, *D-Day. L'essentiel du Débarquement et de la bataille de Normandie*, Bayeux, Orep éditions, 2023.



Carte des îles anglo-normandes. © J. Halais, *D-Day. L'essentiel du Débarquement et de la bataille de Normandie*, Bayeux, Orep éditions, 2023.

Une garnison affamée

La prise de Cherbourg, puis la percée américaine au sud du Cotentin (24 juillet 1944), et son exploitation par les blindés de la III^e armée du général Patton coupent progressivement les îles de leurs bases d'approvisionnement. Granville est ainsi libérée le 31 juillet par

les civils. Le 27 décembre, le Vega, un cargo suédois affrété par la Croix-Rouge, débarque néanmoins des vivres à Jersey et à Guernesey.

C'est dans ce contexte qu'en janvier 1945, des prisonniers de guerre allemands, qui se sont échappés de Granville, parviennent à gagner Jersey. Ils font alors savoir que les défenses du port sont extrêmement réduites. Le vice-amiral Hüffmeier, qui commande toutes les forces allemandes dans l'archipel, projette donc un raid.

terie mais aussi à la *Luftwaffe* et à la *Kriegsmarine*. Ils sont protégés par des fortifications non moins impressionnantes comme, par exemple, la batterie Mirus installée sur Guernesey et dont les quatre canons de 305 mm ont une portée de 51 km.

la 6^e division blindée américaine. À Saint-Malo, la 83^e division d'infanterie livre des combats jusqu'au 14 août pour s'emparer de la ville intra-muros. Dans l'archipel, la situation alimentaire et sanitaire se détériore à partir de l'automne et cela aussi bien pour l'occupant que pour

L'attaque sur Granville

Le 6 février, une première tentative avorte en raison de problème de machines. Il faut attendre un mois pour bénéficier de conditions idéales : c'est-à-dire une mer

pleine, car le marnage (différence entre la pleine mer et la marée basse successive) est important sur la côte granvillaise, et une nuit de nouvelle lune, pour bénéficier de l'effet de surprise. Dans la nuit du 8 au 9 mars, une seconde opération est donc menée avec plus de succès.

Un peu moins de 200 hommes participent à l'attaque. Ils se répartissent en trois groupes emmenés par 4 dragueurs de mines, 3 vedettes rapides et d'autres embarcations. Face à eux, les effectifs alliés sont très faibles : une cinquantaine d'hommes du 156^e régiment d'infanterie américain et une compagnie française occupent la caserne située dans la haute ville, quelques marins britanniques gèrent les infrastructures portuaires et la localité compte aussi une poignée de policiers français. Arrivée au large de Granville vers 1 heure du matin, la flottille se scinde en 3 groupes d'assaut. Le premier bombarde la caserne. Un second s'assure le contrôle des bassins. Le troisième débarque des troupes au nord de la presqu'île, sur la plage du Plat-Gousset, avec pour objectif les hôtels où logent des officiers alliés et où des vivres sont stockés.

Arrivé la veille pour se reposer après une longue campagne qui l'a mené de la Normandie aux Ardennes, le lieutenant Newell Younggren loge à l'hôtel Normandy où lui et d'autres officiers sont ainsi faits prisonniers par les Allemands :

Le chef de l'hôtel nous a préparé un magnifique dîner, puis nous sommes montés dans nos chambres au troisième étage. Ma grand-mère m'avait envoyé des pyjamas, mais c'était la première nuit que j'avais l'occasion de les porter. Je me suis couché en plaçant mes bottes et ma veste à côté de mon lit. J'ai été réveillé à une heure du matin par le bruit des coups de feu et des

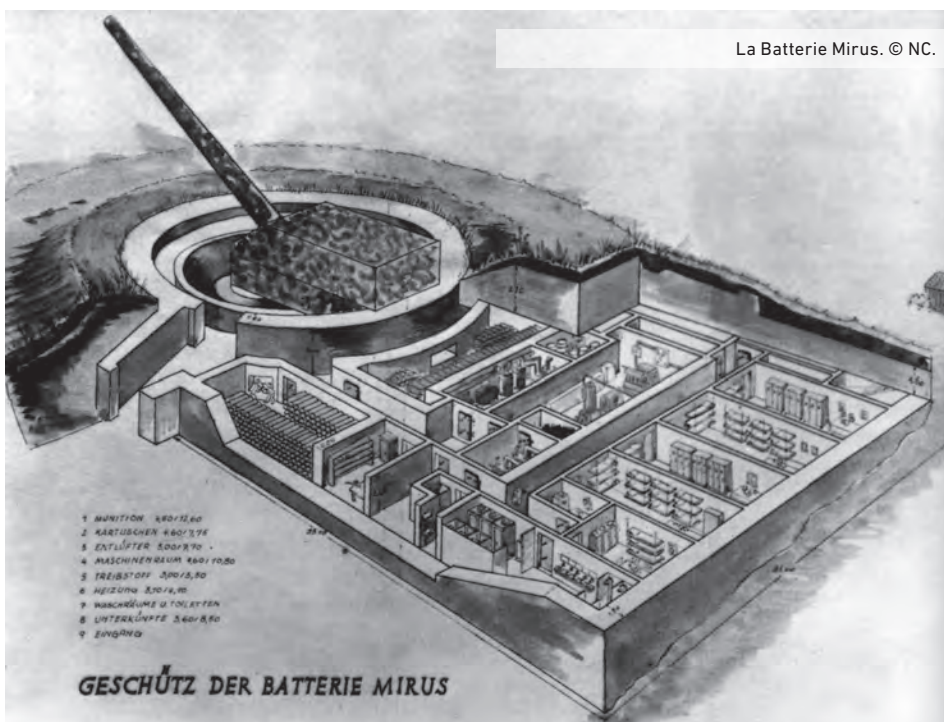
explosions. J'ai regardé par la fenêtre et j'ai vu des troupes allemandes – je ne pensais pas qu'il y en avait à moins de 200 miles de nous. [...] J'ai rapidement enfilé mes bottes, j'ai enfilé ma veste militaire par-dessus mon nouveau pyjama et je me suis précipité hors de la pièce pour découvrir ce qui se passait. J'ai laissé mon pistolet dans la chambre. Mais les Allemands se précipitaient dans l'escalier et d'autres troupes avaient emprunté l'escalier de secours extérieur et descendaient. J'ai été pris au milieu – et j'ai été capturé dans mon pyjama !

(Jersey Evening Post, 19 mars 2009).

À 3 heures du matin, les Allemands rembarquent avec leurs prisonniers. Ils ont détruit des installations portuaires et des cargos. Ils repartent avec un navire, l'*Eskwood*, chargé de charbon et de vivres. Les assaillants laissent un bâtiment échoué, le *Schelde*. On compte deux morts américains et six britanniques. Une flottille de trois chalands armés de

canons de 88 mm a par ailleurs engagé le combat au large de Chausey en appui d'un patrouilleur américain, l'*USS PC 564*. Sévèrement touché par l'artillerie allemande, le bâtiment américain compte douze marins tués, quatorze portés disparus et onze blessés. Le raid est un succès.

En avril 1945, Hüffmeier ordonne une autre attaque dans la région de Cherbourg, mais ses hommes sont découverts et capturés. Le commandant allemand envisage d'autres opérations commando sur le Cotentin mais la fin de la guerre approche. Le 9 mai, deux destroyers britanniques, le *HMS Bulldog* et le *HMS Beagle*, accostent à Jersey et à Guernesey. Aurigny est libérée le 16 mai 1945.

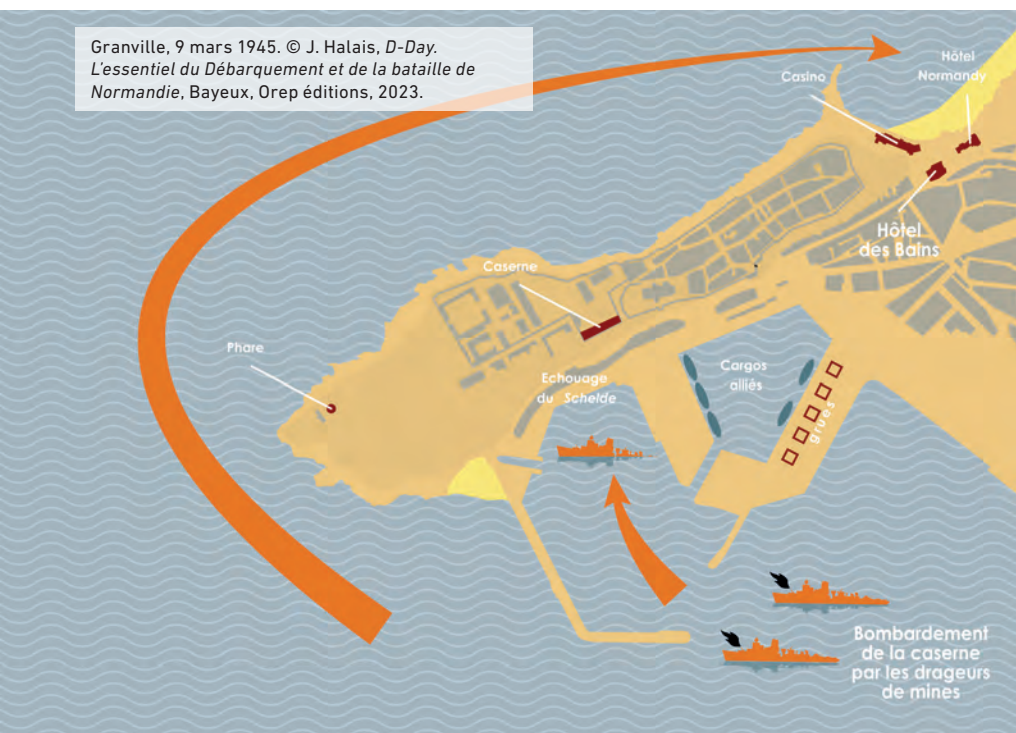




La ville haute de Granville, 1944. © NARA.



Bassin du port de Granville, 1944. © NARA.



Granville, 9 mars 1945. © J. Halais, *D-Day. L'essentiel du Débarquement et de la bataille de Normandie*, Bayeux, Orep éditions, 2023.

POUR ALLER PLUS LOIN



– Jérémie HALAIS, *D-Day, L'essentiel du débarquement et de la bataille de Normandie*, OREP éditions, 2023.

– Blog d'histoire contemporaine de Jérémie Halais
<https://lacontempo.fr/>

Débarquer en Normandie, 150 ans avant le *D-Day*

Commandant Mikaël Le Gouaréguer - SHD.

Juin 1796. La jeune République française est installée depuis 4 ans. Née dans le vacarme de Valmy, elle a résisté à ses propres dissensions et aux manœuvres contre-révolutionnaires des puissances européennes. L'année précédente, le débarquement anglo-royaliste de Quiberon a été repoussé à la mer et l'insurrection vendéenne est violemment réprimée. Début octobre, dans les rues de Paris, le jeune Bonaparte a gagné son surnom de général Vendémiaire en tirant au canon contre la foule royaliste qui venait de remporter les élections. Au printemps 1796, il reste à éteindre la rébellion menée par quelques milliers de Chouans dans le bocage normand. Alors que les armées françaises se tournent vers l'Allemagne et l'Italie, les royalistes français réfugiés à Londres vont tenter de convaincre les Britanniques de mener une nouvelle opération amphibie pour secourir les Chouans, reprendre la Normandie, avant de marcher sur Paris pour rétablir la monarchie. Cet article se propose de présenter la préparation de cet autre débarquement du 6 juin dans la région qui fut le théâtre, un siècle et demi plus tard, de la célèbre opération *Overlord*.

Après l'échec de Quiberon et la défaite des Vendéens, la cause royaliste semble perdue pour la petite communauté française établie à Londres, tandis que le gouvernement britannique se concentre sur la conquête de Saint-Domingue. Par ailleurs, les Chouans établis aux confins

de la Normandie, de la Bretagne et de la Mayenne ont mauvaise réputation et ne paraissent pas pouvoir résister longtemps aux forces de la République, principalement implantées à Cherbourg. Néanmoins, la marine britannique tient la Manche, notamment avec l'escadre de l'énergique commodore Sydney-

Smith qui patrouille entre Cherbourg et Le Havre et avec la flottille de Jersey, commandée par le capitaine d'Auvergne. En 1795, Sydney-Smith a capturé les îlots de Saint-Marcouf (le premier terrain normand où débarqueront les Américains au petit matin du 6 juin 1944). De ce point d'appui ou de Jersey, des officiers émigrés

L'entraînement des *Rangers* américains le long des falaises du Dorset, en préparation à l'assaut de la pointe du Hoc. © Auteur inconnu/Domaine public.

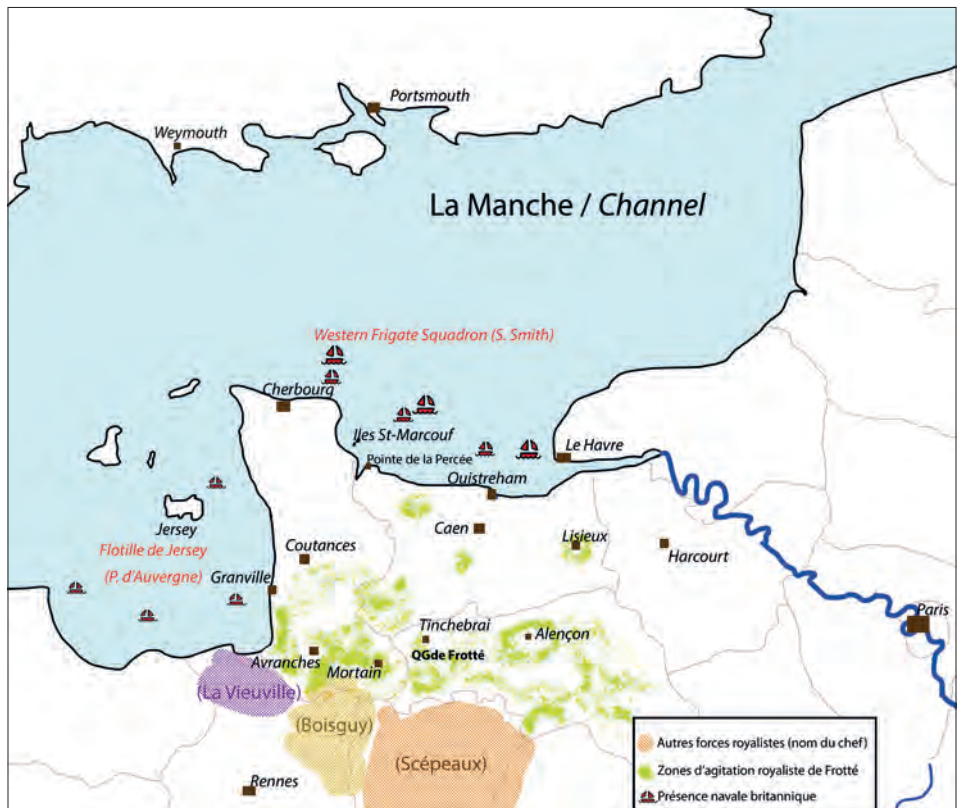


débarquent secrètement en Normandie et établissent un système de communication avec les Chouans, la « Correspondance ». Ils recourent le plus souvent à des voies périlleuses, comme les falaises de la pointe du Hoc.

Recueillir du renseignement sur la situation locale

Au cours de l'hiver 1795-1796, ces agents débarqués participent aux combats dans le bocage. Ils témoignent de la vaillance et de la qualité manœuvrière des royalistes dans des rapports diffusés à Londres. À la manière des réseaux de Résistance, ces missions permettent aussi de dresser des listes de partisans de la monarchie et des caches sûres où passer la nuit à l'abri des patrouilles républicaines. Influencé par les Français insérés dans son état-major, Sydney-Smith commence à approvisionner les royalistes normands en armes et munitions, puisant sur ses propres réserves. Il espère ainsi maintenir leur capacité d'action suffisamment longtemps pour obtenir le renfort qu'il réclame dans ses comptes-rendus à l'Amirauté.

Les missions des émigrés sur le terrain et la « Correspondance » permettent enfin d'établir le contact entre les différents chefs chouans, souvent cantonnés à une zone d'action réduite, afin d'envisager des actions coordonnées. En avril 1796, à titre d'appui et de reconnaissance symboliques, l'un de ces agents parvient à ramener en Normandie des croix de Saint-Louis depuis l'Écosse où se trouve réfugié le futur Charles X, pour qu'elles soient distribuées aux meneurs. Les Chouans normands, mayennais et bretons se sentent mieux soutenus et restent invaincus dans leurs forêts. Cependant, ils ne sont pas en mesure de menacer la République.



Carte synthèse du 6 juin 1796. © CDT Le Gouaréguer.

Convaincre ses alliés et reconnaître le terrain

Au printemps 1796, le général de Puisaye, qui a mené l'opération ratée de Quiberon, mais garde des appuis à Londres et de l'influence en Bretagne, propose un nouveau plan de débarquement, en Normandie cette fois. Sydney-Smith ayant été malencontreusement capturé en avril au large du Havre, Jersey est retenu comme point d'appui et c'est d'Auvergne, qui est chargé d'évaluer sa faisabilité.

La flottille des îles anglo-normandes effectue des reconnaissances sur les éventuels points de débarquements. Un officier de liaison français accompagne ces sorties et dresse même des plans des défenses de Granville où pourrait être établie une tête de pont. Ces opérations sont risquées et menées souvent par des

nuits sans lune. Des officiers français, envoyés sur place pour renforcer l'encadrement des Chouans, tombent sur une patrouille républicaine ou se noient en débarquant. Les Anglais suspectent même la présence d'espions au sein de la « Correspondance ». Bref, d'Auvergne ne considère pas que ce plan soit réalisable et en rend compte à Londres.

Lancer l'opération, malgré un échec prévisible

Le gouvernement britannique autorise néanmoins l'opération, toutefois avec les seuls moyens déjà disponibles à Jersey (la flottille, un peu d'armement et les maigres troupes émigrées). C'est seulement en cas de succès que des renforts seront envoyés depuis Portsmouth. À l'instar du Jour J, la date du débarquement est repoussée

plusieurs fois en raison du mauvais temps en Manche. Cela entraîne une situation intenable pour les Chouans qui ne peuvent se regrouper trop longtemps sans être repérés. L'opération est lancée finalement le 6 juin, néanmoins la flottille de Jersey est dispersée en quelques coups de canon par l'escadre de Saint-Malo, sortie opportunément.

Malgré les contretemps, le capitaine d'Auvergne annonce le succès de l'opération avant même son lancement, pour favoriser l'envoi des renforts qu'il sait indispensables au succès. La nouvelle commence à se répandre à Londres, néanmoins, en

parallèle, un officier de liaison français prévient en secret les représentants royalistes de l'échec du débarquement dans un courrier daté du 7 juin.

La fenêtre d'opportunité ne se représente pas, d'autant plus que l'armée du général Hoche, remontée de Vendée, soumet les bandes royalistes les unes après les autres. En juillet, le chef des royalistes normands, Louis de Frotté, débande ses troupes et se réfugie à Londres. L'ouest de la France est pacifié. En 1799, Frotté parvient provisoirement à ranimer les Normands du bocage, mais sera arrêté et exécuté au début de l'année 1800.

L'échec du débarquement du 6 juin 1796 entraîne son oubli rapide dans la mémoire collective française, éclipsé par la glorieuse épopée impériale. Cependant, le soutien britannique aux royalistes français n'est pas ignoré outre-Manche. À la fin du XIX^e siècle, le centenaire de la Révolution française est propice à une production historiographique plus variée, qui ramène un peu de lumière sur cet épisode. Dans ces livres récents, les écoliers apprendront l'histoire de l'Europe. Un demi-siècle plus tard, ces écoliers devenus Premier ministre, général ou chef d'un gouvernement en exil organiseront à leur tour un débarquement en Normandie.



Louis de Frotté, général royaliste, par Louise de Howeiller en 1822 (exposé au musée de Cholet).
© RMN-Grand Palais/Gérard Blot.

Marie Pierre Louis, comte de Frotté (1766-1800), est un officier français, chef de la chouannerie normande. Après une éducation militaire à Versailles, il rejoint le régiment Colonel-Général-Infanterie en 1781. En 1789, son régiment est stationné à Lille où il rencontre Lady Arkins, intrigante anglaise qui se prétend l'amie de la Reine. En juin 1791, il émigre avec les officiers de son régiment en Belgique où il pense retrouver Louis XVI, arrêté entre-temps à Varennes. Il participe à la campagne de l'armée des Princes jusqu'à sa dissolution après la défaite de Valmy. Après un bref passage en Italie, il rejoint l'armée de Condé dans la Forêt Noire où il apprend le soulèvement de la Vendée. Les Vendéens sont battus avant qu'il puisse se joindre à eux et Frotté se retrouve à Londres en février 1794, où il retrouve Lady Atkins qui l'entraîne dans ses tentatives de libérer les enfants royaux du Temple. En janvier 1795, il débarque en Normandie afin d'organiser les royalistes, en appui de Puisaye. Il se rend à La Mabilais en avril mais refuse de signer le traité de paix.

Les conditions climatologiques et géomorphologiques de la victoire

Caporal (R) Adrien Lenormand - 21^e RIMa.

Aujourd'hui, malgré l'existence de tapis bull qui permettent de faciliter le « plageage » d'une unité blindée, les satellites et les drones qui offrent un renseignement de qualité sur les dispositifs ennemis et une meilleure prise en compte météorologique, l'environnement demeure toujours un point d'attention pour l'armée de Terre lors de ces opérations interarmées sensibles. D'ailleurs, cette dernière conserve des unités spécialisées en son sein (6^e BLB/21^e RIMa et 9^e BIMa/2^e REG).

Lorsqu'il est question de planification, les contraintes météorologiques et géomorphologiques (c'est-à-dire la forme et la composition du relief) constituent des éléments clefs du succès, en particulier pour des opérations amphibies. Bien que popularisées au travers de productions cinématographiques, faute de sources toujours étayées et d'un intérêt spécifique, les études liées à ces aspects demeurent cependant rares. Que ce soit en Normandie, où la météo a failli compromettre l'opération ou en Provence et son relief contraignant, un long travail d'évaluation et de préparation avait été réalisé en amont. Au travers d'une approche chronogéographique, le présent article propose de revenir sur les enjeux majeurs au cœur des réflexions dans le domaine.

La guerre pour le renseignement météorologique dans l'Atlantique Nord

Afin de disposer de données fiables et d'utiliser à leur avantage les conditions météorologiques pour la planification des bombardements et le routage des navires/convois, Alliés (en particulier la Grande-Bretagne) et forces de l'Axe se

sont lancées dans une véritable guerre, souvent méconnue. Les Alliés disposaient de stations autour de l'Atlantique Nord (notamment en Irlande, pourtant neutre) leur permettant de prévoir les dépressions avant leur arrivée sur l'Europe. Face à eux, les Allemands, sans horizon océanique, ont entrepris l'installation de bases au Spitzberg, porte d'entrée de l'Arctique et à l'Est du Groenland, renforcés par des sous-marins, les *U-boot*, pour jouer à jeu égal. En effet, les modifications qui impactent cette zone, influencent largement l'activité dans l'océan atlantique et le Nord de l'Europe.

