

# HISTOMAG'44



N° 74 - NOVEMBRE/DECEMBRE 2011

*Premier bimestriel historique gratuit*

La seconde guerre mondiale pour des passionnés par des passionnés

## **DOSSIER SPECIAL :** **LES CANADIENS DANS LA** **GUERRE**

Avec la participation de :

Pierre Vennat, Xavier Riaud, Guillaume Willecoq...

# HISTOMAG'44



Modèle N° 1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

METROPOLE



**LIGNE EDITORIALE**

Histomag'44 est produit par une équipe de bénévoles passionnés d'histoire. A ce titre, ce magazine est le premier bimestriel historique imprimable et entièrement gratuit. Nos colonnes sont ouvertes à toute personne qui souhaite y publier un article, nous faire part d'informations, annoncer une manifestation. Si vous êtes intéressé pour devenir partenaire de l'Histomag'44, veuillez contacter notre rédacteur en chef.

Contact : [Histomag@39-45.org](mailto:Histomag@39-45.org)

Le Ministre de la Guerre. Le Ministre de la Marine. Le Ministre de l'Air.



## REDACTION

Rédacteur en chef :

*Daniel Laurent*

Conseillers de rédaction :

*Prosper Vandembroucke et Vincent Dupont*

Responsables qualité :

*Nathalie Mousnier, Germaine Stéphan  
et Laurent Liégeois*

Responsable mise en page :

*Alexandre Prétot*

Responsables rubriques :

*Jean Cotrex, Philippe Massé  
et Michel Wilhelme*

Responsables informatique :

*Frédéric Bonnus et Pierre Chaput*

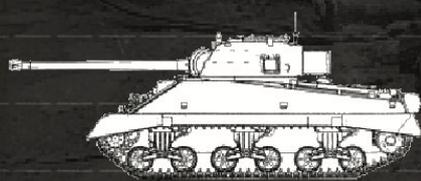
## AUTEURS

*Jean Cotrex  
Jérémy Delawarde  
Jean-François Dorville Jacquin  
Michel Follerot  
Daniel Laurent  
Félix Leblond  
Eric Liguère  
Albert Guinet  
Philippe Massé  
Alexandre Prétot  
Xavier Riaud  
Jean-Sebastien Séguin  
Pierre Vennat  
Michel Wilhelme  
Guillaume Willecoq*

## SOMMAIRE

N°74

L'édito	3
Dossier : Les canadiens	
- Louis Ferdinand Papillon : un FMR face aux SS	4
- John C. Garand : le Mikhaïl Kalachnikov québécois	8
- Louis Godin : vétéran des FMR	10
- Le raid sur Dieppe du 19 août 1942	12
- Le destroyer HCMS Saguenay	19
- M. Georges Isabelle du Régiment de la Chaudière	22
- Le Char Ram	25
- Le 1er bataillon de parachutistes canadiens	36
- La bataille de la rivière Moro	41
- Le sauvetage du Cubano	43
Mais où était donc passé l'or de la Banque de France ?	46
Des cours au front : des tennismen dans la guerre	50
Devoir de mémoire : Amand Bazillon	54
Eriömtchenko Nadejda Andreevna	46
Des dentistes unis contre l'oppression nazie	60
Le coin lecteur	63
Livre : La seconde guerre mondiale de I. Bournier	67
BTP : Les fortifications de Dieppe	70
Modelisme - Le Sherman «Firefly»	75



## Edito

Par Daniel Laurent

Chères lectrices, chers lecteurs,

Des déserts de sable africains, votre Histomag'44 vous entraîne dans ce numéro vers les déserts de glace canadiens.

Car ils furent nombreux, ces Canucks francophones venus du froid, à tomber sur le sol français lors du débarquement en Normandie et durant la Libération. Ils méritent largement l'hommage que nous leur rendons ici.

Après tout, ils auraient très bien pu considérer que la vieille France avait laissé tomber la Belle Province et que, par

conséquent, nous n'avions qu'à nous débrouiller sans eux !

Mais ils ne sont pas comme cela, nos cousins

du Québec, et, de nos jours encore, ils se battent pour nos Libertés, comme en Afghanistan, au sein du Royal 22e Régiment, auquel se joignent des éléments de tous les régiments de réserve du Québec, y compris bien sûr les Fusiliers Mont-Royal.

Ce numéro spécial Canada nous permet d'accueillir parmi nos contributeurs Monsieur Pierre Vennat, dont le père est tombé à Dieppe en août 1942. Se définissant comme journaliste historien, Monsieur Vennat est l'historien officiel du Régiment des FMR. Il est présentement co-directeur de La Grenade, revue officielle des Fusiliers Mont-Royal et membre du Club des officiers des Fusiliers Mont-Royal.

Il va sans dire que nous sommes fiers de sa participa-

tion à ce numéro, d'autant plus que deux autres professionnels figurent au sommaire : le Docteur Xavier Riaud qui nous parle d'un dentiste mort pour la France et Monsieur Guillaume Willecoq, journaliste sportif qui se penche sur le passé de certains tennismen.

Signalons aussi que la plupart des contributeurs de ce dossier spécial sont également Québécois, montrant, s'il en était encore besoin, que l'Histomag'44 se joue des frontières. Éric Giguère (Audie) nous a confié pas moins de 5 articles, ce qui est un événement car c'est la première fois qu'un nom d'auteur figure 5 fois dans le même sommaire ! Félix Leblond (mémoire44) n'a pas battu ce record mais y figure quand même 2 fois.

Nos médias ont, bien sûr, été très prolifiques en septembre, marquant le 10<sup>ème</sup> anniversaire des attentats du 11 septembre aux USA. Quelques autres anniversaires ont cependant été oubliés, comme le décès de Jacques Lacan en septembre 1981, dont l'attitude envers Mauras et les Juifs génère quelques polémiques sur la toile ; le tout autant polémique projet d'attentats sur les lignes aériennes transatlantiques d'août 2006, à qui nous devons d'être délestés de tout liquide avant de prendre l'avion ; sans oublier le décès du Président Allende au Chili le 11 septembre 1973.

Sélection peu surprenante, il est des combats qui n'assurent pas le tirage. Nous nous permettrons cependant d'être un peu d'un autre avis dans l'Histomag'44 en rappelant que si les combattants canadiens et autres de l'été 1944 nous ont débarrassé du nazisme, il reste encore beaucoup à faire pour nous débarrasser de ses restes, qu'il s'agisse des racismes, des tyrannies ou des graves atteintes aux Droits de l'Homme.

S'il n'est pas question ici d'élaborer davantage sur des éléments de politique contemporaine, il semble utile à votre serviteur de vous encourager, chères lectrices, chers lecteurs, à arborer un de ces drapeaux que brandissaient en 1944 nos glorieux prédécesseurs, ces drapeaux de la Liberté.

Je rappelle que l'Histomag'44, tout en étant très fier de bénéficier de l'aide d'historiens professionnels, ouvre ses colonnes à tous, y compris et surtout aux historiens de demain.

Une idée, un projet, contactez la rédaction !

A bientôt.

## Louis-Fernand Papillon, un FMR face aux SS

Par Eric Giguere

**L**ouis-Fernand Papillon vit le jour le 21 juillet 1923 à Québec et passa son enfance sur la rue Scott. Il était le cadet d'une famille de quatre enfants, tous des garçons. À l'aise financièrement, son père possédait une boutique de vêtements pour hommes sur la rue St-Jean. Néanmoins, les perspectives d'avenir semblaient sombres suite à la détresse économique qui suivit le krach boursier de 1929. De moins en moins attiré par l'école et désireux de tester le marché du travail, le jeune Louis-Fernand se dénicha un emploi en septembre 1940 à L'Action Catholique, une publication québécoise de l'époque. Une connaissance lui conseilla alors d'aller soumettre sa candidature au quotidien Le Soleil puisque les travailleurs y possédaient une accréditation syndicale et que les conditions et le salaire y étaient plus avantageux. En se rendant vers l'édifice qui abritait les locaux du journal, le hasard voulut qu'il rencontre des soldats en uniformes devant le bureau de recrutement de l'Armée canadienne sur la rue St-Jean, et que l'un de ceux-ci lui demande s'il voulait s'enrôler. Son goût de l'aventure et son désir de voyager ne tardèrent pas à le convaincre d'accepter l'invitation. En avril 1942, à 19 ans, alors qu'il n'avait pas encore de papiers du gouvernement, il fit donc son entrée dans l'Armée canadienne: « *Tu sais, à l'époque du papier carbone, on vous faisait signer en disant de peser fort sur le crayon. Vous vous retrouviez à avoir signé pour entrer dans l'Armée en même temps que vous donniez votre accord pour servir outre-mer!* » Assermenté un mois plus tard, il alla parfaire son apprentissage à la base de Valcartier.

Comme la plupart des soldats canadiens, il dut ensuite aller subir un entraînement intensif à Debert en Nouvelle-Écosse (en août) et reçut une passe d'adieux le mois suivant pour aller dire un dernier bonjour à sa famille avant la grande traversée de l'Atlantique. Il quitta les siens pour Halifax le 19 septembre et s'embarqua le 27 pour l'Angleterre, au grand désarroi de sa mère qui n'approuvait pas la décision de son bébé. À bord du Stirling Castle, qui faisait partie d'un convoi d'une quarantaine de navires, il fut initié à la tactique de navigation en zigzag qui avait pour but d'éviter les attaques des sous-marins allemands: « *Il y avait deux alarmes différentes sur notre bateau pour éviter la confusion. L'une pour les attaques sous-marines qui devait faire monter les hommes de la cale aux étages supérieurs, et l'autre pour les tirs d'artillerie de marine ou les attaques aériennes qui devait faire descendre les hommes du pont vers les étages inférieurs. Un jour, les deux alarmes ont sonné en même temps. Je vous laisse deviner la suite... Heureusement, le bateau n'a pas été touché!* » . Le 8 octobre, la jeune recrue toucha le sol d'Angleterre, à Liverpool, et stationna presque 2 ans à Brighton en se permettant quelques escapades sur les territoires anglais et écossais: « *Nous aimions aussi aller dans le sud de l'Écosse pendant nos permissions car la nourriture nous rappelait celle du Québec avec les déjeuners aux oeufs et bacon. Nous avons eu du plaisir, ils voulaient que nous chantions "Alouette" parce qu'ils connaissaient cette chanson. Un soir, nous*

*nous sommes perdus et une patrouille nous a retrouvés. Après avoir vérifié que nos papiers étaient en règle, ils nous ont ramené dans notre unité et nous ont payé la traite.* »



Worthing, Angleterre, 1943

Pendant son séjour en Angleterre, Louis-Fernand rencontra une jolie femme du nom de Marie-Thérèse Wood, affectée à une unité s'occupant de ballons anti-aériens pour la RAF. Comme son prénom le laissait entrevoir, elle s'exprimait très bien en Français. Son père, un Anglais, avait épousé une Française qu'il avait rencontrée pendant la Grande Guerre de 14-18. Deux de ses frères étaient retournés en France pour prendre le maquis.

Le départ de nombreux jeunes Anglais pour combattre en Afrique du Nord et dans les autres colonies anglaises menacées faisait en sorte que les jeunes femmes, se sentant alors très seule, succombaient assez facilement aux charmes des séduisants soldats canadiens. « *Elle voulait se marier avec moi, mais je lui ai fait comprendre que j'étais venu en Europe pour aider à libérer la France et non pour me marier!* » Il allait souvent chez Marie-Thérèse à Coventry et a été témoin des terribles bombardements sur cette importante cité industrielle par la Luftwaffe. « *J'avais mis sa mère de mon côté car je lui donnais mes "tickets" de rationnement. Je n'en avais pas besoin puisque je mangeais à ma faim à la cantine de l'Armée.* »

Les parents de sa conquête allait se réfugier tous les soirs en campagne pour fuir le déluge de métal qui s'abattait sur la ville. Les deux tourtereaux, s'en remettant au destin, préféraient rester et affronter le danger. Marie-Thérèse rejoignait son unité de la RAF pour la nuit alors que Louis-Fernand allait dormir au YMCA. Le soldat Papillon se souvient aussi avoir fait le guet le long de la Manche dans la crainte d'un débar-

-quement allemand: « *Nous partions dos-à dos et revenions face-à-face pour ne pas nous faire surprendre.* » À propos du risque d'un débarquement allemand sur l'Île britannique: « *C'est un simple soldat qui avait eu l'idée de répandre de l'huile dans les eaux et d'y mettre le feu quand des bateaux allemands se sont approchés de la côte.* »



**M. Papillon devant son baraquement**

Un scandale vint éclabousser certains membres du corps médical de l'armée canadienne. En effet, ceux-ci extorquaient de l'argent (jusqu'à 200 \$) aux parents des soldats sous la promesse de signer une décharge pour incapacité physique afin de soustraire leurs enfants aux dangers du front. Les autorités s'aperçurent du stratagème puisque la maladie ne semblait toucher que les Canadiens d'expression francophone. Résultat: La Cour martiale pour les fautivefs avec retour au poste des exclus après avoir subi leur peine. Le père de Louis-Fernand avait refusé de verser la somme par respect pour le choix de son fils de servir son pays.

Le moment vint de lui assigner une unité combattante et on lui intima l'ordre de rejoindre une brigade anglophone. Malgré ses protestations, dont l'argument principal était sa faible connaissance de la langue de Shakespeare, il dut obéir. L'officier se rendit bien compte que le soldat qu'on lui avait envoyé ne comprenait absolument rien à ce qu'il racontait et demanda à ce qu'on le retire de sous son commandement.

C'est à ce moment, le 8 janvier 1943, qu'il joignit le Régiment des Fusiliers Mont-Royal, fraîchement reformé après le désastreux échec de l'opération Jubilee: « *Quand on a voulu reformer le FMR qui avait été décimé par le raid de Dieppe, on a vidé les prisons québécoises en offrant aux détenus de laver leurs dossiers s'ils s'enrôlaient. J'ai vu des soldats lancer des briques dans les vitrines pour pouvoir piller. Une fois, un policier britannique était présent quand ils ont cassé la vitrine d'une bijouterie mais il a fait semblant de ne rien voir. Que pouvait-il faire d'autre devant plusieurs hommes armés jusqu'aux dents alors qu'eux ne l'étaient pas!* » Alors que les signes montraient qu'un débarquement en France devenait imminent, Louis-Fernand trouvait amusant d'être affecté à la conduite d'un camion. Un ami réussit à le convaincre qu'un tel véhicule représenterait une cible de choix pour l'ennemi et il se mit à tellement faire grincer la transmission qu'on le renvoya à son ancien poste de fantassin avant qu'il ne cause d'importants bris mécaniques à la boîte de vitesse: « *Le cerveau me travaillait et je me suis dit que ce serait difficile de me cacher derrière un arbre! Aussi, j'avais 6 roues qui*

*risquaient de faire sauter une mine!* » Une pièce d'équipement n'a pas fait l'unanimité chez les hommes du régiment québécois: « *Les Britanniques nous avaient donné des gilets pare-balles pour notre sécurité, mais nous étions réticents à les porter. Nous avons mis le gilet autour d'un arbre et avons tiré dessus. Les balles passaient au travers! Notre officier nous a dit que c'était normal car il était trop serré autour de l'arbre. Il avait raison, une fois moins serré, les balles ricochaient dessus mais ça demeurait tout aussi dangereux car les balles nous auraient dévié dans les bras et dans le cou! Nous avons refusé de porter ces cochonneries!* »



**Debert, Nova-Scotia, 24/09/42**

Il s'embarqua pour la France le 6 juillet vers 23h00, un mois après les premières vagues d'assaut du jour J. Ils atteignirent Courseulles vers 7h00 le lendemain et le ciel s'emplissait des lueurs de l'artillerie allemande que Louis-Fernand associa à la Grosse Bertha. La ligne de feu ne se situait qu'à 11 km et, malgré la maîtrise des cieux par les alliés, la Luftwaffe vint accueillir ce nouveau contingent de soldats venus d'outre-Manche. Les FMR ont attendu quelques jours sur la plage que les premières unités débarquées rencontrent leurs objectifs. Puis, ils sont allés relever le Queen's Own Rifles à partir du 11 juillet à Carpiquet: « *Nous nous sommes rendus compte qu'il devait y avoir sabotage dans les usines d'armement allemandes puisque certains obus n'explosaient pas et que nous avons vu la trace de chenille d'un char qui avait passé directement sur une mine sans la faire sauter.* » Les snipers, selon M. Papillon, sont responsables de la mort du premier soldat de son bataillon: « *C'était un dénommé Maisonneuve<sup>4</sup>. Il avait vu une jeune femme lui faire des signes dans un champ découvert et avait voulu se porter à son secours. Je crois que ce sont les Allemands qui l'avaient obligée à faire cela pour découvrir nos positions et nous tirer dessus. Maisonneuve s'est fait avoir, mais nous n'avons pas donné la chance à la jeune femme de piéger d'autres hommes car nous l'avons abattue.* » Les troupes de la 3<sup>e</sup> Division canadienne d'Infanterie venaient de prendre possession de l'aérodrome de Carpiquet qui était résolument tenu par les Allemands, entre autres des éléments du 25 SS Panzergrenadier Regiment et du 12 SS Panzer Regiment: « *J'ai été témoin d'une bataille de chars. On me criait de me baisser pour ne pas me faire tuer, mais je voulais voir. Ça bardait! J'ai aussi assisté à un gros bombardement sur la ville de Caen. Tout un ravage! Un bombardier lourd s'était écrasé avec ses bombes dans un tonnerre assourdissant!* »

Le 18 juillet, les Britanniques lancèrent l'Opération "Goodwood" dont la participation canadienne portait le nom de code "Atlantic". 20 juillet, le soldat Papillon, de la compagnie B, reçut l'ordre d'attaquer la ferme Beauvoir: « *Je crois qu'on nous avait envoyés là en mission suicide. Plusieurs avions de reconnaissance ont survolé le terrain lors de notre attaque, probablement pour voir les positions défensives des tanks et des canons allemands.* » Il croit se souvenir que son peloton était celui du lieutenant Ruel, numéro 11. On leur avait donné l'ordre de dépasser la ferme afin de consolider la position. Les troupes de la 12ème SS Hitlerjugend contre-attaquèrent alors sévèrement et la compagnie B risquait d'être anéantie si on ne la ravitaillait pas en munitions et en armes anti-chars. Les hommes n'avaient pas mangé depuis 36 heures: « *Notre cantine avait été détruite et nous n'avions pas mangé pendant au moins 24 heures. Nous nous sommes creusé des tranchées mais nous avons manqué de munitions.* »

Encerclés, dans l'impossibilité d'attaquer, on leur refusa alors la demande de se replier afin de protéger les unités qui se regroupaient sur leurs arrières. Les Allemands en profitèrent pour nettoyer le terrain et décimèrent le reste de la compagnie prise au piège: « *Le grand Méthot voulait sûrement mourir puisqu'il a retiré son battle-dress et s'est levé debout sur le tas de terre que nous nous appliquions à mettre face à l'ennemi lors du creusage. Il est rapidement retombé dans le trou avec un filet de sang qui lui coulait du torse. Un sniper s'était probablement chargé de lui.* »

Le 21 juillet, jour de l'anniversaire de naissance du soldat Papillon, face à un ennemi supérieur en nombre et en équipement, les pauvres fantassins incapables de se défendre avec des armes enrayées par le mélange pluie-blé-boue durent se résoudre à se rendre: « *Les Allemands nous ont encerclés et nous ont crié "hands up". Nous avons avantage à montrer nos mains en premier...* » Les Allemands groupèrent alors la poignée de prisonniers et on prépara une mitrailleuse lourde. Le vol d'un avion allié au-dessus de la tête du cortège sauva probablement la vie de ces hommes, car après avoir repris leur sang-froid, les SS, qui virent arriver un autre contingent de prisonniers, changèrent leurs plans: « *Après avoir échappé de peu à une exécution sommaire, on nous a envoyés vers l'arrière à Falaise. Puis nous sommes montés en autobus jusqu'à Chartres et on nous a ensuite dirigés vers Paris.* » Entassés à 45 hommes dans des wagons destinés à contenir 40 hommes ou 8 chevaux, ils furent privés de nourriture pendant une semaine:

« *Nous sommes demeurés stationnés 7 jours en gare à Paris avant d'être envoyés en Allemagne.* » Le mitraillage du convoi en gare par l'aviation allié avait causé pertes et blessures chez les prisonniers. Le seul équipement sanitaire que pouvaient utiliser les hommes consistait en un petit récipient métallique dans lequel on pouvait se soulager en se débarrassant du contenu par une ouverture dans le haut du wagon. Tenant compte de la chaleur, l'exiguïté et le manque d'hygiène, il régnait une puanteur insoutenable dans cet enfer roulant.

Arrivés au Stalag XII-D, près de Cologne, on lui attribua le matricule 70345 et il reçut une portion de panse de boeuf bouillie qui, raconte-t-il: « *dégageait une odeur nauséabonde à 10 km à la ronde!* » Il travailla dans un champ de betteraves à sucre 12 heures par jour, 7 jours par semaine entre octobre et

décembre 1944: « *Un jour, je ne sais pas ce que j'ai fait car je ne comprenais rien à ce que criait l'Allemand qui s'est adressé à moi. On m'a fait comprendre que je devais vider les résidus au fond d'une cheminée où chauffait la betterave à sucre pendant une journée entière. C'était très pesant et ça encrassait les poumons!* »

On leur servait 2 tranches de pain noir et un bol d'une soupe douteuse comme seule nourriture quotidienne: « *Dans la soupe qu'on nous servait aux stalags, il ne fallait pas gratter le fond car nous aurions mangé de la terre.* » Il se vit confier l'entretien des chemins de fer par la suite, besogne la plus périlleuse à cause des mitraillages alliés qui étaient de plus en plus fréquents. On le transféra au Stalag IV-B de Muhlberg plus tard où il fut affecté aux mines de charbon entre la fin décembre 1944 et février 1945 avec le même horaire et les mêmes menus. Monsieur Papillon affirme que les maladies et la vermine sont arrivées aux camps en même temps que les Russes, probablement parce que le Front de l'Est sévissait depuis beaucoup plus longtemps que celui de l'Ouest. La haine du peuple soviétique encouragée par la propagande nazie a aussi sûrement eu beaucoup à voir avec les mauvais traitements infligés aux prisonniers russes. Il m'a raconté que les prisonniers passaient leurs maigres temps de loisirs à organiser des courses de poux de corps!

Le 12 février 1945, la Croix Rouge internationale avisa l'armée canadienne que le POW Papillon avait été transféré au Stalag IV-D de Torgau. Le vétéran des FMR m'a fait remarquer qu'il est beaucoup plus difficile mentalement d'être prisonnier de guerre que dans la vie civile, car vous connaissez exactement la durée de votre sentence dans ce dernier cas alors que la durée de la guerre est indéterminée: « *Gagnerons-nous la guerre? Vais-je mourir d'épuisement ou de maladie avant la fin? Va-t-on nous fusiller?* » Ces questions sont venues le hanter chaque fois qu'il avait le temps de réfléchir à son sort, d'autant plus que les Allemands faisaient la peau d'un prisonnier pour chaque détenu qui ne répondait pas à l'appel du matin.



**Enfin libres ! Avec Jean-Paul Dufour, Belgique, 20/04/45**

Les paquets de la Croix Rouge fournis aux prisonniers sont passés d'un par soldat à un pour deux, puis un pour quatre pour finir à ne plus en recevoir du tout. De 77,3 kg à son arrivée aux camps, il est passé à moins de 45 kg à sa libération, le 13 avril 1945 par la 1ère Armée américaine, au Stalag XII-D où il avait été ramené: « *Quand nous avons été libérés par les chars, on nous a armé et nos gardiens sont devenus nos prisonniers. L'armée d'occupation n'arrivait pas à suivre le front qui avançait trop vite. J'ai pris une voiture et suis parti avec un autre ancien prisonnier et nous avons été piller les caves des Allemands qui se situaient à proximité du camp pour y trouver de la nourriture. Une Allemande nous a demandé de l'aider car sa grand-mère était très malade. Elle voulait que nous la conduisions à l'hôpital. Je suis entré voir, mais sa grand-mère était morte.* »

Ses papiers font mention d'un passage par le camp XII-B de Limburg à un certain moment.



**Le soldat Rosaire Lapointe**

Après une vie bien remplie dans le domaine de la distribution des journaux, il est maintenant retraité et mérite amplement son repos du guerrier.



**Le soldat Papillon  
du régiment des FMR**

Ramené en Angleterre, le soldat des FMR se rappelle de la grande fête qui avait été célébrée par tous les militaires à Londres le 8 mai 1945 à l'annonce de la capitulation allemande: « *Tout était gratuit !* ». Il ne revit plus Marie-Thérèse Wood qui avait tenté d'entrer en contact avec lui après son retour en sol anglais, toujours décidé à conserver l'indépendance de son célibat.

Il est revenu à Halifax le 8 juin 1945 et quelques jours plus tard, débarquait à la gare de Lévis près des siens dont il avait été séparé depuis ce qui avait semblé une éternité. Ayant conclu un pacte avec le soldat Rosaire Lapointe (décédé le 9 septembre à 23 ans près de Dunkerque) consistant à aller avertir personnellement la famille advenant le décès de l'un d'eux, il tint parole et retourna plusieurs fois voir la famille du défunt, mais il avait une motivation de plus à le faire: Il courtisait la soeur de celui-ci qui devait devenir madame Papillon et qui vit toujours avec lui aujourd'hui à Québec.



**M. Papillon**



**1 :** Le livre de l'histoire du Régiment mentionne plutôt un soldat dénommé St-Germain comme première victime de la Compagnie B après le débarquement, mais on nous dit qu'un franc-tireur allemand a aussi blessé un homme le même jour. L'historien des FMR, M. Pierre Vennat, me donne quant à lui le nom du soldat Roger Germain comme premier FMR tombé au combat.

## John C. Garand : le Mikhaïl Kalachnikov québécois

Par Félix Leblond

Même sa naturalisation de 1920 ne peut cacher les véritables origines de Jean-Cantius Garand, le concepteur du M1 Garand. Son histoire fut intimement liée à celle de l'armée des États-Unis et à celle de millions de GI's ayant combattu avec son invention.

Jean-Cantius Garand naît le 1<sup>er</sup> janvier 1888 à Saint-Rémi, dans la province de Québec, au sein d'une famille canadienne-française comptant déjà sept enfants. Peu avant ses huit ans, sa mère décède et la famille s'installe à Jewett City, dans le Connecticut. Il abandonne l'école à 11 ans et se trouve un emploi dans une usine de textile de la région. Aussitôt, il est fasciné par les machines qui l'entourent, se montre très curieux et surtout il cherche à comprendre leur fonctionnement. Il passe ses temps libres à élaborer divers mécanismes. Il met au point son propre cric à vis et une méthode de filage du coton qui lui fait gagner quelques sous de plus à l'usine. Bientôt, il commence à s'intéresser aux armes à feu et, avec son frère, il entreprend de se documenter. Il entame quelques expérimentations sur une Winchester .32-20. Pendant ce temps, il change d'employeur et se retrouve à Providence dans le Rhode Island à travailler dans une usine d'outillage. Il continue ses expérimentations, en inventant notamment un prototype de moto.

En 1917, les États-Unis déclarent la guerre à l'Allemagne. Très vite, le besoin en armement se fait sentir et c'est l'occasion pour Garand de se faire valoir. Alors qu'il se trouve en voyage à New York, il lit dans les journaux une annonce de l'US Army au sujet d'une arme complètement automatique telle que la mitrailleuse Vickers dont les Anglais sont équipés. Aussitôt, une idée germe dans son esprit et il s'associe avec un autre concepteur d'arme, John Kewish.