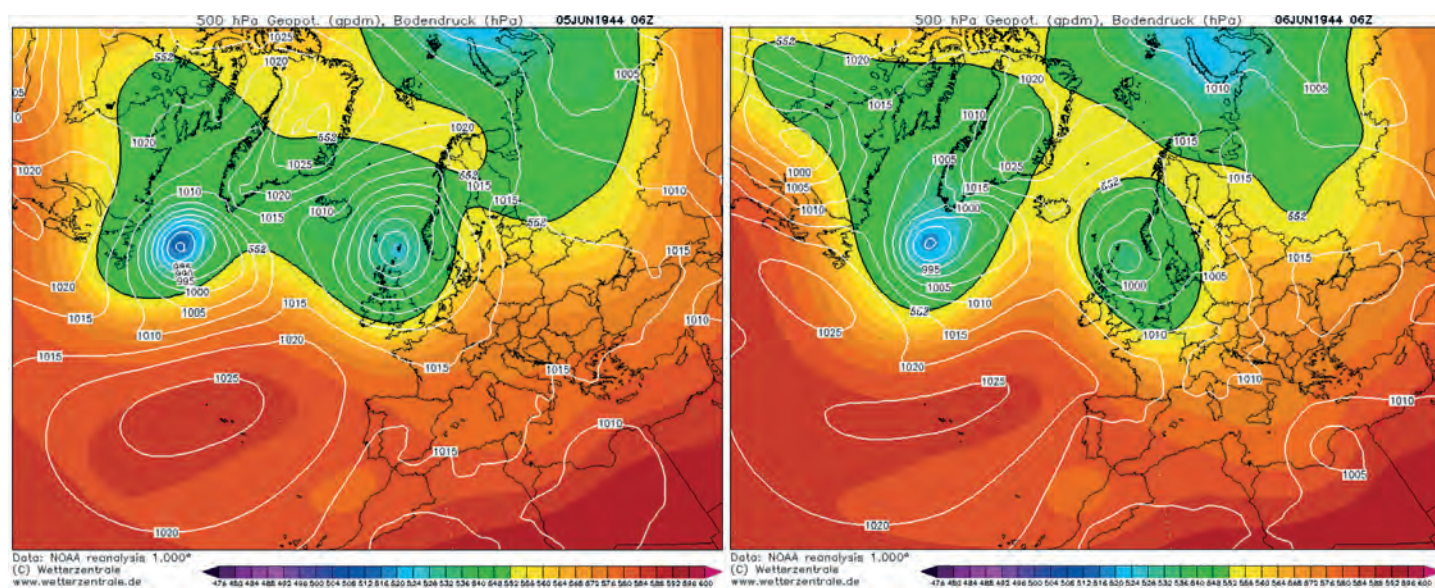
Les Alliés répliquent en s'implantant également au Sud du Groenland sans compter l'Islande et Terre-Neuve. L'activité des stations se trouve renforcée par des vols de reconnaissance depuis les États-Unis lors de leur entrée en guerre. Les Allemands misent également sur des centres automatisés et des interceptions de la météo soviétique. Entre 1941 et 1944, chaque camp tente, dans des conditions extrêmes, de détruire les stations et les moyens adverses.

Finalement, les Allemands abandonnent les précieuses positions les plus éloignées qui leur auraient permis de diversifier

leurs sources de renseignement et donc de gagner en précision. Les Alliés mettent sur pied des services performants de veille jouant sur la complémentarité de 3 groupes indépendants et mêlant expertises civiles (*British Meteorological Office* souvent appelé MET) et militaires (*US Army Air Forces* et *Admiralty Weather Office*). Un coordinateur, surtout loué pour ses compétences administratives, le colonel Martin Stagg, chef prévisionniste du quartier général du SHAEF (*Supreme Headquarter Allied Expeditionary Force*) conseille directement le général Eisenhower. Une telle synthèse fait défaut côté allemand, où les trois armées jouent cavaliers seuls.

Une météo incertaine à l'aube du débarquement de Normandie

Pour lancer l'opération Neptune, prélude à la mythique opération *Overlord* sur la côte normande, le 17 mai 1944, le général Eisenhower fixe la date du Débarquement au 5 juin. Fin mai, un poste de commandement météorologique est installé à Portsmouth, au sud de l'Angleterre. En parallèle, une trentaine de navires spécialisés recueillent des données en permanence. Or, à mesure



Reconstitutions des conditions météo le 5 juin 1944 à 6h00 et le 6 juin 1944 à 6h00. © wetterzentrale.de, NOAA Reanalysis.

que le moment choisi se rapproche, les prévisions météo s'annoncent mauvaises, ce qui pourrait compromettre toute tentative fructueuse de débarquement. Ce n'est rien de moins que « la mort de la Marine » alliée qui est en jeu pour certains prévisionnistes. La veille météorologique, qui effectue des points deux fois par jour, attend donc les conditions idéales, notamment un vent faible pour le parachutage des troupes et peu de vagues sur les côtes pour faciliter le débarquement des hommes et du matériel à l'issue d'une périlleuse traversée de 160 km à travers la Manche. Il faut également une nuit de pleine lune sans nuage pour le bombardement préparatoire qui précède et une attaque au matin, à marée basse, pour distinguer et anticiper les pièges posés par les Allemands sur les plages. Néanmoins, ces conditions idéales semblent seulement se profiler pour la seconde moitié du mois de juin 1944. Si les Alliés attendent encore dix jours, alors qu'une partie des troupes est déjà en mer, le matériel chargé et les éléments précurseurs de recueil de l'information et de préparation

déjà déployés, les forces allemandes auraient le temps de se réorganiser. Alors que spécialistes de l'utilisation novatrice des données de la haute atmosphère et partisans des modélisations s'affrontent, le général Eisenhower décide donc, sur un coup de poker, de reporter l'opération de vingt-quatre heures.

Il est à noter que, côté allemand, l'analyse des conditions favorables à un débarquement se situe à l'opposé de celles préconisées par le camp allié. Dans la méthode de raisonnement ennemie, un jour sans pleine lune et une marée haute permettraient de ne pas se faire repérer lors de l'avancée maritime ainsi que de minimiser la zone à découvert et d'obstacles qu'auraient à parcourir les troupes jusqu'aux points d'appuis. L'étalonnage de référence est celui du Pas-de-Calais, alors que les marées diffèrent grandement en Normandie. Les moyens amphibies alliés sont sous-estimés et une météo favorable sur 6 jours est recherchée. Si le mois de mai avait été riche en phénomènes de ce type, dès le 4 juin, les vols de reconnaissance

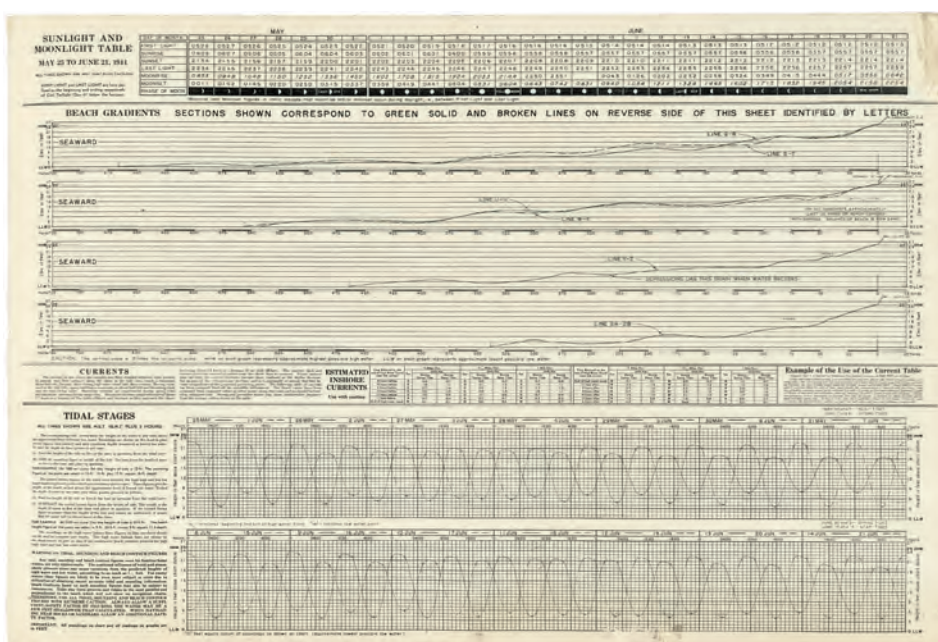
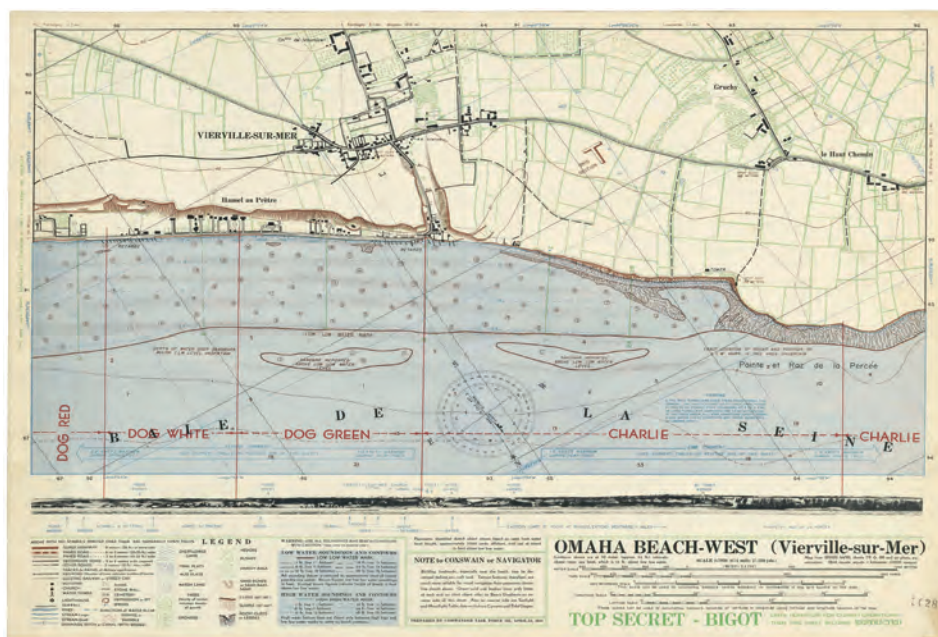
de la *Luftwaffe* avaient été annulés face aux tempêtes, qui auraient dû dissuader de toute menée offensive. Dans de telles conditions, le haut commandement allemand en France entend profiter pleinement d'une pause opérationnelle et s'absente loin de ses postes de décision. Sauf que le 6 juin 1944, sur la foi de deux observations en Irlande (le constat d'une hausse de baromètre et le rapport d'un gardien de phare), les conclusions estiment que la dépression notée en Grande-Bretagne se déporte au nord-est et descend sur la mer du Nord. Si elle se confirme, elle offre une courte fenêtre favorable avant qu'une seconde dépression, qui se trouvait au large du Groenland la veille, ne se rapproche dangereusement du continent, présentant un nouveau péril pour une opération amphibie. Un coup de poker décisif et qui s'avère gagnant puisque dans l'après-midi du 6 juin, sur les plages normandes, le ciel est « essentiellement ensoleillé ».

Outre une météo correcte, les Alliés escomptent grandement sur les possibilités offertes par un terrain favorable.

Un terrain favorable indispensable au déploiement rapide des blindés

Les Alliés, en particulier les Américains, misent beaucoup sur la combinaison de choc, de feu et de rapidité que proposent les blindés, en particulier dans une progression face à un système défensif installé et couvert par une artillerie dévastatrice. Ainsi les chars développés sont-ils dotés de moyens supplémentaires pour créer rapidement une brèche exploitable dans le dispositif ennemi, qu'il s'agisse du Churchill *Crocodile* équipé d'un lance-flamme, du M4 Sherman *Crab* capable de faire exploser les mines antipersonnel, ou du M4 Sherman *Duplex Drive* sur lequel est monté un bloc gonflable et une hélice couplée à un système à double transmission, qui permettent au char de naviguer sur l'eau. Encore faut-il bénéficier d'un terrain suffisamment adéquat pour ne pas perdre l'avantage. Il est donc nécessaire de s'assurer d'un sol compatible avec l'usage des blindés. Lord Mountbatten étudie le littoral normand, entre le Cotentin et la baie de Seine, en évitant particulièrement les zones rocheuses ou marécageuses. À son expertise s'adjoint celle d'une équipe scientifique affectée à une étude de la houle. Celle-ci serait en effet susceptible de générer des courants menaçant la stabilité des barges de débarquement lourdement chargées en hommes et équipements.

Justement, là où finalement la Normandie présente une topographie aisée à lire, le relief escarpé de la côte provençale pose davantage problème. S'il n'y a pas à prendre en compte le phénomène des marées en Méditerranée, les plages sont bien plus courtes et les littoraux présentent de nombreuses falaises et autres complications de terrain.

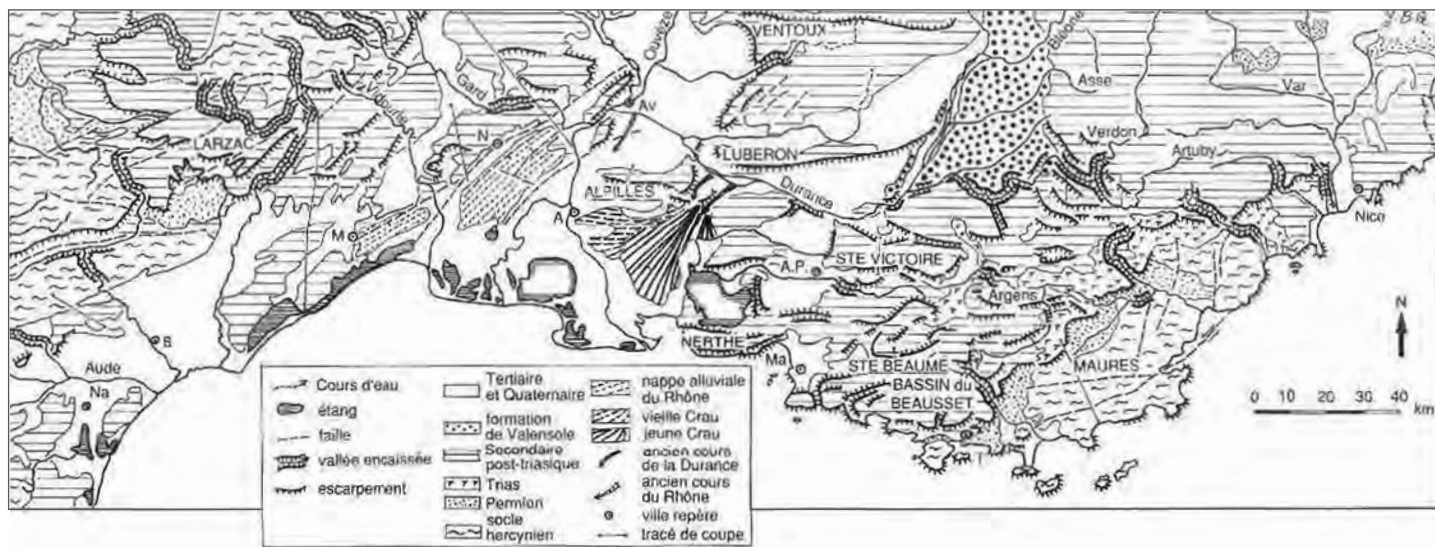


En haut, carte du littoral viervillais établie par l'armée américaine à l'aube du débarquement de Normandie avec la composition du sol. Ci-dessus, marégramme utilisé en Normandie. © NARA.

La Provence, une côte peu favorable à un débarquement

Les côtes et le relief général de la France du Sud méditerranéen se prêtent mal à un débarquement massif. Pour mener à bien cette tâche ardue, la 19^e compagnie de topographie responsable de l'analyse terrain va se trouver renforcée par la

section N-2 du commandement de la 8^e flotte américaine. Au travers de centaines de rapports, de photographies aériennes, de messages de la Résistance locale et le recours à des équipes rôdées ayant concouru aux opérations similaires précédentes cette structure va s'atteler, de mi-janvier à mi-juillet 1944, à proposer des compromis acceptables pour mener



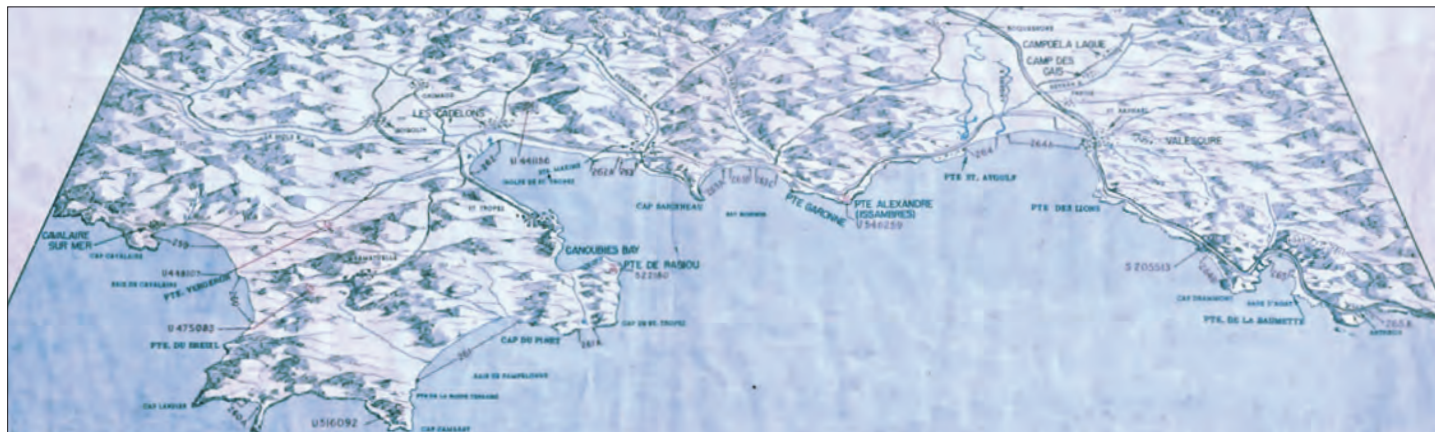
Détail géomorphologique du littoral méditerranéen français, © Yvonne Battiau Queney, 1993.

une opération amphibie, avec en fond de tableau, la construction d'une action basée sur l'hypothèse la plus défavorable, à savoir, une défense ferme allemande sur le littoral construite autour du « mur » de la Méditerranée.

Alors qu'à l'ouest de Marseille, le delta du Rhône, la Camargue, une remontée vers le nord de la France aurait été plus directe, les nombreux étangs et marécages ne sont pas compatibles à l'idée de manœuvre exposée plus haut. En parallèle, à l'est de Marseille, les plages favorables offrent peu de profondeur et sont par ailleurs, généralement dominées, à courte distance, par les

massifs boisés des Maures et de l'Esterel, offrant des axes de pénétration restreints et des réseaux routiers limités en termes de densité. Enfin, à travers les contre-forts qui s'élèvent jusqu'aux premières chaînes alpines, les rivières s'écoulant vers la mer et leurs coupures constituent de fortes lignes de défense naturelles. Cependant, les côtes est de Toulon, clé de la manœuvre alliée, fournissent quelques mouillages utilisables, des fonds à pente douce et des entrées sur deux rocadés parallèles au littoral, d'une part, au sud vers Saint-Tropez et se prolongeant jusque vers Marseille à partir de Toulon, d'autre part, au nord, vers Fréjus et Aix-en-Provence.

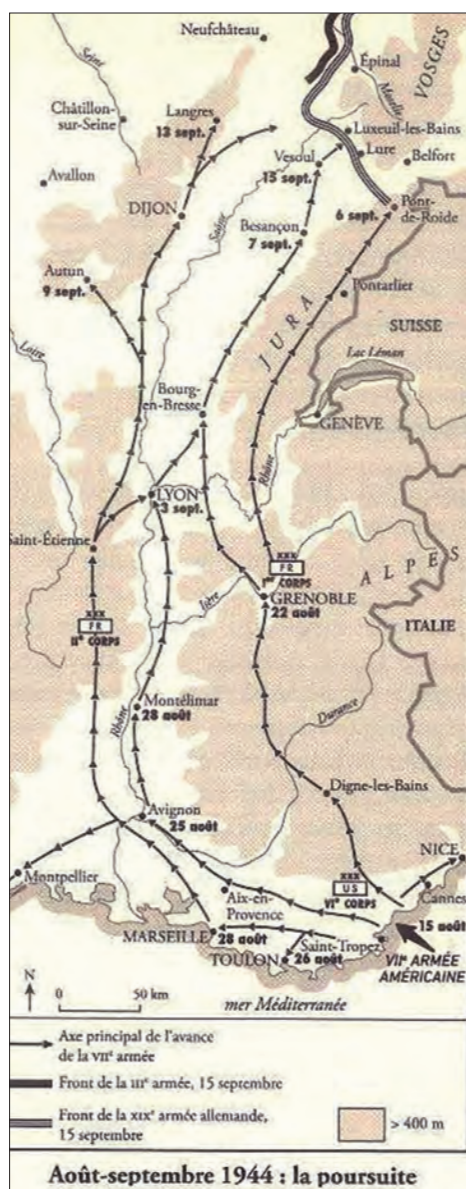
Malgré une planification pessimiste, les choix sont payants et Toulon est libérée avec sept jours d'avance sur le planning initial. Mi-septembre, la jonction entre les troupes d'Overlord et celles de Provence est actée, plus de quatre mois avant la date prévue. Cette évolution rapide de la situation impose une remise en ordre impérative de la chaîne logistique. Les retards cumulés dans ce domaine, bien que partiellement comblés, ne vont pas permettre d'anticiper les changements météorologiques qui viennent rapidement affecter la suite des opérations.



Carte à perspective oblique des plages du débarquement de Provence, entre Cavalaire-sur-Mer et Agay. © NARA

Une météo contraignante pour l'exploitation vers l'Allemagne

Malgré les précautions prises et les réserves prépositionnées, un mois est nécessaire pour adapter le plan de soutien



Carte de la progression des troupes débarquées en Provence. © E. Riedweg.

à l'évolution rapide de la situation tactique depuis le Sud de la France avec des forces localisées pour certaines à plus de 400 km de leurs bases. Et, si la prise de Toulon et de Marseille, de par leurs capacités portuaires (1/4 du soutien total du théâtre d'opérations européen fin décembre 1944), vise à appuyer l'offensive en direction du Rhin, certains domaines tels que l'habillement vont faire les frais de priorisations inévitables (essence, munitions). Des choix qui vont peser dans la remontée vers le Rhin, qui se poursuit jusqu'au mois de janvier 1945.

À Toulon, le 15 août 1944, la température moyenne relevée est de 24°, soit 36 degrés d'écart avec les -12° de janvier 1945 en Alsace. Bien que confrontées à un hiver exceptionnellement froid, les troupes de Provence doivent affronter cet adversaire auquel elles n'étaient pas préparées ou qui, du moins, n'a pas été anticipé puisque les troupes auraient dû encore être cantonnées dans une zone littorale aux hivers doux. Ce fut un facteur sensible pour le maintien opérationnel des troupes, majoritairement d'origine ultramarine et qui a impacté le matériel. Ces considérations vont pour partie expliquer le « blanchiment » des troupes¹ ; de l'ordre de 15 000 à 20 000 combattants d'outre-mer sont retirés de la région de Belfort et transférés dans le Sud de la France.