Pendant 18 mois, Garand travaille intensément avant de terminer les plans d'une arme qui répond aux critères demandés. Il bénéficie des 50 \$/semaine que Kewish lui verse en échange du droit de développer le prototype. Une fois prête, l'arme est présentée à Hudson Maxim, le frère du célèbre concepteur de mitrailleuse. Maxim trouve le concept réaliste, et convainc Garand de la présenter aux autorités militaires américaines. En 1919, il présente donc son invention, mais malheureusement pour lui l'armée a, entre-temps, perdu tout intérêt pour la chose à la suite de l'armistice allemand. Le projet de mitrailleuse de Garand est tout de même retenu puis, un peu plus tard, annulé.

L'armée américaine perçoit cependant le génie de Garand, qui, à 31 ans, devient ingénieur conseiller à la Springfield Armory, au Massachusetts. Peu après la fin de la Première Guerre mondiale, l'armée américaine pense justement à remplacer le Springfield M1903 par une nouvelle arme plus moderne. Le

mandat est donné et, pendant 17 ans, Garand travaille à développer une arme qui sera révolutionnaire dans les forces armées américaines.



Cette longue période de développement s'explique par les nombreuses contraintes techniques auxquelles Garand doit faire face. D'abord, le nouveau fusil doit inclure de nombreuses pièces du M1903 pour en faciliter la production. Il doit en outre servir dans toutes les branches armées, des tankistes aux cavaliers (cette condition n'est en définitive pas respectée, mais la future USM1 remplit toutefois à merveille ce rôle). Néanmoins, la principale difficulté est certainement la munition à utiliser, qui doit être une cartouche de calibre .30. Par malheur, celle-ci ne s'utilise pas avec le système du M1 du fait de sa faible puissance.

Au début des années trente, la .30-06 Springfield (7.62x63mm), une variante de la cartouche .30, est mise au point. Cette adaptation s'avère certainement une des plus grandes réussites de Garand, qui montre bien ici ses grandes capacités techniques.

Garand est par ailleurs naturalisé citoyen américain en 1920, et devient ainsi officiellement John Cantius Garand, nom sous lequel il est habituellement connu. En 1925, une première version de son arme est présentée sous le nom de M1922. Garand s'est inspiré des carabines semi-automatiques françaises R.S.C. Mle 1917 et R.S.C. Mle 1918.



**Garand travaillant à la Springfield Armory au début des années quarante.**

*Crédit : American Memory*

Au cours des années suivantes, divers tests sont effectués à partir desquels sont développées des variantes améliorées du M1922. Garand travaille jour et nuit à la conception et à l'amélioration de son modèle. De nombreux autres fabricants d'armes



**Garand (à droite) présentant son invention au Major General Charles M. Wesson et au Brigadier General Gilbert H. Stewart à la Springfield Armory en juillet 1941.**

*Crédit : American Memory*

présentent eux aussi des prototypes qui sont tous testés à tour de rôle. De ses essais ne naissent ni vainqueur ni vaincu pendant longtemps. Le début des années trente voit néanmoins le commencement de la mise en valeur du prototype de Garand (alors appelé T1E2) par rapport à ceux de ses rivaux. Mais l'arme souffre encore de défauts de jeunesse.

La persévérance de Garand est finalement récompensée en janvier 1936, date à laquelle l'Armée américaine adopte officiellement le M1 Garand comme arme règlementaire. L'armée américaine devient ainsi la première grande puissance à adopter en masse une arme semi-automatique, ce qui deviendra plus tard un atout majeur face au fusil à répétition allemand et japonais. En 1937, la production commence et, en 1939, elle atteint plus de 100 exemplaires par jour à la Springfield Armory. L'armée en est complètement équipée en 1941. Au cours de la guerre, le M1 Garand est fabriqué à l'usine Winchester et à la Springfield Armory. Sa production cesse en 1957 après plus de 5,5 millions d'exemplaires. La célèbre firme Beretta l'a aussi produite au Danemark et en Italie.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le M1 Garand devient une légende. Adoré de la troupe, il constitue un très grand avantage pour les soldats américains, son système semi-automatique augmentant sa cadence de tir jusqu'à 30 coups/minute, le double des armes traditionnelles de l'époque. Il devient l'arme de la victoire, admirée des soldats, grâce en particulier à sa précision. Le célèbre général Patton rend lui-même hommage à l'invention de John C. Garand en disant de celle-ci que c'est : « *une arme magnifique !* »

Mais le M1 possède aussi des défauts : principalement son incapacité à insérer une seule balle dans le mécanisme et le bruit caractéristique de l'éjection du clip métallique faisant office de chargeur lorsque celui-ci est vide. Il reste tout de même connu comme ayant été l'un des fusils de la Seconde Guerre mondiale les plus efficaces.

Quant à John C. Garand, il reçoit la Medal for Meritorious Service en 1941 et la Medal for Merit en 1944. Le Congrès rejette cependant un décret visant à lui accorder 100 000 dollars en guise de reconnaissance. En octobre 1940, un journaliste de la

revue *Popular Science* écrit à son sujet : « *Vif, athlétique, la mâchoire carrée – voilà mes premières impressions sur John C. Garand quand je lui ai parlé à la Springfield Armory, il y a quelques semaines. Quand vous lui parlez, vous notez qu'il prononce certains mots avec un élégant accent canadien-français – un reliquat de sa jeunesse passée sur la ferme de sa naissance à une vingtaine de milles de Montréal.* »<sup>1</sup>

Après la guerre, Garand travaille sur un nouveau projet, le T31, qui ne verra jamais le jour. En 1953, il prend sa retraite au terme d'une carrière bien remplie. Il s'installe à Springfield au Massachusetts où il demeure jusqu'à ses derniers jours. Le 16 février 1974, John Cantius Garand s'éteint à l'âge de 86 ans.

### Caractéristiques du M1 Garand

Calibre :	.30-06 (7.62x63mm)
Chargeur :	Clip de 8 balles
Portée utile :	1000 mètres
Masse :	4.9 kg
Longueur :	1092 mm
Mécanisme :	Emprunt des gaz

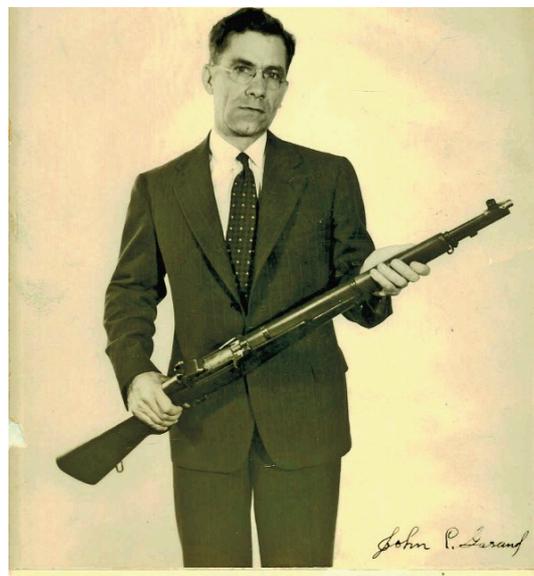
### Sources bibliographiques :

Edwin Teale, *He invented the world's deadliest rifle*, *Popular Science*, vol. 137, N° 6, p. 68-71 et 235-236.

### Sources internet :

Dean Speir, *This is the gun zone*, [en ligne] <http://www.thegunzone.com/> [page consultée le 2/1/11].

L'auteur tient à remercier l'historien Sébastien Vincent pour toute l'aide apportée durant la réalisation de cet article.



**1 :** Edwin Teale, *He invented the world's deadliest rifle*, *Popular Science*, vol. 137, N°6, p. 68.

## Louis Godin

Par Eric Giguère

**N**é au Lac-Drolet, petite municipalité de la Beauce, à 20 km au sud de Québec, près de Saint-Prospier, Louis Godin devint orphelin à l'âge de 11 ans. Il fut alors placé dans un orphelinat près de Lévis avant de se retrouver à Saint-Ferdinand. À 16 ans, il prit la décision de commencer à travailler et s'engagea dans un lot de colonisation en Abitibi. Attiré par la manne de l'Ouest canadien, il partit pour travailler aux récoltes un peu plus tard. En revenant de ce périple, passant par Winnipeg où il séjourna pendant 3 mois, il s'arrêta à un bureau de recrutement de l'armée situé sur l'avenue Portage. Il s'enrôla sans hésiter et fut dirigé successivement vers les centres d'entraînement de Valleyfield, Borden et Val Cartier.

Le raid de Dieppe ayant pris une tournure catastrophique, le Régiment des Fusiliers Mont-Royal (FMR) avait subi une hécatombe qui nécessitait la reconstruction totale de l'unité. On profita alors de l'arrivée de nombreux Québécois et de Canadiens-français pour leur donner l'instruction et l'entraînement nécessaires. Louis Godin reçut alors un entraînement de type commando et on l'initia aux manoeuvres de débarquement. Il s'entraîna aux déplacements dans l'eau et à l'escalade de falaises.

Le 7 juillet 1944, il débarqua à Courseulles-sur-Mer. Tout comme son camarade Louis-Fernand Papillon, il alla relever les Queen's Own Rifles à Carpiquet le 11 juillet. Faisant partie lui aussi de la Compagnie B, il dut également s'élancer vers son objectif : la ferme Beauvoir. À court de munitions, il creusa une tranchée pour se protéger : « *On a des pelles et des pics, ça on en manque pas !* » Les Allemands, qui tenaient cette position avant eux, avaient pourtant fait le travail, mais le soldat Godin savait qu'il valait mieux ne pas utiliser ces tranchées : « *Ils placent des traquenards là-dedans... si vous sautez dans le trou, vous en ressortez aussi vite et vous n'avez connaissance de rien.* »

Quand les Allemands les ont encerclés, sachant « *qu'on ne combat pas un Panzer avec ses poings* », Louis Godin décida de se rendre : « *J'ai pris mon casque d'acier, je me l'ai calé dans les yeux comme on dit, je me suis levé les deux mains en l'air et j'ai sorti du trou... j'avais une frousse épouvantable... j'ai perdu la boule !* » Il s'occupa ensuite d'un blessé qui avait reçu une balle sous le bras et crut que le projectile pouvait s'être logé dans les poumons du malheureux puisque du sang s'écoulait de sa bouche quand il essayait de parler. Ils se dirigèrent vers le QG allemand les mains sur la tête, en suivant avec précaution les Allemands dans les champs de mines puisqu'eux seuls en connaissaient l'emplacement. Un officier allemand s'adressa à eux dans un français impeccable. Il était un ancien étudiant de l'Université



Louis Godin à 20 ans en 1944

McGill à Montréal et était retourné servir son pays quand la Seconde Guerre mondiale avait éclaté. Une ambulance prit soin du blessé qu'il n'a jamais revu par la suite.

On les transporta ensuite vers Alençon en camion. Ils avaient reçus de petits drapeaux blancs qu'on leur demandait d'agiter frénétiquement pour éviter d'être mitraillés par l'aviation alliée omniprésente dans le ciel français. Louis Godin dit avoir gardé un bon souvenir de son passage dans cette ville. Puis, les prisonniers furent dirigés vers Chartres où ils montèrent dans des trains. Privés d'eau et de nourriture, ils se servirent des petits contenants métalliques destinés aux besoins naturels afin de recueillir l'eau de pluie qui coulait sur le toit des wagons. La consigne était de se mouiller les lèvres uniquement pour que chacun puisse en profiter. La chaleur étouffante qui régnait à l'intérieur obligeait les hommes à utiliser leur chemise en guise de ventilateur pour s'aérer. Quand l'un était fatigué, un autre prenait le relais. Ils restèrent quelques jours en gare avant de la quitter finalement pour le Stalag XIIA de Limburg où il reçut le matricule 83132.

Afin d'enlever toute velléité d'évasion aux prisonniers, on leur retirait lacets de bottines, bretelles, et boutons de pantalons. On subissait ensuite l'humiliation des latrines à la vue de tous avant d'être désinfectés et douchés. Limburg était un camp de transition et les détenus y séjournaient peu de temps avant d'être redirigés ailleurs. Dans le cas du soldat Godin, la destination suivante fut le Stalag VIII B de Teschen, ville de Tchécoslovaquie cédée à la Pologne par les Nazis suite aux accords de Munich. Le fusilier Godin y était arrivé peu de temps après une action de la Résistance dans les environs et il a vu une charrette pleine de cadavres passer sous ses yeux, qu'il associa à des otages sacrifiés en guise de représailles. On l'affecta à l'*Arbeit Kommando* E902, la mine de charbon de *Delbruckschachte-Hindenburg* où il travailla pendant quatre mois. Son menu pour la journée : une soupe claire, une patate pourrie et un morceau de pain noir ; une fois la semaine on les gâtait avec une tranche de fromage et un bout de saucisse. Aucun salaire le premier mois, 20 marks le deuxième, 40 le troisième, et le départ précipité du camp annula sa solde pour le dernier puisque les Russes approchaient.

Un matin, les gardes distribuèrent une ration de pain pour deux jours en avertissant les prisonniers d'être économes car on quittait le camp sans savoir pour combien de temps : « *On marchait cinq de large avec des bottines de cuir sur des chemins glacés.* » Le soldat Godin est passé par Katowice, ville de Pologne annexée au Reich, au cours d'une marche de la mort qui l'a mené jusqu'en défunte Tchécoslovaquie. Un jour et une nuit à marcher presque sans arrêt et, quand on leur accorda enfin un repos d'une vingtaine de minutes, les crampes se sont manifestées dans toutes les parties de leurs jambes endolories. Le cortège n'a pu faire mieux que 5 km en un après-midi par la suite et les Allemands décidèrent de s'arrêter dans une raffinerie de sucre pour permettre aux prisonniers de reprendre des forces. Les hommes furent obligés de dormir sur le plancher de ciment de l'usine en plein mois de février. Les Russes subissaient les pires traitements pendant ces marches forcées. On les frappait au moindre signe de faiblesse et une balle dans la tête attendait ceux qui n'obéissaient pas ou qui n'avaient plus la force de suivre : « *Quand on entendait un coup de fusil, on se disait «Tiens un autre Russe».* » Un jour, un Canadien n'arrivait plus à marcher. Godin et ses copains refusèrent de le laisser derrière. Une charrette servant à transporter les blessés fermait la marche, mais elle était déjà à pleine capacité. Les Allemands ordonnèrent à un Russe de descendre pour faire de la place et ils l'abattirent sur le champ.

Sept jours de suite sans obtenir aucun ravitaillement, les hommes en étaient réduits à manger de la neige avec le risque d'attraper des maladies. Au cours d'un arrêt dans une ferme, le soldat Godin vit un compagnon d'infortune manger ses poux ! Dans une autre grange, le repas des cochons servit à rassasier l'appétit des détenus. Le FMR Godin, qui attrapa finalement la dysenterie, était ennuyé par de sévères irritations : « *Le derrière me brûlait assez que c'est ça qui me faisait marcher !* » Il se rappelle également

avoir mangé du cheval cru quand l'un des équidés s'était effondré et que les geôliers allemands avaient permis aux prisonniers de se servir. Curieusement, malgré ce régime, certains Russes semblaient engraisser de façon surprenante : « *Quand l'un d'eux mourait, un autre lui prenait ses vêtements. Il y en a qui avaient jusqu'à cinq épaisseurs de vêtements sur le dos !* »

Dans le ciel, l'arrivée d'appareils alliés servant d'observateurs pour l'artillerie annonça enfin la fin du calvaire. Le bruit des chars (il avait reconnu le son des *Sherman*), acheva de les convaincre et ils coururent vers leurs libérateurs, des Américains : « *J'ai embrassé le char parce que le chauffeur était trop haut !* » Les *Boys* ne pouvaient s'occuper d'eux puisqu'ils devaient continuer au front, mais on leur conseilla d'attendre l'arrivée des ravitaillements le long de la route. Quand on leur demandait leur nationalité, ceux qui répondaient «*Canadiens*» recevaient une boîte de «*stew*». Quant à ceux qui s'écriaient «*British*», les Américains se contentaient de leur envoyer la main. Les Anglais sont peut-être fiers, mais ils ne sont pas fous ! Ils se mirent à crier «*Canadiens*» par la suite pour recevoir des victuailles eux aussi !

Des Dakota qui se chargeaient du ravitaillement embarquèrent les anciens prisonniers après avoir déchargé leur cargaison. Le soldat Godin revint de cette façon à Reims, puis de là, à l'hôpital d'Aldershot en traversant la Manche dans la soute à bombes d'un quadrimoteur Lancaster. Le cargo *Île-de-France* se chargea de le prendre à Liverpool pour le ramener sain et sauf au pays.

Aujourd'hui, Louis Godin vit avec sa femme à Québec, mais ses souvenirs s'effacent peu à peu...



**MM. George Isabelle et Louis Godin (de face), anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale et membres de la filiale no 265 de la Légion royale canadienne, s'entretiennent avec l'honorable Jean-Pierre Blackburn, ministre des Anciens Combattants et ministre d'État (Agriculture).**

(Photo : Jean-François Gravel)

## Le raid de Dieppe du 19 août 1942 : la page la plus sanglante et la plus controversée de notre histoire militaire

Par Pierre Vennat

Pierre Vennat, journaliste et historien, est le fils du lieutenant André Vennat, des Fusiliers Mont-Royal, tué à Dieppe, le 19 août 1942 (NDLR).

**L**e 19 août 1942, il y a donc 69 ans cette année, s'écrivait en lettres rouges la page la plus sanglante et la plus controversée de l'histoire militaire canadienne, toutes provinces confondues. Engagée sur le front européen pour la première fois, la 1<sup>ère</sup> Division canadienne fut littéralement massacrée. Et un régiment canadien-français, les Fusiliers Mont-Royal complètement décimé.

Inutile d'y voir un « complot » contre les Québécois, comme certains ont voulu faire croire. Il y eut sept régiments canadiens impliqués dans le raid de Dieppe et tous, comme on lira plus bas, furent décimés. Inutile d'y voir également un « complot » contre les Canadiens. Et comme je l'ai moi-même écrit pour le 50<sup>ème</sup> anniversaire du raid dans un ouvrage intitulé *Dieppe n'aurait pas dû avoir lieu*, paru aux Éditions du Méridien puis, quinze ans plus tard dans la biographie du général Dollard Ménard, dans un autre ouvrage intitulé *Général Dollard Ménard : de Dieppe au référendum*, nos troupes voulaient y aller, voulaient à tout prix se battre.

Comme des boxeurs las de s'entraîner au gymnase, les soldats canadiens, québécois comme anglophones, en avaient marre de la routine de l'entraînement en Angleterre, depuis les premiers mois de 1940 dans certains cas, 1941 dans d'autres, mais tous depuis au moins un an et demi. Peu importait la réputation de l'adversaire, ils voulaient se battre. Les propres lettres de mon père, tué lui aussi lors du raid de Dieppe, et que j'ai rendues publiques dans mes ouvrages le prouvent. D'autres récits également.

Cela dit, il est normal qu'au Québec, l'on ait davantage parlé des Fusiliers Mont-Royal (F.M.R.), comme en Saskatchewan, à Calgary, à Winnipeg et à Toronto, on a davantage parlé des régiments locaux.

Pour le 1<sup>er</sup> Bataillon des F.M.R, en garnison en Angleterre depuis novembre 1940, après quatre mois en Islande, le 1<sup>er</sup> avril 1942 avait marqué le début d'une transformation radicale. Un nouveau commandant, le lieutenant-colonel Dollard Ménard, alors le plus jeune chef de bataillon du Commonwealth, fut nommé à la barre du régiment.

Ménard réussit en quatre mois à transformer le régiment en une véritable unité de commando. Les F.M.R. suivirent un entraînement intensif et sévère, particulièrement sur l'île de Wight, située au sud de la côte anglaise, où il commença à pratiquer les exercices de débarquement. Les hommes ne savaient pas exactement ce qu'ils seraient appelés à faire, mais il n'était pas difficile pour eux de comprendre que tout cet entraînement avait pour objectif de les préparer à mener un coup de main ou un débarquement et, selon toutes probabilités, sur les côtes françaises toutes proches. Ménard, d'ailleurs, prêchait par l'exemple. S'il

**Dollard Ménard (1913-1997)**



Il avait déjà une carrière impressionnante derrière lui. Il avait été le seul Canadien français de sa promotion au Collège militaire royal de Kingston en 1936. Officier d'active dans le Royal 22<sup>ème</sup> Régiment, il n'y était pas demeuré longtemps, puisque dès 1938, on l'avait dépêché aux Indes.

C'est ainsi qu'avant même le début de la Deuxième Guerre mondiale, Dollard Ménard avait participé à deux années de guerre d'embus-cades et de coups de mains contre le Fakir d'Ipi et ses tribus rebelles, près de la frontière actuelle de l'Afghanistan. Promu capitaine au début de la Deuxième Guerre mondiale, son re-tour des Indes au pays, via Hong Kong et Singapour tint de la saga. On le vit même servir à bord d'un navire de la Royal Navy britannique à Hong Kong et arraisonner un navire japonais.

De retour au pays, on lui accorda une permission de deux mois dont il profita pour se marier, puis il rejoignit en Angleterre l'état-major de la 2<sup>ème</sup> Division canadienne, avant de revenir ensuite au pays, suivre des cours d'état-major à Kingston. De retour en Angleterre, d'abord comme major au sein du 22<sup>ème</sup>, puis comme chef d'état-major de la 8<sup>ème</sup> brigade, il se vit enfin confier le commandement des Fusiliers à compter du 1<sup>er</sup> avril 1942.

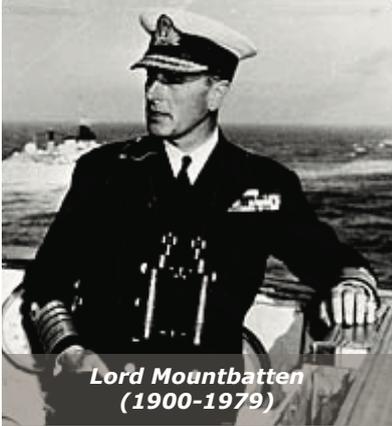
exigeait beaucoup de ses subordonnés, il ne leur demandait rien qu'il n'était prêt à faire lui-même le cas échéant. Savoir payer de sa personne, au bon moment, valait tous les discours du monde aux yeux de ses hommes.

### Les préparatifs de l'opération

Le raid de Dieppe ayant fait l'objet de récits souvent contradictoires et donnant lieu, encore aujourd'hui, à de multiples controverses, il n'est pas question de reprendre ici tout ce débat, mais simplement de le situer par rapport au rôle qu'y ont joué les F.M.R., tout

en parlant du sort des autres régiments canadiens impliqués ainsi que des commandos britanniques de Lord Lovatt.

Ce que l'on peut dire, c'est qu'en avril 1942, au moment où l'on confia le commandement des F.M.R. à Dollard Ménard, le Quartier général des opérations combinées, sous le commandement de Lord Louis Mountbatten, commença à envisager un raid sur Dieppe, comme prélude à un réel débarquement.



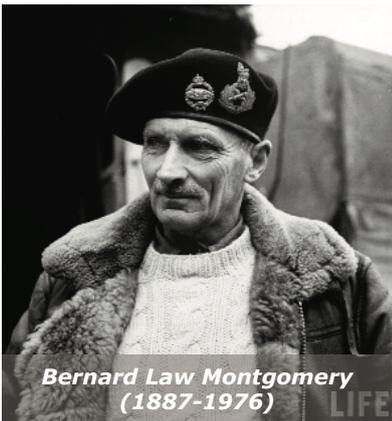
**Lord Mountbatten**  
(1900-1979)

L'opération visait principalement à tester les troupes, le matériel et la force de résistance des Allemands. On espérait ainsi en tirer des leçons qui serviraient pour les opérations futures. Et, malgré tout ce qui s'est dit par la suite sur ce qui devait s'avérer la page la plus

sanglante de l'histoire militaire canadienne, les autorités militaires ont toujours affirmé que le raid de Dieppe avait servi à préparer le débarquement de Sicile et d'Italie de 1943 ou le grand débarquement de Normandie du 6 juin 1944.

Il ne reste guère de documents relatifs au projet initial des Britanniques pouvant indiquer pourquoi on a choisi cet endroit plutôt qu'un autre pour tenter un débarquement. Bien que le raid sur Dieppe soit, en général, bien documenté, les renseignements sur son origine et ses objectifs, qui revêtent une importance particulière, sont loin d'être complets. À cet égard, l'historien doit s'en remettre, dans une large mesure, aux souvenirs et aux témoignages oraux des personnes renseignées. Le secret à ce sujet était d'une importance telle qu'il empêcha l'établissement de dossiers complets.

Il semble que Dieppe l'ait emporté sur d'autres emplacements encore plus désavantagés parce qu'il s'agissait d'une station balnéaire dotée d'un bon port, située à un peu plus d'une centaine de kilomètres du Sussex et se trouvant facilement à portée des avions de chasse de l'époque. Malheureusement, la topographie de Dieppe contraignait, dans une large mesure, tout plan d'attaque. En avril 1942, la responsabilité militaire des préparatifs de l'opération fut confiée au lieutenant général (et futur maréchal) Bernard Law Montgomery, qui commandait alors la région du sud-est de la Grande-Bretagne.



**Bernard Law Montgomery**  
(1887-1976)

Les officiers canadiens furent tenus à l'écart de l'avant-projet d'un grand raid de commandos tant et aussi longtemps que le Quartier général des opérations combinées ne l'eût complètement figolé. En fait, ce n'est que

le 30 avril 1942 que le général Montgomery, lors d'une visite au QG du lieutenant général Andrew McNaughton (1887-1966), commandant suprême des troupes canadiennes, lui fit part du plan.

Bien que le Quartier général des opérations combinées ait insisté pour faire accepter un détachement mixte britannique et canadien, Montgomery avait cependant soutenu qu'il était essentiel de maintenir l'unité de commandement. À son avis, les troupes canadiennes, à l'entraînement en Grande-Bretagne depuis plusieurs mois et rongant leur frein d'ennui, étaient les mieux préparées pour mener à bien cette opération. Il en avait discuté avec le général Henry G. D. Crerar (1888-1965), qui commandait le 1<sup>er</sup> Corps d'armée canadien en Angleterre et qui avait proposé de confier l'opération à la 2<sup>ème</sup> division canadienne, commandée par le major général John Hamilton Roberts (1891-1963). Supérieur de Crerar, le général McNaughton accepta ces mesures, à condition que les plans reçurent son approbation. Dès lors, les officiers canadiens participèrent à l'élaboration des détails de l'opération.



**Trois soldats des Fusiliers Mont-Royal immortalisés sur un bateau en Écosse le 16 avril 1942. Ces hommes vont bientôt faire la connaissance du feu ennemi à Dieppe.**

Crédit : Archives nationales du Canada

Toutefois, McNaughton ne disposait pas de l'autorité nécessaire pour engager une division complète dans un tel raid. Il câbla donc immédiatement à Ottawa, expliquant, sans en définir les contours, qu'il s'agissait d'une opération de grande envergure et demandant au gouvernement canadien d'augmenter ses pouvoirs en conséquence. Le Premier ministre canadien, W. L. Mackenzie King (1874-1950), donna son accord, à la condition que McNaughton s'assura que l'opération en vaille la peine et offrit des chances raisonnables de succès. Mais, pour des raisons de sécurité, le gouvernement canadien n'a jamais demandé ni su à

l'avance la date et l'endroit où devait avoir lieu le raid.