¹ L'historien spécialiste des tirailleurs sénégalais, Julien Fargettas explique que « l'hivernage [est] pratiqué par l'armée française depuis la Première Guerre mondiale et [...] consiste à ne faire combattre les soldats africains subsahariens qu'entre avril et octobre dans le nord et l'est de la France [...]. Sur le front de l'automne 1944 dans la boucle du Doubs et les contreforts des Vosges [des] centaines de soldats africains [sont] évacués car touchés par le phénomène des pieds de tranchées et les gelures. [...] Enfin, il convient de citer les multiples alertes sur le moral des tirailleurs (dont certains sont partis de chez eux depuis des années) [...] ».

POUR ALLER PLUS LOIN

- Jean-Nicolas PASQUAY, « Aspects météorologiques et océanographiques du débarquement des Alliés en juin 1944 », *Revue historique des Armées*, n° 196, 1994/3.
- Pierre PAGNEY, *L'incertitude climatique et la guerre*, L'Harmattan, 2016.

La démesure de la logistique alliée confrontée à une forteresse allemande perméable

Lieutenant-colonel Éva Renucci - CCF.

Parent pauvre de la recherche en histoire militaire, l'étude des enjeux logistiques prend pourtant tout son sens dans le cadre d'opérations amphibies hors normes et des phases d'exploitation qui s'en suivent. Elle apporte des clés indispensables à la compréhension des limites imposées *de facto* à la réalisation des différentes ambitions.

En 1940, au moment de lancer les opérations du second conflit mondial, les concepteurs allemands prévoyaient que la guerre dans laquelle ils s'engageaient résolument serait caractérisée par sa technicité et ses dimensions logistiques. Ils n'hésitaient pas à employer le terme de *Materialschlacht* (guerre des matériels). Quatre ans plus tard, avec la contre-offensive massive alliée en Europe, cette réalité prend tout son sens : « la logistique est [plus que jamais] la chaîne et le boulet de la guerre blindée » (Heinz Guderian). Cet article propose de dresser une synthèse des caractéristiques et problématiques connues dans ce domaine, tant du côté allemand qu'allié.

Une structure logistique allemande limitée

Du fait des contraintes imposées par le front de l'Est qui accapare l'effort de guerre allemand depuis 1942, l'organisation de la défense sur le territoire français n'est jamais prioritaire. Lorsqu'il apparaît évident qu'un second front sera ouvert tôt ou tard par les Alliés, les responsables successifs vont tenter

d'inverser la tendance en donnant, très (trop) tardivement, des directives, en particulier dans le domaine du soutien.

Dans ce domaine, l'armée allemande souffre d'une grande faiblesse structurelle qui entrave ses capacités de mobilisation et de réaction. Dès 1940, en dehors des divisions blindées, fer de lance de l'armée allemande, 80 % de celle-ci demeure hippomobile. Par exemple, pour les 91 divisions d'infanterie à 17 000 hommes, seuls 900 véhicules sont incorporés (état-major et bataillon anti-char) contre 5 300 chevaux. Après quatre ans de conflit, ces rares ressources ont subi d'inévitables attritions. Sur les territoires occupés, loin du front principal, des réquisitions permettent à peine de compenser la priorisation d'emploi au profit des zones d'affrontement.

En France, jusqu'à 60 000 chevaux seront ainsi mobilisés. Cette ressource est complétée par le recours au réseau ferroviaire civil préexistant, et sur les cours d'eau qui le permettent, par le transport fluvial. Bien entendu, contrairement à la politique développée spécifiquement par les Allemands au cours des conflits

précédents sur son territoire, dès la guerre franco-prussienne de 1870, la logique de déploiement ne correspond pas toujours avec des ambitions guerrières. Il faut donc faire avec.

Ainsi, les premières installations logistiques fixes en Normandie sont situées seulement entre 50 et 100 km derrière la côte. Les dépôts sont quant à eux positionnés dans un rayon de 200 km, avec une grande concentration en région parisienne. Si trois bases arrières sont développées avant la contre-offensive alliée de l'été 1944, celles-ci sont disposées à l'est de la Meuse (Metz, Épinal, Belfort et Arlon, en Belgique) pour pouvoir répondre à d'éventuelles menées depuis le Nord de la France.

Un wargame allemand mené en janvier 1944 a révélé un besoin estimé à 40 000 t en capacité de déplacement par camion pour faire face à une invasion en Normandie, soit 8 fois le volume en réserve de transport stratégique disponible. En effet, les stocks sont tout juste suffisants et il faut compter 4 à 5 jours pour effectuer une boucle logistique complète. La situation va se tendre avec les raids alliés sur



Un système logistique allemand tenu. © CBA RNI – Fond de carte Mymaps – synthèse effectuée notamment à partir de différents travaux de David Capps Turnwell, David G. Passmore, Stephan Harrison.

les installations dédiées et les voies ferrées en préparation aux opérations amphibies. Si en réalité les premières sont peu impactées, avec l'acquisition d'une supériorité aérienne alliée, la distribution doit s'effectuer par des expédients. Autre conséquence, la distribution en essence s'effectue via des petits conditionnements, en fûts de 200 l ou bidons de 25.

Des travaux archéologiques menés depuis 2015 en Normandie ont permis de mettre en évidence une autre alternative allemande, qui consistait à placer des dépôts dans les zones boisées pour limiter les possibilités d'observation aérienne. Cela permet notamment au dépôt majeur d'essence pour la Basse-Normandie, dans la forêt domaniale des

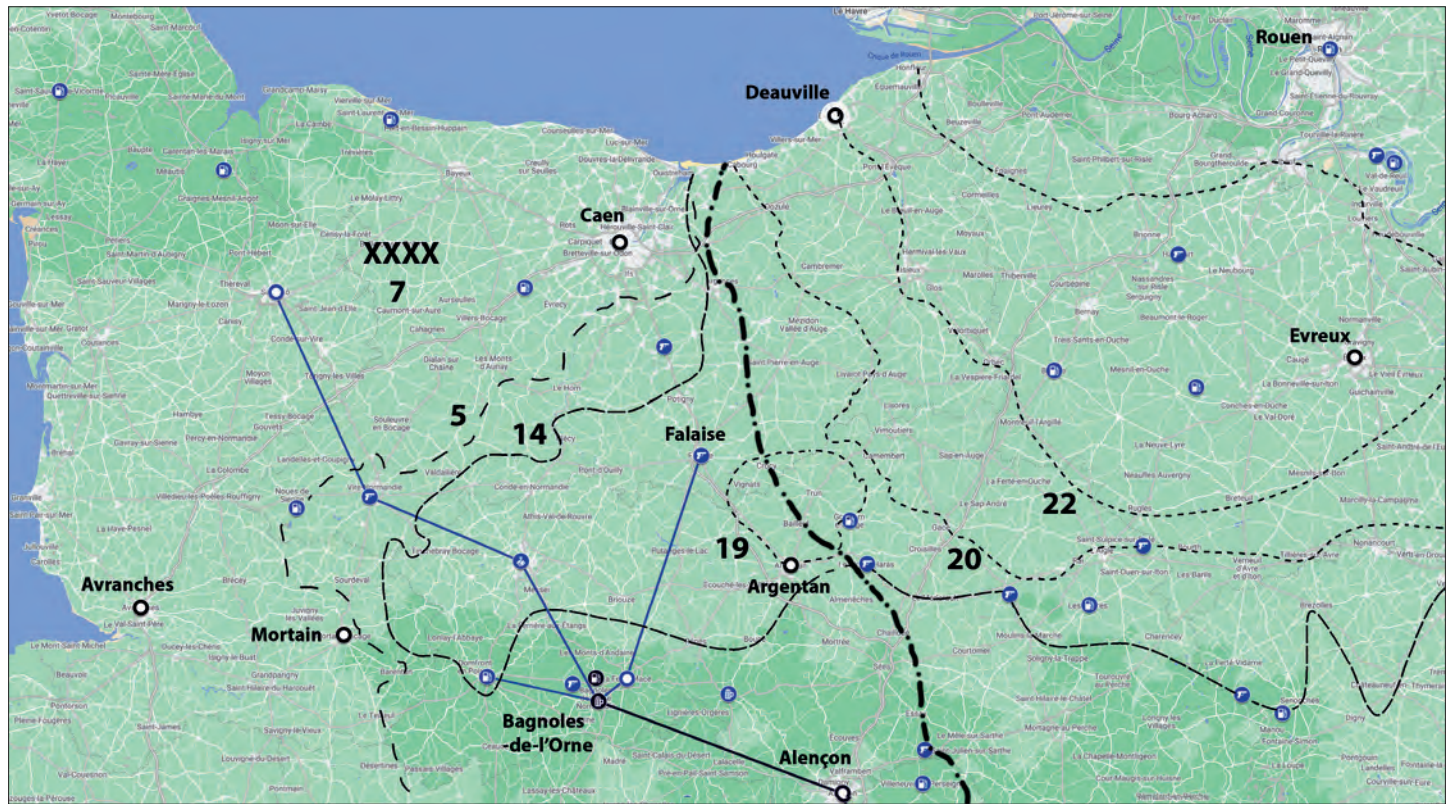
Andaines (à proximité de Bagnoles-de-l'Orne), de conserver au moins pour moitié sa capacité de stockage en dépit d'une vingtaine de raids aériens sur la zone (réserve de 1 000 m³ répartie sur trois sites dont un achevé la veille du Jour J)¹.

Une rupture annoncée

Par ailleurs, cette situation chaotique va être amplifiée. D'une part, avant le jour J, par les embouteillages qui découlent des mouvements des troupes non mobilisées vers l'Est toujours plus consommateur en soldats. D'autre part, à compter du jour J, par la priorité donnée aux mêmes renforts vers l'Ouest cette fois, le tout sans prise en compte de la question du soutien.

En outre, la *Wehrmacht* ne va pas pouvoir mobiliser les ressources des autres armées, qui tentent de les préserver à leur profit. De ce fait, les munitions dites de « pénurie » parviennent difficilement aux unités et fin août 1944, au plus fort de la pression alliée. Ainsi, le déplacement d'une unité blindée nécessite deux nuits pour effectuer une réarticulation de dispositif de 40 km autour de la forêt d'Écouves, et une bascule de PC à seulement 30 km sur la même zone prend six heures.

Même si les unités allemandes ne manquent pas d'emporter dans leur retraite tout ce qui est possible (méthode dite du « sac au dos ») quitte à recréer d'autres dépôts temporaires à proximité des zones occupées, ces solutions ne peuvent rien



Le déplacement de la ligne de front en Normandie entre le 5 et le 22 août par rapport à l'emplacement des axes et dépôts logistiques allemands montre qu'au fur et à mesure du repli allemand, les stocks disponibles s'amenuisent. © CBA RNI – Fond de carte Mymaps – synthèse effectuée notamment à partir de différents travaux de David Capps Turnwell, David G. Passmore, Stephan Harrison.

face à la pénurie généralisée de pneus ou au défaut de remplacement des blindés. Ces derniers sont systématiquement cannibalisés dès lors qu'ils se trouvent immobilisés par manque de carburant et que les unités ne sont pas au contact. En effet, entre avril et juillet 1944, sur tous les fronts, ce sont environ 230 chars allemands qui ont été mis hors d'état, soit pratiquement un volume équivalent à la production maximale du moment (3000). De plus, la priorité absolue étant donnée à la production de chars et de canons d'assaut, l'industrie allemande éprouve des difficultés à produire des pièces détachées. Les combats en mode défensif en juillet 1944 ont favorisé une consommation modérée en la matière ; les combats retardateurs et le repli qui succèdent à cette phase statique ne le permettent plus.

La bataille de Normandie est aussi symptomatique d'une inégalité capacitaire de régénération qui vient contrebalancer

un rapport de forces relativement équilibré (38 divisions alliées contre 39 allemandes). Qu'il s'agisse des renforts humains ou



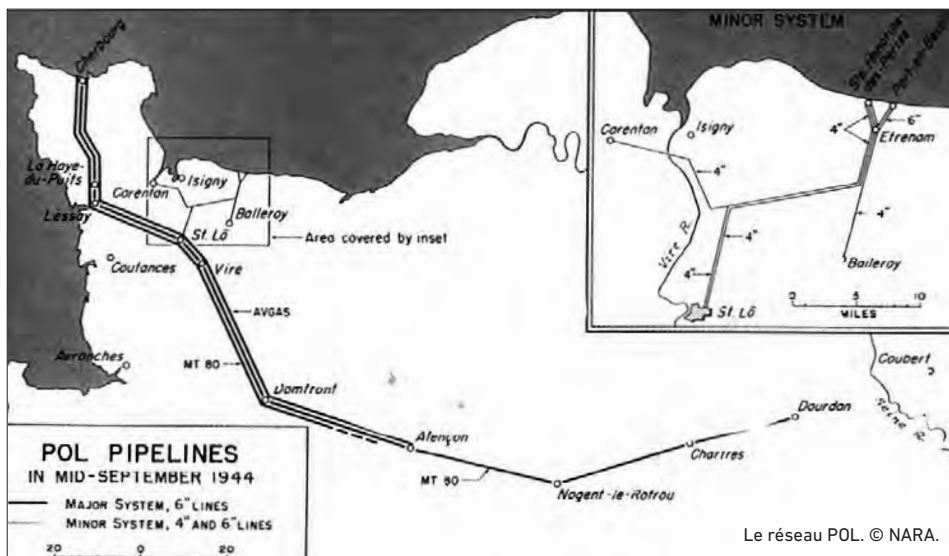
Saisie d'un dépôt de munitions et de matériel allemand à Dreux. © NARA.

matériels, même avec un modèle plus ancien donc plus économe par rapport au modèle américain, l'armée allemande ne peut qu'œuvrer pour différer la rupture face à la machinerie américaine qui cumule les superlatifs pour donner vie à des opérations d'une ampleur inédite.

Derrière chaque fantassin, marin ou aviateur qui se lance dans la bataille, dix soldats œuvrent dans l'ombre pour maximiser les chances de succès des opérations amphibies alliées de l'été 1944. Au Royaume-Uni, le seul ravitaillement en provenance des États-Unis atteint le plateau de deux millions de tonnes par mois à cette période en faisant une projection de forces unique en son genre. Les soldats de la logistique américaine représentent à eux seuls 68 % du soutien qui sera engagé dans la libération de la France et derrière eux, pour soutenir l'effort de guerre, 65 millions de femmes et d'hommes se mobilisent dans l'économie de guerre de l'arc canado-américain et britannique.

Ayant tiré la leçon de la campagne de France de mai et juin 1940, les Alliés sont très vite arrivés à la conclusion que la logistique serait un élément crucial pour la réussite de toute opération de débarquement sur le continent européen.

Notamment, aspect indispensable du soutien souvent occulté, dans la mise en place de banques de sang, ce qui constitue une première après l'expérimentation pendant la guerre civile espagnole qui avait ouvert la voie à la pratique. À l'initiative des Britanniques qui ont tiré les enseignements du précédent conflit et de la débâcle de 1940, la première structure dédiée est ouverte début 1944 à Salisbury en liaison avec les Américains. 250 lits permettent de recueillir sang de rhésus O



et plasma à déshydrater. Estimant que les besoins couverts atteindront plus de 550 l pendant les premiers jours de l'offensive (jusqu'à J+5), les poches réfrigérées sont convoyées par avions depuis les États-Unis et l'Angleterre (C54 *Skymaster* volant à 400 km/h pour un rayon d'action de 6 400 km). Monomoteurs (UC 64 *Norseman*), planeurs ou parachutages prennent le relais avec des conteneurs isothermes lorsqu'il ne s'agit pas de camions réfrigérés (unités

mobiles et de campagne à partir de J+1) en majorité canadiens. À Mortain, des charges d'obus fumigènes seront même échangées contre un contenant médical mixte.

En juin 1944, l'approvisionnement demeure cependant insuffisant (0,5 l de sang pour 3,9 blessés). Ce ratio s'améliorera au cours du temps, mais en fonction des fuseaux, la situation varie. Une banque centrale est implantée à Bayeux.



G.I. Joe and his 12 tons of baggage

« G.I. Joe et ses 12 t de bagages » (publicité du magazine américain *Life*, juillet 1944).

L'absence d'un port en eau profonde pour accueillir des bâtiments de fort tonnage et qu'il faudra rapidement conquérir, en tirant les leçons de l'échec du raid anglo-canadien sur le port de Dieppe en août 1942. Les Alliés vont multiplier les solutions innovantes, en particulier dans le domaine du POL (*petrol oil lubricants*²) avec un développement marqué par une mécanisation grandissante et donc une consommation faramineuse de carburant. En effet, les estimations de consommation en carburant établies par les planificateurs sont de l'ordre de 7 000 t/jour à J+14 et le double à J+90³. Autres chiffres clés : un soldat américain a besoin de 33,5 kg par jour d'approvisionnements dont la moitié en produits pétroliers et pas moins de 20 000 véhicules de tous types sont engagés dans l'opération.

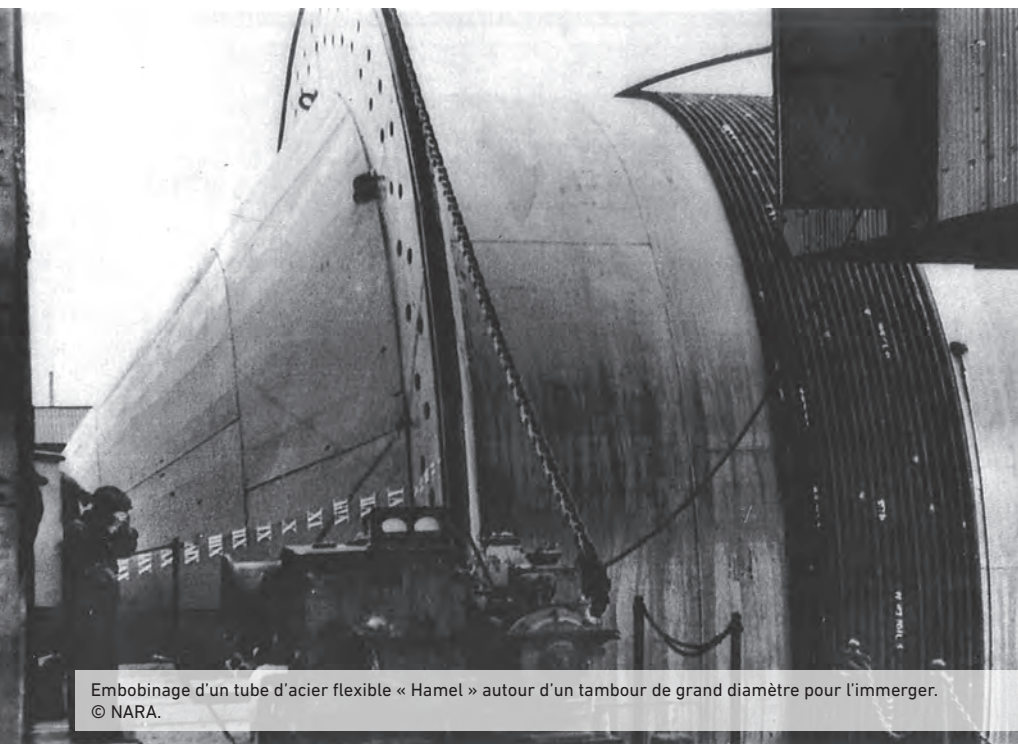
L'or noir censé couler à flots

La première solution retenue repose sur l'emport d'une réserve sur chaque véhicule augmentant notablement leur

autonomie. Le « bidon allemand » de 20 l, innovation datant de 1937, est repris sous l'appellation *jerrycan*. Une immense réserve d'environ 810 000 l est constituée en Angleterre, nécessitant 9 mois de préparation. Dès le 6 juin et jusqu'à fin août, une multitude de chalands de débarquement vont convoier près de 22 millions de *jerrycans* pleins depuis la Grande-Bretagne. Le jour J, 13 400 t de carburants en *jerrycans* soit environ 7 jours de réserve sont mis en place sur les plages. Les contenants sont déchargés des barges, camions amphibies ou véhicules roulant sur *gooseberries* (digues artificielles formées par des navires sabordés) ou *mulberries* (ponts artificiels sur caissons immergés). À terre, des norias de camions GMC (2,5 t de charge utile) prennent le relais vers des dépôts situés au plus près des unités combattantes. Récupérés une fois vides, ils doivent être préalablement triés en fonction des carburants transportés et nettoyés avant d'être réinjectés dans le

circuit de distribution. Une manœuvre elle-même consommatrice en main-d'œuvre et moyens.

En complément, dès la première phase de déploiement (à J+10), le dispositif est prévu d'être renforcé par le positionnement avancé de navires-citernes, *tankers*. Mouillés près des plages et reliés au continent par un court *pipeline* flottant, ces *tankers* alimentent, *via* des stations de pompages à terre, des réservoirs (programme *Tombolas* et *Minor System*). Déployé à partir de Port-en-Bessin, à la jonction entre les corps expéditionnaires américain et canado-britannique, malgré un retard (opérationnel le 25 juin seulement), il atteint une capacité de rechargement sur Saint-Lô équivalente au nombre de *jerrycan* en août 1944. D'autant que fin juillet, les pétroliers peuvent enfin accéder au port de Cherbourg libéré et rapidement remis en état.



Embobinage d'un tube d'acier flexible « Hamel » autour d'un tambour de grand diamètre pour l'immerger.
© NARA.



Arrivée des pipelines britanniques au pied de la Tour Vauban à Port-en-Bessin. © NC.

Tout comme les ports préfabriqués, ce dispositif sommaire demeure sensible à la météo et soumis aux attaques sous-marines et aériennes allemandes. Les Alliés ont donc prévu un programme spectaculaire, jugé plus pérenne une fois qu'ils auront récupéré Cherbourg, le port en eau profonde sélectionné : le système d'oléoducs sous-marins Pluto (*Pipe-Line Underwater Transport of Oil* ou *Major System*). Ce système permet de relier l'île de Wight (côte sud de la Grande-Bretagne) au port de Cherbourg, distant de 125 km ! Il s'agit en outre de suppléer aux capacités ferroviaires, endommagées par les raids préparatoires à l'« invasion » ou hors des secteurs sous contrôle allié. Par ailleurs, ce système de tuyaux souples en acier, est doublé d'un système d'approvisionnement en eau afin de pallier à l'empoisonnement potentiel des réserves en Normandie. Cette installation est prévue de se prolonger ensuite par un réseau terrestre côtier pour atteindre le port pétrolier de Donges pour permettre un ravitaillement transatlantique. Une dérivation vers Vannes doit également permettre l'alimentation de la Bretagne, ainsi que vers l'Est de la France pour suivre les armées se dirigeant vers l'Allemagne.

Du 6 juin à la fin août, les Alliés reçoivent 5,2 millions de t de carburant dont 80 % directement depuis les navires pétroliers. Pluto en transporte 379 000 t, soit 8 % du total, avec moins de 1,8 % de perte en ligne. Ce qui permet un ravitaillement correct.

Cependant, il ne faut pas occulter le succès du jerrycan, qui en fait un objet de contrebande et de troc extrêmement recherché, entretenu en partie par des militaires alliés peu scrupuleux. Des

bandes organisées effectuent même des raids spécifiques de récupération depuis et vers Paris. À tel point, que fin août, près de 1 *jerrycan* sur 2 aurait disparu ! Le haut commandement multiplie les appels à la population sous forme d'affiches et de communiqués de presse. Les élèves des écoles sont sollicités pour en récupérer contre l'obtention de diplômes et de confiseries. Pire, d'après un rapport officiel, un tiers de tout ce qui a débarqué à partir du « petit Chicago », surnom de Cherbourg, n'est jamais parvenu au front. Des millions de tonnes de matériel en tout genre ont ainsi disparu, en dépit de l'anticipation des autorités américaines, qui avaient déjà vécu des situations similaires en Afrique du Nord et en Italie et avaient décidé l'affectation d'unités dédiées.

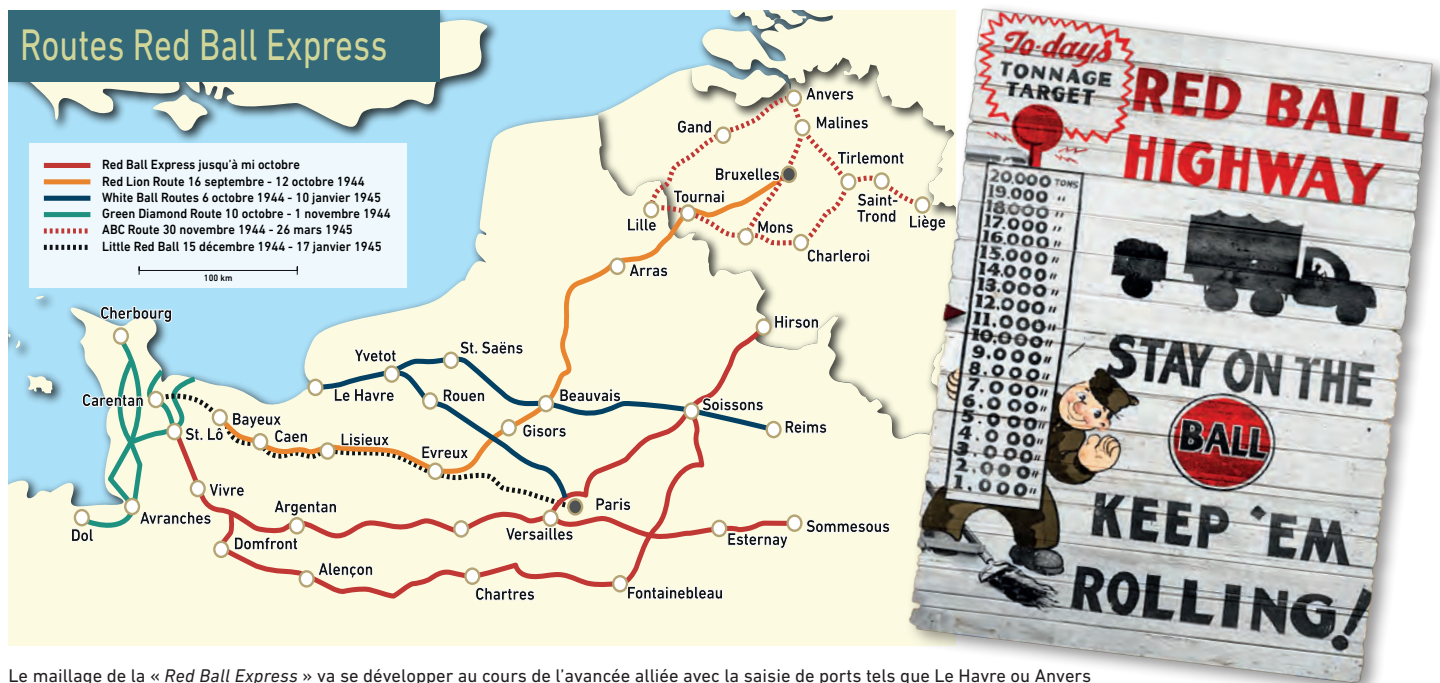
Une armée sous perfusion : la révolution de la chaîne logistique américaine

Du fait des contretemps cumulés sur les multiples opérations, des goulots d'étranglement qui se forment sur les points d'entrées⁴ et au fur et à mesure de l'expansion des têtes de pont, pour restaurer le déficit critique dans les zones avancées avec des élongations de plus en plus extrêmes, les Alliés avaient prévu la mise en place de plans d'alerte de livraison spéciale d'urgence : les *Red Ball Express* (envoi de cargaisons pré-chargées sur camions)⁵ et les *Green Light* (cargaisons perdues en mer ou par air) à partir de zones de dépôt. Pour les gérer, ainsi que les liaisons de tous types, un état-major des voies de communication (COM-Z) est créé, avec un parc de 6 000 camions et véhicules de service, 132 compagnies de transport et 30 000 hommes mobilisés au plus fort de la mission.

Au quotidien, les besoins réels dépassent rapidement le cadre des exceptions. Ainsi, un gigantesque système continu et dirigé de transports routiers sur longue distance (700 km), la « *Red Ball Express* », est lancé. D'autres circuits secondaires et extensions s'y adjoindront. Il est d'ailleurs intéressant de constater que le tracé reprend en partie des étapes clés déjà utilisées par les logisticiens allemands. Autre mesure phare, la pratique du « juste à temps » (juste quantité de matières et de pièces en fonction de la demande) née dans les usines Ford, permet de réguler les flux.

Au-delà, le transport par voie ferrée, péniches et même par avion entre en jeu pour multiplier les possibilités de ravitaillement et rationaliser le soutien avec le constat de 1 l de carburant consommé pour 2 l transportés sur les circuits logistiques dédiés (sans compter les effets sur la maintenance des vecteurs et les besoins pour maintenir la cadence). Le 18 septembre 1944, la quantité record de 9 024 t de marchandises est transportée simultanément.

La poursuite des troupes allemandes qui tentent de se réorganiser aux frontières de leur patrie menace cet équilibre fragile. L'introduction d'un niveau intermédiaire opérationnel de niveau armée, la conquête successive du Havre, de Boulogne et surtout d'Anvers mi-septembre 1945 permettront progressivement de relever le défi. Ainsi que le constate le général Patton, dont l'unité est pourtant notoirement tombée en panne d'essence à Verdun début septembre, à soixante-dix kilomètres de la Sarre : « [Face à] la nécessité de soutenir une ruée si longue et si rapide, uniquement à partir des bases normandes, seul un miracle, dû au labeur acharné et à la



Le maillage de la « Red Ball Express » va se développer au cours de l'avancée alliée avec la saisie de ports tels que Le Havre ou Anvers qui constituent autant d'alternatives au recours à Cherbourg, de plus en plus excentré au cours de la progression vers l'Allemagne. © CBA RNI.

magnifique débrouillardise des services de ravitaillement, a pu conduire nos colonnes blindées aussi loin. Sans ces hommes, la victoire irrésistible qui libéra la France n'aurait pas été possible ».

Provence, l'enjeu de la maîtrise des ports

Moins étudiés et donc moins connus, en Provence, les enjeux logistiques vont s'avérer différents puisque l'opération amphibie vise d'emblée la saisie de ports parmi ses objectifs principaux.

Forts de l'expérience acquise au Maroc et en Italie, les planificateurs dédiés estiment qu'une fois les plages sécurisées, au moins un port aura été pris au cours des cinq premiers jours d'opération. Ainsi seul le ravitaillement nécessaire à couvrir ce laps de temps sera embarqué d'emblée, avec un recomplètement prévu tous les trois jours. Ils escomptent également sur un emploi plein et entier du port de Toulon à

J+20 et de Marseille à J+40, misant sur de probables dommages infligés par les sapeurs allemands dans la défense ferme des lieux. Marseille, avec une capacité de déchargement de 20 000 t avant-guerre et un réseau de voies ferrées et de canaux vers la vallée du Rhône, est l'objet de toutes les convoitises⁶.

Ce déploiement limité répond en outre à un problème pratique : les réquisitions n'ont pu toutes aboutir du fait de l'avenir très incertain de l'opération, générant des pénuries malgré le gel de certains stocks prépositionnés en Italie et en Afrique du Nord. D'autant qu'il fallait équiper près de 450 000 soldats américains et français avec un soutien minimum couvrant 30 jours d'opération pour 56 000 véhicules, soit près de 278 000 t de réserves et 100 navires logistiques pré-chargés. En prévision des problèmes à venir, le nombre de véhicules alloué à chaque division est doublé et il en va quasiment de même en ce qui concerne le personnel affecté au soutien.

Pour gagner en efficacité, un organe centralisé de gestion des (bases) plages aux ordres des spécialistes de l'état-major d'armée est créé. Il priorise les demandes auparavant décentralisées au niveau des unités. Autre innovation, chaque bâtiment, marqué de manière à identifier clairement son type de cargaison, se voit affecter une équipe logistique dédiée pour effectuer les mouvements jusqu'en zone avancée, aménagée au préalable par les régiments du génie positionnés avec les éléments d'assaut.

Au niveau de la Première Armée française, priorité a été donnée à la génération d'unités de combat. Elle compte donc peu de techniciens ou de mécaniciens. Ainsi, sur les 112 000 spécialistes qu'il aurait fallu déployer selon les gabarits américains, seuls 10 % étaient couverts (26 % au mieux). De ce fait, la dépendance au soutien américain est forte, bien qu'un *modus vivendi* est trouvé en affectant un adjoint français permettant de gérer les spécificités de ce corps expéditionnaire, notamment au niveau alimentaire avec des soldats musulmans.



Débarquement de véhicules et matériels d'un landing ship tank (LST) et aménagement de la plage de La Foux dans le golfe de Saint-Tropez. © Jacques Belin/ECPAD/Défense.

Type	Convoi d'assaut	Convoi chargé à l'avance	Convoi de J+5 à J+30	Réserves prévisibles à J+30
Vivres	2 rations / homme	10 jours de vivres	34 jours de vivres	16 jours de vivres
Munitions	6 unités feu	9 unités feu	55 unités feu	40 unités feu
Carburants	4 jours d'essence	7 jours d'essence	34 jours d'essence	15 jours de carburant

L'organisation des ravitaillements synthétisé pour la phase initiale d'après des extraits de plans logistiques donne un ordre de grandeur des priorisations (certains documents consultés pouvant différer dans la répartition fine) et montre un effort dans le temps pour une relance / exploitation après phase de conquête. Par ailleurs, les réserves prévisibles à J+30 sont d'emblée relativement limitées

En dépit de tous ces garde-fous, l'avancée beaucoup plus rapide que prévu vers l'intérieur des terres et l'étalement des forces entraîne quasiment immédiatement une pénurie en carburant. Misant sur une défense acharnée avec le retour sur expérience normand, les munitions avaient été privilégiées dans la mise à terre. Or, avec une percée à plus de 160 km des plages dès J+4, les Alliés ont multiplié par cinq le rayon

d'action maximum envisagé initialement. Il faut donc limiter la consommation, en particulier en carburant. Un facteur décisif là aussi dans la tentative de couper la retraite aux troupes allemandes dans la vallée du Rhône et qui explique en partie l'échec pour fermer la nasse au niveau de Montélimar, alors même que l'ennemi se trouve lui-même en grande partie paralysé par les déficiences qui s'accumulent.



Dépôt de carburant tenu par les soldats de la 3^e division d'infanterie américaine de la 7^e Armée à l'arrière du front du Doubs. © Jacques Belin/ECPAD/Défense.

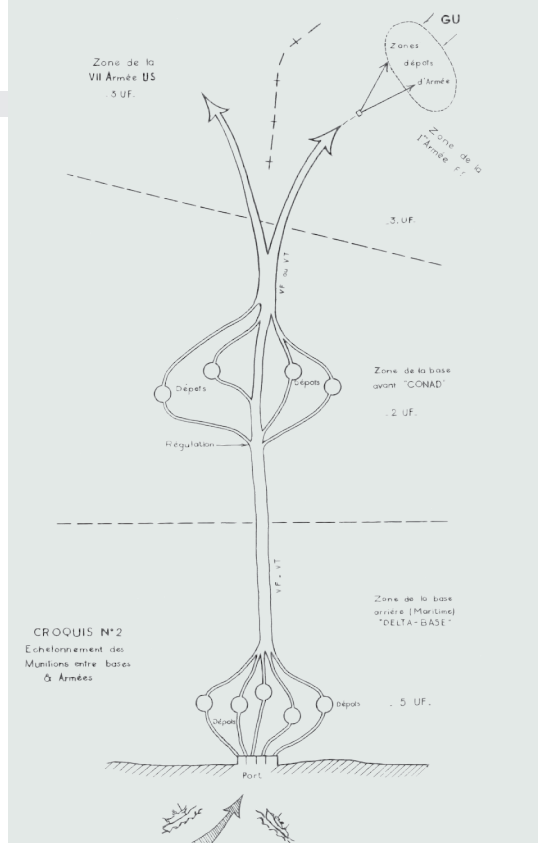


Schéma de distribution des munitions entre les bases logistiques et les armées alliées par voie ferrée et routière une fois la conquête des ports acquise lors du débarquement de Provence.

- 1 Les travaux de David Capps Turnwell, David G. Passmore et Stephan Harrison se poursuivent et ne permettent pas de dresser un tableau exhaustif de la situation en Normandie, d'autant que l'identification des sites logistiques allemands en France et de leur destination est encore en cours.
- 2 Le terme *petrol* désigne les essences à divers indices d'octane et celle pour les avions, *oil* le diesel tandis que *lubricant* (lubrifiant) regroupe les huiles et graisses indispensables aux moteurs et mécanismes des armes. On trouve du pétrole brut dans le TNT, les fumigènes, la paraffine pour emballer les vivres... ce qui porte à 500, le nombre de produits pétroliers différents utilisés.
- 3 À titre de comparaison, la consommation quotidienne actuelle de carburant de la France est de l'ordre de 100 000 t/jour.
- 4 Près de 90 % des approvisionnements demeurent stockés à proximité des plages.
- 5 Terme emprunté au vocabulaire ferroviaire américain.
- 6 En réalité, il faudra remettre en état 100 km de voies ferrées au départ de Saint-Raphaël.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Christophe PRIME, *Arromanches, Les ports artificiels et la logistique alliée*, Orep éditions, 2018.
- Nicolas AUBIN, *Red Ball express : la logistique américaine*, Histoire et collections, 2014.
- Jean LOPEZ, Nicolas AUBIN, Vincent BERNARD, Nicolas GUILLERAT, *Infographie de la Seconde Guerre mondiale*, Perrin, 2018.

Les maquis d'Auvergne à l'origine de la recréation du 92^e régiment d'infanterie

Sous-lieutenant (R) Charlotte Schenique - 92^e RI.

Chaque conflit s'accompagne de son lot de réorganisations les plus diverses (dissolution, refonte, réarticulation, épuration...). Dans le cas du 92^e RI la singularité de sa recréation réside dans le recours à la Résistance pour former ses rangs. Un scénario qui pourrait intervenir de nouveau en cas de conflit majeur et de reconstruction de l'armée nationale.

A lors que les Allemands franchissent la ligne de démarcation en envahissant la zone libre en novembre 1942, le 92^e régiment d'infanterie (92^e RI), qui venait à peine de recevoir son nouveau drapeau remplaçant celui qui avait été perdu lors du naufrage du torpilleur Siroco en mai 1940, est dissous. S'engage alors un réseau de résistance locale, qui permettra au régiment de renaître et de retrouver ses attaches au quartier d'Assas, après la libération de Clermont-Ferrand le 27 août 1944.

Près de deux ans plus tôt, la journée du 27 novembre 1942 jette un voile d'ombre sur le devenir du 92^e RI qui avait d'ores et déjà expérimenté les affres de la campagne de 1940 en Belgique et dans le nord de la France. Les Allemands arrivent au quartier d'Assas et vident l'essentiel des compagnies. L'après-midi, les soldats du 92^e RI, maintenant occupé, sont priés de remplir leurs fiches personnelles de démobilisation : le régiment est dissous, laissant place, dans ses murs, à la *Kommandantur* ainsi qu'à la Gestapo. La prison militaire du 92^e RI, tant redoutée en son temps, voit passer d'illustres noms dans

ses cellules : parmi les écroués, le général Aubert Frère, à la tête de l'Organisation de Résistance de l'Armée, le lieutenant-colonel Boutet alors chef régional de l'ORA, Pierre Mendès-France, mais aussi le Ministre de l'Éducation nationale du Front populaire en 1936, Jean Zay.

Les maquis de la victoire

L'occupation de la zone sud nourrit naturellement les maquis et les réseaux qui s'organisent dès l'arrivée des Allemands. De nombreux cadres et soldats du 92^e RI, alors réformés, rejoignent ces mouvements composés en grande partie de réfractaires au STO, d'ouvriers et de camarades d'autres régiments. Au début de l'année 1944, les effectifs des maquis de la 13^e division militaire (Auvergne) s'élèvent à 6500 hommes. Ce fut le rôle de Robert Huguet, alias « colonel Prince » dans la Résistance, d'unifier ses premiers mouvements locaux afin d'aboutir à un noyau solide au sein du Mouvement unifié de la Résistance. Un nom se détache dans la construction progressive de cette résistance auvergnate : celui du commandant Stéphane Luc-Belmont. Adjoint au colonel Prince, après avoir



Le commandant Stéphane Luc-Belmont, chef de la Première colonne rapide d'Auvergne © 92^e RI.

efficacement formé ses hommes du maquis Stéphane à la guérilla, entreprenant alors plusieurs opérations de sabotages et d'évasions, il prend le commandement de la Première colonne rapide d'Auvergne.

Des combats du Mont-Mouchet à la libération de Clermont-Ferrand

Les hommes du maquis Stéphane rejoignent, aux côtés des maquis d'Auvergne, le Mont-Mouchet au mois de mai 1944, en prévision d'un soutien aux débarquements des forces alliées par le combat intérieur. Les éléments du commandant Luc-Belmont, ayant constitué la 3^e compagnie des FFI d'Auvergne,

prennent bientôt part aux âpres combats du Mont-Mouchet, entre le 10 et 11 juin 1944. Face aux blindés, à l'artillerie et à l'aviation allemande, le réduit alors composé de 3 000 résistants subit de lourdes pertes : 280 maquisards auvergnats tombent sous le feu des bataillons de la *Wehrmacht*. Reconstituées après ces affrontements, les compagnies continuent le combat jusqu'à la libération de Clermont-Ferrand.

Un second souffle pour le 92 : l'engagement sans faille des Auvergnats

Le 27 août 1944, la ville de Clermont-Ferrand est libérée. Sans heurts, sans combats, la première colonne rapide d'Auvergne, composée de 1 050 hommes sous les ordres du commandant Luc-Belmont, entre dans la capitale auvergnate au milieu de l'enthousiasme populaire. La population accueille la première colonne rapide d'Auvergne et les chefs de la Résistance non sans étonnement et émotion. Si Clermont-Ferrand est rendue à sa population par le concours de la résistance auvergnate, quelques débris de colonnes ennemies en retraite sont harcelés par les FFI après le 27 août. Pour ses 1 058 déportés, ses 110 fusillés ou tués au maquis, ses 813 morts en déportation, la ville de Clermont-Ferrand se voit attribuer la croix de guerre 1939-1945. Quant à la résistance auvergnate, cette dernière a rendez-vous place de la Concorde à Paris le 2 avril 1945. Le commandant Luc-Belmont, à la tête de sa Première colonne rapide d'Auvergne, reçoit des mains du général de Gaulle le nouveau drapeau du 92^e régiment d'infanterie, alors recréé à base de ses 1 050. Cette Première colonne rapide, qui deviendra bientôt le 1^{er} bataillon d'Auvergne, a l'insigne honneur de se voir



Libération de Clermont-Ferrand, août 1944, place de Jaude. La foule est réunie autour de l'état-major des FFI d'Auvergne. © NC.



L'état-major de la Résistance Auvergne dans Clermont-Ferrand. Robert Huguet (« colonel Prince ») est le quatrième en partant de la gauche. Le commandant Luc-Belmont est le premier à droite. © 92^e RI.

remettre la garde du drapeau régimentaire. Le procès-verbal de recréation du 92^e RI est alors signé. Peu de temps après, en 1946, le régiment, remis sur pied, rejoindra le quartier Desaix qu'il occupe encore aujourd'hui. Le 92 porte fièrement dans les plis de son drapeau l'inscription « *Résistance Auvergne 1944* ».

POUR ALLER PLUS LOIN

Un historique régimentaire du 92^e RI sera disponible prochainement sous la direction du SLT(R) SCHENIQUE (édition grand public).

Les SAS français dans la libération de la France

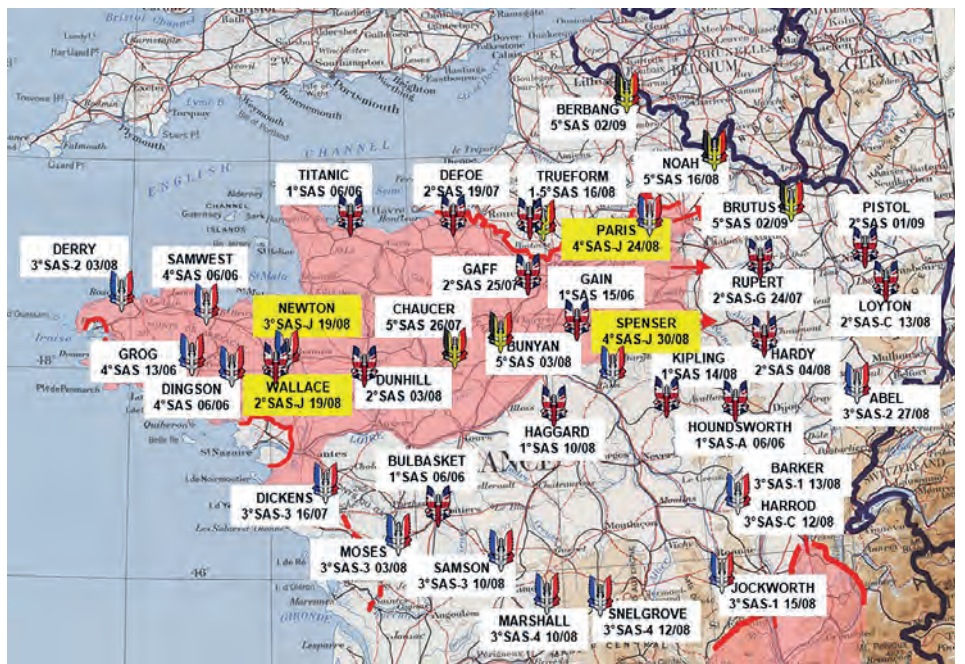
Lieutenant-colonel Jean-Christophe Dumont - AMSCC.

Autant les contributions de la fameuse 2^e DB à la libération de la France et celle des commandos de Kieffer au débarquement en Normandie sont bien connues du grand public, autant celles des parachutistes français du *Special Air Service* (SAS) restent encore aujourd'hui méconnues de la majorité des Français.