Quant à Dollard Ménard, il ne l'apprit, comme tous les autres commandants d'unité, que quelques jours avant le 8 juillet 1942, date initiale prévue pour le raid. Mais il ne put en parler à personne, sauf à son adjoint, le major René Painchaud qui, dans la vie civile, avant la guerre, avait pratiqué le droit à Québec. C'est donc sur McNaughton que retomba la responsabilité d'avoir permis le raid et de lui avoir trouvé assez de chances de succès pour y engager la 2<sup>ème</sup> division.



*Des hommes des Fusiliers Mont-Royal participent à un exercice de débarquement dans le sud de l'Angleterre le 26 février 1942. On remarquera que les galets étaient « prévus ».*

*Credit : Archives nationales du Canada*

McNaughton, s'il l'avait voulu, aurait pu rejeter l'avant-projet et refuser de reprendre l'opération après la tentative manquée du début de juillet. À sa décharge, les militaires canadiens, croupissant depuis des mois en Angleterre, auraient été insultés si on ne les avait pas employés pour une opération d'envergure. Cantonnés depuis plus d'un an en Angleterre, certains près de deux, les soldats canadiens en avaient assez de cette vie de garnison et voulaient contribuer de façon active à toute opération de commandos susceptible, dans leur esprit, de hâter la fin du conflit.

Les 11 et 12 juin 1942, à Bridgeport, en Angleterre, sur une côte ressemblant à celle de Dieppe, les troupes firent un premier exercice préparatoire au grand raid. Cet exercice donna des résultats très insatisfaisants au point que le haut commandement des opérations combinées décida de reporter l'opération en juillet et de reprendre l'entraînement. Un deuxième exercice d'envergure, au même endroit, à la fin juin, donna des résultats plus satisfaisants et le haut commandement décida que le raid aurait lieu le 4 juillet ou dans les jours suivants.

Lorsqu'on révéla aux troupes que leur destination était Dieppe, de l'autre côté de la Manche, les hommes réagirent avec enthousiasme. C'en était donc fini de la fastidieuse attente qui durait depuis près de deux ans et des jeux de guerre. Cette fois-ci, on se lançait dans l'action. On fournit aux hommes une série imposante de photos aériennes et des renseignements complémentaires sur les défenses ennemies, les rations d'urgence, etc.

Le 3 juillet, le mauvais temps força le report du raid de 24 heures. Le 4, le temps empira. Le 5 s'annonça aussi mauvais et les spécialistes de la météo ne prévoyaient pas d'amélioration avant trois ou quatre jours encore. Or, après le 8 juillet, les marées n'étaient plus favorables aux embarcations qui se dirigeraient vers la plage de Dieppe. Et pour comble, les services de renseignements britanniques apprirent l'arrivée à

Amiens, à moins de 100 km de Dieppe, de la 10<sup>ème</sup> division Panzer, une unité d'élite allemande récemment rentrée de Russie où elle avait combattu sans répit depuis un an. On annula donc l'opération, au grand regret des militaires canadiens.

Malheureusement, la concentration d'embarcations au même endroit avait attiré l'attention de l'ennemi et, le 7 juillet au matin, l'aviation allemande attaqua les navires en rade. Deux péniches de débarquement furent atteintes mais, heureusement, les bombes traversèrent les embarcations sans éclater et seuls quatre hommes furent blessés. Les officiers récupérèrent photos et cartes et recommandèrent le secret. Mais il s'agissait d'une recommandation pour la forme, car on l'imagine mal respectée par 6 000 hommes. Ceux-ci, de toute façon, étaient furieux de voir l'opération remise. Les navires revinrent à l'île de Wight et les hommes débarquèrent dans la matinée du 8 juillet.

Après cette opération avortée, les hommes eurent droit à quinze jours de repos à Londres. Malgré la consigne du secret, plusieurs des participants du raid affirmèrent que les fuites furent nombreuses et que le secret était parvenu facilement aux oreilles des espions. Comme plusieurs milliers de soldats savaient maintenant qu'on avait eu l'intention d'attaquer Dieppe et qu'après leur descente du navire il ne serait plus possible de maintenir le secret absolu, Montgomery recommanda aux autorités d'oublier l'opération à tout jamais.



*Plus loin sur la plage, les Fusiliers continuent l'entraînement. On remarquera qu'un des hommes à l'arrière plan, sûrement un sous-officier, est armé d'une Thompson M1928, le reste de la troupe ayant le traditionnel Lee Enfield.*

*Credit : Archives nationales du Canada*

En réalité, on n'abandonna l'idée que durant une semaine. Toutefois, il existe relativement peu de preuves documentaires quant aux circonstances et aux raisons qui ont motivé la reprise du projet d'incursion, vers le 14 juillet.

Indépendamment de la déception éprouvée par les Canadiens lors de l'annulation de l'opération, d'autres éléments militaient en faveur d'une grande opération dans l'Ouest à ce moment-là. Même si on n'a découvert aucune preuve que la situation prévalant en Russie, où les troupes soviétiques avaient fort à faire avec les Allemands, ait réellement été un facteur décisif dans la reprise du projet de Dieppe, la nouvelle qu'un grand raid de commandos aurait lieu sur la côte française n'était pas pour déplaire à Churchill qui s'était vu dans l'obligation d'annoncer à Staline qu'il n'y aurait pas de second front pour le moment.

Le 17 août, on annonça pour le lendemain un exercice de tactique de division. Le temps étant idéal, les hommes comprirent vite qu'il ne s'agissait pas d'un exercice et que, cette fois, le raid aurait lieu. On consacra la journée à préparer le matériel et les munitions.



*Des soldats et un Universal Carrier se mettent en place dans un LCM peu avant le début de l'opération*  
Crédit : Archives nationales du Canada

Après un dernier repas de groupe le 18 et une cérémonie religieuse, les hommes des F.M.R., furent amenés par camions à Shorearm, en banlieue de Newhaven sur la côte sud de l'Angleterre d'où ils s'embarquèrent pour traverser la Manche et, dans le cas de beaucoup, ne jamais revenir.

## Le raid

Le lendemain, 19 août 1942, constitue la page la plus sanglante et la plus controversée de l'histoire de l'armée canadienne. Des 4 963 militaires canadiens, de tous grades, qui s'étaient embarqués moins de 24 heures plus tôt des plages anglaises, de l'autre côté de la Manche, pour participer à ce qui ne devait être qu'une simple opération de commandos, prélude au grand débarquement qui aurait lieu deux ans plus tard, seulement 2 211 revinrent en Angleterre. Parmi eux, 607 étaient blessés dont 28, d'ailleurs, ont succombé des suites de leurs blessures.

Officiellement, la mission se résumait à détruire des batteries d'artillerie, les principales installations militaires : nids de mitrailleuses, réduits bétonnés, TSF, postes de radar, postes de signaux, etc., et aussi l'aérodrome local de la Luftwaffe et, ce faisant, liquider ou capturer le plus grand nombre possible de membres de la garnison. Il n'était donc pas question de tenir le périmètre conquis, mais bien de l'évacuer une fois la mission accomplie avant l'arrivée des puissantes réserves de troupes allemandes que l'on savait à portée d'intervention.

Sur papier, le plan prévoyait que les 237 navires de guerre, transports et péniches d'infanterie (Landing Craft Infantry) ou de tanks (Landing Craft Tank), devaient se présenter au large de Dieppe un peu avant le lever du jour. Aucun bombardement ne devait précéder la mise à la mer et le déplacement vers la côte des péniches de la première vague d'invasion. On comptait sur l'effet de surprise, sur l'obscurité et sur un écran de fumée pour protéger leur arrivée.

En vertu de ce plan, on s'attendait à ce qu'à 4 heures 40, le commando 3 des Royal Marines (britanniques) attaque la plage « jaune », devant Berneval. À la même heure, le commando 4 des Royal Marines devait

attaquer, quant à lui, la plage « orange », devant Varangeville. Puis, vers 5 heures 15, la Royal Air Force devait intervenir en rase-mottes.

Le plan prévoyait que plusieurs attaques simultanées seraient déclenchées cinq minutes plus tard. Le Royal Regiment of Canada s'était vu confier la mission d'attaquer la plage « bleue » devant Puy. Pour sa part, l'Essex Scottish Regiment devait attaquer la plage « rouge », devant Dieppe même. Au Royal Hamilton Light Infantry Regiment, on avait confié la tâche d'attaquer la plage « blanche », également devant Dieppe. Ces deux dernières attaques devaient être appuyées par le Calgary Tank Regiment et ses chars armés. Enfin, le South Saskatchewan Regiment, aidé du Cameron Highlanders of Canada, devait attaquer la plage « verte » devant Pourville.

Pour leur part, les 584 hommes des F.M.R., embarqués sur les embarcations légères d'assaut à bord desquelles ils avaient traversé la Manche, constituaient la réserve de l'expédition, en compagnie du commando A des Royal Marines, avec mission principale soit d'aider à l'attaque et à l'évacuation des blessés et des prisonniers, soit de protéger la retraite des autres unités en cas d'insuccès.

Même s'il n'est pas dans notre intention de raconter en détail tout le raid de Dieppe, sur lequel on continue encore de beaucoup écrire, il est évident qu'une certaine rétrospective s'impose.

Un peu avant l'arrivée du convoi allié devant Dieppe, l'aile gauche rencontra un petit convoi allemand. Une canonnade furieuse éclata, il y eut des pertes de part et d'autre et, bien sûr, c'en était fait du secret de l'opération. L'affrontement sur mer eut pour effet de disperser les embarcations emportant le commando 3 des Royal Marines. Une partie seulement de ce commando arriva à terre, attaqua la batterie de Berneval et réussit à la neutraliser, faute de pouvoir la détruire, pendant plus de deux heures avant de réembarquer.



*19 août 1942, heure H : des péniches s'approchent de la plage sous la couverture de fumée artificielle. Dans quelques minutes, l'artillerie allemande va se déchaîner...*

Crédit : Archives nationales du Canada

Quel effet cette malheureuse rencontre eut-elle sur le reste de l'expédition ? On supposa un peu partout, après le raid, que l'affaire eut pour résultat de détruire complètement l'effet de surprise et de compromettre ainsi toute l'opération. Toutefois, une analyse approfondie des documents allemands et leur confrontation avec les renseignements recueillis par

les historiens militaires canadiens ne sanctionnent pas tout à fait cette thèse. La conclusion semble s'imposer que la rencontre du convoi n'eut pas pour effet de détruire l'effet de surprise mais elle a diminué grandement les chances de succès des Canadiens dans le secteur Est au large duquel la bataille se déroula.



*Des corps de soldats canadiens et des Churchill détruits ornent la plage après le réembarquement des troupes et la reddition des plus malchanceux.*

*Crédit : Archives nationales du Canada*

Malgré tout, à Varangeville, l'opération du commando 4 des Royal Marines, sous les ordres de Lord Lovat, remporta un succès complet. Le commando réussit à détruire totalement les six pièces d'artillerie de 150 mm qui s'y trouvaient et à anéantir la garnison.

Cependant, devant Puys, le Royal Regiment of Canada fut presque entièrement décimé. En quelques instants, huit de ses officiers et 199 de ses hommes furent tués. Les autres, dont plusieurs blessés, furent faits prisonniers à l'exception de deux officiers et de 63 hommes qui réussirent à s'échapper en empruntant des péniches.

À Pourville, les opérations connurent un meilleur sort. Les troupes du South Saskatchewan Regiment et des Cameron Highlanders of Canada réussirent à débarquer sans trop de mal et à pénétrer dans le bourg en plusieurs groupes. Le premier poste allemand rencontré fut également conquis, mais on ne réussit pas à prendre la batterie Goering, pourtant le principal objectif de cette attaque. Malgré les exploits du lieutenant-colonel Merritt, qui fut décoré de la Croix de Victoria, les Canadiens durent se rendre à l'évidence : ils ne pouvaient aller plus loin et à 8 heures 45, Merritt donna l'ordre de la retraite.

En face de Dieppe, sur les plages « blanche » et « rouge », où devaient débarquer les hommes du Royal Hamilton Light Infantry Regiment et de l'Essex Scottish Regiment, tout se déroula très mal. Des erreurs de navigation déportèrent les deux régiments des deux côtés de l'estuaire de l'Arques et non à l'ouest de celui-ci, où ils devaient débarquer.

Les chars du Calgary Tank Regiment se heurtèrent à des barrages bétonnés, d'autres eurent leurs chaînes prises dans les galets, et très peu d'entre eux parvinrent à traverser la digue qui bordait la plage. Presque tous les chars furent atteints par l'artillerie allemande. Heureusement, leur blindage résista et ils purent continuer le tir et riposter à l'ennemi, tout en servant d'îlots défensifs aux soldats de divers régiments, pris à partie sans défense sur la plage et

qui se réfugiaient derrière leur masse. Tous les équipages des chars furent faits prisonniers, mais les pertes subies par ce régiment furent légères, grâce à la solidité de leurs tanks.

C'est dans ce contexte désastreux que les 584 hommes des F.M.R., embarqués la veille à Newhaven à destination de Dieppe, furent envoyés dans la mêlée. Les hommes étaient montés dans des péniches de débarquement construites en contreplaqué et peintes en blanc, longues de huit mètres environ et larges de deux, demi-pontées, recouvertes d'une bâche et munies d'un pare-brise vitré.

Ces péniches étaient actionnées par deux moteurs Ford très puissants, reliés à deux hélices, ce qui leur permettait une grande facilité de manoeuvre. L'équipage de chaque embarcation se composait généralement d'un officier et de deux matelots et on y entassait une vingtaine d'hommes avec leur équipement. Chaque embarcation était placée sous le commandement d'un responsable, officier ou sous-officier.

Ces bateaux étaient rapides et avaient l'avantage d'être très silencieux lorsque leurs moteurs fonctionnaient au ralenti. Ils étaient conçus spécialement pour amener les hommes jusqu'à terre et réunissaient les qualités de légèreté et de puissance. Mais, malheureusement, ils étaient très vulnérables, ne comportaient aucun blindage et n'offraient donc que peu de sécurité à ceux qui étaient à bord. Quant au matériel, il était réparti sur plusieurs embarcations pour éviter une perte totale en cas d'avarie d'un ou plusieurs bateaux.

Quoiqu'il en fut, à 6 heures du matin, les hommes de Dollard Ménard se trouvaient encore au large, tournant en rond, attendant les ordres du général Roberts qui se trouvait à bord du destroyer Calpe avec le commandant naval de l'opération, le capitaine de marine Hughes-Hallett et le principal officier de liaison aérienne, le commodore de l'air Cole.



*Scène très représentative du raid : tous les occupants de ce LCA semblent avoir été massacrés sitôt la porte abaissée...*

*Crédit : Archives nationales du Canada*

Les F.M.R. se trouvaient en quelque sorte aux premières loges pour suivre le premier assaut sur la ville de Dieppe. Faisant fonction de réserve ne devant être lancée à l'attaque que plus tard, ils virent la Royal Air Force bombardier la ville avant l'aube, lançant des explosifs puissants sur les fortifications érigées aux abords ainsi que sur certaines parties de la ville

même, occupée par les Allemands.

Ils virent aussi la D.C.A. allemande riposter et tout le ciel au-dessus de la côte française s'illuminer d'obus éclatant ici et là. De temps à autre, le faisceau lumineux d'un phare perçait la nuit, mais seulement à de rares intervalles. Grâce aux reflets argentés du camouflage, les embarcations étaient ainsi illuminées sans que les canonnières allemands puissent réussir à toucher leur but. L'Essex Scottish et le régiment de Hamilton débarquèrent avant les F.M.R. Des combats furieux eurent alors lieu sur la plage.

À bord du Calpe, le major général Roberts avait, dès le début, été placé dans une position des moins enviables pour un commandant d'opération. Tenaillé par le doute, l'inquiétude, l'impossibilité de voir clair dans les transmissions incomplètes qui lui arrivaient de partout, il accorda foi à un rapport, qui s'avéra par la suite erroné, selon lequel l'Essex Scottish avait traversé la plage de Dieppe et « occupé les maisons ».

Ce renseignement semble avoir été tiré d'un message qui décrivait l'avance d'un petit détachement de douze hommes qui avait réussi, effectivement, à gagner les premières maisons de Dieppe. Grossi exagérément, ce message fit croire à Roberts que l'Essex Scottish au complet avait traversé la plage et gagné les rues de Dieppe.



**La bataille est finie. Les soldats allemands se tiennent debout parmi les cadavres, examinant un Churchill, char totalement nouveau pour eux**

*Crédit : Archives nationales du Canada*

Roberts était bel et bien, à ce moment-là, tenaillé par le doute et l'inquiétude : le commander McClintock, qui commandait la flottille de débarquement, était pessimiste. Il avait perdu plusieurs péniches et les avions ennemis dispersaient fréquemment celles qui tournaient en rond au large. Il flairait la pagaille. Il se rendait surtout compte que les officiers et les équipages des péniches manquaient d'expérience pour une entreprise de cette nature. Vers 6 heures, Roberts décida quand même de débarquer les F.M.R. à tout hasard, soit qu'ils puissent apporter un élément de décision, soit plus probablement, qu'ils protègent le réembarquement de leurs camarades.

Dix minutes plus tard, il donna l'ordre à Ménard de descendre sur la plage « rouge », mais il modifia un peu le plan initial lui accordant une certaine liberté de décision une fois sur place. À 7 heures, les embarcations des F.M.R., formées en longue ligne parallèle au rivage, s'enfoncèrent dans l'opaque écran de fumée qui traînait sur l'eau grise.

Les Allemands aperçurent l'approche de cette importante formation de 26 péniches de

débarquement et la tinrent sous le feu de leur artillerie pendant dix minutes. De plus, dès que les embarcations arrivèrent sur le rivage, elles furent accueillies par un feu violent venant des immeubles situés en face de la plage et de mitrailleuses vraisemblablement placées sur le boulevard, tandis que, du promontoire de l'ouest, on dirigeait sur elles un feu également nourri de mitrailleuses, de mortiers, de grenades.

Les F.M.R. subirent de lourdes pertes avant même de débarquer. Leurs embarcations abordèrent à toute vitesse et les hommes furent dispersés sur toute l'étendue des principales plages, une bonne partie d'entre eux étant mis à pied sur l'étroite bande de galets située au pied des falaises, à l'ouest de la ville. Les hommes débarqués à cet endroit furent naturellement réduits à l'impuissance. Parmi les détachements débarqués plus à l'est, un certain nombre participèrent à l'engagement autour du casino, tandis que d'autres restèrent cloués sur la plage.

Les F.M.R. subirent de lourdes pertes, dont huit officiers et 111 sous-officiers et soldats tués. Selon une analyse faite par les autorités militaires - aussi complète et consciencieuse que possible vu les circonstances - les F.M.R. n'ont réussi à évacuer que 65 hommes des plages. Comme on dénombre 125 membres des F.M.R. au retour, on doit conclure que 60 d'entre eux n'ont pas quitté les péniches. Deux officiers seulement, tous les deux grièvement blessés, sont revenus des plages, Dollard Ménard lui-même et le lieutenant Pierre Loranger, du peloton des mortiers. Ménard devait être le seul commandant de bataillon engagé dans la bataille de Dieppe à regagner l'Angleterre.



**Tard le 19 août, se sont des hommes abrutis et choqués par la violence des combats qui reviennent en Angleterre. Ceux-ci font partie des 400 canadiens rescapés du raid...**

*Crédit : Archives nationales du Canada*

Pour en revenir au combat mené par les F.M.R., vers 8 heures, ayant surmonté l'effet du premier choc, les hommes valides ou légèrement blessés tentèrent de s'organiser. Rassemblant quinze de ses hommes, le sergent-major Lucien Dumais grimpa au Casino où une centaine de Canadiens repoussèrent pendant un temps les contre-attaques.

Pour sa part, le sergent Pierre Dubuc réussit à constituer un petit détachement d'une douzaine d'hommes. Ils gagnèrent les rues avoisinant la plage,

en se glissant entre les maisons et les jardins. Malheureusement pour eux, ils furent attaqués de tous côtés par des soldats allemands et durent se rendre. Gardés par une seule sentinelle allemande, Dubuc réussit à s'enfuir en sous-vêtements en filant rue sur rue.

### Lucien Dumais (1904-1993)



Il a signé ses mémoires de guerre sous les titres *Un Canadien français à Dieppe* (France-Empire, 1968) et *Un Canadien français face à la Gestapo* (Éditions du Jour, 1970)

Après avoir aidé à évacuer les blessés, Dumais fut finalement fait prisonnier

mais réussit à s'évader 30 heures plus tard en sautant d'un train en marche. Après avoir réussi à gagner l'Espagne puis l'Angleterre, Dumais fut envoyé en Afrique du Nord pour innover les patrouilles à cheval qu'il mena à travers les lignes allemandes déguisé en Arabe. Revenu en Angleterre, il fut affecté aux parachutistes du Service de l'espionnage britannique. Il établit des réseaux de résistance en Bretagne et en Normandie au moment de l'invasion de juin 1944, puis retourna assister la Résistance française en Bretagne. Promu capitaine, il mérita la Médaille militaire (MM), la Croix militaire (MC) et la Liberty Medal américaine avec palme d'argent.

C'est alors que se retrouvant sur la plage, il aperçut son commandant, sérieusement blessé et gisant au pied de la digue. Avec l'aide de deux ou trois autres, il transporta alors Dollard Ménard sur une péniche et c'est ainsi que le commandant des Fusiliers, bien que blessé cinq fois, put regagner l'Angleterre.

Pendant ce temps, vers 9 heures, à bord du destroyer Calpe, le général Roberts ayant constaté que l'intervention des F.M.R. avait été sans effet sur le résultat de la bataille décida de donner l'ordre d'évacuation pour 10 heures 30, mais le retarda d'une demi-heure pour essayer d'évacuer le plus d'hommes possible. Un peu passé midi, le chef de la flottille britannique signala qu'il était impossible de continuer l'opération. Mais Roberts et ses adjoints hésitaient à quitter les lieux, tant qu'il subsistait un espoir de sauver les hommes demeurés sur les plages. Puis, une heure plus tard, il reçut un message du brigadier général Southam, le plus haut gradé canadien à avoir mis le pied sur le sol français, à l'effet que nos hommes s'étaient rendus. C'était la fin de l'opération.

### Bilan

Sur 4 963 Canadiens qui ont participé au raid, seulement 2 211 revinrent en Angleterre, dont un millier n'avait pas pu débarquer. À la fin de la journée, les survivants qui avaient pu s'échapper de la plage se

retrouvèrent sur le sol anglais, tandis que sur les plages, les corps de centaines de Canadiens gisaient là où ils étaient tombés et qu'on s'affairait encore autour de ceux qui étaient vivants, mais blessés.

Neuf cents Canadiens et trois cents Britanniques reposent au paisible cimetière des Vertus, qui domine la petite vallée de la Scie, à quelques kilomètres de Dieppe. D'autres moins nombreux ont été inhumés au cimetière militaire de Brookwood, en Angleterre.

Fait remarquable dans l'histoire de la Deuxième Guerre mondiale, les Fusiliers Mont-Royal étaient le premier bataillon francophone à mettre le pied sur la terre de France pour aider à la libérer, depuis la capitulation de juin 1940.

### Lectures recommandées en français

*Chaput, Martin, Dieppe, ma prison.* Récit de guerre de Jacques Naudeau, préface de Béatrice Richard, Outrement, Éditions Athéna, « coll. Mémoire vive », 2008.

*Fusiliers Mont-Royal, Cent ans d'histoire d'un régiment canadien-français (1869-1969)*, Montréal, Éditions du Jour, 1971.

Greenhouse, Brereton, *Dieppe, Dieppe*, Montréal, Art Global, 1992.

Richard, Béatrice, *Le raid de Dieppe. Radioscopie d'un mythe*, Montréal, VLB, 2002.

Stacey, C. P., *L'Histoire officielle de la participation de l'armée canadienne à la Seconde Guerre mondiale. Vol I. Six années de guerre. L'armée au Canada, en Grande-Bretagne et dans le Pacifique*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1960, p. 362-429.

Vennat, Pierre *Nunquam Retrorsum (Ne jamais reculer) Histoire des Fusiliers Mont-Royal 1869-2009.*

Vennat, Pierre, *Dieppe n'aurait pas dû avoir lieu*, Montréal, Éditions du Méridien, 1991.

Vincent, Sébastien, *Laissés dans l'ombre. Les Québécois engagés volontaires de la guerre 39-45*, (2004), Montréal, VLB éditeur, 2010.



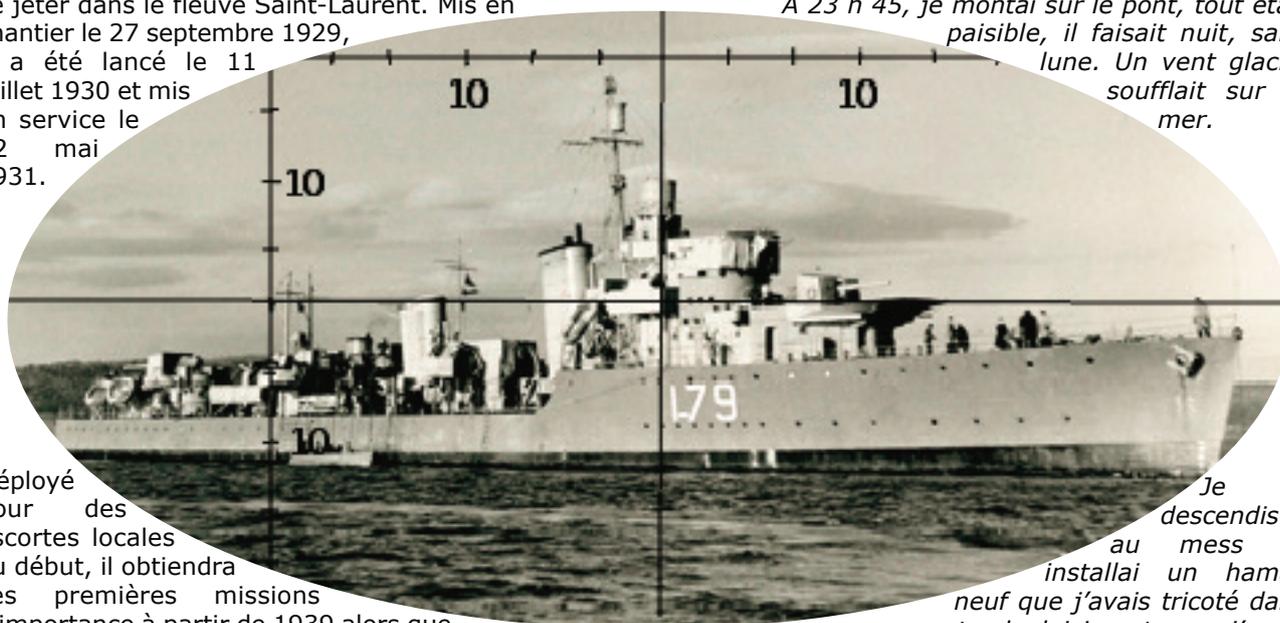
Ce ne sont pas tous les allemands qui furent vainqueurs, comme en témoigne cette photo d'un prisonnier ramené en Angleterre. Le PM de son gardien n'a pas de chargeur...