Le poids stratégique de ces commandos novateurs du SAS, employés au bon niveau, a grandement contribué au succès de l'opération *Overlord*, mais aussi à celle de l'opération *Dragoon*. Ces commandos vont non seulement constituer le pendant indispensable de l'opération de déception Fortitude pendant deux bons mois, mais aussi et surtout, permettre aux Alliés de maintenir une pression importante sur les troupes allemandes jusqu'à fin septembre, qui marque la jonction des fronts de Normandie et de Provence.

Origine et création des parachutistes de la France Libre

C'est fin juin 1940 que le capitaine Bergé, tout juste évadé de France¹ va proposer au général de Gaulle de créer la première unité parachutiste de la France Libre. L'idée fait son chemin durant l'été, et c'est finalement en septembre qu'est créée la 1^{re} Compagnie d'Infanterie de l'Air (CIA). Cette structure reprend le principe



Carte montrant l'ensemble des opérations SAS pour la libération de la France. L'avancée des Alliés est représentée à la date du 30 août 1944 (en rouge). © Conférences de l'auditeur.

novateur des groupements d'infanterie de l'air (GIA) créés en 1935 pour expérimenter les tactiques de l'aviation d'assaut et des opérations aéroportées notamment développées par l'Union soviétique. Jeune lieutenant, Bergé a été détaché momentanément au 601^e GIA. Bien que n'ayant pas eu le temps de passer le brevet de spécialiste, il connaît les techniques en question et a également pu observer l'efficacité des parachutistes allemands en Belgique en mai 1940.

En faisant effort sur le recrutement de volontaires, plus d'une vingtaine de Français sont brevetés dès décembre 1940 au sein de la *Parachute Training School* (PTS) de Ringway en Angleterre. Un effectif qui

augmente très progressivement jusqu'à atteindre une centaine de parachutistes au printemps 1941.

Ces jeunes recrues participent aux premières opérations parachutées en France occupée, à la demande du *Special Operations Executive* (SOE), service secret britannique, et ainsi contribuent à la reconnaissance des services secrets de la France Libre du colonel Passy pour étudier les possibilités d'actions sur le sol national. Le capitaine Bergé est largué dans la nuit du 15 au 16 mars 1941 près de Vannes (Morbihan) avec 4 de ses équipiers. Sa mission consiste à éliminer l'ensemble des pilotes du KG 100, une escadrille allemande à l'importance stratégique,



Le peloton HARENT à la fin des opérations SAS en Tunisie en février 1943. © L'écho d'Alger du 13 février 1943. Reportage de Robert Raymond.

car responsable du marquage des cibles à bombarder en Angleterre. Les renseignements du SOE sur la position des pilotes n'étant plus valides au moment de la mission, celle-ci va se transformer en recueil de renseignements, qui s'avéreront finalement très utiles au SOE sur l'état des lieux de la France occupée. L'opération de sabotage suivante, « Joséphine B », qui vise à neutraliser la centrale électrique de Pessac, qui dessert la base de sous-marins et l'aérodrome de la région bordelaise, est toute aussi couronnée de succès.

Opérations en Libye et intégration à la Brigade SAS

En juin 1941, le général de Gaulle décide d'envoyer massivement des troupes au Levant pour occuper le terrain suite à la campagne de Syrie. La partie opéra-

tionnelle de la 1^{re} CIA est acheminée vers le théâtre d'opérations à partir de la Grande-Bretagne le 21 juillet, à l'exception d'une section vouée aux actions clandestines qui demeure à la disposition des services de renseignements du futur Bureau Central de renseignements et d'action français (BCRA).

À peine déployé au Liban puis en Syrie, Bergé n'a de cesse de demander à rejoindre le *L Detachment* (futur 1^{er} SAS) du capitaine David Stirling à Kabret (canal de Suez). Il y parvient enfin tout début 1942. Les deux personnages, au fort charisme et surtout très attachés à développer de nouvelles tactiques, vont s'entendre à merveille. Les Français seront totalement intégrés en tant que « *Free French Squadron* ». Les premières opérations menées par des SAS français commencent début juin 1942 avec

6 raids coordonnés entre les aérodromes du nord de la Libye et celui d'Héraklion en Crète. Puis intervient l'épisode mythique de la mission de destruction sur l'aérodrome de Sidi Haneish (Égypte) qui voit l'utilisation massive de jeeps surarmées adoptant la formation en U inversé. Une totale réussite qui est également liée à la prière du parachutiste : c'est en effet le lendemain de ce raid, le 27 juillet 1942, que tombe l'aspirant Zirnheld, auteur de ce poème bouleversant, écrit en avril 1938.

Les opérations SAS se poursuivent jusqu'à la libération totale de l'Afrique du Nord, puis en Italie pour certains parachutistes du *French Squadron* du 2^e SAS.

Début 1944, le commandement britannique décide de créer une brigade regroupant toutes les entités SAS, afin de donner plus d'efficacité à ces unités difficiles à contrôler et pas encore différenciées pour leur caractère « spécial ». La brigade SAS regroupe très rapidement les 2 régiments britanniques (1^{er} et 2^e SAS) auxquels s'ajoutent 2 bataillons français (3^e et 4^e SAS) provenant d'une part des vétérans du *Free French Squadron* et de volontaires d'Afrique du Nord à l'été 1943 et, enfin, un *Squadron* belge (équivalent d'une grosse compagnie soit environ 250 hommes).

Cette brigade SAS, qui compte près de 3 000 hommes État-major compris, fait donc figure de première brigade multinationale de forces spéciales !

La brigade SAS dans les opérations de libération de la France

Malgré les succès précédents, le haut commandement allié a du mal à définir la méthode d'emploi idéale de cette brigade SAS, novatrice à plus d'un titre. Initialement,

Le stick de l'aspirant Gray pose à l'entraînement en Grande Bretagne, juste avant d'être parachuté en Bretagne en 1944. © OBC/Musée de la Résistance en Bretagne - Album d'Henry Corta.





Le drapeau du 4^e SAS/2^e RCP lors du défilé du 11 novembre 1944. Il vient d'être décoré de la Croix de Compagnon de la Libération suite à ses actions pour la libération de la France.
© OBC/Musée de la Résistance en Bretagne - Album d'Henry Corta.



La Jeep SAS « Le FORBAN » du sous-lieutenant Corta à Paris.
© OBC/Musée de la Résistance en Bretagne - Album d'Henry Corta.

dans le cadre du Débarquement, la brigade est donc subordonnée comme un pion « ordinaire » au commandement tactique de la 21^e Armée du général britannique Montgomery. Entre le 5 juin et fin juillet 1944, c'est sous cette chaîne de commandement alourdie que la brigade mène 15 opérations entre la Bretagne (SAS français), la Loire et le plateau du Morvan (SAS britanniques).

Ensuite, à l'instar des agents de renseignements du SOE (les *Jedburgh* – voir l'article « Plus de 50 ans d'engagement pour les commandos parachutistes français » du numéro), de ceux du BCRA, de l'*Office of Strategic Services* (OSS) américain (les *Operational Group* ou OG), une nouvelle subordination les place directement à la

main du SFHQ, le quartier général des forces spéciales, permettant une souplesse d'emploi renouvelée. En parallèle avec l'offensive alliée depuis la Normandie puis de Provence vers l'Allemagne, les SAS harcèlent les troupes allemandes, en pleine retraite, pour continuer la lutte aux frontières allemandes. Pour ce faire, plus de 20 opérations SAS sont conduites, toujours en arrière des lignes, et pour certaines en jeeps, prouvant au passage, leur flexibilité d'emploi pour frapper vite et fort.

Le bilan des opérations menées dans le cadre de la libération de la France est éloquent : des centaines de voies ferrées coupées, des milliers de soldats allemands faits prisonniers, des convois

entiers capturés, des centaines d'objectifs désignés aux bombardiers alliés, des trains blindés neutralisés, mais surtout un effet psychologique durable sur les troupes allemandes, constamment harcelées par des dizaines de maquis encadrés par des SAS, dès lors qu'est apparue la volonté de transformer ces structures dédiées au renseignement en force combattante apte à appuyer les forces alliées.

C'est d'ailleurs dans ce cadre que les SAS subissent le plus de pertes au cours de la campagne de libération, la répression allemande étant terrible vis-à-vis des « terroristes »². Du côté des SAS français, les pertes sont estimées à plus de 100 morts et plus de 300 blessés et disparus.

1 Affecté au 13^e régiment d'infanterie et blessé par balles dans le Nord de la France, il est hospitalisé puis évacué vers le Sud-Ouest de la France. Apprenant la cessation des combats avec l'armistice, il embarque vers l'Angleterre depuis Saint-Jean-de-Luz.

2 Le « *Kommandobefehl* », l'ordre d'Hitler émis en octobre 1942 prévoit l'exécution immédiate, sans procès, même en cas de réédiction volontaire.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Thierry VIVIER, « La naissance de l'arme aéroportée en France : de l'infanterie de l'Air aux troupes aéroportées (1933 – 1945) », *Revue historique des Armées*, n° 189, 1992.
- Yann LAGADEC, « Actions spéciales et transmissions, les opérations de l'été 1944 en France », *Revue historique des Armées*, n° 251, 2008.
- Mémorial numérique des parachutistes FFL et SAS : <https://memorial.afpsas.fr/>.

La jonction entre la 2^e division blindée et la 1^{re} Armée en Bourgogne à la mi-septembre 1944

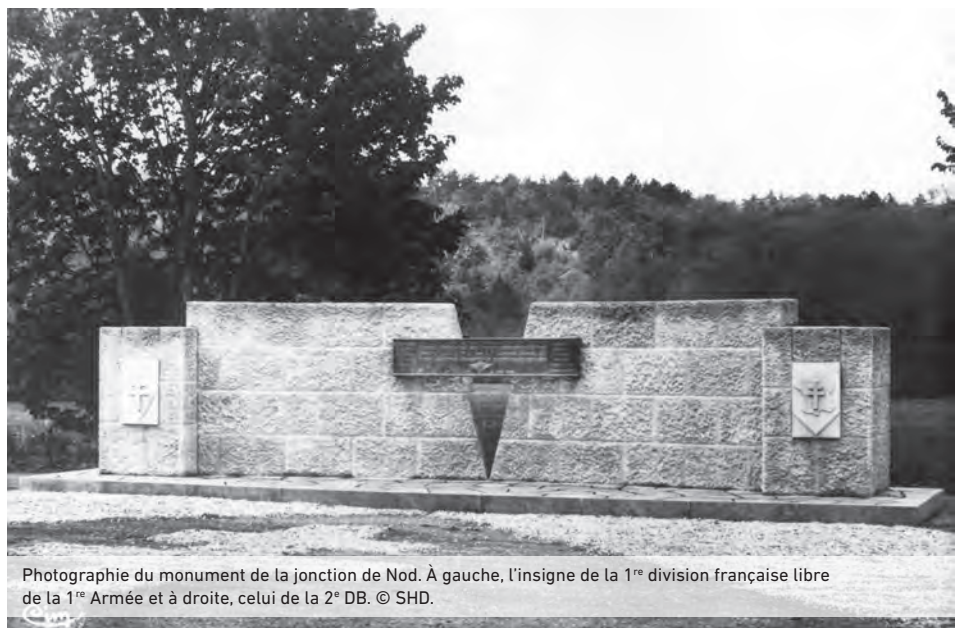
Lieutenant-colonel (h) Jean-François Rebiffé - Union nationale arme blindée cavalerie chars.

Cette année, profitant du 80^e anniversaire du Jour J, l'accent a pu être mis sur une commémoration particulière et plus fastueuse pour mettre en relief un évènement souvent ignoré de l'histoire militaire française et qui prélude à la reconstruction d'une armée nationale, en dépit des dissensions entre les généraux de Lattre et Leclerc.

Le 11 septembre 1944, un *piper cub* de la 2^e DB se pose à quelques encablures de Dijon. Cet avion d'observation d'artillerie, précédemment utilisé pour avertir la résistance parisienne de l'arrivée prochaine de cette grande unité lors de la Libération de Paris (fin août 1944), annonce cette fois que les éléments les plus au sud de la 2^e DB, se trouvent dans la région de Châtillon-sur-Seine, à moins d'une centaine de kilomètres de là, au général de Monsabert de la 1^{re} Armée. Ce dernier vient tout juste de libérer Dijon et d'y installer son poste de commandement (PC). Une jonction entre la 2^e DB et la 1^{re} Armée est donc imminente et le général prescrit de rechercher la liaison dès que possible.

Nod-sur-Seine, la jonction « officielle »

Effectivement, la jonction ne tarde pas à se matérialiser et le monument commémoratif de Nod(-sur-Seine) en explicite les conditions. Le 12, lendemain de la mission du *piper cub*, vers 9 h 00, le couple de propriétaires du bureau de tabac de Nod effectue à bicyclette, une liaison



de ravitaillement vers Châtillon-sur-Seine (RN 71). Ils rencontrent un détachement de la 2^e DB cherchant à établir le contact avec la 1^{re} Armée et menant une reconnaissance jusqu'au village voisin de Chamesson à environ 8 km de là. La colonne du capitaine Gaudet du 12^e régiment de cuirassiers (Cuirs) comporte une cinquantaine d'hommes, un char, plusieurs voitures et automitrailleuses. Les commerçants assurant de l'absence d'ennemi allemand dans la zone, le détachement se rend jusqu'à Nod, 4 km plus loin et s'installe en observation à la

sortie du village. À 16 h 30, le 2^e escadron du 1^{er} régiment de fusiliers marins (RFM) est enfin en vue. Lors de son compte-rendu radio vers son état-major, le capitaine Gaudet aurait énoncé la phrase choc : « *Overlord Normandie rencontre Dragoon Provence* ».



► Diaporama de cartes.
© LCL RENUCCI



Un « half-track » (véhicule tout terrain semi-chenillé) avec un équipage du 2^e escadron du 1^{er} RFM.
© ECPAD /auteur inconnu.

En réalité, si l'Histoire retient cette jonction, les contacts entre les deux grandes unités se multiplient entre le 11 et le 12 septembre¹ sans que les groupements, dispersés sur le terrain et en mouvement², n'aient forcément connaissance des missions des uns et des autres. Une reconstitution des événements de ce type est rendue possible grâce notamment à trois autres témoignages publiés plus ou moins tardivement après les événements (1955 à 1994) mais pas seulement.

Une multiplication de contacts dans les faits

Ainsi, dès le 11 septembre matin, le lieutenant de vaisseau Alain Savary (2^e escadron du 1^{er} RFM) est déjà chargé de prendre la liaison avec la 2^e DB. Quittant Samberton, tandis qu'un peloton de *scout-cars* et de *Jeeps* se dirige en reconnaissance vers Vitteau, un second atteint la commune de Saulieu à 10 h. Là, ce dernier tombe sur des éléments avancés de la 2^e DB, appartenant au 1^{er} régiment de marche



Le half-track « Tchad » de la 2^e compagnie du RMT et les fusiliers du RFM à proximité de Nod. Ce qui explique la présence d'un véhicule similaire à proximité directe du monument de Nod depuis 2003 (musée des blindés de Saumur). © Fondation de la France Libre, fonds Amicale des anciens de la 1^{re} DFL.

de Spahis marocains (RMSM). Après avoir fêté dignement ces retrouvailles au restaurant local et en l'absence de radio (en panne), un groupe poursuit vers Châtillon-sur-Seine (atteint vers 15 h 00), où se trouvent le PC et le gros du régiment de Spahis pour pouvoir rendre compte du dispositif ami en fin d'après-midi.

Dès le lendemain, le 12, un film de propagande du cinéma aux Armées « reconstituant » la scène sur Saulieu, diffuse l'image de la réunification des troupes françaises. Pourtant, c'est le nom de Châtillon qui est retenu comme lieu majeur.

En parallèle à ce tournage et à la rencontre sur Nod, d'autres ont lieu. À Courceau, commune proche de Nod, le même détachement, guidé par le curé de la petite commune d'Aisey, commune au sud de Nod, croise le général Brosset, commandant de la 1^{re} division française libre (1^{re} DFL). Accompagné par son aide de



Les premiers blindés entrent dans Châtillon-sur-Seine. © SHD (Collection Lombard).



13 septembre 1944 à Autun où la « 3^e et de la 7^e » Armées américaines se rejoignent d'après la légende de la photo. En réalité, après identification, le sergent américain Louis Basil de la 3^e Armée, à droite, échange une poignée de main avec l'adjudant français Émile Lancery sur le « Champs-Élysées » du 2^e escadron du 2^e RD et donc de la 1^{re} Armée. © SHD.

camp, le lieutenant Ève Curie, fille cadette des célèbres prix Nobel, le général profitait de son stationnement provisoire pour rendre visite à ses beaux-parents du côté de Saint-Marc(-sur-Seine). Alors que le général rebrousse chemin vers Dijon, le lieutenant Curie est autorisée à poursuivre la jonction vers le PC du 1^{er} RMSM³.

En parallèle, il a pu être reconstitué que d'une part, le 106^e groupe de reconnaissance américain prend contact avec l'aspirant Noiret à la tête d'un peloton d'automitrailleuses du 2^e régiment de dragons (RD) près de Clamecy (plus à l'ouest dans le fuseau) et que lors d'une mission de reconnaissance menée cette fois par le 1^{er} régiment blindé de fusiliers marins (RBFM) de la 2^e DB établit le contact avec le 2^e escadron du 1^{er} RFM toujours actif dans le secteur.

Enfin, au travers des archives photographiques, une autre jonction est évoquée au niveau de Nod entre la 2^e compagnie

du régiment de marche du Tchad (RMT) de la 2^e DB de nouveau avec les fusiliers marins du RFM (1^{re} Armée) et une autre cette fois à Autun.

Quoi qu'il en soit, les radios diffusent la bonne nouvelle en France. Ce qui aurait provoqué des redditions au sein des formations ennemies. Surtout, désormais, « un front unique allant de la Méditerranée à l'embouchure du Rhin » (général Eisenhower), soit 800 km, permet d'opposer une véritable force de frappe face à un ennemi toujours en repli aux portes de son territoire national.

1 La 1^{re} division française libre (DFL) commandée par le général Diego Brosset constitue l'élément avancé de la 1^{re} Armée.

2 Plus ou moins ralentis par les pénuries ou les reconstitutions essence.

3 À propos de cet épisode, dans ses mémoires publiées, le général de Lattre retiendra la commune de Montbard.

TÉMOIGNAGE

Explications données en voix off dans le reportage sur la jonction :

« Le groupe de Fusiliers Marins quitte Somberton, Pouilly-en-Auxois et arrive à Saulieu. À la lisière du bourg les Fusiliers Marins rencontrent les premiers éléments de la 2^e DB. Les deux groupes de reconnaissance fraternisent aussitôt car ils appartiennent tous les deux aux divisions de La France Libre.

Avant de se quitter, le 1^{er} Régiment de Spahis de la 2^e DB donne tous ses véhicules de reconnaissance et automitrailleuses britanniques au 1^{er} Régiment de Fusiliers Marins. Pompons rouges et calots bleus des spahis s'échangent, ils trinquent, ils sont heureux.

La grosse jonction s'opère à Châtillon. Cette jonction des deux armées le 11 septembre 1944 sera aussitôt commentée par la presse et la radio. Les militaires se rendent compte qu'ils participent dans leur progression pour la libération de la France à un événement historique. »

Les mêmes éléments sont repris dans un autre reportage filmé :

<https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/afe86002813/jonctions-des-armees-francaises-du-nord-et-du-sud>¹¹

POUR ALLER PLUS LOIN

Un ouvrage dédié, principalement à destination des collégiens, devrait paraître sous l'égide du Conseil départemental de Côte-d'Or. Pour toute demande d'information supplémentaire, contacter la délégation régionale Bourgogne Franche-Comté de l'UNABCC (dr-bfc@unabcc.org).

L'Outre-Mer dans la libération du territoire national

Commandant Benoît Bodart et lieutenant-colonel (R) Didier Philippi - ENSOME.

Entre 1940 et 1945, la libération de la France et de son empire s'effectue en partie, comme lors de la Grande guerre, grâce à l'action de troupes coloniales qui reprennent le flambeau de la lutte hors de métropole. Un fait qui a longtemps pesé dans le choix d'accorder leurs indépendances à différents territoires.

22 juin 1940, l'armistice est signé. La France terrassée par la défaite est envahie. L'armée, qui se battait sur le territoire métropolitain, est détruite et 1,5 million d'hommes sont constitués prisonniers. Cependant, une petite partie de cette armée n'a pas été touchée par ce séisme et se trouve intacte. Il s'agit des troupes de l'Empire, forces civiles et militaires, dispersées dans le vaste domaine que possède la France outre-mer. Si l'Afrique Française du Nord, l'Afrique Occidentale Française et l'Indochine, après des hésitations finissent par se ranger aux côtés du Maréchal Pétain et son gouvernement, l'Afrique Équatoriale Française (AEF), les comptoirs de l'Inde et les établissements français de l'Océanie refusent de baisser les armes. De surcroît, à la suite de l'appel du général de Gaulle à Londres, une poignée de valeureux soldats de tous horizons a décidé de poursuivre le combat pour ainsi représenter La France libre.

Bénéficiaire d'une assise territoriale et de troupes

Cette France libre va trouver ces deux assises en grande partie dans cet Empire, en particulier en Afrique, et plus particulièrement en AEF et dans le Pacifique. L'AEF, composée de quatre territoires : le Gabon, le Tchad, le Congo et l'Oubangui-Chari, sans oublier le Cameroun, ancienne colonie allemande sous mandat, n'est pas restée insensible aux appels de la France Libre, en particulier le Tchad sous le contrôle

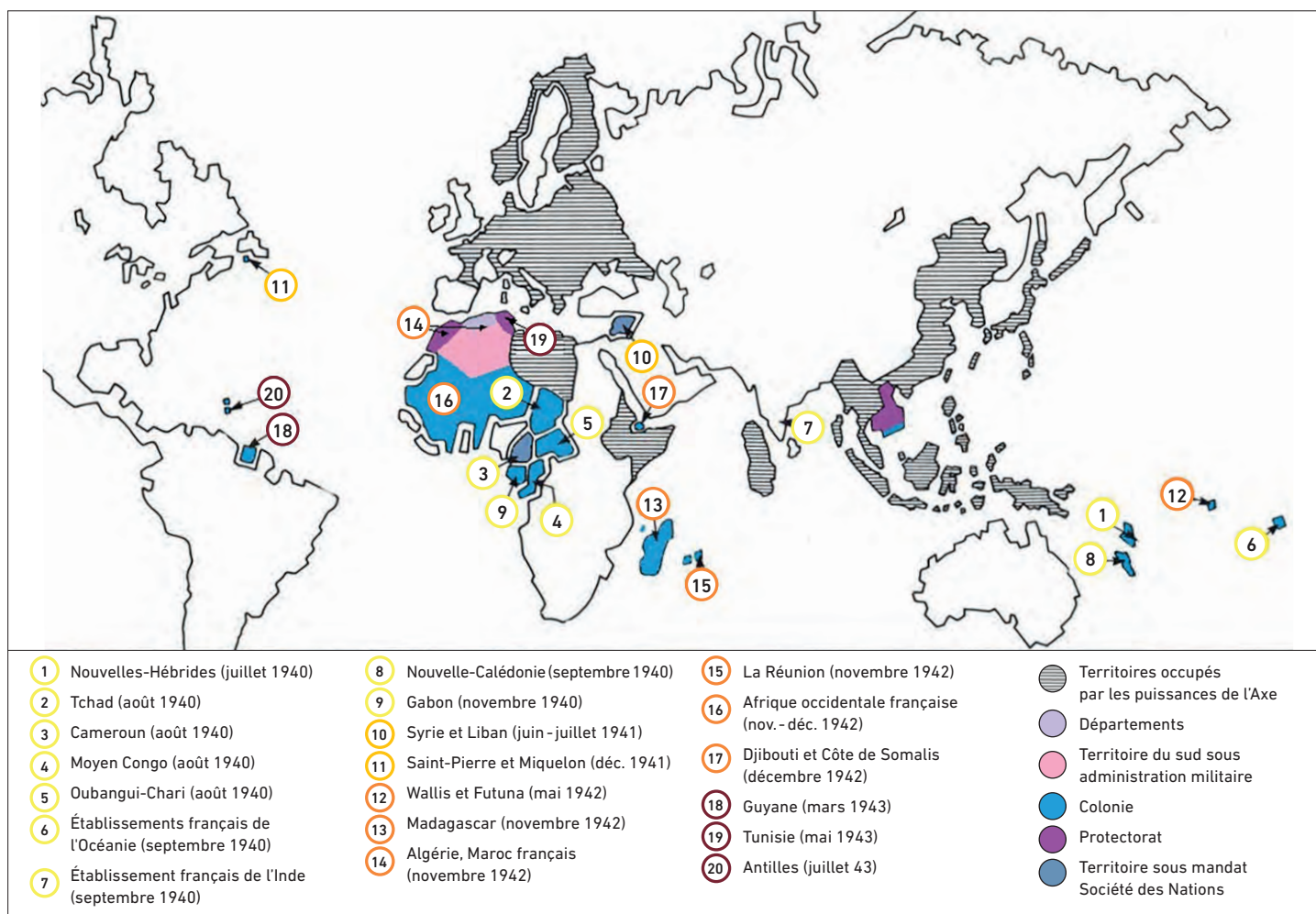
d'un homme d'exception, le gouverneur Félix Éboué. Ce Guyanais d'origine, rallie le territoire au général de Gaulle le 26 août 1940. Son action entraîne, les 27 et 28, le Cameroun, et le Moyen-Congo dans l'épisode connu sous le nom des « trois glorieuses ». L'Oubangui-Chari bascule le 29. Ils vont désormais constituer « l'Afrique française libre ».