Crédit : Archives nationales du Canada

## Le HMCS Saguenay

Par Eric Giguère

**L**e HMCS *Saguenay*, destroyer (D 79) de classe A de la Marine Royale Canadienne (RCN), a été fabriqué par la firme John I. Thornycroft & Company à Woolston dans le Hampshire en Angleterre. Avec son jumeau le *Skeena* (D 59), ils furent les deux premiers navires construits spécifiquement pour la RCN. Ce navire a été baptisé du même nom que la majestueuse rivière Saguenay qui prend sa source dans le lac St-Jean avant d'aller se jeter dans le fleuve Saint-Laurent. Mis en chantier le 27 septembre 1929, il a été lancé le 11 juillet 1930 et mis en service le 22 mai 1931.



Déployé pour des escortes locales au début, il obtiendra ses premières missions d'importance à partir de 1939 alors que le Canada a ouvertement déclaré la guerre à l'Allemagne (10/09/39). Le 23 Octobre 1939, le croiseur léger britannique HMS *Orion* (Capt. H.R.G. Kinahan, RN) et le destroyer canadien HMCS *Saguenay* (Lt.Cdr. G.R. Miles, RCN) interceptèrent le pétrolier allemand *Emmy Friedrich* (4372 GRT) dans le détroit du Yukatan à l'ouest de Tampico au Mexique. Quand le croiseur léger britannique HMS *Caradoc* (Capt. E.W.L. Longley-Cook, RN) se pointa à son tour, les Allemands sabordèrent leur propre navire pour éviter de le voir tomber entre les mains des Alliés. En novembre 1940, alors qu'il arborait maintenant le I 79<sup>1</sup> sur sa coque, on l'affecta à la protection du convoi HG-47<sup>2</sup>, et, le 1<sup>er</sup> décembre, il fut frappé par une torpille tirée par le sous-marin italien *Argo* à 300 miles des côtes irlandaises.

Un marin de la RCN nous a laissé ce vibrant témoignage :

### Sur le pont du Saguenay

*Depuis 6 jours nous étions en mer, patrouillant les côtes de l'Irlande à la recherche de sous-marins*

- 1 : Avant 1940, les destroyers canadiens et britanniques étaient identifiés par la lettre «D». À partir de 1940, on changea pour le «I».
- 2 : Le site Naval-History.net mentionne le convoi HX-47, mais les dates ne concordent pas, tout simplement. J'en ai déduit en consultant mes autres sources qu'il y avait eu erreur et que le convoi était plutôt le HG-47

*ennemis. Le 29 novembre, nous en localisâmes un. Immédiatement, nous nous lançâmes à sa poursuite, accompagnés d'un des destroyers anglais. Après avoir semé des charges de profondeur dans un rayon de cinq à six miles, nous aperçûmes de grandes nappes d'huile à la surface de la mer, ce qui nous fit présumer que nous avions atteint la cible. Nous continuâmes donc notre route et tout se passa normalement jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre, jour que je n'oublierai jamais.*

*À 23 h 45, je montai sur le pont, tout était paisible, il faisait nuit, sans lune. Un vent glacial soufflait sur la mer.*

*Je descendis au mess et installai un hamac neuf que j'avais tricoté dans mes moments de loisirs et que j'avais terminé la veille. En me couchant, bercé par la houle, je m'endormis d'un profond sommeil. C'est alors qu'un sous-marin ennemi en demi-plongée, avec seulement son kiosque de navigation en surface, probablement en train de charger ses batteries en dérivant lentement, nous vit venir dans l'obscurité. Notre masse plus imposante lui donna la chance de nous apercevoir le premier. Une de nos vigies signala : « Objet à babord ». Il était hélas déjà trop tard ! Au même instant, on put voir le sillage de trois torpilles qui étaient lancées sur nous. L'officier de quart, avec une habileté extraordinaire, réussit à en éviter deux, mais la troisième nous frappa à l'avant, déchirant le*



Officiers du HMCS Saguenay, à Galveston, Texas Mars 1936

flanc de notre bateau en produisant une retentissante explosion (3 h 50 am).

## Choc terrible

Je me sentis alors frappé violemment à l'épaule. L'eau froide jaillissant sur moi me fit réaliser que nous étions atteints. Je bondis sur mes pieds en m'élançant vers l'échelle mais je frappai la table car il faisait noir comme dans un four. Une fumée âcre me prit à la gorge mais je pus me rendre enfin à l'échelle. Je constatai alors que je ne pouvais remuer mon bras droit, mais dans un effort désespéré je pus me hisser au niveau supérieur. Je me demande encore aujourd'hui comment j'ai pu réussir un tel tour de force.



Sous-marins italiens Argo et Axum

## Situation peu brillante

Ma situation n'était guère plus brillante là-haut. J'entendis quelqu'un se plaindre quelque part dans cette fumée dense et ne put malheureusement rien faire pour lui. Le feu faisait rage à bord. Je m'élançai donc vers le mess des officiers et tombai plusieurs fois en essayant de l'atteindre. À chaque coup de canon, le bateau menaçait de se renverser. Le pont était couvert d'eau et d'huile. Je réussis cependant à gagner la chambre qui donnait accès au pont et y montai finalement.

## On fait feu

Les canons tiraient sans interruption. Tout était en mouvement. Convaincu que nous allions couler, je partis à la recherche d'une ceinture de sauvetage. Je crois que je devais être le dernier car je ne rencontrai personne sur mon chemin. Les trois premières boîtes de ceintures étaient vides et je me rendis donc au pont de quart où je pris la première qui me tomba sous la main. Ne parvenant pas à l'ajuster, je me rendis à mon poste (station d'abandon) où un de mes compagnons qui s'y trouvait m'aida à le faire. L'incendie devenait de plus en plus menaçant, des flammes s'élevant à plus de 15 mètres de hauteur. Notre situation n'était pas rose ! Je souffrais, trempé jusqu'aux os, vêtu seulement d'une salopette et de mes chaussettes. Nous étions réunis près du bord, attendant le signal de nous jeter à la mer. L'eau noire et glacée nous attendait un mètre plus bas et nous savions que le magasin à munitions pouvait sauter d'un instant à l'autre. La menace de recevoir une autre torpille planait également sur nos pauvres têtes. J'appris plus tard que le sous-marin ne l'avait pas fait parce qu'il avait du plomb dans l'aile. Je vous assure qu'à ce moment, personne n'avait envie de chanter la « Bear Barrel Polka ». Pour ma part, je récitai mon acte de contrition en pensant à mes proches. Un de

mes compagnons d'infortune m'offrit une cigarette en me disant que ce serait probablement la dernière.

## Toujours au devoir

À 6 heures, comme l'ordre de quitter n'était pas venu, je me rendis à la chambre des machines pour prendre mon quart et me glissai à l'intérieur à moitié gelé. Le reste de l'équipage descendit aussi pour relever les autres, tous demeurés à leur poste. Vers 7 heures, quelqu'un vint nous dire que le feu était éteint à défaut de s'alimenter. L'équipage avait également contribué à éteindre les flammes. 90 % de l'avant du bateau était submergé. Vers 8 heures, on nous signala un destroyer anglais à l'horizon pour notre plus grand soulagement car la menace d'attaque était omniprésente vu la précarité de notre situation.

## Vingt-et-un disparus

Le destroyer anglais patrouilla aux alentours du Saguenay jusqu'à 11 heures. Après s'être assuré de la disparition du sous-marin, il mit une chaloupe à la mer. Ce fut alors l'opération sauvetage des blessés et survivants. J'appris alors que vingt-et-un de nos malheureux confrères étaient portés disparus. La mer était grosse et malgré l'habileté des marins anglais, il fallut plus d'une heure pour transporter les hommes d'équipage et les dix-huit blessés. Quant à moi, on m'attachait une corde autour de la taille et on me laissa tomber dans le canot de sauvetage. Inutile de vous décrire la douleur que j'ai éprouvée. Je fus hissé de la même manière à bord du destroyer anglais, seul homme du groupe à souffrir de fractures. Les autres blessés souffraient de brûlures dont quelques-unes très graves. Les membres d'équipage encore valides assumèrent la tâche de mener notre demi-épave à bon port. On me porta dans un passage avec trois autres membres de notre équipage. J'étais mouillé et ne possédais que ma ceinture de sauvetage comme oreiller et un gros capot comme couverture. Le médecin du bâtiment m'annonça que j'avais la colonne vertébrale fêlée, la clavicule fracturée et de nombreuses contusions mineures.



HMCS Saguenay dans les années 30

## 3 janvier

Comme la vitesse du Saguenay était réduite au minimum et que le destroyer britannique se devait de l'escorter, nous passâmes encore trois jours en mer. Enfin, le mercredi, nous entrâmes au port. En arrivant, on nous transporta au Broad Green Emergency Hospital où on prit soin de nous. Dans mon cas, je fus très bien traité. On n'épargna aucun effort pour nous rendre la vie agréable. La ville [Liverpool] eut à essuyer de nombreux bombardements pendant ma convalescence, mais heureusement l'hôpital n'a pas

été touché. Pourtant par moments je me demandais si sa base reposait sur du caoutchouc tant il tremblait et bondissait sur ses fondations.

## Un brave commandant



Lt. Cdr.  
George Ralph Miles

*Quoique normalement la pratique soit interdite, avant de terminer mon récit, je crois que ce serait un manquement à mon devoir de marin de passer sous silence certains faits à propos de notre Commandant [Lt.Cdr. George Ralph Miles]. Du haut de la passerelle, avec une bravoure, un courage et un sang-froid admirables, il n'hésita pas une seconde à ouvrir le feu sur le sous-marin dirigeant les opérations de la*

*meute comme s'il eut été question d'une simple manœuvre. Sentant le navire s'enfoncer sous ses pieds, il le maintint dans la meilleure position possible. Malgré l'incendie qui faisait rage à l'avant, il surveilla l'ennemi sans relâche. Après s'être assuré que la mise en sûreté des blessés et de la majeure partie de l'équipage avait été effectuée, il conduisit son bateau au port par ses propres moyens. Quel bel exemple pour nous tous !*

## Un mauvais rêve

*Enfin, tout ce que je viens de vous raconter n'est plus qu'un mauvais rêve. Si je suis encore vivant, je crois que je le dois à vos prières. Je désire remercier personnellement la Croix Rouge canadienne pour sa générosité. J'ai reçu un chandail, des sous-vêtements, des chaussettes, des pantalons, etc. même des cigarettes et des bonbons ! Toutes ces choses m'ont fait plaisir. J'avais perdu mes effets personnels dans le désastre dont des lunettes d'approche de la marine, un cadeau de mon grand-père Poirier (Vieux Loup-de-mer), une montre, un appareil photo, un rasoir électrique, une gabardine, un album, etc. et aussi un peu d'argent.*

*En voyant tant de deuils et de ruines autour de moi, je dis, comme le saint homme Job : « Dieu m'avait tout donné, il m'a tout enlevé, que son Saint Nom soit béni ! »<sup>3</sup>*

La structure de son étrave fut détruite. Retiré de sa mission d'escorte, il rentra à Barrow par ses propres



L'étrave détruite du HCMS Saguenay

moyens pour être réparé dans un chantier maritime commercial. Après environ 6 mois de réparations, il revint en service le 22 mai 1941. Le 15 novembre 1942, il fut gravement endommagé suite à une collision avec le navire marchand panaméen *Azra*, qui transportait de la pulpe et du papier, à 12 miles du Cape Race à Terre-Neuve. Deux charges de profondeur seraient tombées du *Saguenay*, l'une d'elles coulant l'*Azra*, l'autre causant de lourdes avaries sur le navire canadien lors de leur explosion. Il était en mission d'escorte à ce moment et certaines sources indiquent qu'il protégeait le convoi HJ-018 alors que le navire panaméen faisait vraisemblablement partie du convoi WB-13<sup>4</sup>. On le renvoya à nouveau en réparations et il servit de navire d'entraînement, entre autres pour le HMCS Cornwallis, jusqu'à son retrait du service le 30 juillet 1945.

## Sources

Lydia Poirier, fille de M. Raymond Poirier

Roger Jordan, *The World's Merchant Fleets 1939*, Naval Institute Press.



**Le HMCS Saguenay à Barrow dans le Furness en Angleterre, où il se maintenait péniblement à flots après avoir été torpillé par le sous-marin italien *Argo* le 1<sup>er</sup> décembre 1940. Négatif No. PA-114155A.**

*Photo par Richard Graham Arless, faisant partie de la collection du Département canadien de la Défense nationale. Gracieuseté des Archives Nationales du Canada.*



**3 :** Récit de monsieur Raymond Poirier paru dans l'Action Catholique, le 15 février 1941, fourni par sa fille Lydia, revu et corrigé par Éric Giguère.

**4 :** Le site Warsailors.com est précis sur ce point. Plausible puisque ces convois suivaient des itinéraires qui pouvaient se croiser selon les dates et les destinations.

## M. Georges Isabelle

Par Eric Giguère

**N**é à Cap-Chat en Gaspésie le 9 août 1922, septième enfant d'une famille de quinze, Georges Isabelle est le fils de Samuel Isabelle et Marie Lavoie. Élevé sur une terre qui appartient conjointement à son père et son oncle, les deux frères ont marié deux sœurs. Il participa comme tous les autres, 10 cousins et cousines, au travail sur la ferme. Vers l'âge de 15 ou 16 ans, il décida d'aller travailler dans le bois pour gagner sa vie. Le décès de son père en 1939 le confortera dans sa décision puisqu'il ne veut pas être un fardeau pour sa famille. Il travailla comme aide-cuisinier dans les campements lors de la construction de la route transgaspésienne reliant St-Anne-des-Monts à New-Richmond.



**Georges Isabelle en Allemagne avec l'armée d'occupation entre 1955 et 1957**

Le désir de s'enrôler lui vint à dix-huit ans beaucoup plus par goût de l'aventure et de voyager que pour se battre. Il s'enrôla donc en mai 1941 à Rimouski où il reçut le matricule SE 10 521 et fut affecté au Régiment de la Chaudière. Au bout d'un mois, il alla chercher son uniforme à Québec et revint compléter son entraînement à Rimouski pour deux autres mois. On lui enseigna à marcher au pas, à saluer les officiers et à tenir sa place dans la parade. La

mise en forme fit partie de son quotidien avec des activités physiques rigoureuses. Il savait que son Régiment serait envoyé en Europe: *«En juillet 1941, j'ai pris le train à Lévis en direction de Halifax et le bateau vers l'Angleterre. La traversée a duré une dizaine de jours et nous avons accosté en Écosse. Nous avons rejoint le camp d'Aldershot en Angleterre par train.»* Bien entouré par un convoi, son bateau effectua le trajet sans incident. En Angleterre commença son véritable entraînement avec le maniement des armes: *«...C'est là que j'ai reçu ma première arme, car je n'avais pas de fusil au Canada...»*

*Les commandements pour faire la drill (exercices) étaient tous en anglais, mais les cours en français.»*

Au début, il ne comprenait pas un mot de la langue de Shakespeare et s'ennuyait un peu de sa famille: *«Le seul contact que j'avais avec ma Gaspésie, c'était avec ma mère. C'est la seule personne à qui j'écrivais au moins une fois par mois. Ma mère transmettait les nouvelles*



**Au camp d'Aldershot en Angleterre**

*au reste de la famille.»* Il recevait une permission de 15 jours tous les 6 mois et en profitait pour sortir dans les pubs anglais. Le soldat Isabelle était au courant qu'un débarquement se préparait sans savoir le lieu précisément. Il avait hâte car il ne supportait plus la nourriture et désirait quitter l'inconfort des baraquements où chacun couchait par terre, 25 à 40 hommes: *«Le débarquement ne pouvait pas être pire.»* On leur fit pratiquer les manoeuvres d'un débarquement sur l'île de Wight en Écosse.



**Débarquement à Bernières-sur-mer**

6 juin, le grand jour. Il se souvient de l'impressionnante armada qui prenait place sur la Manche. L'aviation britannique et l'artillerie de marine avaient préparé le terrain par de furieux bombardements. Embarqué sur un LCI qui contient son peloton de trente hommes, où régnait un silence total, armé de sa mitrailleuse *Bren*, il vit la porte de la péniche s'ouvrir près du rivage à Bernières-sur-Mer: *«Et l'on a débarqué et l'on était mieux de débarquer parce qu'il ne faisait pas beau ! Sauve-qui-peut ! Tu n'avais pas le temps de t'arrêter pour regarder si ton chum (copain) était en arrière ou à côté de toi... Il y avait beaucoup de feux d'artifice en ce 6 juin 1944.»*

Le sentiment qui l'habitait quand il se démenait avec 25 à 30 kilos d'équipement sur lui alors qu'il avait de l'eau jusqu'au ventre, parfois même aux aisselles ou qu'on le canardait à partir de *blockhaus* sur cette plage inhospitalière se traduit ainsi: *«Sur la ligne de feu, on a peur. Celui qui n'a pas peur n'est pas normal. On essaie donc de prendre des positions pour que l'ennemi ne nous voie pas. Quand on avance, on se camoufle le plus possible. Cependant, on a toujours peur, on ne sait pas ce qui peut nous arriver. C'est tough! C'est tough (difficile, dur)!-»* (Après avoir nettoyé le rivage, les Chaudières se sont frottés aux SS tout au long de l'avance vers Caen. Un soir, alors qu'il était en mission de reconnaissance, son bataillon tomba sur des Allemands qui s'étaient eux aussi aventurés dans le *No man's land*. Trop près d'eux pour tirer, ils durent les combattre à la baïonnette et au corps-à-corps: *«Je n'oublierai jamais ça ! Je souhaite ne jamais revivre quelque chose de semblable!»*

Au cours d'un autre affrontement, des SS firent des

prisonniers parmi ses copains du Régiment. Ils les ont revus quelques jours plus tard, crucifiés sur le mur d'une grange. Les officiers leur donnèrent alors une consigne très claire: «*Aucun prisonnier jusqu'à nouvel ordre.*» Lors de la grande attaque pour la prise de Carpiquet en juillet, avec la Compagnie D des Chaudières, il fut blessé par des éclats d'obus provenant selon lui du tir d'un Flak 88, qu'il considère encore aujourd'hui comme une des meilleures armes de la Seconde Guerre Mondiale: «*Blessé juste assez gravement aux bras, aux jambes et aux cuisses pour être évacué en Angleterre. Heureusement, je pouvais encore marcher.*»



**Avec des camarades du Régiment de la Chaudière en 1944**

Une convalescence d'environ un mois et demi qui lui avait au moins donné la chance de faire un brin de toilette! On l'a alors ramené à Bernières-sur-Mer où le comité d'accueil était cette fois absent. Il a été conduit en camion vers le front. À Falaise, le soldat Isabelle, réaffecté à la compagnie de support du Régiment de la Chaudière, a été victime d'une terrible méprise du commandement: «*À Falaise, on s'est fait bombarder par nos propres Alliés. Une épouvantable erreur qui s'est soldée par plusieurs morts. Les Anglais occupaient cette position et ils ont essayé d'attaquer les Allemands pour avancer, mais sans succès. Entre-temps, on avait donné l'ordre à l'aviation qui les suivait de venir bombarder les ennemis afin que les Alliés puissent avancer. Quand les Anglais ont reculé, les Canadiens-français ont pris leur place, attaqué et pris la position des Allemands. Comme l'ordre émis à l'aviation n'avait pas été annulé, c'est nous qui avons reçu l'averse de bombes sur la tête. Une chance que ça n'a pas duré longtemps, car aucun de nous ne serait sorti vivant de cet enfer.*»

Après la fermeture de la poche de Falaise, les soldats du Régiment de la Chaudière poussèrent en Belgique où l'opposition était moins grande, puis en Hollande où les Allemands avaient fait sauter les digues pour inonder les terres. Les déplacements étaient ardues, les unités blindées devaient utiliser les chars amphibies. Le 17 octobre, à Waterlandkerkje, survint un événement qui a presque coûté la vie au soldat Isabelle près de la frontière allemande: «*J'étais sur un Bren-carrier, un petit char sans toit sur chenilles armé d'une mitrailleuse. Nous étions trois camarades à bord. À l'avant, le chauffeur, Johnny Adams de Gaspé et le tireur de lance-flammes, le sergent Paul-Eugène Dugas de Lac-au-Saumon; à l'arrière au centre, moi-*

*même le mitrailleur. Notre objectif était d'aller brûler au moyen d'un lance-flammes les grosses meules de foin derrière lesquelles se cachaient les Allemands, empêchant ainsi notre compagnie d'avancer. Une mauvaise surprise nous attendait: le terrain était miné sur environ cent pieds (30 mètres) avant les meules. Et c'est le devant du Bren-carrier qui a sauté sur la mine tuant du coup mes deux compagnons Adams et Dugas. J'ai ressenti l'explosion et après je me suis évanoui. Je n'ai pas eu vraiment connaissance de ce qui s'est réellement passé et comment je me suis retrouvé sous le Bren-carrier à l'envers.*»

Le lieutenant Jacques Guérin du Régiment de la Chaudière témoigne: «*Quand j'ai débarqué en Normandie, j'avais 23 ans et j'étais lieutenant. La compagnie de support dont faisait partie Georges Isabelle nous précédait sur cette attaque-là et le Bren-carrier dans lequel il prenait place roulait à l'avant du premier peloton. Au tournant d'une route, nous avons perdu de vue ce peloton. Nous avons entendu des coups de mitrailleuse et trouvé leur commandant sérieusement blessé. Nous avons pensé que l'équipe du Bren-carrier avait dû être arrêtée par les Allemands et nous avons cessé l'attaque et préparé la défense pour la nuit. Durant cette nuit-là, nous entendions du bruit de temps en temps et nous croyions que c'étaient les Allemands qui étaient devant nous autres. Alors nous tirions à la mitrailleuse. Le lendemain matin, nous sommes allés au-delà du tournant et avons reconnu notre véhicule que nous avions mitraillé une partie de la nuit. Nous avons vu Georges Isabelle sous le Bren-carrier à l'envers. Sa tête était prise en étau entre le sol et le montant central du véhicule. Georges Isabelle ne pouvait plus bouger et*



**Mariage à Lévis le 2 septembre 1946**

sa souffrance devait être insupportable. Nous avons retourné le Bren-carrier et libéré Georges Isabelle de sa fâcheuse position. Puis nous l'avons confié aux brancardiers et avons continué l'attaque commencée la journée précédente. Concernant les compagnons de Georges, l'explosion les avaient éjectés du Bren-carrier et ils gisaient tout près. Nous avons retrouvé la jambe jusqu'en bas du genou du chauffeur Johnny Adams collée sur le plancher, pendante. Après ce terrible accident, je croyais Georges Isabelle mort... Je n'avais jamais eu de nouvelles de lui. Il semblait impossible de survivre après cet affreux événement. Ce fut tellement une heureuse surprise de le rencontrer au rassemblement des anciens combattants de la région, le 6 juin dernier (2004). C'était un courageux soldat, reconnu comme un homme de tête, un genre héros!»



**Bren-carrier**

Le soldat Isabelle souffrait de fractures multiples aux jambes et aux chevilles. Le liquide du lance-flammes s'était répandu sur lui quand le tuyau qui reliait l'arme à son réservoir avait été sectionné suite à l'explosion. Il a subi d'importantes brûlures sur le corps et a repris ses sens dans la chambre d'un hôpital en Belgique. On l'a recouvert de plâtre jusqu'au cou, probablement pour éviter qu'il ne se gratte et qu'il n'aggrave l'état de sa peau. Il avait aussi des pansements sur les yeux pour atténuer l'enflure. Il raconte cette anecdote au sujet des événements qui ont précédé cet accident: «Avant d'aller faire une bataille, l'aumônier du régiment se rendait disponible pour confesser les combattants. Mes deux amis étaient allés sans moi. Je m'étais dit : j'irai la prochaine fois. Une demi-heure après, les deux étaient morts. Il y a une destinée: je n'étais pas prêt à mourir...» Il a été transféré dans un hôpital en Angleterre où il a subi des traitements de physiothérapie jusqu'à ce qu'il puisse marcher. On le renvoya alors au Québec pour poursuivre sa réhabilitation.

Après la guerre à l'automne 1945, il rencontra Marie Breton, 18 ans, dans un cinéma de Lévis. Elle devint son épouse dans cette même ville le 2 septembre 1946 et ils firent leur voyage de noces dans la Gaspésie natale de Georges Isabelle. Le couple adopta une fille en janvier 1948. De retour dans l'armée quand il a été rétabli, il tenait à servir son pays mais ne voulait plus vivre l'enfer des combats. Quand il apprit que le 22ème Régiment dont il faisait partie allait être envoyé en Corée, il demanda sa mutation dans le corps médical et partit suivre son cours d'infirmier à Borden en Ontario et à l'Hôpital des

Vétérans de Toronto en 1952. Après son cours, il a été en poste un an à Halifax, deux ans à Fredericton et un hiver à Churchill au Nouveau-Brunswick. Au printemps 1954, ne souhaitant plus demeurer à cet endroit, il utilisa un stratagème pour revenir au Québec: Il raconta qu'il voulait quitter l'armée. On le transféra à Québec pour satisfaire sa demande, mais, de retour chez-lui, il leur dit qu'il avait changé d'avis et signa pour être rattaché au Royal 22ème Régiment.

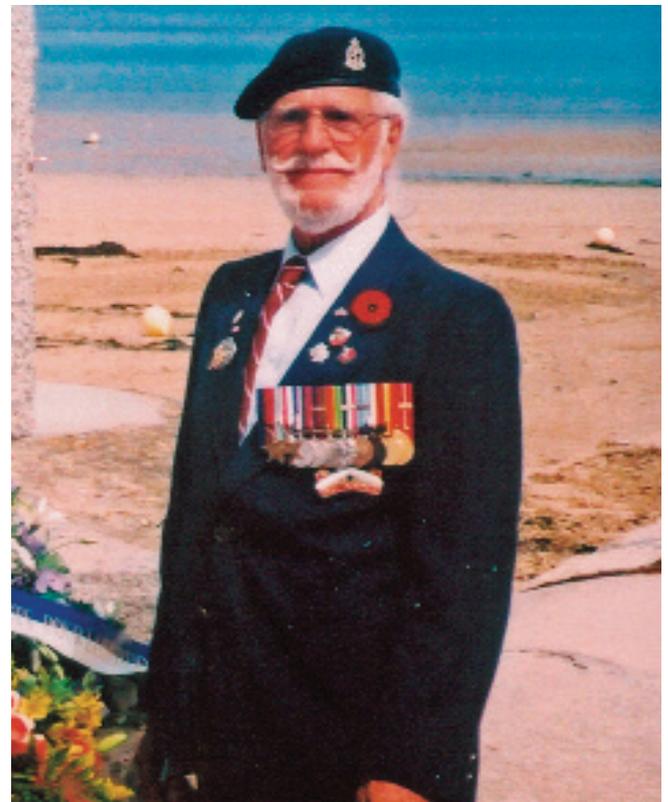
Il poursuivit sa carrière d'infirmier militaire en Allemagne pendant deux ans, de 1956 à 1957 avec sa famille qui l'avait suivi jusque-là et qui en profita pour visiter l'Europe pendant ses congés. «Au printemps de 1962, je suis parti pour sept mois au Congo. Ils avaient besoin d'un sergent médical qui parlait le français et l'anglais. À la guerre du Viêt-nam, en 1966-67, j'ai été nommé pour y aller pendant un an continu. J'ai été parti un an sans revenir chez moi.»

Il a vécu 57 ans de bonheur avec son épouse jusqu'à son décès. Il rencontra plus tard sa compagne de vie actuelle, Chantal Soucy qui l'a interviewé en 2005 pour le compte du Magazine Gaspésie. Il vit maintenant à Québec et est toujours d'aussi agréable compagnie !

## Sources

Entretien de l'auteur avec M. Georges Isabelle

Interview de Mme Chantal Soucy pour le compte du Magazine Gaspésie. Les citations en gras sont extraites de cet entretien pour le compte de cette revue gaspésienne.



**Retour à Bernières-sur-mer en août 2004**



## Le Ram : le Cruiser canadien

Par Félix Leblond

**N**ous vous proposons ici l'histoire et la genèse du char moyen Ram, dont le développement se caractérise par un empressement et un manque de moyens évidents alors que l'armée recherche tout ce qui peut combattre et que la défaite est bel et bien possible.



Un Ram II à l'entraînement en Angleterre, décembre 1942.

Archives nationales du Canada/PA-206221

En 1918, après une extraordinaire participation au premier conflit mondial, le Canada termine la guerre avec une première et surtout petite unité blindée, le Canadian Tank Corps. L'armée canadienne redevient alors une force de temps de paix avec approximativement 4 500 soldats. Durant l'entre-deux-guerres, le Canada néglige l'entraînement et la modernisation de son armée, ce qui a des répercussions lors du second conflit mondial. Mais, étonnamment, douze Carriers Carden-Loyd sont achetés au gouvernement britannique durant les années trente. Cet intérêt pour la chose blindée, si minime soit-il, évolue pour créer en 1936 la première école spécialisée du Canada, à London en Ontario.

C'est la situation en Europe qui a finalement décidé le Département de la Défense à la créer. À la tête de la seule force blindée du pays est placé un homme visionnaire, le Capitaine Frank Worthington. Celui-ci, membre du Canadian Tank Corps en 1918, n'a pas cessé d'étudier la motorisation des armées depuis 18 ans. Pour monter de toutes pièces la nouvelle force blindée, Worthington dispose de 23 hommes, dont cinq officiers, ainsi que de deux Vickers Light Tank Mk VI achetés aux Britanniques en plus des 12 Carden-Loyd.

Ceci doit être à la base de l'entraînement puis du développement de toute la force blindée canadienne. Rapidement, Worthington change l'emplacement de l'école pour le Camp Borden, en Ontario, où le terrain est plus adapté qu'à London. Suite à la dégradation de la situation politique européenne, le Canada fait

l'acquisition de 14 Light Tank Mk VI supplémentaires durant l'été 1939. Le gouvernement voit juste, car Hitler envahit la Pologne en septembre de la même année. Le 10, le Canada déclare la guerre à l'Allemagne.

### La production de blindés canadiens

Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, l'école de blindés de Worthington est fermée dès décembre 1939 : le gouvernement canadien est persuadé que le peu de chars dont le corps expéditionnaire canadien aura besoin en cas de déploiements sera fourni par l'Angleterre. Worthington en est donc réduit à entraîner l'infanterie motorisée sur Bren Gun Carrier. Au mois d'octobre, soit un mois après la déclaration de guerre, le Canada reçoit un message émanant de l'Angleterre ordonnant de produire 1 000 châssis de char Valentine Mk III. En janvier 1940, les plans et spécifications du projet sont reçus au Canada et une conférence est aussitôt organisée entre des représentants ministériels canadiens<sup>1</sup> et la British Purchasing mission<sup>2</sup>. Il est rapidement décidé que le complexe industriel canadien le plus apte à une production de masse est l'usine Angus (Angus Shop en anglais, une compagnie gérée par la Canadian Pacific Railway) située à Montréal. Alors que le projet avance à bon train, les Britanniques annulent précipitamment leur commande, un message réceptionné le 27 mars 1940 faisant état d'un manque de croyance en la capacité de production canadienne :

*La seule information à propos de ce Ministère [ministère des Munitions et des Approvisionnements<sup>3</sup>], c'est que le Canada ne sera pas en mesure de produire des chars jusqu'en 1941. L'information est confirmée par les deux représentants de la Commission canadienne des approvisionnements de guerre, messieurs Harrison & Bromley, qui ont vu des plans [des chars Valentine]. Earle l'a également mentionné dans ses rapports. Le fait que 250 assemblages [?] ont dû être commandés aux États-Unis suggère l'absence d'une usine appropriée au Canada. Tous les plans existants sont en votre possession. Vickers vous enverra les quelques derniers qui viennent d'être terminés. Ce char [Valentine] étant à écarter totalement, je vous suggère de ne rien faire avant que les essais sur le dernier char soient terminés, car il sera plus adapté pour la production canadienne. (Cameron p.2)*

- 1 : Provenant du ministère des Munitions et des Approvisionnements et du Département de la Défense nationale
- 2 : Représentants britanniques en Amérique du Nord chargés de chercher des accords avec les États-Unis et le Canada afin de fournir l'Angleterre en matériel, particulièrement blindé.
- 3 : Le ministère des Munitions et des Approvisionnements est créé en septembre 1939 dans le but de coordonner la production militaire nationale et entre en vigueur le 9 avril 1940. Le ministère est dirigé par le même ministre durant toute la guerre, Clarence Decatur Howe.

Cet ordre, bizarre à plus d'un sens, est annulé un peu plus tard. Il est à noter que ce projet de production ne vise à équiper que les Anglais; le Canada pense toujours que les Britanniques lui fourniront tous les chars dont le corps expéditionnaire canadien aurait besoin en cas de déploiement.



Pendant le reste de la drôle de guerre, le projet reste en veilleuse et un temps précieux est perdu. C'est la déferlante de juin et mai 1940 qui redonne un coup de fouet à une armée beaucoup trop confiante jusqu'alors en l'avenir, l'armée anglaise. Par le fait même, l'armée canadienne, s'appuyant beaucoup trop sur les Anglais, trouve une certaine indépendance logistique suite à cette défaite, du moins dans le domaine des blindés. Suite à Dunkerque, les maigres divisions canadiennes deviennent même une force de premier plan pour un pays en pleine crise militaire. Lorsque le corps expéditionnaire britannique est évacué, l'infanterie passe, les blindés restent. La majeure partie des engins motorisés anglais pourrissent donc quelque part en Belgique, alors que d'autres en parfait état de marche attendent les Allemands à Dunkerque. Le Canada espérait que les Anglais lui fourniraient ses chars : ils n'en produisent même plus assez pour eux-mêmes<sup>4</sup>. Le ministre et le sous-ministre du Ministère des Munitions et des Approvisionnements rencontrent donc le 27 mai à New-York la British Purchasing mission pour regarder à nouveau la possibilité de produire des blindés au Canada. On remarque que les Anglais n'ont pas perdu

**4 :** Le gouvernement canadien décide alors de créer le Corps blindé canadien, dont le commandement est donné à Worthington, devenu entre-temps colonel. Le Corps est localisé au Camp Borden. Il est également décidé de convertir toute les unités de cavalerie en unité blindée : le département de la Défense a comme ambition de créer deux divisions blindées. Le concept n'est pas mauvais, loin de là, mais il ne faut pas oublier que le parc blindé canadien ne compte alors que 16 chars légers et 12 chenillettes tandis qu'il est reconnu que plus de 600 chars sont nécessaires au développement d'une seule division blindée, et ce sans compter les remplacements. Si le projet paraît irréaliste, c'est sans compter Worthington. Ainsi, la première réaction du colonel est d'aller faire un tour aux États-Unis. De là, il trouve et achète 219 chars M 1917, la version américaine du célèbre Renault FT 17 français, ainsi que quelques antiquités britanniques Mk VIII. Si ces chars ne peuvent servir au combat de par leur dépassement technique, ils donnent enfin une base conséquente pour l'entraînement des tankistes canadiens.

de temps, l'évacuation de Dunkerque ayant commencé le 25 étant toujours en cours. Pendant ce temps, le Canada réceptionne un message anglais demandant des précisions quant à la possibilité de produire des chars au Canada et aux États-Unis. La réponse canadienne ne se fait pas attendre : le Canada est prêt à concevoir des blindés.

Forts de ces informations, les Anglais passent une première commande de 300 Valentine Mk III en juin 1940. Les usines Angus ramassent aussitôt le contrat. Le 17 juin, c'est cette fois l'armée canadienne qui passe avec l'usine montréalaise un contrat de 488 chars pour équiper la première brigade blindée canadienne. Durant les mois suivants, l'acheminement des plans d'Angleterre jusqu'au Canada se fait avec tant de difficultés que les usines Angus ne commencent à produire le Valentine qu'en juin 1941. Le contrat britannique est quant à lui augmenté de 1 020 chars (1420 au total). Finalement, les usines Angus construisent le dernier exemplaire du Valentine en mai 1943; 1 390 sont envoyés en Russie au nom du programme Prêt-bail et les 30 autres sont gardés comme chars d'entraînement (la première brigade blindée canadienne ayant entre-temps été envoyée en Angleterre et équipée de Matilda et de Churchill, les Valentine commandés par les Canadiens sont donnés aux Anglais). Mais en juin 1940, l'impact est immédiat : les militaires canadiens se rendent compte que leur pays est capable de produire des blindés, et en masse. Certains officiers, Frank Worthington le premier, commencent à penser que le Canada pourrait même concevoir ses propres chars...

### Développement d'un « Cruiser Tank<sup>5</sup> »

La première mention de la conception d'un char d'assaut, Cruiser en l'occurrence, devant équiper les forces canadiennes remonte à 1940. Elle est mentionnée dans un rapport du Quartier général de l'armée (Q.G.A) datant de 1950 :

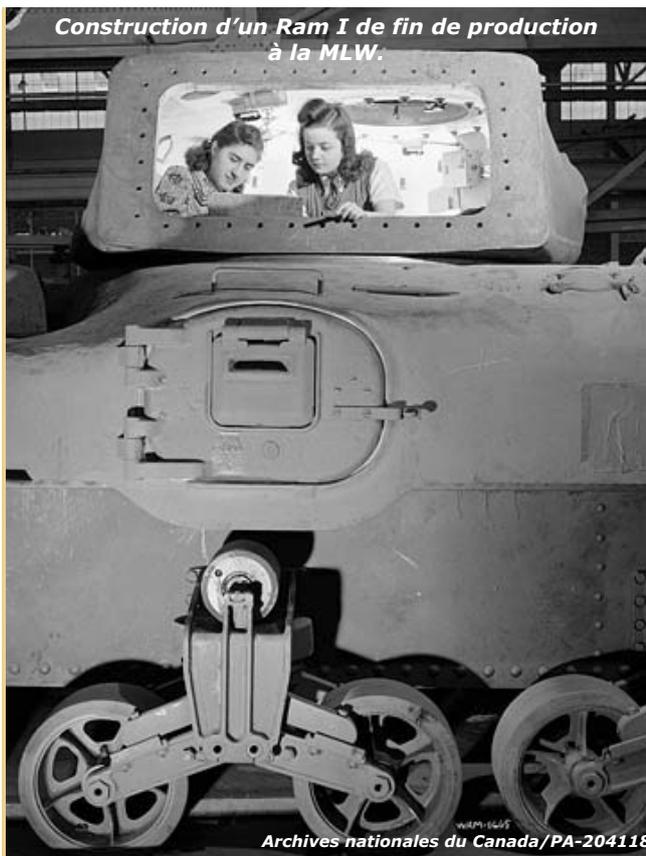
*La possibilité pour le Canada de produire un char Cruiser est née durant une conversation entre le Major-General V.V. Pope, Deputy Director Staff Duties (A.F.Vs.). British War Office, et le Colonel E.I.N. Burns, section du QG, Quartier général de la Défense nationale (Q.G.D.N à Ottawa) le 15 juillet 1940. Durant la conversation, le Colonel Burns apprit que la création des divisions blindées britanniques serait révisée sur certains points et que l'une des modifications proposées ferait en sorte que les chars soient tous des Cruiser. Le Major-General Pope était d'avis qu'il serait excellent si le Canada parvenait à produire de tels chars. (Cameron p.6)*

Il est à noter que Pope doit sûrement parler de produire un char Cruiser de conception canadienne, car les démarches pour la production du char Valentine sont à cette date déjà très avancés (voir chapitre précédent).

Le 27 août 1940, suite à la formation du corps blindé canadien, le Q.G.D.N demande au Quartier général militaire canadien (Q.G.M.C) situé à Londres la

**5 :** Un char Cruiser (croiseur en français) est dans la nomenclature britannique un char rapide et maniable devant s'engouffrer dans les brèches des lignes ennemies pour attaquer le système logistique de l'adversaire. Ils sont le penchant anglais des chars de cavalerie français.

confirmation que le War Office britannique a bel et bien décidé d'équiper ses formations blindées avec des Cruiser. Le Q.G.D.N a comme idée en cas de réponse positive, de commencer à produire des chars Cruiser au Canada pour équiper le Corps blindé canadien (les chars Valentine sont maintenant tous destinés aux Anglais et aucun pays n'est en mesure d'offrir des chars au Canada ; pour équiper ses divisions blindées, le Canada est donc parvenu à la conclusion qu'il est obligé d'en produire au pays). Si la réponse, positive, arrive le 5 septembre, la conception d'un char n'est pas encore envisagée. Effectivement, le Q.G.D.N pense produire le char américain M3, alors en développement, plutôt qu'un blindé de conception nationale. Mais de nombreux officiers canadiens tels que Frank Worthington promeuvent plutôt la conception et la production d'un char canadien.



Les représentants du ministère des Munitions et des Approvisionnements et de la British Purchasing Commission se rencontrent donc en septembre pour prendre une décision à propos de la production du char M3. Suite à celle-ci, il est décidé que tous les chars M3 destinés aux Anglais construits outre-mer le seraient aux États-Unis, dont la capacité industrielle va bientôt être assez consistante pour fournir l'Angleterre, ce qui permet au Canada d'envisager la fabrication de chars destinés à ses propres forces. En plus, la British Purchasing Commission accepte d'obtenir aux frais des Canadiens certaines pièces du char américain comme les suspensions, le moteur et les mitrailleuses. Les paroles sont officialisées en novembre et le Canada peut dès lors avoir accès au même droit en matière d'approvisionnements de pièces blindées américaines que les Anglais.

Le 26 septembre, le Maître général de l'Ordonnance (M.G.O)<sup>6</sup> V. Sifton, écrit une lettre au ministère des Munitions et des Approvisionnements dans laquelle il

affirme que l'armée canadienne a besoin de 1 157 chars de combat pour ses unités blindées dans peu de temps et qu'une demande de contrat sera émise lorsque le design et les conditions exactes de la production seront connus. Le ministère des Munitions et des Approvisionnements a visiblement pris cette lettre très au sérieux : il demande l'autorisation du Conseil privé<sup>7</sup> pour dépenser l'argent nécessaire pour fournir les 1 157 chars dont le M.G.O parle. Le 23 octobre 1940, le Conseil privé retourne une réponse positive (PC 5913)<sup>8</sup>. Mais le contrat n'est pas officialisé avant janvier de la même année. En fait le Comité de la guerre du Cabinet n'accepte pas l'achat de 1 157 chars avant le 29 janvier 1941. Et encore, tout semble indiquer que l'autorité du Conseil Privé ne touche même pas les États-Unis, en d'autres mots qu'il ne permet pas au ministère d'acheter les pièces fabriquées là-bas pour la construction des chars.

Pendant ce temps, il faut réussir à trouver une compagnie canadienne capable de produire des blindés autres que les usines Angus, déjà occupées avec le Valentine. Sur les quatre compagnies trouvées, il est décidé que la Montreal Locomotive Works (MLW) est la plus à même de fabriquer le futur char. La raison est très simple; la compagnie mère de la MLW, la compagnie américaine American Locomotive Company, vient à ce moment de recevoir un ordre émanant des autorités américaines pour produire le futur char M3. L'American Locomotive Company a alors démontré sa volonté d'aider la MLW si elle commence la production de char de combat. La MLW a donc un avantage conséquent sur ses autres concurrents. Le ministère des Munitions et des Approvisionnements fait aussitôt donner l'ordre à celle-ci de créer un plan et un calendrier de production capable de fournir deux chars par jour.

Entre-temps, Worthington se bat toujours pour que les 1 157 chars soient d'un modèle complètement canadien. Mais le 13 décembre 1940, Le directeur général des Munitions, ministère des Munitions et des Approvisionnements, confirme dans une lettre destinée à la MLW que les 300 premiers chars produits seront identiques au M3 et ordonne de procéder aux modalités de production. Effectivement, les représentants canadiens ne croient pas que le Canada puisse produire un nouveau char ou même juste une modification du M3 en 1941. Des modifications peuvent toutefois être envisagées vers la fin de l'année. Par contre, le directeur général fait également savoir à la MLW que la conception finale de la tourelle est toujours sous débat et que la compagnie doit donc attendre avant d'entreprendre les plans nécessaires à sa production.

Un évènement majeur va cependant faire changer la donne. Depuis des mois, les gouvernements britannique et canadien fondent tous leurs espoirs sur le char américain M3, alors en développement. En janvier 1941, les Américains ont enfin finalisé les

- 6 :** Le M.G.O est responsable de nombreuses questions militaires comme les approvisionnements, le transport, les fortifications, etc.
- 7 :** Le Conseil privé est un organisme de la fonction publique chargé de soutenir le premier ministre et le cabinet.
- 8 :** Ceci est contraire aux pratiques habituelles car le conseil privé n'est en principe pas autorisé à passer une demande de contrat.

détails de l'apparence générale du char, qui est dévoilée aux représentants canadiens et britanniques alors aux États-Unis. Suite à cette visite, l'avis des représentants est clair : le M3 ne convient pas tactiquement parlant au rôle de Cruiser. Son poids notamment et ses formes peu esthétiques contrastent avec des chars rapides et légers comme le Crusader. Son blindage boulonné et souvent trop vertical finit de brosser le tableau de la bête. Les Britanniques travaillent cependant sur une version améliorée, le M3 Grant, et adoptent quand même le M3 dans sa version initiale durant la guerre du désert, faute de mieux. Mais pour les Canadiens, celui-ci est à rayer de la liste : le M3 est inapte au rôle qui lui est dévolu.

C'est ce revirement de situation qui permet le développement d'un Cruiser canadien. Effectivement, derrière la déception générale du M3 se cache un bas de caisse et un train de roulement tout à fait respectables, ainsi que des organes mécaniques valables (moteur et transmission). Il est donc décidé de concevoir une nouvelle tourelle ainsi qu'une nouvelle superstructure tout en gardant divers composants du M3, dont le bas de caisse, le train de roulement et les organes mécaniques tels que cités plus haut. En somme un nouveau blindé sur base du Lee. Il est décidé d'équiper tout le corps blindé canadien avec ce nouveau char dès que la production commencera.

En décembre 1940, le 11 pour être exact, une requête a justement été déposée à la British Purchasing Commission pour réserver des organes mécaniques américains, disponibles pour les Canadiens suite à l'accord de septembre 1940. Le 14 février, une autorisation est donnée pour négocier un contrat. Le 9 juin, n'ayant toujours rien reçu, l'officier de liaison américain du ministère des Munitions et des Approvisionnements, Mr. Carswell, écrit une lettre à Sir Clive Baillieu, Director General de la British Supply Commission, dans laquelle il dénonce la situation. Baillieu répond que le contrat ne tardera pas et que des surplus britanniques seront envoyés au Canada. Rien n'y fait, mais heureusement la situation n'empêche pas la MLW de commencer le développement d'un prototype.

Le développement technique est confié à la Montreal Locomotive Works, gouverné par le ministère des Munitions et des Approvisionnements en collaboration avec la British Tank Mission, le Département de la Défense et l'Inter-departmental Tank Committee<sup>9</sup>. Les boulons du M3 sont abandonnés au profit d'un blindage moulé tout en angles. De plus, l'armement de caisse du M3 (un canon de 75 mm) est remplacé par une arme unique en tourelle. Le calibre de cette arme fait d'ailleurs couler beaucoup d'encre : alors que Worthington réclame avec raison un canon de 75 mm, les concepteurs suivent à la lettre la doctrine britannique de l'époque voulant que les Cruiser soient armés d'un Ordnance QF 2 pounder (40 mm). Il faut également dire que la production du Valentine, armé

**9 :** L'Inter-departmental Tank Committee est créé en 1940 par le ministère des Munitions et des Approvisionnements et le ministre de la Défense nationale. Le comité est supposé coordonner et aider le développement de véhicules blindés canadiens. Aucune traduction officielle n'ayant été trouvée, nous garderons ici le terme anglophone. Par contre, il peut être traduit non-officiellement par comité interministériel des chars.

de 2 pounder, rend par intérim ce canon disponible. Par contre, on promet de remplacer le 2 pounder par un Ordnance QF 6 pounder (57 mm) dès que celui-ci sera disponible. C'est un choix tout de même moderne, sachant que les Anglais ne commenceront à monter le 6 pounder qu'en 1942.



*Intérieur d'un Ram à la MLW (1942). Le photographe est à l'emplacement de la boîte de vitesses.*

*Archives nationales du Canada/PA-1760081*

Autre choix à consonnance britannique, la radio de caisse du M3 est remplacée par une Wireless Sets No. 19 (WS19) anglaise et repositionnée à l'arrière de la nouvelle tourelle. Une autre modification, cette fois-ci dans le but de réduire la hauteur hors-tout, consiste à repositionner le poste de pilotage initialement au dessus de la transmission à droite de celle-ci. Encore une fois, la conduite à droite peut sûrement être attribuée à une influence britannique. La tourelle elle-même est désaxée vers la droite.

Certaines pièces du M3 sont gardées, comme les trappes d'accès latérales avec bloc de vision de chaque côté du blindé ainsi que la petite tourelle auxiliaire surmontant la tourelle principale du char moyen. Armée d'une .30-06 Browning M1919A4, la petite tourelle est installée à l'avant gauche de la caisse de l'engin canadien et est destinée à être manœuvrée par le copilote. Les Canadiens se sont sûrement très inspirés de la première version du char britannique Crusader, qui monte également une tourelle auxiliaire à l'avant gauche.

Le tourelleau du chef de char est pratiquement copié du M3 et l'anneau de tourelle (1.52 m de diamètre) est le même. Là est d'ailleurs le seul avantage du canon de 2 pounder, car dans le cas d'un 75 mm la tourelle aurait dû être plus grande et l'anneau du M3 irrécupérable.

Le développement du char est très court. Après seulement quelques mois de travail, la MLW conçoit un premier prototype en juin 1941.

## Production et modifications

Le prototype sort de l'usine montréalaise le 30 juin 1941. La face avant de la tourelle est boulonnée dans le but de faciliter les modifications lors de l'adoption de l'Ordnance QF 6 Pounder. À ce moment, la technologie canadienne ne permet pas de construire la superstructure et la tourelle moulées. En attendant que la MLW se modernise, la compagnie américaine General Steel Castings entreprend les travaux.

Le 10 juillet, les Américains et les Britanniques créent à la suite d'une initiative du premier ministre anglais

Winston Churchill, un comité dont le but est de coordonner la production de chars des alliés occidentaux. Le Canada accepte de rejoindre le comité à deux conditions. Une de celles-ci est que la MLW reçoive un traitement égal aux compagnies américaines pour la livraison des pièces construites aux États-Unis destinées aux chars produits au Canada (ont se souviendra que l'approvisionnement éprouve des problèmes). La MLW jouit donc à partir de ce moment des mêmes normes que les usines américaines. Suite à cette décision, les problèmes liés à la livraison des pièces (voir chapitre précédent) sont réglés pendant le mois de juillet.



**Assemblage de tableau de bord de Ram à la MLW (1942).**

Archives nationales du Canada/PA-1160801

L'U.S War Department est grandement intéressé par le nouveau blindé canadien. Peu de temps après la sortie du prototype, une demande est faite pour envoyer celui-ci au terrain d'essai d'Aberdeen Proving Grounds (APG), au Maryland. Le Canada accepte, et le 18 juillet le char est envoyé aux États-Unis. Les Américains testent le blindé pendant plusieurs mois. Il est d'ailleurs intéressant de se rendre compte de l'influence du Ram sur le développement du Sherman américain. Ainsi, on remarquera la face avant boulonnée de la tourelle et les formes semblables de la caisse du T6, le premier prototype du M4. Les Américains dénomment d'abord le char canadien *char moyen M3 (canadien)*, puis *M4A5*. Le char est renvoyé à Montréal en octobre 1941.

Le 26 juillet 1941, un premier calendrier de production est proposé pour le reste de l'année. La MLW est supposée produire<sup>10</sup> :

Calendrier de production du char Cruiser pour l'année 1941		
Mois	Nombre de chars	Note
Juillet	2	Y compris le prototype
Aout	3	-
Septembre	7	-
Octobre	17	-
Novembre	22	-
Décembre	48	-
<b>Total</b>	<b>99</b>	

Le 4 octobre 1941, le Q.G.M.C met au courant le Q.G.D.N que le War Office a décidé de renommer tous les engins blindés existants pour éviter les méprises. Le Commandant du Corps Canadien décide de nommer le nouvel engin canadien *Ram* (bélier). Le Q.G.D.N accepte et l'engin devient ainsi officiellement le Cruiser Tank Ram. Il faut dire que le choix du nom n'est pas un hasard, il est en fait un hommage au Colonel Worthington, dont les armoiries familiales représentent un bélier.

La production du Ram ne suit le calendrier de production que pour le prototype. Aucun véhicule ne sort des chaînes de montages durant les mois d'aout, septembre et octobre. Ce temps est plutôt utilisé pour améliorer les plans initiaux du char et parallèlement pour développer le canon de 6 Pounder. Finalement, la MLW commence la production de masse en novembre. Jusqu'en décembre, 49 chars sont construits. Ils sont tous armés d'un canon de 2 Pounder. Leurs numéros de série vont de CT39781 à CT39830.

Durant le mois de novembre, des problèmes liés à nouveau aux difficultés de livraison des pièces de provenances américaines sont rencontrés. Le 24, Carswell envoie un mémorandum suite à une visite à la MLW à C.D. Howe (ministère des Munitions et des Approvisionnements) et Clive Baillieu (British Supply Commission) :

*(...) La Montreal Locomotive Work avait reçu 16 boîtes de vitesses et 17 moteurs qui avaient tous été installés dans des chars complétés. (...) Les chars 18 à 41 étaient couchés sur le plancher en attente de boîte de vitesses ou d'un moteur et (...) l'ensemble du programme était donc menacé d'arrêt.* (Cameron p.16)

Grâce à cette communication, on peut savoir que durant les trois premiers quarts du mois de novembre 1941, au moins 17 chars ont été complétés (logiquement les chars CT39831 à CT39847) et que 23 châssis sont en attente de pièces mécaniques (sûrement les chars CT39848 à CT39870). On peut donc en conclure que 32 chars ont été complétés et construits durant la dernière semaine de novembre et le mois de décembre.

Par contre, pour ce qui est des problèmes de livraison, le major J.R.K. Taylor du ministère des Munitions et des Approvisionnements discrédite cette déclaration lors d'une réunion le 18 décembre où il assure que les 23 chars en attente ne le sont pas en raison de problèmes de livraison mais par manque de rangement dans l'usine. Quoiqu'il en soit, plus aucun problème ne sont rapportés avant 1942.

Cependant, toujours en novembre 1941, les Américains sont peu contents du rythme de production du Ram et commencent même à croire que les Canadiens sont incompetents. Effectivement, les usines américaines produisent le M3 Lee plus vite que les usines canadiennes produisent le Ram. En fait, cette situation est très simple à expliquer : les Canadiens ne considèrent un char terminé que lorsqu'il est complètement équipé et prêt au combat alors que les Américains ne montent pas l'armement en usine. Mais les compagnies américaines, croyant que les Canadiens sont plus lents, disposent des pièces mécaniques plus lentement. À partir de ce moment, les chars sont donc envoyés en Angleterre sans leurs armements qui n'est montés qu'une fois arrivés.