Les métropolitains qui peuplent cet ensemble de territoires sont peu nombreux. Un recensement du début des années 30 évalue à 4 687 « Blancs » en AEF, à 1 600 dans les comptoirs de l'Inde, à 4 500 en Océanie et 720 aux Nouvelles-Hébrides.

Ces hommes se caractérisent souvent par leur forte personnalité. Il faut en effet à cette époque, disposer d'une bonne dose de volonté, du goût de l'aventure, et du courage pour être porté sur le « tour colonial » si on est militaire ou pour y travailler si on est civil. S'il est vrai que les grandes métropoles, portuaires en général, comme Dakar ou Saïgon réservent à ceux qui y sont mutés des villégiatures agréables et de plus en plus proches du confort des grandes villes métropolitaines, il en est tout autre des colonies enclavées comme le Tchad, l'Oubangui-Chari ou les Nouvelles-Hébrides. La solitude, l'éloignement familial, les maladies, l'insalubrité du climat font partie du paquetage. La communication se restreint à quelques postes radio à lampes, quelques rares journaux, et les liaisons aériennes demeurent balbutiantes. Ces « coloniaux » sont donc



Portrait d'un adjudant-chef du Goum (unité) de commandement et d'engins du 15° Tabor du 2° groupe de tabors marocains.
© SHD/Fonds Roger Jouanneau-Irriera.



des hommes rudes, habitués à affronter au quotidien des situations difficiles. C'est précisément sur ces hommes qui n'acceptent pas la défaite et sur les autochtones de ces territoires ralliés que le général de Gaulle va pouvoir s'appuyer.

Mobiliser

La mobilisation en AEF s'effectue rapidement, pour atteindre l'équivalent de 12 bataillons, sans oublier plusieurs détachements de tirailleurs, initialement destinés à rejoindre la métropole et que la défaite a « oubliés » depuis avril 1940 à Pointe Noire à Brazzaville et à Douala. En Oubangui-Chari, « le bataillon de tirailleurs sénégalais » forme le fameux BM2. En Haute-Volta, pourtant colonie de l'Afrique Occidentale, les artilleurs du 6^e régiment d'artillerie coloniale rallient la France libre depuis Bobo-Dioulasso et vont former le 1^{er} régiment d'artillerie des Forces françaises libres (FFL) qui deviendra le

1^{er} régiment d'artillerie coloniale et qui regroupe en Libye des volontaires de tous les pays, Africains, Malgaches, Réunionnais ou Mauriciens. À Chypre et en Syrie, des éléments du 24^e régiment d'infanterie coloniale forment le 1^{er} bataillon d'infanterie de marine qui sera le premier à reprendre le combat dès septembre 1940 aux côtés des Britanniques.

Dans le Pacifique, à Tahiti, 300 volontaires embarquent le 5 mai 1941 sur le *Monowai* bientôt rejoints à Nouméa par 300 Néo-Calédoniens et des Marquisiens. Ces hommes vont former le bataillon du Pacifique. Le doyen des chefs coutumiers des Îles Sous-le-Vent a donné son accord : « *Nous comprenons et nous partageons la tristesse des métropolitains, mais les Prutias n'ont pas encore vaincu tous les territoires français. Ils ne sont pas à Tahiti, aux Îles Sous-le-Vent, aux Tuamotu. Ils n'ont pas vaincu les Maoris. Le vent se lève, c'est le grand vent de la guerre* ».

Reprendre le combat dans l'Empire

Avec ces valeureux soldats venus de tous les horizons, le combat peut reprendre. Venus du Tibesti, les tirailleurs sénégalais du Tchad se distinguent à Koufra en mars 1941. Conscient de l'enjeu que représente la victoire à Koufra, le colonel Leclerc prononce son fameux serment : « *Jurez de ne déposer les armes que le jour où nos couleurs, nos belles couleurs, flotteront sur la cathédrale de Strasbourg* ». Par la volonté d'un chef, prouvant que rien n'est impossible, la France vaincue de 1940, reprenait sa place au sein des nations combattantes et victorieuses.

À l'Ouest, ceux de l'Oubangui-Chari et les Océaniens combattent en Libye à Bir Hakeim, du 27 mai au 11 juin 1942. Dotés d'une bravoure exceptionnelle, redoublant d'ingéniosité pour consolider les positions

et maniant avec brio l'art de la guerre, les 3 700 Français parviennent à fixer les 45 000 soldats du maréchal Rommel.

Les Français libres, finissent par se rejoindre et se réorganiser en Tunisie en 1943. La colonne du Tchad du général Leclerc, renforcée par des éléments métropolitains forment dorénavant la 2^e division blindée, ceux de Libye du général Koenig renforcés par les bataillons de marche venus de la côte française des Somalis et avec la 13^e demi-brigade de la Légion étrangère (DBLE) constituent la 1^{re} division française libre (1^{re} DFL). Dans cette campagne de Tunisie apparaissent les parachutistes SAS de la France libre (article dédié dans ce numéro) qui combattent aux côtés des Britanniques depuis 1941. De nombreux ressortissants d'outre-mer en font partie. Ils vont former deux régiments qui s'illustreront lors du débarquement du 6 juin 1944 puis en France et en Hollande. L'Afrique du Nord retrouvée amène un élan d'espoir et offre la possibilité de reformer des unités composées toutes ou parties de coloniaux. La 9^e division d'infanterie coloniale (DIC) se forme au Maroc avec trois régiments de tirailleurs sénégalais, le régiment d'artillerie coloniale et le régiment d'infanterie coloniale du Maroc, le légendaire RICM, qui devient son régiment de reconnaissance.

L'Europe puis la France enfin !

La 9^e DIC débarque à l'île d'Elbe tandis que la 1^{re} DFL livre de furieux combats en Italie. À l'Ouest, la 2^e DB débarque en Normandie et s'élance vers Paris. Le RMT arrive au cœur de la capitale parmi les premiers : *« pour les Français libres de 1940, l'arrivée au cœur de Paris est émouvante, elle constitue la récompense suprême »* rapporte le



Des soldats du général Leclerc posent devant un camion de transport, à l'est de Gabès (Tunisie), probablement après la prise de la ville © Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



Transport des troupes franco-alliées entre l'Italie et la France © Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



Des FFI échantent leurs vêtements avec des tirailleurs sénégalais © Jacques Belin/ECPAD/Défense.

lieutenant-colonel Dio. Puis ce sont les Vosges et Strasbourg, où les combats sont particulièrement violents, avec en prime, des conditions climatiques dantesques.

La 1^{re} DFL et la 9^e DIC intégrées dans la 1^{re} Armée française du général de Lattre, débarquent en Provence. Puis, elles contribuent à la prise de Toulon et de Marseille.

Après la remontée de la vallée du Rhône et la jonction avec les forces de Normandie, la bataille finale s'engage en Alsace. Le Rhin franchi, la 2^e DB et la 9^e DIC pénètrent au cœur de l'Allemagne où symboliquement, les marsouins du Tchad hissent le drapeau français à Berchtesgaden. La 1^{re} DFL continue le combat sur le front des Alpes puis en Italie. Le BM 2, le bataillon des Antilles et le régiment AEF/Somalis reviennent en France pour combattre sur le front de l'Atlantique et font sauter tous les verrous qui gardent la poche de Royan.

Après avoir triomphé, les coloniaux terminent la lutte sur le territoire de l'ennemi, récompense de quatre années d'effort pour tous ces hommes et ces

femmes venus d'outre-mer avec tant de courage et d'abnégation pour délivrer une France que la plupart ne connaissaient pas. « *La France libre fut africaine* », a pu écrire l'historien Éric Jennings. Rien d'étonnant alors, que l'Ordre de la Libération créé à Brazzaville, le 16 novembre 1940, ait récompensé six unités des troupes coloniales parmi les neuf de l'armée de Terre décorées.

Aujourd'hui que reste-t-il de cette page d'histoire ? Si la plupart des témoins ont disparu, il doit rester l'esprit. La mémoire n'est pas une langue morte, mais un héritage qui se vit. « *Quand vous sentirez votre énergie fléchir, rappelez-vous Koufra, Alençon, Paris, Strasbourg* », disait le général Leclerc aux hommes du RMT. Malheureusement, dans cette apocalypse de la Seconde Guerre mondiale, le bilan humain est lourd. Lors de la dissolution du dernier bataillon africain, le chef de corps s'adresse aux derniers tirailleurs en ces termes : « *Africains, mes frères de la coloniale, c'est à moi qu'échoit l'honneur de vous dire adieu. Mais ne croyez pas que nous vous oublierons, même si l'oubli était*

possible, les 3 800 tombes des Sénégalais morts pour la France, parmi les 6 700 tombes des seuls cimetières de Fréjus, rappelleront à nos fils que vous avez mérité d'être nos frères ». Plus de 22 000 soldats des Troupes coloniales, Africains, Malgaches, Indochinois, Polynésiens, Mélanésiens, Antillais, Réunionnais, Indiens, Libanais et Syriens sont morts pour la France durant la Seconde Guerre mondiale. Ce sang versé pour la France a forgé le plus fort et le plus précieux des liens. C'est une richesse commune que l'histoire nous a léguée et que nous partageons pour toujours.

POUR ALLER PLUS LOIN

- *La France libérée par son Empire ? Combattants coloniaux dans la Seconde Guerre mondiale*, Éditions Ouest France, 2023.
- Julie d'ANDURAIN, *Les troupes coloniales, Une histoire politique et militaire*, Humensis, 2024.

Revue de troupes par le général Jean de Lattre de Tassigny. © Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



Le général de Lattre de Tassigny décore de la médaille militaire un tirailleur de tabors. © Auteur inconnu/ECPAD/Défense.



La Voie de la Liberté

Ingénieur Civil de la Défense Matthieu Casali – EMZD Metz.

Le souvenir d'une unité ou de combats prend souvent la forme d'un monument commémoratif isolé. Pour rendre hommage à la marche héroïque de la 2^e DB, ce n'est rien de moins qu'une succession de bornes qui rappelle de manière originale cette épopée.



Extrait de la carte Michelin « Voie de la Liberté ».
© Archives Départementales de la Manche
<https://archives.calvados.fr/ark:/52329/8zthl6nm91cw>

« Quel est le monument qui eût été digne de célébrer la chevauchée historique de Patton, qui en cinquante-quatre jours, libéra la France, de la Normandie à Metz ? Nous avons pensé qu'il fallait marquer cette route de France par des bornes symboliques, et qu'ainsi par ce glorieux éclatement, nous confierions à cette nouvelle Voie Sacrée, de dire à ceux qui passeront, les hauts faits des armées américaines libératrices. » (Lettre en date du 9 août 1947 de Monsieur Gabriel Hocquard).

Aux origines d'un long chapelet de bornes symboliques

En mars 1946, Gabriel Hocquard, conseiller de la République¹ et maire de Metz, accompagné de son ami le Commandant de La Vasselais, ancien officier de liaison auprès de la III^e Armée US sont les invités de la ville de Dallas (USA). Ils y effectuent un « pèlerinage de la reconnaissance » pour manifester la gratitude du peuple français à l'égard des libérateurs américains. À leur retour, ils souhaitent créer une manifestation concrète et durable, ce sera la « Voie de la Liberté ». Construite sur le modèle de la Voie Sacrée de Verdun, elle commémore en particulier la foudroyante avancée de la III^e Armée US du général Patton depuis les « plages de Normandie jusqu'à Metz et au-delà ». Si, initialement cette voie doit se conclure à Metz, pour faire suite aux demandes belge et luxembourgeoise, elle inclut la bataille

des Ardennes en s'achevant à Bastogne (Belgique). Longue de 1 205 km, la Voie est matérialisée par une borne tous les kilomètres. Sur le tronçon entre Sainte-Mère-Église à Cherbourg ce sont 59 bornes qui ponctuent la Voie et de Sainte-Mère-Église à Bastogne 1 148 jalonnent le tracé.

Des efforts récompensés en 1947

Une première borne « expérimentale » de la Voie de la Liberté, dans un style des plus dépouillés, est inaugurée le 25 août 1946 à St-Symphorien (commune d'Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Eure-et-Loir). Cela ne relève pas du hasard : le commandant de La Vasselais est le maire de cette commune, située à mi-parcours de la Voie de la Liberté.

Autre moment fort, l'inauguration de la première borne officielle, œuvre du sculpteur François Cogné, se déroule le 15 décembre 1946 sur la place d'Armes de Metz, à l'occasion du deuxième anniversaire de la Libération de la ville. Petite subtilité : Metz a été libérée le 19 novembre 1944, mais cet anniversaire tombant en même temps que les élections législatives, il a été reporté. Malgré un froid vif, les Messins sont massivement présents. Le maire, Gabriel Hocquart et le général Hyatt, représentant l'Ambassadeur des États-Unis en France, dévoilent ensemble le jalon drapé aux couleurs américaines et françaises. L'impulsion est définitivement enclenchée.



Première borne de la Voie de la Libération.
© Association Pour la Sauvegarde du Patrimoine de Bazouges-Cré et Environs, <https://www.apspbc.com/>

Près d'un an plus tard, la Voie de la Liberté est finalement lancée par Paul Ramadier, président du Conseil des ministres, dans la cour d'honneur du château de Fontainebleau où trône une borne. Dans son discours le président Ramadier déclare : « Cette Voie de la Liberté symbolise pour la France la liberté rendue. [...] Cette croisade de la liberté à laquelle

ont pris part presque toutes les nations de la planète marque non seulement leur fraternité d'armes, mais aussi la fraternité de leur cœur et nous devons être persuadés qu'il n'y aura de salut pour tous que dans une large fraternité humaine ».

Célébrer la Liberté, l'alliance et la III^e Armée

La borne type de la Voie est haute de 1 m 20 pour plus de 400 kg, car réalisée en ciment dans un atelier près du Mans. Par la suite, en raison de leur dangerosité en cas d'accident de la route, certaines ont été remplacées par des bornes en matériaux synthétiques.

Sept symboles les ornent. Outre la mention « Voie de la Liberté 1944 » et un rectangle vertical qui affiche la dénomination de la route sur le côté, au sommet de la borne, figure une couronne composée de 48 étoiles en référence aux états qui composent les États-Unis en 1944 (il manque Hawaï et l'Alaska). Sous la couronne, quatre rectangles, souvent rouges, représentent les quatre

tronçons de la Voie de la Liberté : Sainte-Mère-Église – Cherbourg, Sainte-Mère-Église – Avranches, Avranches – Metz et Metz – Luxembourg – Bastogne. Un flambeau reprend celui de la statue de la Liberté de New York créée par le français Auguste Bartholdi, à l'exception près de l'emblème de la III^e Armée US, un rond bleu cerclé de rouge avec en son centre un A majuscule blanc. Enfin, en bas de la borne, la dernière caractéristique est une série de vagues qui représente l'océan Atlantique que les Américains ont traversé pour venir libérer l'Europe du joug nazi.

¹ Sous la IV^e République, le Conseil de la République correspond au Sénat actuel.



POUR ALLER PLUS LOIN

Comité national de la Voie de la Liberté, *Voie de la Liberté – Guide historique et touristique*, Grandes Éditions Françaises, 1947.

Réunir les flammes de soldats inconnus français et américains

Capitaine (R) Stephan Persyn – EdG-T

Focus sur une opération inédite menée à l'occasion du 80^e anniversaire du Débarquement, qui a remis en valeur la Voie de la Liberté et a vu pour la première fois la flamme du Soldat inconnu « s'exporter ».

« **N**e me dites pas que c'est impossible », tels sont les mots bien connus du Général Leclerc de Hautecloque prononcés devant ses officiers. En 1944, ces mots résonnaient à juste titre, face à l'ampleur de l'engagement allié lors des opérations du débarquement en Normandie. 80 ans après, le Souvenir du général Leclerc de Hautecloque et le comité de la Voie de la Liberté se sont associés pour créer une séquence mémorielle et d'hommages inédite intitulée « *Flamme de la Liberté – Opération Mirror 2024* ». Visant à « réunir les flammes des soldats inconnus français et américains » et placée sous le haut patronage du président de la République, elle a été labellisée « Mission Libération » et s'est déroulée du 8 au 24 mai 2024.

De l'Arc de Triomphe au cimetière américain d'Arlington

Pour cet hommage, un itinéraire terrestre tout tracé devait être emprunté, celui formé par les bornes de la Voie de la Liberté, imaginée dès 1944 par le colonel

Guy de la Vasselais, témoin du sacrifice des *boys*, tombés « à plus de six mille kilomètres de leur ciel » pour la libération de l'Europe et de la France. Cet ancien chef de la Mission militaire française de la liaison tactique (au)près le XX^e Corps de la III^e Armée US conçoit un « chemin de croix [et une] voie sacrée [...] associant dans un même élan, grandes villes et petits villages [pour] immortaliser pour des siècles [...] la reconnaissance » et l'admiration de la France pour cette offrande [voir l'article « *La Voie de la Liberté* » du numéro].

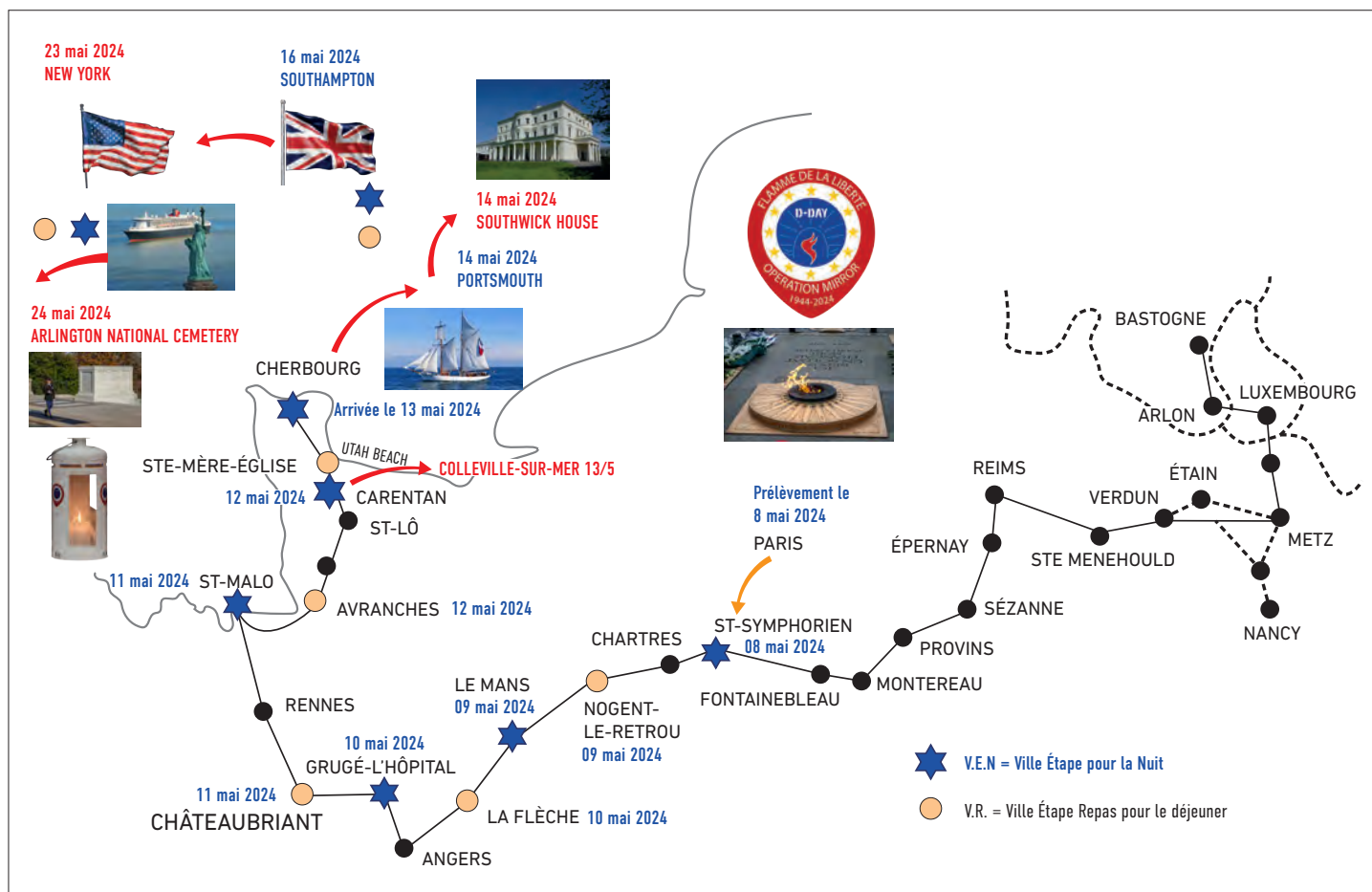
Trente-quatre jeunes français, âgés de 18 à 28 ans et issus des huit départements empruntés par le parcours, ont été sélectionnés sur dossier pour participer

aux différents relais. Le 8 mai, date de la commémoration de la fin des hostilités en Europe, les relayeurs se sont retrouvés sous l'Arc de Triomphe afin d'opérer le prélèvement de la Flamme depuis la tombe du Soldat Inconnu en présence de la petite-fille du général Patton, Helen.