En janvier 1942, le développement de l'Ordnance QF 6 Pounder est terminé. Le Canada est maintenant en mesure de construire ce canon et d'en équiper ses chars. Le Ram est modifié facilement grâce au boulonnage de la tourelle pour adopter le 6 Pounder. En janvier donc, la production continue avec le nouveau canon. Le char est dénommé Ram II, alors que la première version armée du 2 Pounder est

<sup>10</sup> : Cameron p.9

appelée Ram I. Le Ram II remplace directement le Ram I sur les chaînes de montages. À partir de janvier et jusqu'au mois de juillet 1943, 1 107 Ram II sont construits. Ils portent les numéros de série CT39831 à CT40937. Au début de l'année 1942, les États-Unis demandent aux Anglais s'ils sont d'accord pour recevoir au nom du Prêt-bail (Lease-Land) le Ram. Les Anglais acceptent, et les Américains placent donc une commande de 1 351 Ram par le biais d'une compagnie canadienne, la War Supplies Limited. En même temps, le ministère des Munitions et des Approvisionnements accepte des capitaux U.S. pour aider à la production du Ram.

**Ram I de la 5ème division blindée canadienne à Aldershot en Angleterre le 24 décembre 1942.**



Archives nationales du Canada/PA-142612

Mais dès 1942, il est décidé que le principal char de bataille des armées alliées sera le Sherman. Le 26 mars, il est également décidé suite à une réunion entre la British Tank Commission et des représentants canadiens que la MLW doit commencer la production du M4 le plus tôt possible. Heureusement pour le Ram, les plans et les changements nécessaires à la production du M4 sont si longs à arriver que la production du premier n'est pas menacée.

En octobre 1942, les Américains ralentissent la répartition des boîtes de vitesses de 40%. Cette réduction a comme conséquence le ralentissement de la production du Ram.

Au début de 1943, les Américains annulent leur commande. Les Canadiens peuvent donc utiliser tous les chars construits. On décide ainsi de réviser le programme de production : celui-ci doit maintenant atteindre 1 899 Ram II à raison de 150 chars par mois. La production doit normalement être terminée pour le 15 juin 1943. Au même moment, le contrat de 1 107 Ram II est terminé. On ordonne donc un nouveau lot de 792 chars pour atteindre l'objectif de 1 899 engins. Celui-ci est atteint, avec un peu de retard cependant. Le dernier Ram à sortir des chaînes de montages de la MLW le fait le 11 août 1943, presque un mois de plus que prévu. Les numéros de série vont du premier CT159402 au dernier CT160193. À ce moment, 1 899 Ram II et 50 Ram I (y compris le prototype) ont été construits.

En février 1942, le Colonel R.A. MacFarlane (directeur de la mécanisation) affirme qu'un seul Ram I coûte à

la production entre 50 000 \$ et 100 000 \$. D'après une déclaration datant de janvier 1941, le prix total du Ram est de 81 286 \$. De cette somme, plus de 31% sont dépensés aux États-Unis (25 275 \$) et 69% au Canada (56 011 \$). Les États-Unis produisent notamment le moteur (7125 \$), la boîte de vitesses (8 000 \$), la caisse moulée (6650 \$) et diverses pièces au coût total de 3 500 \$. Le Canada ne produit que l'armement (le canon et les mitrailleuses, 9 500 \$), des pièces du blindage (1 200 \$), le moulage de l'acier (1 600 \$) et diverses pièces (3 500 \$). Les 40 211 \$ restant sont tout simplement les frais généraux et l'assemblage de diverses pièces.

Notons que cette déclaration ne peut pas être prise au pied de la lettre. Effectivement, en janvier 1941, le projet du Ram vient juste de naître. Par exemple, la tourelle n'est même pas évaluée (quoiqu'elle soit peut-être incluse dans le prix du châssis). Une autre déclaration datant cette fois de mai 1941, soit un mois avant la production du premier prototype, cite les pièces qui seront fabriquées aux États-Unis comme étant la superstructure et la tourelle moulée, les mitrailleuses et les organes mécaniques. Sûrement que cette affirmation est très proche de la réalité. Lorsque le Canada put fournir lui-même la tourelle et la superstructure moulée, le coût d'achat aux États-Unis à baissé. Par contre, les organes mécaniques des 1 949 Ram furent tous fabriqués aux États-Unis.

### Production du Ram I

Date de construction	Nombre construit	Numéro de série
30 juin 1941	1	(prototype)
Nov.-Déc. 1941	49	CT39781 à CT39830
<b>Total :</b>	<b>50</b>	

### Production du Ram II

Date de construction	Nombre construit	Numéro de série
Jan.-Dec. 1942	1107	CT39831 à CT40937
Jan.-11 août 1943	792	CT159402 à CT160193
<b>Total :</b>	<b>1899</b>	

### Production totale du Ram

Date de construction	Nombre construit	Numéro de série
du 30 juin 1941		CT39781 à CT40937
au 11 août 1943	1949	CT159402 à CT160193

### Ram I – Détails techniques

Les Ram I de début de production sont caractérisés par le port d'aucun garde-boue, alors que ceux de fin de production en montrent tous. C'est la seule façon de différencier un Ram I de début de production d'un Ram I de fin de production. Les Ram I ont tous la petite tourelle auxiliaire et les trappes d'accès latérales avec bloc de vision. Ils ont bien sûr la face avant de la tourelle boulonnée et le canon de 2 Pounder

britannique, ainsi qu'un mantelet d'une seule pièce. Ils ont également un cor d'harmonie (instrument à vent) à la disposition de l'équipage et un panier de tourelle en forme de cône. Les chars sont mûs par un moteur Wright R975-EC2 de neuf cylindres. Finalement, le tableau de bord des chars comporte un boîtier rond pour compas et tous les véhicules montrent des chenilles W.E. 210.

## Ram II – Détails techniques

La première modification réalisée sur le Ram II est bien sûr l'installation de l'Ordnance QF 6 Pounder MK III. L'installation est facilement effectuée grâce à l'avant de la tourelle boulonnée du Ram I. Un nouveau mantelet remplace celui du Ram I. Pour faire plus de place, le panier de tourelle conique est remplacé par un panier de tourelle cylindrique. Le rustique cor d'harmonie est quant à lui remplacé par une sirène alors que les différents supports de rangements sont modifiés (eau, essence, munitions, etc.).



Une autre modification consiste à remplacer le bloc de vision de la trappe d'accès latérale droite par un ventilateur plus efficace.

Après 19 exemplaires produits, d'autres changements sont effectués. Durant ses 20 mois de productions, le Ram II subit un tas de modifications. La sirène est retirée à partir du 25<sup>ème</sup> exemplaire (CT39855). Le bloc de vision de la trappe d'accès gauche disparaît à partir du 151<sup>ème</sup> exemplaire (CT39981). Au 271<sup>ème</sup> char (CT40101), les trappes d'accès latérales disparaissent définitivement au profit de renforcements en blindage coulé contenant des ventilateurs, eux-mêmes remplacés au 719<sup>ème</sup> exemplaire (CT40549) par une simple bosse de blindage carrée. Au 201<sup>ème</sup> exemplaire (CT40028), le moteur est remplacé par un Continental R-975-C1. Ce remplacement apportera quelques modifications au niveau de la plage moteur. À partir du 1 107<sup>ème</sup> (CT159402), les chenilles W.E. 210 sont remplacées par des T54E1. La tourelle auxiliaire de caisse est remplacée par une mitrailleuse montée sur rotule et coupole plus classique à partir du 1 207<sup>ème</sup> char (CT159502). Le canon Ordnance QF 6 Pounder MK V est monté sur les chars CT159534 et CT159538.

Il est intégré à tout les Ram II à partir du 1 245<sup>ème</sup> exemplaire construit (CT159540). Au 1 429<sup>ème</sup> (CT159724), les garde-boues sont modifiés.

La liste des modifications du Ram II est beaucoup trop longue pour être citée en entier. Les principales caractéristiques ont été énumérées. Les 191 derniers Ram II construits (CT60002 à CT60193) peuvent être considérés comme la version la plus aboutie du Ram. Par contre, seules des modifications mineures touchent les 723 derniers chars.



## Carrière opérationnelle

Le Ram ne vit jamais le combat en tant que char d'assaut. Il est cependant utilisé comme char d'entraînement par toute l'armée blindée canadienne de 1942 à 1945. Les raisons de son écartement du combat sont très simples ; au début 1942, les Britanniques, en pleine campagne africaine, n'ont pas besoin des quelques centimètres de blindages supplémentaires du Ram. Ils ont plutôt besoin de puissance de feux. Et bien qu'en 1942 le Ram ait un canon supérieur ou égal en performance aux chars anglais, le 75 mm américain du M3 est beaucoup plus attirant. Effectivement, pour une puissance anti-char semblable, le 75 mm peut tirer des obus HEAT (High Explosive anti-tank, ou anti-char à haut pouvoir explosif). Les Britanniques passent donc dans l'urgence sur le blindage peu épais et les formes disgracieuses du M3 pour l'adopter au détriment du Ram.

Les Ram de l'armée canadienne vont eux rejoindre le Corps blindé canadien en Angleterre pour l'entraînement. Mais avant que les premiers combats aient lieu, le Sherman devient le char standard des alliés occidentaux. Le Ram n'atteint donc jamais la ligne de feux. Par contre, l'histoire des 1 949 chars est très intéressante.

En janvier 1942, les 50 Ram I sont concentrés à divers endroits du pays comme au camp Borden ou à Kingston, en Ontario. D'autres sont envoyés au Fort Garry Horse.



Les équipages des Ram II Chloé et Cora, du South Alberta Regiment, reçoivent un cours de maintenance en Angleterre, le 16 avril 1943

Archives nationales du Canada/PA-146663

En 1941, la 1<sup>ère</sup> Brigade blindée canadienne est envoyée en Angleterre et équipée de chars anglais. Au début de l'année 1942, les 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> Divisions blindées canadiennes sont créées et le Ram est donc requis. Il est évalué que la 5<sup>ème</sup> Division blindée a besoin de 340 Cruiser. Il est donc décidé d'envoyer 40 Ram I et 300 Ram II. Un rapport du Q.G.M.C indique qu'à la date du 11 février 1942, les chars sont sur un convoi en plein océan Atlantique. Ce convoi doit sûrement contenir les 40 Ram I, mais seulement une infime partie des 300 Ram II, si ce n'est aucun, en prenant en compte le début de production tardif en janvier. La 5<sup>ème</sup> Division blindée reçoit ses premiers Ram en mars 1942, sûrement du convoi cité plus haut. Les Ram II sont envoyés outre-mer à mesure de leur sortie d'usine. La 4<sup>ème</sup> Division blindée reçoit ses premiers Ram en novembre 1942. Le 30 juin 1942, 304 Ram I et II (dont 210 éprouvant des troubles mécaniques) sont déjà en Angleterre et 304 autres sont sur le point d'arriver.

Il est à noter que 277 Ram (I et II) restèrent au Canada.

D'après le rapport numéro 113 du Q.G.M.C, 1 017 Ram sont en Angleterre à la date du 1er juin 1943, mais peut-être le chiffre est-il exagéré. Les Ram sont utilisés pour l'entraînement en coopération avec d'autres chars comme le Churchill et avec l'infanterie.

En décembre 1943, les derniers Ram sont envoyés en Angleterre. Le 31 décembre, 51 Ram II sont rattachés à la 3<sup>e</sup> Division d'infanterie canadienne, 266 à la 4<sup>ème</sup> Division blindée et 211 à la 2<sup>ème</sup> Brigade blindé canadienne, soit un total de 528 Ram II pour ces trois unités. Un rapport datant de décembre 1944 indique que 1 568 Ram sont en Grande-Bretagne à cette date.

C'est en 1943, en Angleterre, qu'il est décidé que le Ram ne verra jamais le combat. Son rôle se limite donc à l'entraînement. Peu avant son départ pour la Sicile, la 5<sup>ème</sup> Division blindée échange tous ses Ram contre des Sherman. La même chose arrive à la 4<sup>ème</sup> Division blindée peu avant le débarquement de Normandie. Les Ram restent donc pourrir en Angleterre dans des dépôts. Entre environ 400 et 500

chars sont cependant utilisés pour effectuer des conversions en divers véhicules spéciaux comme le Ram Kangaroo. Les Anglais utilisent également environ 250 Ram pour l'entraînement. Des tourelles de Ram, provenant de Kangaroo, sont installées sur de nombreux bunkers et lignes fortifiées, aux Pays-Bas notamment.

Après la guerre, l'armée néerlandaise renaissante prend possession de tous les Ram se trouvant sur son territoire, la plupart dans d'anciens dépôts de l'armée canadienne. Les Britanniques en envoient également 44 (dont quatre Command/OP) pour un total de 75. En 1950, ils ne sont plus que 50. Au moins un prototype néerlandais est équipé d'un canon de 75 mm. De nombreux autres Ram finiront dans les dépôts et les champs de tirs anglais et canadiens.

Aujourd'hui, il reste sept Ram en parfait état (un en Angleterre, un en Hollande et deux au Canada) et 12 épaves (une en Hollande, deux au Canada et neuf en Angleterre) pour un total de 20 spécimens. Il reste également quatre tourelles seules, dont trois installées « en casemate » en Hollande et une dans un dépôt en Angleterre. Finalement, trois Kangaroo ont été restaurés (un en Angleterre, un au Canada et un en Hollande) et deux épaves se trouvent au Canada.



Les équipages des Ram II Chloé et Cora, du South Alberta Regiment, reçoivent un cours de maintenance en Angleterre, le 16 avril 1943

Archives nationales du Canada/PA-179748

Si le Ram n'a jamais été utilisés comme char de combat, il a été excellent pour préparer les équipages canadiens au Sherman, les deux chars étant très semblables. Il a rempli à merveille son rôle de 1941 d'équiper et d'entraîner les forces canadiennes. De plus, le Ram a été utilisé et modifié en plusieurs variantes, qui elles, ont vu le feu.

### Synthèse du Ram en Angleterre et au Canada

#### Total (Ram II) (Ram I)

Restés au Canada : 277 (267) (10)  
 Envoyés en Angleterre : 1672 (1632) (40)  
 Coulés en Atlantique : 104 (104) (0)  
 Reçus en Angleterre : 1568 (1528) (40)

### Variantes du Ram

#### Canon automoteur Sexton I

Comme de nombreux chars d'assaut de la Seconde Guerre mondiale, le châssis du Ram est utilisé pour

concevoir un canon automoteur. Le Sexton, construit à un nombre d'exemplaires supérieur au Ram, il est destiné à remplacer le M7 Priest dans l'armée britannique et canadienne et permettre l'utilisation du canon de 25 Pounder (87,5 mm) britannique sur affût automoteur. Il est construit à la MLW après la fin de la production du Ram. Les 124 premiers exemplaires sont appelés Sexton I et construits sur la base du Ram II. Les autres exemplaires utilisent le châssis du Sherman canadien « Grizzly ».



Ram Kangaroo chacune. Il est mis en activité le 8 novembre 1944. Engagé pour la première fois en décembre, il est de tous les combats du 21e Groupe d'armées britannique jusqu'à la fin de la guerre. Les Kangaroo supportent les hommes de plus de 54 bataillons d'infanterie durant leur carrière et offrent un soutien moral aux troupes tout en réduisant les pertes. Et ils donnent une nouvelle vie aux Ram.



### Transport de troupes blindé Kangaroo

Le Kangaroo est sûrement la variante du Ram la plus célèbre. Elle est également une des plus efficaces.

Fin juillet 1944, en Normandie, le lieutenant-général Guy Simonds, commandant le 2e Corps canadien, a besoin d'un transport de troupes blindé pour protéger sa précieuse infanterie suite aux pertes des deux mois précédents. Au même moment, de nombreux régiments d'artillerie canadiens viennent justement d'échanger leurs canons automoteurs M7 Priest contre des 25 Pdr tractés. Simonds décide donc d'utiliser les M7 en enlevant leurs canons et en bouchant l'ouverture laissée par une plaque de métal. Le résultat, nommé Kangaroo (kangourou) en référence à la femelle de cet animal protégeant ses petits en son sein, est testé lors de l'opération Totalize (8 août 1944) et est si efficace que les nouveaux transports de troupes sont de tous les combats suivants. Mais fin août, les Priest sont au bout du rouleau, et il faut dénicher de nouveaux véhicules à équiper, car entre-temps une unité a été créée, la 1<sup>ère</sup> section blindée de transport des troupes. Il est décidé d'utiliser les Ram en Angleterre qui ne servent plus à rien. Environ 150 chars sont donc envoyés en France et modifiés dans un atelier de campagne à Pierreville (près de Rouen) en octobre 1941. Il s'agit vraisemblablement de Ram II, avec et sans tourelle auxiliaire. La tourelle et bien entendu le panier de tourelle sont enlevés, la radio est réinstallée sur le côté gauche de la caisse et parfois aussi quelques bancs. Pour faciliter l'entrée et la sortie des fantassins, des poignées ou des barreaux sont également ajoutés. Un Kangaroo peut emporter 11 soldats plus ses trois membres d'équipage (pilote, copilote et opérateur radio). La mitrailleuse de caisse est parfois repositionnée sur l'anneau de tourelle pour que l'infanterie puisse s'en servir. Toujours en octobre, le 1er régiment blindé de transport de troupes est créé. Le régiment est composé de 2 sections de 53

### Char lance-flammes Badger

En 1944, l'armée canadienne dispose du Wasp, un véhicule lance-flammes constitué d'un Bren Gun Carrier et d'un lance-flammes Wasp IIC. Mais le blindage du Carrier est trop peu épais pour la tâche qui lui est assignée, résistant à peine aux tirs d'armes légères, sans parler des réservoirs de combustibles inflammables... On décide donc d'utiliser le Ram Kangaroo en août 1944. Envoyé en Angleterre, les engins sélectionnés sont des Kangaroo sur base de Ram II de fin de production disposant de la mitrailleuse de caisse sur rotule. Celle-ci est enlevée et remplacée par un lance-flammes Wasp IIC. Les réservoirs de carburants sont à l'intérieur de l'engin. Les chars ainsi modifiés, au nombre de 36, sont renvoyés sur le continent en novembre et appelés Badger (blaireau). Après une période d'entraînement et de modifications mineures, les Badger sont utilisés pour la première fois en février 1945. Le résultat est très satisfaisant. Un peu plus tard, une nouvelle commande de Badger a lieu. Encore une fois, ce sont des Ram Kangaroo de fin de production qui sont choisis. Mais en plus des modifications habituelles, la tourelle est cette fois bouchée en son centre par une plaque de blindage. Une petite tourelle auxiliaire de



Ram de début de production est alors intégrée au centre de l'anneau de tourelle. Celle-ci permet au chef de char de mieux voir le champ de bataille et d'utiliser la .30-06, ce qui est très utile. Lorsque la 5<sup>ème</sup> Division blindée revient d'Italie, elle construit un ultime lot de Badger. Ceux-ci gardent leur tourelle et leur armement, et sont probablement les seuls Ram à voir l'action.



### Char de commandement et d'observation d'artillerie Ram Command/OP

En août 1942, le Q.G.M.C demande au Q.G.D.N de commencer la production de blindés d'observation d'artillerie. Un peu plus tard, une même demande est faite pour un char de commandement. Il est décidé que le même engin pourrait avoir les deux rôles et le Ram est choisi pour être modifié. L'armement au complet est enlevé, et le canon remplacé par un canon factice. Le panier de tourelle est ôté pour faire plus de place à l'intérieur. Une deuxième radio WS19 est incorporée ainsi qu'une WS58 pour communiquer avec l'infanterie. D'autres modifications sont également effectuées. En décembre 1942, une maquette du véhicule est envoyée à la MLW et la production commence. En septembre 1943, 31 véhicules sont terminés et envoyés en Angleterre. 53 autres chars sont terminés en 1943 et tous envoyés en Grande-Bretagne. En décembre de la même année, tous les chars sont arrivés, à raison de 53 pour la 3<sup>ème</sup> Division d'infanterie, 27 pour la 4<sup>ème</sup> Division blindée et 4 pour la 2<sup>ème</sup> Brigade blindée canadienne. Ils sont tous utilisés au combat avec une grande efficacité.

### Transport de munitions Wallaby

Ce véhicule est un Ram sans tourelle au même titre que le Kangaroo. Il sert à transporter les munitions des Sexton des régiments d'artillerie de campagne canadiens. Les munitions de 25 Pdr sont installées dans la caisse. 25 engins sont construits au Canada et d'autres en Angleterre. Le wallaby est un petit marsupial herbivore australien, voisin du kangourou. Pour la troupe, ce nom est retenu pour la même raison que le transport de troupes blindé Kangaroo.

### Véhicule de remorquage blindé A.R.V I & II

Le Ram A.R.V (Armored Recovery Vehicle) I est construit la plupart du temps à partir d'un Ram I. Les modifications sont très simples et consistent en l'ajout d'un treuil, d'un enrouleur de câbles, de boîtes à outils et d'un dispositif de remorquage. L'A.R.V II est mieux

équipé : un treuil à axe vertical électrique, une espèce de cabestan installé dans le char pour pouvoir contrôler à distance les câbles de remorquages, une lame de bulldozer, une potence et d'autres machines semblables. La tourelle est remplacée par une tourelle factice, canon compris. L'A.R.V II est plus utilisé que son aîné. 223 Ram A.R.V sont construits.

### Tracteur d'artillerie

Similaire au Wallaby et au Kangaroo, cette variante est utilisée pour tracter le canon de 17 Pdr britannique. Un crochet de remorquage est ajouté à l'arrière et les munitions sont stockées dans le char. La conversion est effectuée dans des ateliers de campagne. Environ 59 chars sont convertis.



### Ram projecteur

Un projecteur de 40 pouces britanniques est monté sur quelques Ram Kangaroo durant l'hiver 1944-45. Ils sont utilisés pour créer un clair de lune artificiel durant les offensives et éclairer des aérodromes.

### Canon automoteur aérien de 3,7 pouces

Il s'agit d'une expérimentation impliquant un Ram dont la superstructure a été enlevée au profit d'une plaque de blindage soudée. Dessus, l'excellent canon anti-aérien britannique de 3,7 pouces est monté. Cette expérimentation a lieu au Canada en 1942-43 et est vite abandonnée, sûrement en raison de l'instabilité de la pièce de 3,7.

### Ram B.A.R.V (Beach Armoured Recovery Vehicle)

Un véhicule B.A.R.V est un véhicule spécialisé dans le remorquage d'engin sous l'eau. Au moins deux Ram sont convertis, mais aucun n'approche le champ de bataille.

### Ram A.V.R.E (Armoured Vehicle Royal Engineers)

Suite à Dieppe, un char d'assaut adapté pour attaquer les défenses allemandes côtières est proposé, et deux Ram sont modifiés pour suivre une série de test en 1943. Le Churchill lui est préféré, et l'expérimentation en reste là.

## Fiche technique du Ram

	Ram I	Ram II
Poids :	32 t	32,5 t
Largeur :	2,87 m	2,77 m
(sans les trappes et les ventilateurs)		
Longueur :	5,79 m	5,79 m
Hauteur :	2,66 m	2,66 m
Vitesse maximale :	40 km/h	
Autonomie :	232 km	
Puissance du moteur :	400 CV	
Pression au sol :	0.94 kg par cm <sup>2</sup>	
Blindage min-max :	25 à 89 mm	
Armements :	1 x Ordnance QF 2 Pounder Mk XI ou X	1 x Ordnance QF 6 Pounder Mk III ou V
	3 x Browning .30-06	

### Sources bibliographiques

#### Primaires

CAMERON, Capitaine L.R., rapport No. 38 du Quartier général de l'armée, Direction du service historique, Département de la défense nationale, Ottawa, Ontario.

MASSEY, Dr. E.E. et Lieutenant C.A. LARSON, rapport No. 73 du Quartier général de l'armée, Direction du service historique, Département de la défense nationale, Ottawa, Ontario.

STACEY, Major C.P., rapport No. 62 du Quartier général militaire canadien, Direction du service historique, Département de la défense nationale, Ottawa, Ontario.

STACEY, Lieutenant-colonel C.P., rapport No. 113 du Quartier général militaire canadien, Direction du service historique, Département de la défense nationale, Ottawa, Ontario.

MACQUEEN, Brigadier J.H., rapport No. 141 du Quartier général militaire canadien,

Direction du service historique, Département de la défense nationale, Ottawa, Ontario.

#### Secondaires :

ELLIS Chris et Peter CHAMBERLAIN. British and American Tank of World War II. 2<sup>ème</sup> édition, New York, Arco Publishing, 2000, 218 pages.

Ram and Sexton. Berkshire, Profile Publications, « AFV Weapons », 1970, 22 pages.

HUNNICUTT, Richard P. Sherman. A History of the American Medium Tank. Novato, Presidio Press, 1978, 573 pages.

LAW, Clive. Making Tracks. Tank Production in Canada. Ottawa, Services Publications, « UpClose », 2001, 55 pages.

ROBERTS, Paul. The Ram. Developments and Variants, volume 1. Ottawa, Service Publications, « Canada weapon's of war », 2002, 24 pages.

— The Ram. Developments and Variants, volume 2. Ottawa, Service Publications, « Canada weapon's of war », 2004, 24 pages.

ZALOGA, Steven. Armored Thunderbolt. The U.S. Army Sherman in World War II. Mechanicsburg, Stackpole Books, 2008, 360 pages.

GUTHRIE Steve et Barry BELDAM. Camouflage and markings of canadian armored vehicles in World War two Part 1. Pologne, Model Centrum Progres, « Armor color gallery », 2008, 48 pages.

BONIFACE, Jean-Michel et al. L'aventure des chars de la Seconde Guerre mondiale. Paris, Hachette Collections, 2005, 287 pages.

#### Sources internet :

SERVICE PUBLICATIONS. RamTank.ca – A Registry of Canada's Tank. [en ligne]. <http://www.ramtank.ca/> [page consultée le 23/6/11].

WINNINGTON-BALL Geof. The Canadian Army Overseas 1939-1945. [en ligne]. <http://www.mapleleafup.net/intro.html> [page consultée le 14/6/11].

BELDAM Barry. Armoured Acorn : the canadian and Commonwealth Armoured Vehicle Web-Site. <http://www.armouredacorn.com/index.html> [page consultée le 15/6/11].

BOURGUIGNON Vincent. WW2 Armor. [en ligne]. <http://ww2armor.jexiste.fr/index.htm> [page consultée le 10/5/11].

CENTRE JUNO BEACH. Le Canada et la deuxième guerre mondiale. [en ligne]. [http://www.junobeach.org/main\\_french.html](http://www.junobeach.org/main_french.html) [page consultée le 10/8/11].

## Ram II



Ram II (6 Pdr Mk III), Canadian Armored Corps Training Centre, Camp Borden, Canada, mai 1942.



Ram II (6 Pdr Mk III) Z18, état-major de la 1e brigade blindée canadienne (5e division blindée canadienne), Angleterre décembre 1942.



Ram II (6 Pdr Mk V) A12, The Sherbrooke Fusiliers, 2e brigade blindée canadienne, Angleterre 1943.