Sur la Voie de la Liberté

Tout d'abord, pour qu'histoire rime avec souvenir, l'association Serment de Koufra, habituée des commémorations et reconstitutions historiques, a encadré le convoi, dans « l'esprit Leclerc », avec vingt-et-un de ses *jeeps* et camions *dodge* d'époque.





Sur le sol français, cheminant vers la côte pour rejoindre l'Angleterre, six lanternes sont déposées dans différents hauts lieux de mémoire liés à la Seconde Guerre mondiale et au débarquement en Normandie : Grugé-L'Hôpital, Châteaubriant, Carentan-les-Marais, le cimetière américain de Colleville et Sainte-Mère-Église. Dix-huit cérémonies étapes, organisées par des communes traversées, sont autant d'occasions pour les ambassadeurs de la Flamme de raviver le souvenir du dernier conflit mondial auprès du grand public. À Auneau-Bleury-Symphorien (Eure-et-Loir), le 8 mai, la présence sur le passage du convoi du président du Sénat et d'un membre du gouvernement par ailleurs élu local, le ministre du logement, permettent de médiatiser l'initiative au niveau national.

Traverser la Manche puis l'Atlantique

La Marine Nationale a mis à disposition sa goélette école, *l'Étoile*, entre Cherbourg et Portsmouth, tandis que *Brittany Ferries* prenait en charge son escorte et l'organisation. Solennellement accueillie en rade de Portsmouth par la *Royal Navy*, la Flamme a été escortée par une flottille de bâtiments dont deux ayant participé au *D-Day*. Un accueil à hauteur de l'évènement historique que constituait cette première traversée.

Accueillie en fanfare, le 15 mai, la Flamme est divisée et déposée via une lanterne au musée du débarquement de Portsmouth, le *D-Day Story*, tandis qu'une seconde rejoignait Southwick House,

QG du général Eisenhower, à compter de décembre 1943. C'est en effet dans la bibliothèque de cette demeure que le 5 juin 1944, le général Eisenhower prend la décision de reporter le Débarquement. La Flamme est placée devant la carte géante permettant de suivre le volet naval de l'opération.

Le lendemain, une autre compagnie maritime, la *Cunard*, offre un autre relais emblématique puisque la traversée jusqu'à New York se déroule sur le prestigieux *RMS Queen Mary II*. Au terme de huit jours de traversée, en vue de la statue de la Liberté elle aussi porteuse de la torche qui éclaire le monde et représentée sur les bornes de la Voie de la Liberté, un double hommage est rendu sur le pont arrière du navire.



Devant Southwick House. ©Jean-Louis Le Joly.

Enfin parvenue sur le sol américain, avec le soutien précieux de l'ambassadeur de France à Washington et du consul de France à New York, la Flamme est acheminée au cimetière militaire d'Arlington afin d'être remise aux *Tomb*

Guards, protecteurs du monument des soldats inconnus américains. La fin d'un périple de 915 km motivait une ultime et émouvante cérémonie en présence des autorités américaines, de l'attaché de défense et de Madame Patton.



L'ensemble des lanternes déposées est demeuré allumé jusqu'au 6 juin 2024. La boucle était bouclée, permettant de réaffirmer l'engagement de nouvelles générations de Français pour la préservation de la paix et la liberté.



Au cimetière militaire d'Arlington. ©Jean-Louis Le Joly.

Vosges 1944, une opération de déception de la 1^{re} Armée française

Colonel Rémy Hémez - CCF.

Une opération de déception est une combinaison d'actions planifiées et coordonnées visant à tromper le chef ou le « système » de commandement et de décision de l'ennemi. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, ce type d'opération ne se limite pas à leurrer les forces de l'Axe en préparation aux opérations du débarquement de Normandie (Fortitude). Méconnues, elles interviennent également en cours d'action et offrent des alternatives pour inverser un RAPFOR défavorable ainsi que l'illustre le propos ci-après.

À la fin du mois de septembre 1944, la 1^{re} Armée française du général de Lattre, intégrée dans le 6^e Groupe d'Armées (GA) américain du général Devers, fait face aux Vosges. Après l'effondrement du front normand et en repli constant, désormais aux portes de leur territoire national, les Allemands vont tenter de reprendre l'initiative. Sur un secteur favorable à la défensive, les Allemands se réorganisent et se renforcent. Les conditions météorologiques difficiles, et en particulier le froid, viennent encore ajouter au défi à venir pour libérer la Haute Alsace, Belfort et Mulhouse, les objectifs qu'a reçus le général de Lattre. L'échec des opérations en zone montagneuse par le 2^e Corps d'Armée (CA) du général de Monsabert pousse le général de Lattre à vouloir désormais ouvrir les portes de l'Alsace par le sud, c'est-à-dire en forçant la trouée de Belfort.

Pour masquer sa bascule d'effort vers le sud, de Lattre cherche à faire croire que c'est toujours le 2^e CA qui est à l'offensive. Il conçoit donc une opération de déception

qui « a pour but de donner à l'adversaire une impression de sécurité totale dans le secteur du Doubs et de l'inciter, par contre, à conserver toute sa vigilance dans le secteur des Vosges ». Pour y parvenir, de nombreuses mesures sont appliquées, certaines dès le 18 octobre. Des mouvements d'unités sont simulés et le fléchage d'itinéraires induisant en erreur est installé ; de faux PC avec des réseaux radio sont mis en œuvre dans la région de Remiremont ; le 1^{er} CA entreprend des travaux tendant à faire croire qu'il va hiverner sur ses positions (abris, baraquements, etc.) alors que le 2^e CA maintient une activité radio intense et mène des actions agressives sur l'ensemble du front.

Le plan de déception repose surtout sur la rédaction d'ordres factices et l'utilisation d'agents des services de renseignement pour colporter des rumeurs. Une « Instruction confidentielle et personnelle 3 bis », signée de la main de de Lattre, ordonne ainsi de « Poursuivre sans désespérer et en y consacrant le maximum de forces, la manœuvre à travers



Panneautage. © SHD/Fonds Roger Jouanneau-Irriera.

les Vosges et de réunir dès maintenant les moyens destinés à exploiter en Alsace la percée escomptée dans la région de La Bresse, le Rainkopf, Guebwiller ». Un agent se charge de lui faire franchir les lignes. Le 1^{er} novembre, une fausse « Directive d'orientation n° 4 » passée, quant à elle, par une filière suisse pour rejoindre Belfort, « attire l'attention des commandants des 1^{er} et 2^e CA sur la nécessité de poursuivre l'effort au Nord, dans les Vosges ». La « Directive d'orientation n° 5 », diffusée le 4 novembre, explique que l'action entamée début octobre en direction de Gérardmer marque les prémices d'une offensive dans les Vosges. Enfin, le 11 novembre, de Lattre diffuse un « Ordre du jour n° 4 » qui annonce des



Recours à la population pour recueillir du renseignement local mais également induire en erreur l'ennemi.
© SHD/Fonds Roger Jouanneau-Irriera.



Poste aux armées improvisée dans les Vosges comportant une mise en garde « l'ennemi agit ».
© Raymond Gilland/ECPAD/Défense.

départs en permissions – dont « l'heure tant attendue a sonné » – pour la seconde quinzaine de novembre. Le chef de la 1^{re} Armée semble avoir beaucoup hésité à agir de la sorte, alors qu'il devra ensuite revenir sur cette décision et qu'il sait pertinemment que « *la déception sera pour mes soldats que la précarité des transports avec l'Afrique du Nord prive des permissions auxquelles ils aspirent légitimement* ». Des liasses de cet ordre du jour sont confiées à un agent secret pour qu'il se charge de les introduire dans les lignes ennemies.

Le mystère autour de ce plan de déception est bien gardé. Il n'est connu que d'une équipe très réduite qui travaille dans des lieux à l'accès restreint. Les unités chargées de l'offensive ne seront averties de leurs missions que 48 h avant leur déclenchement, ce qui ne manquera pas de créer des incompréhensions.

Enfin, lors des mises en place préparatoires des unités, un effort particulier est fait par les unités de sécurité militaire pour dépister d'éventuels agents ennemis. Les journalistes sont envoyés sur des « points intéressants » du front qui sont en vérité éloignés des lieux où l'action va se déclencher. Finalement, l'opération de déception est facilitée par les conditions météorologiques. Pluie et neige tombent régulièrement depuis plusieurs jours et ces précipitations redoublent à partir du 9 novembre. Un épais brouillard empêche en outre toute activité aérienne, permettant aussi de masquer les mouvements de troupes. La neige et des inondations rendent les opérations offensives peu probables, en particulier dans certains secteurs comme la vallée de l'Ognon. À tel point que le 13 novembre, des questions se posent quant au bien-fondé de l'option prise d'une offensive envisagée depuis quelques jours.

Cela ne remet cependant pas en question l'ensemble de l'opération de déception et l'effet recherché est atteint : les Allemands renforcent leurs défenses dans les Vosges. Le 29 octobre, la 269^e division y est engagée, et non sur le Doubs comme le craignaient les Français. Le général Friedrich Wiese, commandant la 19^e Armée allemande en position défensive dans les Vosges, reste convaincu un moment que l'effort de l'offensive française s'appliquera dans son secteur. Le front allemand est rapidement enfoncé de 5 km et la rupture est obtenue les 15 et 16 novembre 1944. Le 19 novembre, le Rhin est atteint et la poussée de la 1^{re} Armée est générale. Mulhouse est libérée le 21 novembre, Belfort le 25, seule la poche de Colmar résiste. Des documents capturés pendant la bataille tendent à prouver que les Allemands ont été dupés. Le général Oschmann, commandant la 338^e division d'infanterie, est tué par les tirailleurs dans

« Sur le front des Vosges. Octobre-décembre 1944 ». © ECPAD/Fonds François Paix de Boisset Glassac/ Attribué à François Paix de Boisset Glassac.



« Sur le front des Vosges. Octobre-décembre 1944 ». © ECPAD/Fonds François Paix de Boisset Glassac/ Attribué à François Paix de Boisset Glassac.



Garde dans le froid. © SHD/Fonds Roger Jouanneau-Irriera.



le bois du Cédrier. Dans sa sacoche, les derniers ordres, une carte renseignée et le carnet de notes du général où il écrit que l'armée française organise sa défense et qu'elle ne peut faire autre chose, car elle est usée, que ses jeunes recrues FFI (issues de « l'Amalgame ») ne sont pas suffisamment instruites et, au final, que dans son secteur « *tout est calme, les Français n'attaqueront pas, ils partent en permissions* ». L'aide de camp d'Oschmann apprend aussi aux Français que son chef pensait toute attaque impossible en raison des conditions météorologiques.

POUR ALLER PLUS LOIN

Rémy HÉMEZ, *Les opérations de déception, L'histoire de ces ruses de guerre de 1914 à nos jours*, Perrin, 2022.

L'improvisation des moyens blindés français à la Libération

Camille Vargas - journaliste spécialisé.

Les forces françaises de la Libération sont dépendantes du matériel américain. Leur participation aux débarquements est validée préalablement par des évaluations pratiques alliées lors d'exercices de restitution et l'organisation théorique des formations est calquée sur celle des forces américaines qui les chapeautent. Cet article original évoque une prise d'initiative permettant de conquérir une certaine liberté d'action par rapport aux Alliés. L'indépendance matérielle demeure une question d'actualité pour un organisme tel que la Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres (SIMMT) qui identifie les points de blocage au niveau des sous-traitants afin de garantir la disponibilité minimum des pièces de base y compris non militaires et la constitution de stocks en adéquation.

Après la défaite de l'armée française en 1940, considérée alors comme l'une des meilleures du monde, il lui est nécessaire de se relever afin de participer à la libération de son territoire et de tenter de redonner à la France sa place dans le concert des nations. Les Français font preuve de beaucoup d'imagination pour s'équiper en moyens blindés sur le territoire métropolitain.



Les tankistes de l'escadron Besnier posent devant le Panther « Dauphiné », une belle prise permettant la montée en puissance de l'unité considérant qu'il s'agit de l'un des meilleurs engins présents sur le champ de bataille à ce moment de la guerre. © Collection Braueur.

La récupération sur le champ de bataille

Au fur et à mesure de leur repli, les Allemands laissent le champ de bataille jonché de carcasses de chars dans un plus ou moins bon état. Les Français profitent de cette opportunité pour collecter pièces et engins afin de monter des unités de circonstances, avec des engins bigarrés. C'est le cas de l'escadron Besnier, unité créée par l'officier de réserve éponyme, issu des FFI. En août 1944, il prend l'initiative avec quelques officiers de récupérer des blindés dans le secteur au nord de la Loire afin de les réutiliser ; leurs premiers butins sont des automitrailleuses AMD Panhard 178, la célèbre « Pan-Pan » de

1940, qui vont fonctionner avec un ersatz de carburant et sans munitions pour l'armement principal ! L'escadron monte en puissance avec la récupération de plusieurs semi-chenillés allemands, d'un *Marder I* puis de 17 chars *Panzer IV*, *Panther* et d'un *Tiger I* « reconstitué ». La création de cette unité de circonstance est une véritable prouesse, preuve de la grande « débrouillardise » des équipages français qui forment notamment leur propre école de pilotage et ateliers.

La récupération des différents engins est réalisée grâce aux signalements d'habitants locaux, puis effectuée via des moyens de dépannage eux-mêmes récupérés chez l'ennemi. Pour faire fonctionner le plus grand nombre de véhicules possible,



Un canon antichar automoteur Jagpanzer Marder 1, basé sur un châssis de chenillette Loraine d'origine française, récupéré dans la région nantaise par les hommes de l'escadron Besnier. © Collection Braueur.

il faut collecter de nombreuses pièces détachées, évaluer les carcasses, extirper parfois les anciens occupants, un défi logistique compte tenu de la variété des modèles mais aussi de la pauvreté des moyens. « L'escadron Besnier » compte désormais plus de 180 hommes, devenu entre-temps le 1^{er} Groupe de reconnaissance mobile, qui s'apparente en fait à une unité interarmes de niveau compagnie (sorte de proto SGTIA) avec de l'infanterie et des mortiers. Il participe aux combats de la poche de Saint-Nazaire dès décembre 1944. Certains des chars de Besnier, dont certains très usés, sont reversés à l'éphémère 4^e Division Blindée.

Retour à l'expéditeur, le cas des *beutepanzer*

L'Allemagne récupère un véritable butin à l'armistice en mettant la main sur des centaines de blindés français. Si la plupart ne correspondent pas particulièrement à la doctrine d'emploi allemande, ils seront toutefois largement réutilisés et récupérés, voire transformés. C'est le cas des nombreuses chenillettes UE, chars légers R 35 et H 39 mais aussi de plus lourds B1 Bis et *Somua S35*. Certains exemplaires sont utilisés pour contrôler les territoires occupés, pour surveiller des aérodromes, effectuer des missions de lutte contre les partisans... Au fur et à mesure de la campagne de Libération,

certains chars *beutepanzer* d'origine tricolore retombent dans les mains françaises. C'est le cas du 13^e régiment de Dragons, une unité recréée le 7 octobre 1944 à Orléans. Ce régiment regroupe des chars français récupérés, abandonnés par les Allemands dans des hangars ou ateliers de Normandie et du Loiret. Les équipages sont constitués d'anciens tankistes et de résistants de la région, commandés par un certain Lebrun. Initialement, l'unité devait être constituée d'un escadron de 17 chars *Somua*, d'un autre de 17 chars B1 Bis et d'un de 17 chars légers *Renault* et *Hotchkiss*.

Après avoir repéré les différents stocks de chars, il faut les réparer et regrouper les éléments manquants, certains étant dépourvus d'armements ou même de tourelle. Les effectifs sont complétés par du matériel en provenance de Gien ou de la région parisienne. Les chars du 13^e Dragons ont vocation à servir au sein des nouveaux centres d'instruction, notamment de la 2^e DB et à venir en appui à des actions locales, principalement sur la façade Atlantique. C'est le cas de l'escadron de *Somua*, qui participe aux combats des poches de Royan et de La Rochelle, rejoint par les B1 Bis en avril 1945. Les *Somua* participent notamment au combat de la pointe de Grave et sur l'île d'Oléron fin avril et sont appuyés sporadiquement par d'autres *beutepanzer*,

quelques *Renault R35* récupérés par les FFI dans le Médoc. Les blindés du 13 rencontrent par ailleurs de curieux blindés lors du 8 mai, à La Rochelle...

Les blindés improvisés de la Résistance

Faire flèche de tout bois, c'est probablement ce qui caractérise les résistants de La Rochelle qui vont créer de manière clandestine plusieurs véhicules blindés au sein d'une usine locale. Ce projet est à l'initiative du groupe de résistance « Ampère », qui imagine la construction clandestine de plusieurs véhicules dès novembre 1944. Ces engins ont vocation à servir pendant une action de guérilla ou de rébellion contre l'armée allemande ou à être mis à disposition de forces combattantes, notamment du régiment « Jean Guilton ». Cette unité combattante des FFI est dirigée par le lieutenant Jean Christanen.

La construction des engins improvisés débute en décembre 1944 dans la plus grande discrétion au sein des ateliers Delmas-Vieljeux de La Rochelle. Il s'agit de transformer deux anciens camions américains « *Liberty* » volés aux Allemands en sorte de chars à roues blindés et armés. Il est également question de transformer deux anciennes voitures *Simca 5* « *Topolino* » en automitrailleuses. Ces automitrailleuses improvisées sont assemblées avec des pièces de récupération, glanées dans les ateliers et sur les chantiers. En termes d'armement, les deux plus gros engins disposent de deux mitrailleuses, deux fusils-mitrailleurs *Bren* fournis par la résistance et d'un lance-flamme improvisé grâce à du matériel volé à l'occupant sur le chantier naval de La Palisse. Les deux petites

automitrailleuses possèdent également un FM et une mitrailleuse, placés sur le fronton de l'engin à travers la tôle. Les deux camions blindés sont baptisés et les deux petites automitrailleuses sur la base *Simca* « Joseph Camaret » I et II.

Ce dernier, directeur des chantiers navals de La Palisse est un résistant œuvrant au sein du réseau « Alliance », fervent défenseur des jeunes ouvriers contre le STO. Il paye de sa vie son engagement et c'est en baptisant les engins improvisés à son nom, que les instigateurs du projet des véhicules blindés souhaitent lui rendre hommage. Quant aux deux camions transformés, le premier porte le nom de Léonce Vieljeux, maire de La Rochelle, déporté pour faits de résistance, et exécuté dans la nuit du 1^{er} au 2 septembre 1944 et le deuxième le nom de « Franck Delmas », armateur et résistant rochelais.

Il existe d'autres cas de fabrication de blindés improvisés sur le territoire, tels que les camions blindés utilisés par les FFI et conçus par les usines Saint-Jacques à Montluçon dans l'Allier. Ces véhicules n'ont vraisemblablement jamais connu le combat.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Luc BRAUEUR, *Les chars de la Résistance – L'étonnante aventure d'un escadron FFI blindé sur la Poche de Saint-Nazaire*, auto-édition, 2007.
- José DUQUESNE, *Restauration d'un char Panther. De Dompierre à Saumur*, Histoire et Collections, 2017.



Un B1 Bis « beutepanzer » récupéré par le 13^e régiment de dragons défile lors des fêtes du 1^{er} mai 1945 à Orléans. Le chef de char passe son buste à travers le tourelleau modifié par les Allemands grâce à une trappe, qui n'est pas d'origine. © ECPAD.



Exposition devant l'hôtel de ville de La Rochelle lors des fêtes de la Libération de la ville des véhicules blindés improvisés, fabriqués artisanalement de manière clandestine dans les ateliers par des résistants. © Musée d'art et d'histoire de La Rochelle.



Le Tiger I du musée des blindés de Saumur, qui est actuellement en cours de restauration, a été récupéré par les Français est utilisé au combat contre ses anciens propriétaires notamment dans la poche de Nantes. © Wikipedia Commons.

Plus de 50 ans d'engagement pour les commandos parachutistes français

Chef de Bataillon Benoît Valadier - GCP.

La composante commandos parachutistes connaît un premier essor pendant la Seconde Guerre mondiale. Côté allié et français, la campagne de libération de la France offre de nombreuses possibilités d'expérimentation et de confirmation d'emploi.

Lointain « héritier » des commandos Jedburgh qui agissent en parallèle avec les SAS lors du débarquement de Normandie (voir l'article « Les SAS français dans la libération de la France » du numéro), le Groupement de commandos parachutistes (GCP) opère de manière quasiment continue depuis plus de 50 ans. Ses 10 morts pour la France et ses nombreux blessés témoignent d'un engagement sans faille dans les opérations menées par la France. Focus sur cette unité d'élite dotée d'une efficacité redoutable et auréolée d'un passé glorieux.

Jedburgh ou la naissance du concept de commandos parachutistes

Qu'il s'agisse d'un hommage indirect à la seconde guerre des Boers souhaité par le premier ministre Churchill qui avait participé à ce conflit en Afrique du Sud ou de la référence plus ou moins obscure à la farouche résistance d'un village écossais face aux Anglais, l'opération ainsi nommée



Jean Sassi au centre d'entraînement de Milton Hall en février 1944. © Collection Yves Sassi.

visée à coordonner les actions des maquis en France et aux Pays-Bas. Leur montée en puissance est en effet jugée indispensable à la veille des opérations amphibies de reconquête de l'Europe.

300 commandos, recrutés au sein de différents services de renseignements alliés (dont une centaine de Français et parmi eux le célèbre colonel Jean Sassi), ont été discrètement mais intensivement entraînés aux techniques de guerre non conventionnelle à compter de 1943. Parachutés en uniforme en zone occupée, les *Jeds*, par trinômes, œuvrent à la désorganisation locale. Leur action, décisive en Normandie, permet également de libérer des villes en Provence (Briançon par exemple).

Une lente montée en puissance de 1945 à 1996

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, les commandos français vont mettre à profit l'expérience acquise dans le cadre des conflits de décolonisation indochinois et algérien, dont le caractère contre-insurrectionnel se prête à leur usage. En 1961, un groupement de commandos parachutistes de réserve générale est même créé à Alger. Si son expérimentation prend fin prématurément dans un contexte de sortie de guerre, l'intérêt opérationnel soulevé par une formation de ce type hors forces spéciales ne manque pas d'être entretenu.

Ainsi, en 1965 est mis sur pied le premier stage de chuteur opérationnel à grande hauteur. Ce stage, assuré par l'ETAP (École des troupes aéroportées, basée à Pau) est proposé à des parachutistes déjà aguerris, qui vont découvrir les spécificités du saut à haute altitude et avec charge. Le développement de cette spécialisation



© Cédric Bordères/armée de Terre/Défense.

permet au 2^e Régiment étranger de parachutistes (2^e REP) d'engager pour la première fois en opération, une équipe de chuteurs opérationnels dès 1969 au Tchad. À terme, la reconnaissance de cette spécialité est symbolisée par l'adoption de l'insigne actuel de chuteur opérationnel (1978).