Illustrations Félix Leblond © 2011

## Le 1er bataillon de parachutistes canadien : de Varaville à Wismar

Par Jeremy Delawarde

### 1) Entraînement :

En Avril 1942, suite aux nombreuses victoires des paras allemands et à la création de différentes unités de parachutistes chez les Alliés, le Canada décida de créer une unité de parachutistes canadienne. Mais l'armée canadienne ne savait pas comment préparer de telles unités. Le lieutenant colonel R.H. Keebler fut donc envoyé aux USA au fort Benning (Géorgie) pour y observer les méthodes d'apprentissage des unités de parachutistes américaines.

Pendant ce temps, le 1<sup>er</sup> Bataillon de paras canadien fut créé le 1<sup>er</sup> juillet 1942. Ses effectifs étaient de 26 officiers et 590 soldats.

Un appel aux volontaires fut passé, mais peu de soldats voulurent s'engager dans le bataillon, ceci était dû à une erreur dans le règlement qui laissait penser que les volontaires n'iraient pas au front. Dès que l'erreur fut trouvée, elle fut rectifiée et à partir de ce jour, les recrues vinrent en masse. Lorsque suffisamment de soldats furent engagés, il fut décidé de créer un nouveau camp d'entraînement: le camp Shilo, qui se situe dans le Manitoba (Centre du Canada). Mais l'école n'ouvrira ses portes qu'en été 1943. Il faudra que les paras engagés partent pour fort Benning en attendant l'ouverture du camp Shilo. A Fort Benning, les paras Canadiens reçurent un entraînement poussé, et nombreux étaient les accidents car en 1943, le parachutisme était une discipline assez jeune, et les mesures de sécurité n'étaient pas forcément efficaces.

En Avril 1943, le bataillon passa sous les ordres du lieutenant colonel Bradbrooke. Il avait fini son entraînement initial en parachutisme et pouvait commencer sa préparation préliminaire à l'école de Shilo. Rapidement on s'était rendu compte que Shilo n'était pas

adapté à des entraînements aéroportés car l'aérodrome désigné pour les sauts était trop loin, il fallait parcourir une grande distance sur route, ce qui faisait perdre un temps précieux à l'unité. De plus, les vents de la région étaient trop forts pour sauter en parachute correctement.

Cependant on s'était rendu compte que l'école de Shilo n'était pas faite pour entraîner des parachutistes, il fut décidé d'intégrer le 1<sup>er</sup> bataillon au sein de la 6<sup>ème</sup> airborne britannique. Mais cela engendra un gros problème: les soldats Canadiens devaient obéir à un officier supérieur britannique.

Le 1<sup>er</sup> bataillon de paras canadien partit donc en mai 1943 pour rejoindre l'Angleterre en traversant l'Atlantique sur le Queen Elizabeth. Quand elle arriva en Grande Bretagne l'unité fut rattachée à la 3<sup>ème</sup> brigade de Paras Anglais, commandée par le brigadier S.J.Hill; et logeait dans les Casernes Carter à Bulford.

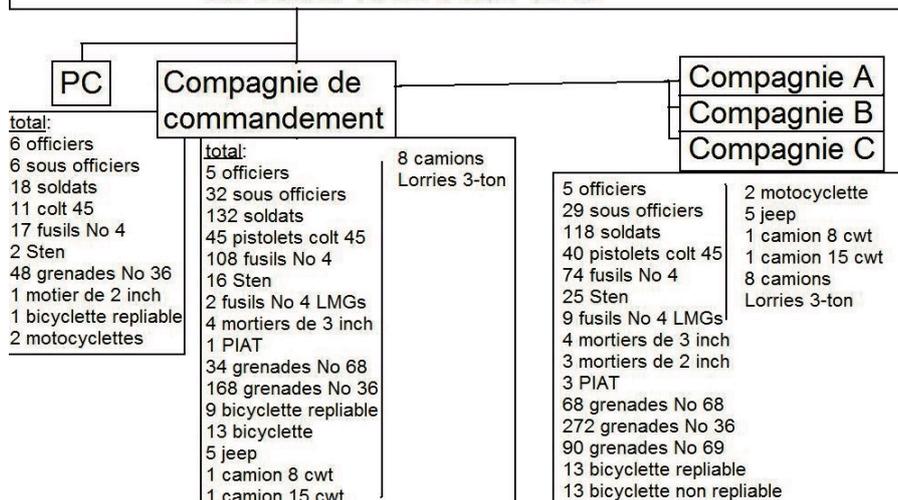
L'instruction devait reprendre, mais tous les paras Canadiens durent repasser des entraînements avec le



**Des parachutistes Canadiens du 1<sup>er</sup> bataillon se préparent pour un exercice, Bulford, Angleterre, 5 Janvier 1944.**

Archives nationales du Canada/PA-179149

### Organigramme du 1er Bataillon de Parachutistes Canadien 1er Juillet 1942-8 mai 1945



matériel britannique, assez différent de celui des Etats-Unis, certains Canadiens abandonnèrent car le matériel de saut anglais ne comprenait pas de parachute de secours. L'entraînement de conversion dura donc pendant tout l'Automne. Pendant celui-ci, on se rendit compte que lors des exercices de tir, l'adresse au tir des canadiens était inférieure à la moyenne de la brigade. Il fallut remédier à cela en rajoutant 6 à 8h de maniement des armes par semaine. Puis, les paras du 1<sup>er</sup> bataillon s'améliorèrent en tir et l'entraînement put se concentrer sur les opérations de nuit en vue de l'opération Overlord. Le but de ces manoeuvres était de mettre l'accent sur les différents objectifs à atteindre par le bataillon lors du jour-J. Ceux-ci étaient les suivants:

Coopérer directement avec les troupes débarquant sur les plages

Prendre et tenir des objectifs assignés (pont, carrefour...) jusqu'à l'arrivée des renforts

Retarder l'avancée des renforts ennemis qui pourraient être dans le secteur.

L'entraînement continua jusqu'au printemps 1944, l'unité sauta pour la dernière fois avant le jour-J le 15 mai 44, c'est aussi ce même jour que le roi George VI et la reine Elizabeth passèrent en revue le bataillon. Le 1<sup>er</sup> bataillon de paras Canadien fut ensuite placé en réserve près de Down Ampey où tous les soldats attendirent de faire le « grand saut ».



**Le roi George VI serre la main au major D.J. Wilkins du 1<sup>er</sup> bataillon de para canadien, Angleterre, 15 mai 1944.**

Archives nationales du Canada/PA-191123

## 2) Jour-J

Au soir du 5 juin, les hommes apprirent qu'ils partaient pour la Normandie. Les 3 compagnies du bataillon se virent attribuer des objectifs différents:

La compagnie A devait protéger le flanc gauche de la 9<sup>ème</sup> brigade, elle devait aussi prendre et tenir l'intersection à Les Mesnil.

La compagnie B devait détruire plusieurs ponts sur la rive.

La compagnie C se voyait attribuer le plus d'objectifs:

1) Prendre et tenir la zone de largage Victor avant que le reste de la brigade n'arrive

2) Capturer le Quartier Général ennemi situé en plein dans la ZL

3) Détruire le pont routier de Varaville

4) Neutraliser le centre de résistance situé à l'intersection de Varaville, dans le château.



**Des paras Canadiens attendent pour entrer dans les avions qui les largueront sur la Normandie, 5 juin 1944**

Archives nationales du Canada/PA-114599

C'est donc la compagnie C qui partit en première pour sécuriser la ZL. 14 avions décollèrent d'Angleterre vers 22h30 le 5 juin 1944 avec à leur bord, les hommes de la compagnie C. Le trajet se passa plutôt bien, jusqu'aux côtes françaises, où la flak Allemande les accueillit. Celle-ci causa une dispersion totale des avions et les hommes se retrouvèrent à plusieurs miles de leur zone de sauts prévue. Beaucoup de paras se noieront dans le marais, de plus, il ne reste que 2 balises Eureka qui ne pourront être actives à temps. Malgré tous ces problèmes, la compagnie C arriva à nettoyer et à tenir la ZL jusqu'à l'arrivée du reste du bataillon.

Après ce saut, le bataillon est totalement éparpillé, les opérateurs radio étaient morts, sauf un seul, la majorité des servants de mitrailleuses et de mortiers s'étaient noyés à cause de leur équipement trop lourd. Au final, seulement 50% du bataillon se regroupa sur la ZL. Quand les compagnies arrivèrent à se regrouper, chacune avança vers ses objectifs : la compagnie A arriva à rejoindre Le Mesnil et y installa le QG du bataillon, la compagnie B a eu plus de mal à rejoindre Robehomme, et ce n'est que vers 3h, après avoir été guidé par une jeune Française, qu'un groupe de paras arriva au pont sur la Dive, mais les sapeurs n'étaient pas arrivés et les paras durent faire sauter le pont avec le peu d'explosif qu'il leur restait. Après que celui-ci fut détruit, la compagnie le garda jusqu'au 7 juin, jour où elle fut relevée.

Pendant ce temps, la compagnie C avait beaucoup plus de mal à réussir ses objectifs :

Le Major H.M MacLeod arriva au point de rendez vous de la compagnie vers 00h30 et, au lieu de voir la centaine d'hommes qui était prévue, il ne trouva qu'une quinzaine de paras. De plus, le groupe n'avait pas de mitrailleuse de type Vickers ou des mortiers, il n'y avait qu'un simple PIAT, tant pis, le groupe devra faire avec, de plus, la garnison qu'ils devaient attaquer

comptait une centaine de soldats ! Le petit groupe avança en direction de Varaville, et rencontra sur son chemin un groupe de cinq hommes menés par le soldat F.Rudko.

Au même moment où le Major MacLeod regroupait ses hommes, le Lieutenant S.Mc Gowan, après avoir cherché ses hommes pendant la moitié de la nuit, arriva aux abords de Varaville en début de matinée. Très vite, le groupe tomba nez à nez avec deux sections adverses, les paras Canadiens prirent rapidement l'avantage et continuèrent vers l'entrée du village qu'ils nettoyèrent en très peu de temps. Mc Gowan installa son PC dans un cimetière et utilisa le clocher comme poste d'observation. Un peu plus tard, des soldats ennemis furent repérés non loin de là, et le lieutenant envoya un groupe les intercepter, le combat ne dura pas longtemps, et les Allemands se replièrent, en laissant 3 des leurs, morts.

Un peu avant que le jour ne se lève, le Major Mc Leod, après une longue marche, arriva dans Varaville, les paras profitèrent de l'obscurité pour se faufiler discrètement dans le village, jusqu'au château. Dans celui-ci, les Canadiens virent qu'il était abandonné, mais pas depuis longtemps, comme le prouvent les lits encore tièdes. Mc Leod compta le nombre de lits : 96, le major ne prit pas beaucoup de temps à comprendre qu'il fallait se préparer à une contre attaque car les Allemands n'allait pas tarder à revenir. Le lieutenant Walker plaça 12 hommes dans un fossé, dans la cour du château, qui ont ordre de tenir la position, c'est d'ailleurs là qu'aurait dû se placer la section d'appui « feu » si le plan s'était déroulé comme prévu. Au moment où le Major Mc Leod et le soldat Thompson furent montés à l'étage, ils entendirent une grande détonation, c'était celle d'un canon de 50mm KwK qui se trouvait dans un encuvement qui faisait partie d'un réseau de défense se situant juste en face du château. Le major appela le caporal Oikle qui s'occupait du PIAT, celui-ci visa, et tira...trop court ! Le caporal n'eut pas le temps de recharger lorsque le canon allemand visa et tira à son tour, tuant Oikle, Walker, le soldat Bismutka (qui rentrait dans la salle à ce moment là) ; seul Thompson s'en sortit, avec une main en moins, quant au major Mc Leod, il mourut de ses blessures très peu de temps après. Le commandement étant donc revenu au Capitaine Hanson, celui-ci fit un compte rendu de la situation : 30 soldats et 1 mitrailleuse lourde, c'est tout ce qu'il leur restait. Hanson décida d'envoyer 2 soldats chercher des renforts à Le Mesnil.

Plus tard dans la journée, le caporal D.Hartigan, accompagné par le soldat W.C Mallan et portant un mortier, avança vers le château. Mais Hartigan ne savait pas que celui-ci n'était pas encore nettoyé, un autre para eut à peine le temps de lui dire de se mettre à couvert que des tirs de mitrailleuse retentirent. Mais le mortier ne pouvait pas grand-chose contre les positions en béton armé des Allemands.

La situation resta donc la même jusqu'à 8h, quand les

Allemands levèrent le drapeau blanc : ceux-ci voulaient évacuer les blessés. Hanson était d'accord, mais au moment où les blessés allemands sortaient de leur position, les Allemands toujours présents dans le bunker firent feu sur leurs propres amis ! Seuls 2 Allemands en sortirent indemnes. Au même moment, une grande détonation retentit : c'est le sergent Davies qui avait fait sauter le pont de Varaville, les soldats furent soulagés, il n'y avait plus aucune crainte sur le fait que des blindés ennemis pouvaient contre-attaquer.

Jusqu'à 10h, les Canadiens ne tentèrent rien, jusqu'au moment où le caporal Hartigan se porta volontaire pour déloger les Allemands, celui-ci réussira à tirer 4 coups de mortier et à lancer des grenades sur les fortifications ennemies, les Allemands se rendent immédiatement. Juste après, le Caporal John Ross transmet le mot de code Blood qui signifie que Varaville est pris. Entre temps, des Allemands avaient pu se faufiler derrière les lignes canadiennes et firent prisonniers les blessés canadiens présents dans le château, mais ils se rendirent sans faire d'histoire.

Après une journée très éprouvante, la compagnie C fut relevée en milieu d'après midi par les commandos britanniques et se mit en marche vers Le Mesnil, qu'elle ne rejoindra pas avant 18h.

Après le débarquement, l'unité s'attendait à retourner en Angleterre, mais vu la situation des Alliés autour de Caen, cela ne risquait pas d'arriver tout de suite. Celle-ci resta donc toujours à l'intersection de Le Mesnil, et sera d'ailleurs appuyée par des centaur de la première centaur Battery jusqu'au 30 août.



**Le soldat Tom J. Phelan utilise une bicyclette aéroportée à Le Mesnil, France, 16 juin 1944**

Archives nationales du Canada/PA-204971

Le 16 juin, le bataillon fut relevé et envoyé à Arromanches pour se reposer pendant neuf jours. Ensuite, il repartit sur les rives ouest de l'Orne, où il subit une guerre de positions avec de nombreux accrochages entre patrouilles Canadiennes et Allemandes. Mais c'est l'artillerie (très présente), les pièges et les tireurs d'élite ennemis qui feront le plus de victimes dans les rangs des Paras.

L'unité alla de nouveau au repos le 4 juillet et retourna à Le Mesnil le 21 juillet. Là bas, le mauvais temps et l'artillerie rendirent les patrouilles plus difficiles et plus coûteuses en hommes. Le 23 juillet, le bataillon passa

sous le commandement de la 1<sup>ère</sup> Armée Canadienne, c'est la seule fois pendant toute la seconde guerre mondiale que le bataillon sera sous les ordres de généraux Canadiens. Ce même jour, les paras repartirent au repos et se préparèrent à un assaut vers la Seine.

Le 17 août, le 1<sup>er</sup> bataillon attaqua Bure que les Allemands avaient déjà évacué un peu plus tôt dans la journée. Le lendemain, les Canadiens prirent 4 ponts, attaquèrent plusieurs poches de résistance ennemies et firent plus de 150 prisonniers en moins de 2h. Pendant les 2 semaines qui suivirent, l'unité continua sa progression vers la Seine sans rencontrer de grosse résistance.

Le 24 Août, le Lieutenant Colonel Bradbrooke partit du bataillon pour un poste d'état-major au QG du 38<sup>ème</sup> groupe de la RAF. C'est donc le major Fraser Eadie qui prit la tête de l'unité jusqu'à la fin de la campagne de Normandie. Le 2 septembre, des renforts arrivèrent pour soutenir les Canadiens, et le 4 septembre, le bataillon retourna à Arronanches, où il se prépara à repartir pour la Grande Bretagne.

La campagne de Normandie aura coûté au bataillon 25 officiers et 332 sous-officiers et soldats morts, blessés ou faits prisonniers.

### 3) Automne en Angleterre et hiver dans les Ardennes

Le 1<sup>er</sup> Bataillon de parachutistes Canadien arriva en Grande Bretagne quelques jours après seulement et tous les hommes de l'unité eurent droit à 12 jours de congés. Après que ceux-ci furent écoulés, les hommes revinrent aux casernes Carter. Entre temps, le nouveau commandant du bataillon, le Lieutenant Colonel Nicklin, prit la place du major Eadie (qui fut rendu à ses fonctions de commandant en second). Mais rapidement, les hommes ne s'entendirent pas avec Nicklin, car cette ancienne vedette du Football était plutôt violente et ne tolérait pas le manque de discipline et de professionnalisme. Mais cela n'empêcha pas au bataillon de continuer de s'entraîner dans les zones bombardées de Londres, le but était de mettre l'accent sur le combat en zone urbaine.

Le 20 octobre, les paras entamèrent une grève de la faim car ils ne voulaient plus du lieutenant col Nicklin



**Des paras Canadiens se préparent pour une patrouille, Bande, Belgique, 15 janvier 1945**

Archives nationales du Canada/PA-191136

comme supérieur. Mais celle-ci s'achèva rapidement, lorsque le brigadier Hill, très respecté de tous, vint parler avec les Canadiens des problèmes liés à leur commandant. Le lendemain, le porte-parole des grévistes fit ses excuses au nom de tous, Nicklin accepta et les entraînements purent reprendre.

Lorsque Noël approcha, les entraînements se portèrent principalement sur le maniement des armes et les soldats étaient impatients de recevoir leurs congés de Noël. Mais lorsque les Allemands attaquèrent dans les Ardennes, toute les permissions furent annulées et les hommes durent se préparer à partir pour la Belgique. Le 22 décembre, les paras mangèrent leur repas de Noël, avant de prendre le bateau pour Ostende (Belgique) le 24. Le 25 décembre, le bataillon arriva à Ostende et se mit en route pour Taintignies. Le 2 janvier, l'unité refit mouvement vers Rochefort. Là-bas débûtèrent les patrouilles. A cause des températures très froides et du manque de vêtements chauds pour les Canadiens, ceux-ci souffraient plus du froid et de la misère que des patrouilles allemandes et de l'artillerie ennemie. Le bataillon repartit vers Aye le 6 janvier, puis Marche et traversa plusieurs autres villages belges. Le 11 janvier, les paras Canadiens firent une terrible découverte dans la cave d'une maison du village de Bunde : 37 cadavres de civils abattus par les Allemands. Ensuite, les Alliés ayant repris le contrôle, le bataillon fut placé en réserve et participa à une compétition sportive d'hiver organisée par la brigade.

Le 18 janvier, l'unité partit en repos à Panderome et attendit l'ordre d'attaquer vers la rivière Maas. Ce ne fut que le 20 janvier que celui-ci fut donné et le bataillon fut placé sur la rive Ouest de la Maas. Entre temps, et un peu tard, des vêtements chauds furent envoyés pour les paras Canadiens. Ceux-ci se rendirent compte qu'ils se trouvaient juste en face de la fameuse ligne Siegfried, vinrent ensuite 3 semaines rudes dans des conditions toujours aussi froides, avec toujours des patrouilles, mais les Allemands se firent rares. Finalement, le 18 février, le bataillon retourna aux casernes Carter.

### 4) Opération Varsity et fin de la guerre.

Début mars 1945, le bataillon fut choisi pour participer à l'opération Varsity : le franchissement du Rhin. Le bataillon reprit les entraînements habituels avant une grande opération : maniement des armes et parachutages en priorité. Le 1<sup>er</sup> Bataillon et la 6<sup>ème</sup> airborne se virent donc attribuer les objectifs suivants :

- prendre et tenir une zone boisée qui domine la partie du Rhin ou aura lieu l'assaut principal
- empêcher les renforts ennemis d'atteindre la rivière provenant de l'est de Wesel
- prendre la zone centrale de Schnappenburg, qui comprenait une intersection et des maisons occupées par des paras Allemands. Les Canadiens furent aussi briefés sur le fait que les prisonniers allemands ne devront

pas être bien traités. L'unité continua de s'entraîner jusqu'au 19 mars, date à laquelle elle était prête à sauter.



**Le soldat L.H. Johnson et le sergent D.R. Fairborn s'entraînent au tir avec un PIAT, Lembeck, Allemagne, 29 mars 1945**

*Archives nationales du Canada/PA-114595*

Le 24 mars 1945, à 7h30, 35 Dakota décollèrent d'Angleterre en direction de Wesel, ils transportaient la totalité du 1<sup>er</sup> bataillon de paras Canadien. A ce moment là, le bataillon représentait un tiers de la brigade ! Contrairement à la Normandie, le parachutage se passa plutôt bien : les paras furent peu dispersés, malgré la flak adverse très présente. Le seul souci était le fait de sauter de jour : les Allemands tiraient sur les paras, et les pauvres Canadiens étaient morts avant de toucher le sol pour certains. Les paras atterrirent très fréquemment en beau milieu d'un champ et les Allemands en profitaient, le commandant de la compagnie C fut rapidement blessé et son adjoint fait prisonnier par les Allemands. Triste sort qui arriva au Lieutenant Colonel Nicklin, qui eut son parachute emmêlé dans un arbre et fut abattu par des soldats ennemis. Le commandement repassa encore une fois au major Eadie. Tout ce carnage n'empêchera pas certains actes d'héroïsme comme celui du Caporal George Topham qui réussit à sauver plusieurs paras blessés en plein à découvert.

Vers 12h, tous les objectifs furent atteints et l'unité commença à se regrouper autour de Schnappenburg et à 15h, arrivèrent des munitions par parachutage. Au soir du 24 mars, les forces terrestres qui ont réussi à passer le Rhin arrivèrent en renforts. Pendant cette seule journée, le bataillon perdit 77 hommes blessés, morts, prisonniers ou disparus.

Pendant les 3 jours qui suivirent, l'unité garda la ZL, mais il n'y eut que peu d'accrochages avec l'ennemi. Le 27 mars, le bataillon reprit la marche et s'empara du village de Burch. Le 30, les paras reçurent l'ordre d'attaquer en direction du canal de Dortmund-Elms, qui est indispensable pour continuer vers Wismar, et qui permettra ensuite de couper la retraite aux forces Allemandes vers le Danemark afin que celles-ci puissent se rendre aux troupes alliées plutôt qu'aux Soviétiques. Le bataillon doit donc avancer vite, car la fin de la guerre est proche et les russes progressent à pleine vitesse car ils voulaient prendre Wismar avant les Alliés. Les Canadiens avancèrent dans des camions et sur la plage arrière des chars Britanniques, la tactique consistait à déployer les troupes dès qu'il y avait une poche de résistance, et de réembarquer celles-ci lorsque elles avaient fini le nettoyage. Cette course entre Russes et Alliés dura pendant encore 3 se-

maines, jusqu'au moment où le bataillon arriva au niveau de l'Elbe. Il dut attendre 9 jours pour que les Anglais puissent trouver un passage sur le cours d'eau et il put l'exploiter le 30 avril. Le 2 mai, les Canadiens entrent dans Wismar le 2 mai vers 9h, les Alliés ont gagné la course contre les Russes, qui arriveront peu après, vers 16h. Ceux-ci sont déçus, mais ils entretiennent de bons rapports avec les paras canadiens, mais cette relation se détériora rapidement en raison du fait que les Russes ne voyaient pas pourquoi les Alliés étaient présents.

Le 8 mai annonça la fin de la guerre, mais aussi le retour bientôt des paras vers leurs foyers. En attendant, le bataillon repartit en Angleterre. Le gouvernement Canadien, voulant rapatrier une unité assez rapidement, choisit le 1<sup>er</sup> bataillon de parachutistes Canadien pour ses états de services. Juste avant l'embarquement, le 31 mai, la 6<sup>ème</sup> division d'infanterie organisa une fête aux casernes Carter pour fêter le départ de l'unité. Deux semaines après, les paras Canadiens arrivèrent à Halifax, où ils furent accueillis en héros par les habitants. Quoique la guerre dans le Pacifique ne fut pas terminée, le gouvernement décida de dissoudre le bataillon le 20 septembre 1945, chaque soldat retourna à sa vie civile, ou militaire pour certains. Le 1<sup>er</sup> bataillon de Paras Canadien recensa 121 morts, 291 blessés et 10 disparus pendant toute la seconde guerre mondiale.



**Paras du 1<sup>er</sup> bataillon sur une jeep, Greven, Allemagne, 4 avril 1945**

*Archives nationales du Canada/PA-115024*

## 5) Conclusion :

Le 1<sup>er</sup> bataillon de parachutistes Canadien a des états de services bien remplis, il a été efficace dans toute les opérations aéroportées ou non auxquelles il a participé. Tout cela grâce au sacrifice, au dévouement, au courage et à l'esprit d'équipe des paras Canadiens. C'est pour cela que l'on peut considérer que le 1<sup>er</sup> bataillon de paras Canadiens fait partie des meilleures troupes alliées.

Remerciements à Félix Leblond pour la recherche des photos.



## La bataille de la rivière Moro

Par Jean-Sébastien Séguin

**E**n Décembre 1943, la 8ème Armée du général Montgomery remontait la côte italienne adriatique avec comme objectif à court terme de prendre la ville d'Ortona, son port de mer médiéval et ses routes qui permettraient l'avancée pour la prise de Rome. Mais l'Allemagne n'allait pas céder la voie sans résistance, bien au contraire. Les combats de Décembre 1943 opposant la 1ère Division canadienne aux forces fraîches de la 90ème Division de panzer grenadier et de la 1ère Division aéroportée allemande, allaient figurer parmi les plus violents affrontements de tout le conflit.

L'avancée qui prit le nom de « La Campagne de la Rivière Moro du 9 au 26 décembre 1943 » sera essentiellement attribuée aux forces canadiennes. Le but suprême était de s'emparer de Rome en utilisant les routes depuis Ortona et profiter de son port pour ravitailler les troupes depuis l'Adriatique. La 1ère Division canadienne sous les ordres du major-général Chris Vokes, se vit confier la lourde tâche d'ouvrir et sécuriser les routes menant à Ortona. La prise permettrait la poursuite de la 8ème Armée britannique commandée par le général Sir Oliver Leese. La montée se déroula comme prévu jusqu'au 9 Décembre. Dès lors, la 90ème Division Panzer Grenadier, troupe fraîchement disposée et bien équipée, entra en action. La prise de San Léonardo ne se fit pas sans pertes, et ralentit l'avancée canadienne assez longtemps pour que l'ennemi consolide fortement ses positions. Tout d'abord, la 2ème brigade, appuyée par le 14ème régiment blindé et les mitrailleuses de la Saskatoon lighth infantry seront engagés. Sans succès et au prix de lourdes pertes, ils réattaqueront plusieurs fois. Puis la 2ème brigade s'engagea également, subissant tour à tour l'échec dans la tentative de prendre la jonction des routes d'Ortona/Orsogna. Plus d'une dizaine d'attaques au cours des 10, 11, 12 et 13 Décembre furent repoussées par la 90ème Panzer. En dépit des violents duels sur la Moro, la division Panzer demeurait très solide.