Au début des années 80, modernisées et regroupées, ces unités d'élite forment désormais les CRAP (commandos de recherche et d'action dans la profondeur). Pour plus de flexibilité et de polyvalence d'emploi, ils sont répartis au sein de tous les régiments de la 11^e Division parachutiste, ancêtre de l'actuelle 11^e Brigade parachutiste. À la pointe du combat pour conserver l'ascendant, qu'il s'agisse de l'entraînement, particulièrement exigeant ou de l'innovation qui repousse toujours les limites du possible (méthodes de tir, nouveaux équipements), le concept d'emploi s'affine, se remet régulièrement en question. La première unité constituée est déployée en Irak dans le cadre de

l'opération Daguet. Leur reconnaissance sur la scène internationale leur vaudra d'ailleurs de changer de nom en 1996 pour adopter l'appellation de GCP, l'emploi de l'acronyme précédent se révélant peu flatteur en anglais.

Engagés sur tous les fronts pour répondre aux situations d'urgence

Le GCP, unité spécifique non organique, n'a cessé de monter en puissance avec en corollaire, son renforcement successif, passant tout d'abord de 10 à 20 commandos au sein de chaque régiment (1999) jusqu'à atteindre quasiment le volume d'une section d'infanterie (30 en 2021). Pour des questions de rationalisation du recrutement (existence de prérequis), de la formation et de l'entraînement, ces spécialistes sont d'ailleurs regroupés au sein d'une unique section pour un emploi de niveau régimentaire.



Sur l'insigne du GCP 11, les cinq étoiles font référence aux cinq commandos éclaireurs CRAP créés en 1984. Son audace et sa force sont représentées par une flèche d'or tandis que les couleurs évoquent leurs bérets (rouge et vert) et le niveau d'emploi (rouge et blanc) tandis que le liseré noir rappelle la couleur des commandos.
© Patrick Lopez/armée de Terre.

À compter de 2004, un passage par une formation initiale technique et tactique commune, dite stage Jedburgh, permet de s'assurer de la maîtrise partagée d'un socle de procédures collectives. Ce fond de sac comprend des fondamentaux tels que le tir toutes armes et configurations, la pratique du combat à pied et sur véhicule, le secourisme au combat, la maîtrise des techniques d'acquisition du



Août 2020, opération Barkhane. Aérocordage GCM sur la plateforme opérationnelle désert (PfOD) de Gao.
© Frédéric Thouvenot/EMA.



Avril 2022, les commandos parachutistes du détachement FALCO effectuent un entraînement sur la PfOD de Gao.
© Katucya Barolin/armée de Terre/Défense.



Juin 2018, les GCP sur la zone de mise à terre (ZMT) de la PfOD de Gao, au Mali.
© Jérôme Salles/armée de Terre/EMACOM.

renseignement dont la photographie ou encore le guidage aérien et les techniques d'aérocordage. Survie et aguerissement figurent évidemment au programme¹.

De toutes les projections, en 2007, les GCP du 3^e RPIMa marquent les esprits en effectuant le premier saut opérationnel de nuit en appui d'instructeurs et conseillers pris sous le feu nourri de rebelles en Centre-Afrique. Très employés en Afghanistan, les GCP sont d'emblée intégrés aux équipes d'instruction et d'entraînement qui conseillent l'armée nationale afghane et lui permettent de bénéficier d'appui renseignement et feux, les OMLT (*Operational monitoring and liaison team*) et œuvrent fort utilement lors du très animé mandat RAPTOR de 2011 (50 blessés et 11 morts).

De la même manière, les « équipes » se relèvent sans interruption en bande sahélo-sahélienne (BSS) où ils mettent en œuvre l'étendue de leur riche savoir-faire dans la traque aux combattants islamiques ou la prévention d'embuscades grâce à

des actions en profondeur au plus proche de l'ennemi, avec, au bilan, plusieurs centaines d'ennemis neutralisés à leur actif. Pour souligner la valeur de leur engagement et des services rendus dans cette zone entre 2013 et 2015, une croix de la valeur militaire avec étoile de bronze est venue orner en novembre 2017 le tout juste homologué fanion de la formation. À cette occasion, le CEMAT, le général Bosser, renouvelait son entière confiance en cette formation d'exception et n'hésitait pas à déclarer qu'il serait inquiet s'il se trouvait « au nombre des ennemis qui aur[ai]ent la folle audace de se dresser devant [elle] ».

Apte à intervenir dans tous les milieux dans des délais réduits, s'infiltrant sous voile², cette unité à forte plus-value opérationnelle permet d'agir en discrétion dans la profondeur. Elle s'emploie donc à recueillir du renseignement, mener des actions commandos sur des cibles à haute valeur ajoutée et surtout, à appuyer la mise à terre et l'engagement au combat de la 11^e BP.

Pendant l'opération Barkhane dans le cadre d'un entraînement de chute opérationnelle en ouverture retardée sur la plateforme opérationnelle désert (PfoD) de Gao. Conduite par les armées françaises, l'Opération Barkhane repose sur une approche stratégique fondée conjointement avec les principaux pays de la bande sahélo-saharienne (BSS) : Burkina-Faso, Mali, Mauritanie, Niger et Tchad et dont la mission consiste à lutter contre les groupes armés terroristes et à soutenir les forces armées des pays partenaires. © Frédéric Thouvenot/EMA.



Le Groupe commando parachutiste et la section tireur d'élite du 1^{er} RCP testent l'exosquelette UPRISE, qui a pour but d'alléger la charge portée par le soldat.
© Erwin Bouteillier/armée de Terre/Défense.



2023, le détachement communication (DETCOM) de la base aérienne projetée (BAP) de Niamey, au Niger, réalise des reportages sur le dispositif des forces françaises au Sahel.
© Constance Nommick/armée de Terre/Défense.

- 1 À quatre mois de formation intensive, s'ajoute toujours une formation au saut opérationnel à grande hauteur (SOGH) et très régulièrement des instructions spécialisées interviennent tout au long de la « première année » de formation afin de permettre l'acquisition de spécialités.
- 2 Le nouveau système de mise à terre des chuteurs opérationnels (SMTCOPS) en cours de déploiement permet d'emporter un passager, une gaine individuelle ou une charge lourde collective.

POUR ALLER PLUS LOIN

Un ouvrage spécialisé, retraçant les dix dernières années d'engagement, devrait être publié par l'auteur de l'article fin 2024.

1944 *Race to the Rhine*

Colonel Arnaud de Peretti - CCF.

Le *wargame* est un outil de simulation de plus en plus utilisé dans la formation militaire. À partir d'un scénario modélisé, réaliste et souvent historique, le joueur peut expérimenter des situations qui vont nourrir sa réflexion.

Le *wargame* choisi ici fait écho à la thématique du numéro et propose d'expérimenter les difficultés alliées liées à la logistique. Les *wargames* portant sur la Seconde Guerre mondiale sont légions. C'est la période la plus traitée par les éditeurs avec celle des guerres napoléoniennes.

Que les *wargames* soient de niveau stratégique, opérationnel ou tactique, l'enjeu du ravitaillement est bien souvent occulté ou alors, les effets en la matière se limitent à abaisser la capacité opérationnelle des unités engagées sans rentrer dans le détail des problématiques liées.

Publié par *Phalanx Games* en 2014, *1944 Race to the Rhine* repose sur un scénario simple : les joueurs endossent le rôle d'un des trois grands généraux alliés, Montgomery, Bradley ou Patton. Le premier qui atteint le Rhin l'emporte. Abordable, néanmoins original : d'une part

du fait du nombre de joueurs (3 - la plupart des *wargames* impliquent de 2 à 4 joueurs et au-delà) et d'autre part, aucun joueur n'endosse le rôle de l'ennemi allemand puisque c'est le jeu lui-même qui l'incarne grâce à un système de cartes.

Sur une carte « point à point » (P2P) figurant une offensive sur plusieurs centaines de kilomètres, les trois armées alliées, « rivales » comme dans la réalité du fait de la personnalité de leurs chefs, vont devoir progresser le long d'un fuseau ou axe représenté par une couleur propre (Monty en rouge, Bradley en blanc et Patton en bleu). Chaque armée comprend entre 3 et 4 blocs en bois de la même couleur, modélisant tous des corps d'armée. Ces corps disposent chacun d'une capacité de stockage comportant jusqu'à 6 ressources pour couvrir 3 types de ravitaillement principaux : l'alimentation, le carburant et les munitions. Au départ du jeu, chaque grande unité part avec quelques ressources et pour progresser, chaque joueur doit imaginer une manœuvre logistique, à savoir gérer ses ressources et en faire acheminer de nouvelles.

Les plans de chaque joueur vont se voir favorisés ou entravés par les cartes piochées en cours de jeu et qui figurent des manœuvres allemandes en réplique ou des événements aléatoires (capture de stocks, aide de la résistance, possibilité de



© Asyncon Games, Phalanx.

recours au marché noir, nécessité d'aider la population, météo...). Chaque engagement avec l'ennemi nécessite de disposer des ressources adéquates pour l'emporter et poursuivre la progression. Dans le cas contraire, les Alliés sont repoussés.

Dans cette course contre la montre, à chaque tour, les joueurs vont devoir prioriser les actions à mener en choisissant parmi 6 possibilités prédéfinies : prendre du ravitaillement depuis le stock général pour le placer dans sa base de départ, mobiliser des camions, transporter le ravitaillement, déplacer un corps d'armée, demander un appui aérien ou effectuer une opération aéroportée. Les actions choisies pourront également pénaliser les autres en puisant dans les ressources communes. Un équilibre plus facile à imaginer qu'à réaliser, d'autant que chaque armée dispose de caractéristiques propres qui rajoutent du sel à ce jeu unique.

À NOTER

Les rééditions récentes du jeu (*Keep'em Rolling !*) incluent d'autres scénarios logistiques (extensions) notamment autour du débarquement de Provence ou de la *Red Ball Express*. Le principe de jeu a été également étendu à l'opération Barbarossa (1941 : *Race to Moscow*).



La Libération au travers de la BD

Lieutenant-colonel Éva Renucci - CCF.

Comme à chaque numéro, la chronique BD vous propose de découvrir les ouvrages permettant d'aborder la thématique de la Libération de manière ludique, en se plaçant en particulier d'un point de vue français.

Le Débarquement de Normandie, un classique de la BD

Il existe pléthore de bandes dessinées sur la Seconde Guerre mondiale, l'une des périodes les plus représentées dans les ouvrages à caractère historique ou sur fond historique de ce format. Bien entendu, au sein de cette vaste production, le débarquement de Normandie occupe évidemment une large place.

Parmi les productions qui sont consacrées au Jour J, dans la série « Les reportages de Lefranc » (Casterman), les albums, *Le mur de l'Atlantique* et son pendant *Le débarquement* proposent de belles doubles planches ou des grands for-



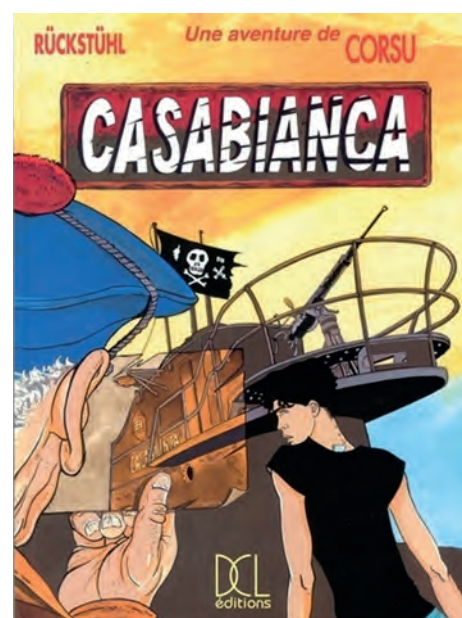
© Casterman.

mats très utilement accompagnés des explications de l'historienne Isabelle Bournier du Mémorial de Caen. Deux autres albums hybrides entre BD et documentaire, *Le débarquement en Normandie* (Éditions Serpenteoise) et *Le débarquement en bande dessinée* (OREP Éditions) complètent utilement les deux premiers ouvrages.

Deux autres séries très documentées, bien qu'en partie romancées, *Opération Overlord* (6 tomes - Glénat) et *Normandie Juin 44* (10 tomes - OREP Éditions) permettent également de disséquer dans le détail les opérations du Débarquement au travers d'épisodes emblématiques et thématiques (la batterie de Merville, la bataille de Cherbourg...) pour faire vivre les événements à hauteur d'homme et de soldat. La très récente et volumineuse *Seconde Guerre mondiale en BD* (Le Lombard) se place le plus souvent sur le niveau politique et ne s'attarde pas sur la Libération (une page). À signaler également, *Dieppe 42, histoire d'un raid* (OREP Éditions), offre un regard inédit sur cet échec dont les Alliés sauront tirer les leçons pour préparer le Jour J.

Si la part belle est faite à la participation française au travers d'opus dédiés aux divers commandos dont la célèbre unité Kieffer (Éditions du Triomphe et Inukshuk Éditions), la place réservée aux autres unités françaises et au débarquement de Provence est beaucoup plus restreinte.

La libération de la Corse



© DCL Éditions.

Seul un ouvrage revient sur cet épisode occulté de la libération du territoire national (en Europe), alors que la Corse joue le rôle de véritable « porte-avions » en Méditerranée pour les Alliés. Cependant, la seule BD spécialisée, *Vendetta* (Éditions Alain Piazzola), évoque surtout les actions menées par la résistance locale (sans vision critique) tandis que, comme son nom l'indique, *Casabianca* (DCL) se focalise sur la fuite du sous-marin lors du sabordage de la flotte à Toulon le 27 novembre 1942, sa mission secrète de ravitaillement des résistants pendant 10 mois et sa participation décisive au sort de l'île. Enfin, *L'île des justes, Corse*

été 42, revient sur les particularismes insulaires dont l'absence de déportation organisée malgré l'occupation italienne puis allemande.

L'épopée de la 2^e division blindée

Outre les références toujours d'actualité concernant le général Leclerc proposées dans un numéro précédent de cette revue (n° 8 – juillet 2018), plusieurs tomes peuvent être consultés. Tout d'abord, le tome 10 de la série *Normandie Juin 44* (OREP) s'est récemment enrichi d'un épisode centré sur l'unité. Si l'album est globalement très réussi, les pages consacrées à la fermeture de la poche de Falaise manquent de lisibilité sur les enjeux opérationnels, cédant trop facilement la place aux riches anecdotes. À cet égard, cet ouvrage pourra être avantageusement complété par *La Nueve* (Delcourt). Bien que centré en théorie sur les républicains espagnols qui vont composer une compagnie de la 2^e DB,

l'ouvrage est en grande partie construit sur les mémoires du capitaine Raymond Dronne, commandant de cette compagnie atypique. À ce titre, l'évocation de la campagne de Normandie est beaucoup mieux rendue, sans compter une partie des opérations sur Paris.

Le débarquement de Provence

La chronique BD du *Soldats de France 19* (avril 2023) se centrera sur la personnalité du maréchal de Lattre, ce qui permet une approche indirecte du sujet.

Malgré un format original très apprécié par focus et comportant de nombreuses références (livres, films...), production récente, *Une histoire du débarquement Normandie-Provence* (Petit à Petit, Ministère des Armées) souffre d'un déséquilibre dans le traitement des deux opérations. Seuls deux chapitres sur dix-neuf, soit moins de vingt pages sur près de 190, sont en effet consacrés à la Provence, ce qui laisse un

goût d'inachevé. Un manque que devrait combler la sortie très attendue de l'opus *Le débarquement de Provence* (Tartamundo, ONaCVG, Mémorial du débarquement de Provence et du Mont Faron, Ministère des Armées). Annoncée pour une sortie en fin d'année sous la houlette de Bruno Falba, déjà scénariste de la série référence *Opération Overlord* évoquée plus haut, passionné d'histoire et grand connaisseur de la région dont il est natif, cet album ne manquera pas de faire écho aux riches témoignages d'anciens captés tout au long des années.

Le premier tome paru du triptyque *Sans peur et sans pitié* (Paquet) avec, en toile de fond les principaux faits d'armes du 6^e régiment de tirailleurs marocains (RTM), laisse présager de belles pages à venir sur le débarquement de Provence et la poursuite vers l'est de la France puis l'Allemagne.

Dans l'attente, le lecteur pourra patienter en découvrant en détail le parcours du général *Monsabert et [de] l'armée d'Afrique*



© OREP Éditions.

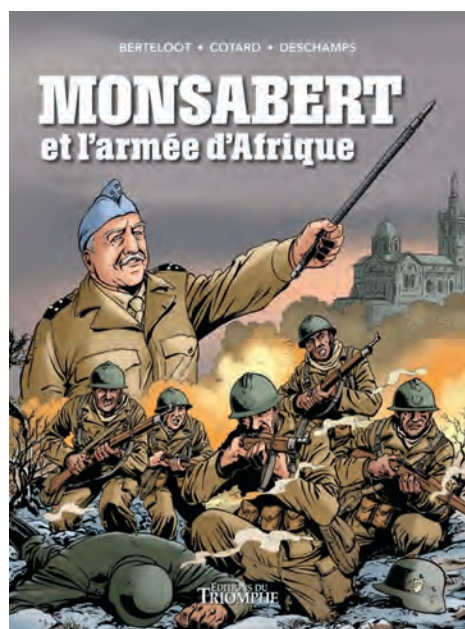


© Petit à Petit.



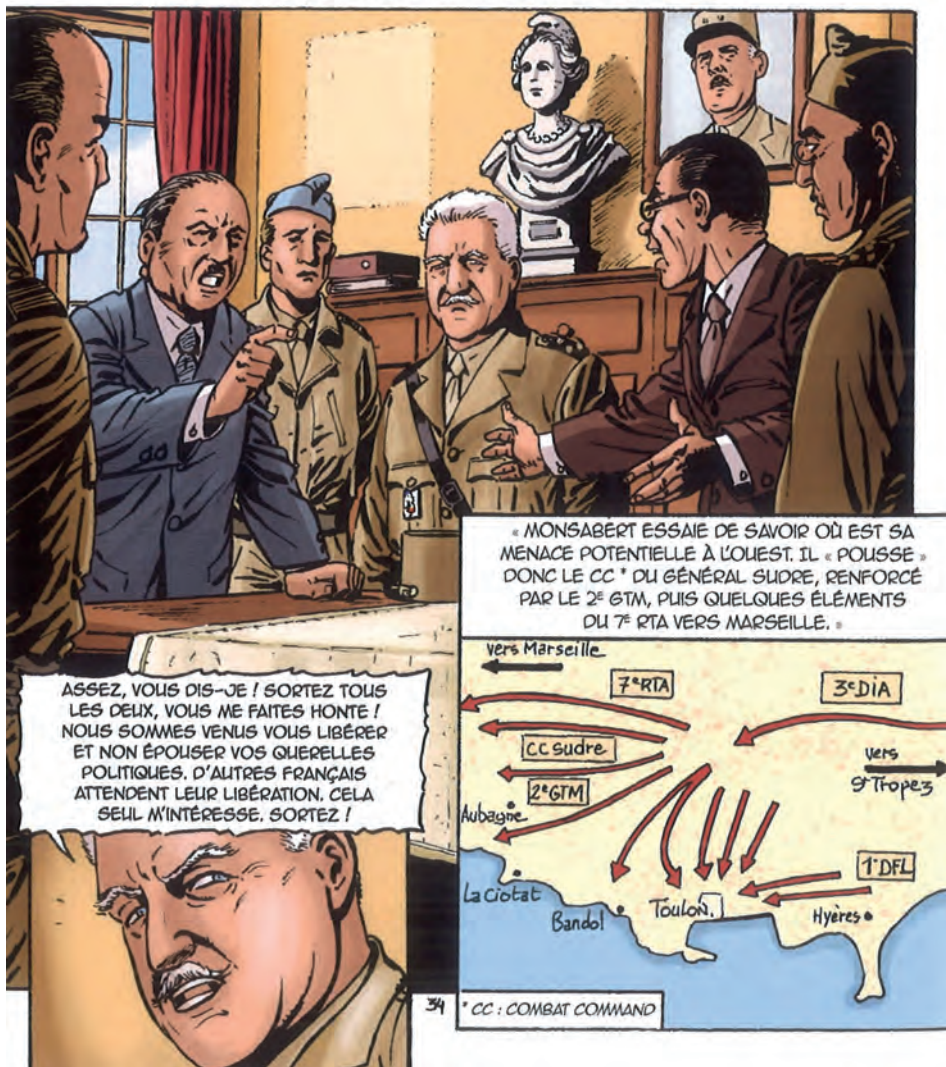
© Tartamundo, ONaCVG.

(Éditions du Triomphe), un personnage et une formation régulièrement évoqués dans ce numéro. Porté par le colonel (er) Jean-Luc Cotard, passionné par cette figure autour de laquelle il mène des recherches depuis des années, chaque case de cette BD a fait l'objet d'intenses discussions pour faire transparaître les différentes sources (orales, photographies, rapports officiels) et la hauteur de vue d'un officier supérieur de l'armée de Terre.

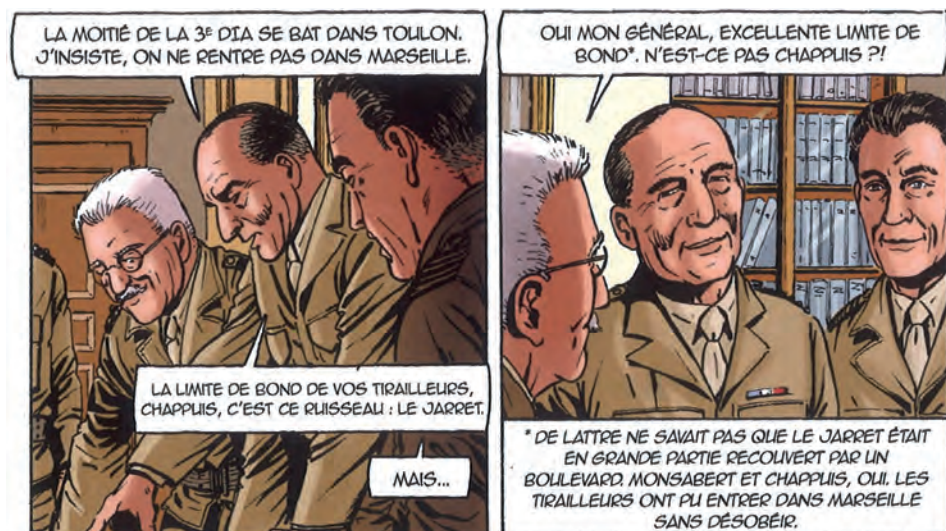


© Éditions. du Triomphe.

PUGET-VILLE, 19 AOÛT 1944. LE MAIRE D'AVANT LA LIBÉRATION ET CELUI D'APRÈS DEMANDENT L'ARBITRAGE DE GÉNÉRAL DE MONSABERT.



Monsabert et l'armée d'Afrique (p. 36). © Éditions. du Triomphe.



Monsabert et l'armée d'Afrique (p. 37). © Éditions. du Triomphe.

Fraternisation entre la population alsacienne libérée et les soldats de la 2^e DB (division blindée), qui ont libéré Strasbourg dans la rue Mercière non loin de la cathédrale de Strasbourg.
© Jacques Belin ; Roland Lennad/ECPAD/Défense.





COMMANDEMENT DU COMBAT FUTUR

1, place Joffre, case 53
75700 PARIS SP07



Site institutionnel : www.terre.defense.gouv.fr/ccf
Site intranet : portails-federateurs.intradef.gouv.fr/ccf