Les troupes canadiennes étaient à moins de 2 kilomètres du premier objectif, à savoir prendre le contrôle du carrefour principal des routes reliant Ortona, Orsogna et San Léonardo. Le carrefour était surplombé d'un petit manoir appelé la Casa Beradi. Mais pour s'y rendre, ils devaient traverser la rivière Moro. La rivière coulait au fond d'un profond ravin aux flancs abrupts et impraticables pour les chars. La 90ème Panzer s'y était bien embusquée, troupes de tirailleurs à l'abri des mortiers. De plus, l'ennemi bénéficiait d'un excellent appui feu, multiples postes de mitrailleuses, d'artillerie et de mortier. À tout cela, la météo qui n'aidait en rien les troupes canadiennes en cet hiver Italien, pluies diluviennes qui rendaient le débit et le niveau de la rivière très hauts ainsi que les parois du ravin très glissantes et embourbées ! Comme un problème n'arrive jamais seul, le plafond aérien était si bas que les Alliés n'étaient pas en mesure de fournir le soutien aérien aux troupes canadiennes qui se trouvaient sur le terrain. À compter du 12 Décembre, le commandant Vokes engagea la 3ème brigade en envoyant le Carle-

ton and York Regiment ainsi que le West Scotia Regiment, mais garda en réserve le Royal 22ème Régiment du Québec. Les pertes furent une fois de plus énormes, plus de 150 blessés et une trentaine de morts dans cette seule journée!

Le Royal 22 Régiment, appelé les Vandoos (ving-deux) par leur compatriotes anglophones devint le dernier espoir.

La compagnie C et D seraient les premiers à s'avancer suivis des autres compagnies en réserve pour une attaque ciblée le long de la route qui menait au pont traversant la Moro en provenance de San-Léonardo.

### L'attaque

Le 14 Décembre 1943, vers 10h30, les deux compagnies, où chacune avançant à gauche et à droite de la route, appuyées par les chars du Ontario Tank Regiment débutèrent l'attaque sur le point fortifié de la Casa Berardi. Dès le début les obstacles parvinrent, autour de l'objectif, où se trouvait le fameux ravin, qui prit le nom de la bataille, Le Ravin. Le Ravin était fortement défendu par la 90ème Panzer et la 1ère division aéroportée allemande, qui venait tout juste d'arriver en renfort, des troupes d'élites de paras allemands envoyées d'urgence pour assurer la tenue de la ville d'Ortona. Tout de suite en s'approchant, la compagnie C commandée par le capitaine Paul Triquet fut soumise à un feu très violent de mitrailleuses MG-42 et de mortiers.



*Le Major Paul Triquet décoré de la Croix de Victoria des mains de sa majesté Georges VI*

Tous les officiers et plus de 50% des hommes de la compagnie C furent tués ou blessés en l'espace de quelques minutes. L'escadron C du Ontario Regiment qui accompagnait la compagnie C de Triquet perdit

également deux chars dans les premiers instants. Ne restaient que 2 sergents et le capitaine Triquet pour diriger les hommes.

Sur la droite, la compagnie D encaissa également de lourdes pertes, se perdit et ne participera plus aux combats ce jour là.



*La Casa Beradi après les affrontements de décembre 1943*

La compagnie C continua son avancée avec les chars du Ontario Regiment qui détruisirent 3 blindés allemands ainsi que plusieurs postes de mitrailleuses. Le long du chemin avant d'arriver au pont, se cachaient plusieurs forces ennemies bien embusquées dans des bâtiments en ruines, soutenues par des mitrailleuses et des canons automoteurs.

La forte résistance et les manoeuvres allemandes ont fait en sorte que la compagnie C se retrouva isolée du reste du régiment.

Triquet s'aperçut que ses flancs n'étaient plus assurés.

À ce moment, ne restaient qu'une cinquantaine d'hommes et 7 chars du Ontario Regiment encore capables de combattre.

C'est sous une impulsion que Triquet rallia ses hommes et c'est par ces mots, toujours élogieux de nos jours, qu'il cria :

« Nous sommes encerclés, l'ennemi est en avant, en arrière et sur nos flancs, l'endroit le plus sûr est l'objectif ! »

Sous les balles et les obus, tombèrent encore une vingtaine d'hommes.

À peine le temps de restructurer ses pelotons, que la trentaine d'hommes toujours debout s'élança avec le capitaine Triquet en tête. À cet endroit, la compagnie se trouvait à 1,6 kilomètre de l'objectif. Ils avancèrent comme des acharnés et à une vitesse fulgurante accompagnés des chars restants du Ontario Regiment.

Ils détruisirent sur leur passage encore 4 chars allemands et d'autres postes de mitrailleuses.

À moins de 180 mètres de l'objectif, Triquet fit un dernier briefing et donna ses ordres pour l'assaut de la Casa Berardi. Il restait 21 hommes accompagnés de 5 chars toujours fonctionnels.

### La défense

Vers 16h30, l'objectif fut atteint, mais Triquet savait que la contre-attaque était imminente et ils étaient toujours coupés du reste du régiment. Alors il organisa rapidement avec sa poignée d'hommes et les 4 chars du Ontario Tank Regiment restants un périmètre défensif autour de la Casa Beradi.

Et il transmet son mot d'ordre : Ils ne passeront pas!

La contre-attaque ne s'est pas faite attendre, la 90ème Panzer ainsi que les paras allemands de la 1ère Division appuyés de chars attaquèrent et réattaquèrent sans cesse. Triquet et ses hommes tiraient à feu intense, les munitions commençaient à se faire rares! Triquet était partout, encourageant ses hommes et dirigeant la défense. Il se servait de n'importe quelle arme qui lui tombait sous la main, lui même mit hors de combat plusieurs ennemis. Il y eu même des combats corps à corps.

C'est à la tombée de la nuit que les premiers renforts arrivèrent, quelques unités de la compagnie B avaient réussi à percer le siège de la Casa Beradi, et non sans pertes. Les munitions étaient assurées pour quelque temps. Toute au long de la nuit, les combats se poursuivirent mais jamais les Vandoos n'ont cédé une once de terrain aux très agressifs paras allemands. Au matin du 15 Décembre, les autres compagnies du R22R rejoignirent la Casa Beradi. Le carrefour Ortona/Orsogna était enfin sécurisé!

À la fin de l'engagement de la Casa Beradi, la compagnie C comptait 23 tués, 107 blessés; ne demeuraient de la compagnie que 14 hommes et Triquet encore debouts ainsi que 4 chars du Ontario Tank Regiment.

Grace à eux, la Casa fut prise et la route était ouverte pour l'attaque contre l'embranchement d'Ortona, la voie qui menait à Rome.

Mais Ortona n'était pas tombé, les parachutistes de la 1ère Division aéroportée allemande ainsi que les troupes retranchées de la 90ème Panzer Grenadier Division allaient se battre jusqu'à la fin à Ortona. Cet épisode s'appellera le Stalingrad D'Ortona...

Pour leurs faits d'armes héroïques, le Royal 22ème Régiment reçu l'ordre de bataille : Casa Berardi. (décoration).

Pour son héroïsme, le capitaine Triquet fut promu major et décoré de la main de sa Majesté Georges VI, de la Croix de Victoria.

Seulement 3 Canadiens français ont reçu à ce jour la croix de Victoria, le capitaine Triquet fut le seul Canadien français de la Deuxième Guerre à recevoir cet honneur.

Le Royal 22ème Régiment eut 5.294 hommes sous ses couleurs au cours du second conflit, il eut 1.647 tués ou blessés soit 31% de son effectif. Dans la seule journée du 15 Décembre 1943, la compagnie C a perdu 90% de ses effectifs.

Le Brigadier-Général Paul Triquet de son dernier rang, est décédé le 4 Août 1980 à Québec. Il est inhumé à la Citadelle de Québec, manège et état major du Royal 22ème Régiment.

Plusieurs monuments, rues, statues, plaques et diverses inscriptions entretiennent le souvenir du capitaine Triquet.

Le monument aux valeureux à Ottawa qui commémore l'action marquante de 14 militaires dans l'histoire du Canada comprend le buste de Triquet.



## Le Sauvetage des marins du cargo Cubano

Par Eric Giguère

**G**eorg-Wilhelm Schulz faisait partie des 38 survivants du sous-marin U-64 coulé lors de sa première patrouille, qui n'avait duré que 8 jours, le 13 avril 1940 près de Narvik par un *Swordfish* transporté par le navire de guerre britannique *Warspite*. On confia par la suite le commandement du U-124, autre sous-marin de classe IXB, à ce *Kapitänleutnant* à partir du 11 juin de la même année. Le 19 août, le *U-boote* quitta Wilhelmshaven, coula trois navires faisant partie du convoi HX-65A le 25 août, avant de rentrer au port le 16 septembre. Après avoir été décoré des Croix de Fer de deuxième et première classe le 25 septembre, à sa deuxième mission en partance du port de Lorient le 5 octobre, Schulz ajouta 5 navires à son tableau de chasse le 20 octobre. Parmi eux, le *Cubano*, battant pavillon norvégien, ainsi que le *Sulaco*, de la marine marchande britannique. Ces deux bateaux de plus de 5,000 tonnes faisaient partie du convoi OB-229 qui avait quitté Liverpool le 15 octobre.



Le U-64

Une des rares photographies de ce U-boote au départ de sa première et dernière patrouille 06/04/40.



Le Warspite

Fer de lance des forces navales britanniques en avril 1940 à Narvik.



Fayrey Swordfish

Le *Swordfish* transporté par le *Warspite* était équipé d'une torpille

Le navire norvégien avait quitté Freetown au Sierra Leone avec une cargaison de maïs et de viande en conserve le 26 août et avait rejoint Liverpool le 15 septembre. Le *Cubano* s'était rendu à Manchester le lendemain et était reparti à destination de Montréal sur lest un mois plus tard en passant par Liverpool où il rejoignit le convoi OB-229. Le cargo venait de se séparer des autres navires du convoi pour continuer sa route vers sa destination quand il fut torpillé par le U-124 au sud-est de l'Islande, le 20 octobre à 1h43. Le moteur s'arrêta brusquement alors que de la fumée dense s'échappait de la salle des machines. Le vaisseau commença à s'incliner à bâbord, où les deux embarcations de secours étaient détruites, et commença à s'enfoncer dans les flots. L'équipage attendit que le bateau ralentisse avant de descendre les deux chaloupes de sauvetage de tribord à la mer. Le Capitaine Håkon Martinsen, resté courageusement à bord pour tenter de retrouver des survivants, se résigna finalement à quitter le navire en compagnie du matelot breveté (*Able Seaman*) Roald Kristiansen, ayant épuisé toute tentative pour secourir l'Assistant-mécanicien (*Engine Room Assistant*) Kåre Gunvald Pedersen, ainsi que le chauffeur-graisseur (*Donkeyman*) Hans Julius Pedersen. L'instabilité du navire, les vents violents et les vagues provoquèrent la chute du Capitaine dans les eaux froides de l'Atlantique nord, mais il fut heureusement repêché rapidement par les marins qui avaient pris place à bord de l'embarcation du premier-lieutenant (*First Mate*) Trygve S. Kristensen. Trente membres d'équipage en position précaire sur une mer agitée s'éloignaient de leur navire pour éviter la catastrophe. Un peu plus tard, quatre bateaux passèrent dans les environs et les matelots du *Cubano* émettent des signaux de SOS avec leurs lampes de secours automatiques. L'un des navires répondit à l'appel mais continua son chemin pour une raison inconnue. Peut-être craignait-il une attaque des sous-marins allemands ?



Le Cubano

collection de cartes postales de Bjørn Milde

Pendant ce temps, à 2h29 (L'heure du torpillage provient du célèbre historien naval allemand Jürgen Rohwer), le U-124 torpillait le *Sulaco* et l'envoyait par

le fond avec 64 membres d'équipage dont le Capitaine Henry Carlton Bower. Deux matelots réussirent à s'accrocher à une embarcation de fortune, mais le premier-lieutenant (*First Mate*) John Daniel Paterson, un Canadien, transi de froid et exténué, finit par lâcher prise et disparut dans les flots. Le chef-cuistot (*First Cook*) James Thomson Harvey fit des efforts surhumains pour se maintenir à la surface. Le *U-boote*, qui avait plongé, fut attaqué par l'un des navires d'escorte au moyen de charges de profondeur. Il utilisa l'astuce du largage de débris et de carburant par l'un des tubes lance-torpilles afin de simuler un coup au but et réussit à s'en tirer sans dommage.



le U-124

À son retour de mission le 17/01/41. On peut voir l'emblème de l'Edelweiss sur le sous-marin, un hommage aux troupes alpines qui avaient sauvé l'équipage du U-64 en avril 1940.

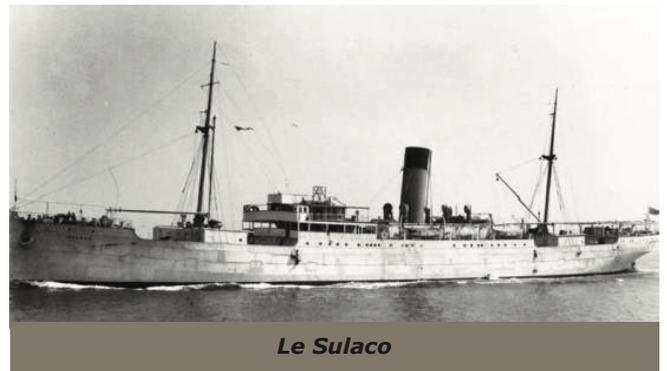
Les marins norvégiens espéraient être en mesure de retourner sur leur navire afin de récupérer de la nourriture et des vêtements supplémentaires, ainsi qu'en profiter pour tenter de lancer des appels de secours avec les instruments de bord. Malheureusement le mauvais temps continuait à rendre toute manœuvre d'approche trop périlleuse et ils décidèrent de rester sagement à une distance raisonnable du *Cubano*. Ils entendirent alors des cris et ramèrent en direction de l'appel de détresse. Le matelot Harvey, seul survivant du *Sulaco*, fut hissé à bord d'une des barques de secours.

Quelques heures plus tard, quand il devint évident que le cargo norvégien allait couler, les hommes décidèrent de tenter de rejoindre l'Écosse par leurs propres moyens. La journée tirait à sa fin et ils restèrent prudemment groupés en cette autre nuit de tempête. Le destroyer canadien *Saguenay* avait quitté Halifax depuis le 16 octobre pour une mission de patrouille et Raymond Poirier, qui se trouvait à bord, nous livre ce témoignage :

«Je faisais partie de l'équipage du contre-torpilleur *Saguenay* dont l'équipage complet se chiffrait à 175 hommes. Navire de 321 pieds (près de 100m) de long, il était armé de 7 pièces de 4 pouces (100 mm), de lance-torpilles et de nombreuses charges de profondeur pour lutter contre les sous-marins ennemis. Le 18 octobre 1941 [il s'agit plutôt du 16 octobre 1940], sous les acclamations des équipes de contre-torpilleurs *Restigouche* et *Assiniboine*, nous

quittâmes le port d'Halifax pour un service de 8 mois outre-mer. Rien à signaler pour les quatre premiers jours quoique la mer fut assez mauvaise. Le 25 au matin [plutôt le 21], nous vîmes les premiers signes de la guerre. Les vigies nous signalèrent deux embarcations légères à l'horizon. Nous changeâmes de cap immédiatement pour nous approcher avec précaution car les vagues, très hautes, risquaient de renverser les chaloupes. L'une d'elles comptait 15 hommes et l'autre, 17 [Mes sources font état de 31 hommes]. Il s'agissait de Norvégiens dont plusieurs souffraient de blessures diverses. Leur navire, le *Cabana* [sic] avait été torpillé cinq jours [trente à quarante heures] auparavant. Ils avaient été transportés au gré des vagues depuis ce temps soumis aux caprices des éléments. Inutile de décrire la joie de ces hommes quand ils ont compris que nous les avions repérés. Ils agitaient les mains avec frénésie, heureux comme des enfants qui débordent de joie.

Nous les hissâmes à bord malgré la mer agitée qui rendait la manoeuvre difficile. Tout le monde s'affaira à leur venir en aide. Comme je n'étais pas de quart au moment du sauvetage, je conduisis un des naufragés dans mes quartiers où je lui offris un bon repas et des vêtements chauds et secs. Maîtrisant bien l'anglais il put me raconter, entre deux bouchées, les péripéties tragiques de leur mésaventure: Les longues nuits passées dans leur frêle embarcation entre ciel et mer, le froid, la pluie, le vent, toujours sur le point d'être engloutis ou renversés. Malgré sa jeune vingtaine d'années, je pus lire sur son visage les marques laissées par ces longues heures d'angoisse, de misère et de lutte pour sa vie. Je lui donnai mon hamac et épuisé, il s'endormit aussitôt d'un profond sommeil. Trois jours plus tard, nous atteignîmes l'Angleterre.



Le Sulaco

Le soir même de notre arrivée, je fus témoin pour la première fois d'une attaque aérienne. Les avions ennemis vinrent bombarder les vaisseaux ancrés dans le port (On rapporte des bombardements de la *Luftwaffe* sur Glasgow dans la nuit du 23 au 24 octobre 1940).

Le sifflement des bombes me laissa une bien mauvaise impression. Une sueur froide me perla sur le front. Le déluge se produisait à un ou deux kilomètres et nous avions pourtant l'impression qu'il s'abattait droit sur nos têtes. Malheureusement, je devais revivre plus tard cette pénible expérience comme témoin de terribles bombardements sur cette terre d'Albion.»

Témoignage de **Raymond Poirier**, offert par sa fille Lydia, revu et corrigé par Éric Giguère.

Le HCMS *Saguenay* fit descendre les infortunés marins à Greenock le 23 octobre et on les dirigea vers Glasgow deux jours plus tard. Les Alliés obtinrent leur revanche sur le U-124 quand, le 2 avril 1943, des charges de profondeur lancées par la corvette britannique HMS *Stonecrop* (Lt.Cdr. J.P. Smythe, RNR) et le navire d'escorte (*sloop*) HMS *Black Swan* (Lt.Cdr. R.C.V. Thomson, RN) coulèrent le sous-marin allemand, à l'ouest de Porto au Portugal. Aucun des 53 marins à bord ne survécut au naufrage, pas même le nouveau commandant, le *Korvettenkapitän* Johann Mohr, qui avait remplacé Schulz à partir du 8 septembre 1941.

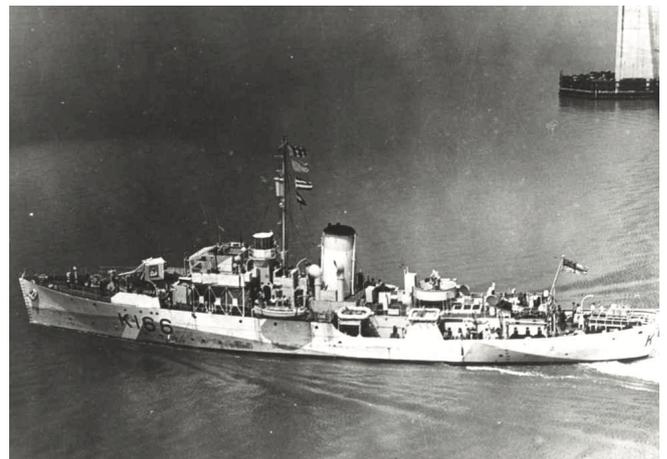


**HMS Black Swan**

Georg-Wilhelm Schulz, élevé au rang de *Korvettenkapitän* le 1er avril 1941, fut décoré de la Croix de Chevalier le 4, le jour même où il coulait le sixième navire d'une série de onze pendant la patrouille de neuf semaines et demie qui débuta le 23 février et prit fin le 1er mai. Au cours de 8 patrouilles totalisant 263 jours en mer, il comptait à son tableau de chasse 19 navires (89,886 tonnes) coulés et un autre (3,900 tonnes) endommagé. À partir de septembre 1941 jusqu'à la fin de la guerre, il commanda différentes U-Flottille et se vit même confier la supervision des essais de nouveaux sous-marins de types XXI et XXIII. Il fut détenu par les Alliés du 6 mai au 15 juillet 1945. Schulz mourut à Hambourg le 5 juillet 1986 à l'âge de 80 ans.



**Georg-Wilhelm Schulz**



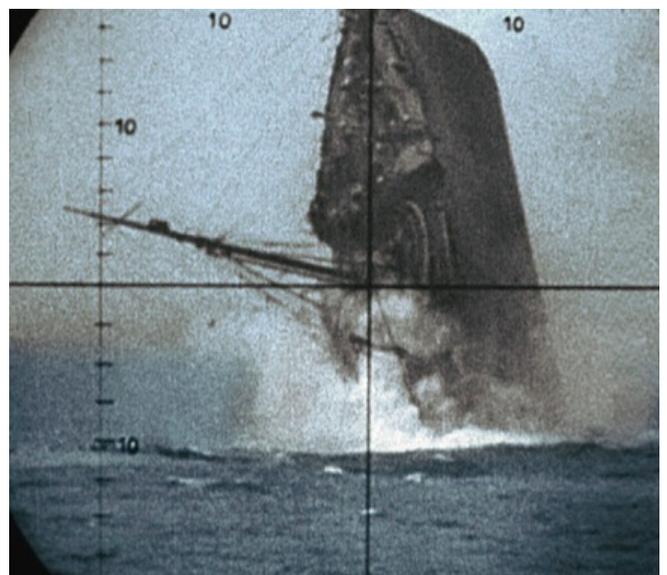
**HMS Snowberry de la classe Flower  
sister-ship du stonecrop**

### Sources:

- <http://www.warsailors.com>
- <http://www.ubootwaffe.net>
- <http://www.uboat.net>
- <http://www.raf.mod.uk>
- <http://www.convoyweb.org.uk>
- <http://www.cwgc.org>
- <http://www.naval-history.net>
- <http://www.u-boote.fr>
- <http://www.wehrmacht-lexikon.de>
- <http://en.wikipedia.org>

*Je dois aussi remercier chaleureusement Don Kindell du site <http://www.convoyweb.org.uk> pour avoir répondu si gentiment et rapidement à mes interrogations. Merci également à Madame Lydia Poirier pour m'avoir inspiré cet article. Enfin, merci à Pierre Saliou et Philippe Masse du Forum 39-45 le monde en guerre pour avoir partagé leurs connaissances du domaine maritime avec moi.*

*Eric Giguère*



## 15 juin 1940 : Mais où était donc passé l'or de la Banque de France ?

Par Michel Follerot

**L**e 15 juin 1940, alors que la défaite était consommée et l'armistice signé, quatre officiers allemands se présentaient au siège de la Banque de France à Paris pour s'enquérir de la présence des dépôts en or et devises supposés être entreposés dans la « Souterraine », nom donné aux sous-sols de la dite banque.

Une visite rapide devait les convaincre que ces sous-sols étaient désespérément vides de toute encaisse de valeur.

Mais où étaient donc passées les 2 700 tonnes d'or réputées gager la monnaie, le « Franc », devant la communauté financière internationale ?

L'affaire ne remonterait-elle pas aux premiers jours de septembre 1914, tandis que quelques détachements de « uhlans » étaient aperçus aux environs de Lagny-sur-Marne à moins de 50 kilomètres de Paris ?

Bien que la victoire de « la Première bataille de la Marne » avait éloigné le péril de voir Paris sous le feu des canons ennemis et le danger d'une invasion de la capitale, nul doute que l'évènement avait suscité chez certains responsables l'idée d'un plan concerté d'évacuation des encaisses entreposées dans les coffres des banques dès les premières menaces d'invasion !



Un tas de lingots

Syigma

En effet, c'est dans la hâte qu'avaient dû être évacuées en 1914 vers les caches du Massif Central les valeurs détenues dans les coffres de la Banque de France.

Toujours est-il que dès 1930 une « Instruction Générale » était élaborée par la Direction de la Sûreté Générale du Ministère de l'Intérieur détaillant « les mesures de sauvegardes à prendre en cas de guerre dans les parties du territoire exposées aux atteintes de l'ennemi. »

Un peu plus tard, en avril 1933, tandis qu'en Allemagne Hitler était nommé chancelier, cette « Instruction » était opportunément transmise au secrétariat général de la Banque de France.

Il s'agissait dans un premier temps d'établir un état des valeurs en or, métaux précieux, devises et titres de garanties détenus par la Banque, aussi bien à Paris que dans les succursales de province, puis dans une seconde phase de désigner les succursales de province, frontalières notamment, les plus exposées aux atteintes d'un envahisseur. Enfin il restait à établir la liste des établissements de province circonscrits au périmètre « Loire-Rhône-Pyrénées » où seraient repliées les encaisses de la Banque centrale.



La « Souterraine »

Roger - Viollet

À la suite de cette instruction, la Direction générale de la Banque devait créer au niveau du secrétariat général une sous-commission de « repliement et d'évacuation ». Les travaux de cette sous-commission la conduisirent à proposer la création d'une deuxième zone d'évacuation dite « zone de sécurité » plus proche des ports de la Manche et de l'Atlantique. C'est ainsi qu'une cinquantaine de succursales ayant pour caractéristique de se trouver à moins de 300 kilomètres de la mer furent désignées, telle Caen, Saint Malo, Saint Brieuc, Brest, Nantes, Angers, Saumur... mais furent aussi conservés certains comptoirs du centre de la France, comme Moulin, Vichy, Bourges, Limoges...

Dans leurs coffres seraient ainsi transférés les pièces et lingots en provenance des comptoirs frontaliers, mais aussi ceux d'établissements supposés être les premiers atteints en cas d'invasion.

La sous-commission établissait par ailleurs la liste des itinéraires à emprunter entre établissements pour ces transferts de fonds, désignait les compagnies de transports, fer ou route, à solliciter, allant jusqu'à définir les dimensions d'un modèle standard de caisse destinée au conditionnement des valeurs !

C'est ainsi qu'en 1936, pour l'essentiel, la répartition de l'or sur le territoire était achevée, ces valeurs étant véhiculées principalement par route, mais aussi par chemin de fer, le gros de la manutention s'effectuant par le personnel de la Banque aidé ponctuellement par

de la main-d'œuvre de sociétés privées sous l'œil protecteur de la gendarmerie.

Cependant, à cette date, la plus importante partie de l'or se trouvait toujours à Paris : 44 milliards en lingots, 8 milliards en pièces d'or, plus de l'argent, du nickel, des billets de banque, le tout représentant plus de 1 500 tonnes !

En 1938, Hitler passait à l'action : Anschluss, Tchécoslovaquie, crise des Sudètes, les menaces de guerre se précisaient, même si les accords de Munich semblaient retarder, un peu, l'embrasement fatal...

À Paris, la situation était jugée suffisamment grave pour justifier l'ordre d'évacuation des valeurs entreposées dans la capitale et c'est ainsi qu'à l'automne, 400 camions et 150 wagons de 5 à 10 tonnes en transportèrent l'essentiel vers les zones dites de sécurité. Seules quelques centaines de tonnes de lingots et pièces furent conservées à la « Souterraine » pour faire face à la panique attendue à la suite de la déclaration de guerre.

C'est ainsi qu'en septembre 1939 débutaient les premiers « voyages » des valeurs françaises.

Le tout premier fut pour Beyrouth : 8 caisses de billets (2 milliards de francs) pour alimenter les banques de Syrie et Liban sous mandat français. Départ de Marseille le 14 septembre sur le torpilleur *La Bayonnaise*, puis transfert des caisses en rade d'Ajaccio sur le croiseur *Émile-Bertin* et arrivée à Beyrouth le 21.



Cuirassé « Lorraine »

Le 13 novembre venant du Massif Central 1 500 caisses d'or étaient chargées à Toulon sur le cuirassé *Lorraine* et les croiseurs *Marseillaise* et *Jean de Vienne* qui, escortés par les torpilleurs *Fortuné* et *Railleuse*, puis rejoints en mer par *Lion* et *Simoun*, atteignirent le port d'Halifax le 1<sup>er</sup> décembre. Il s'agissait de payer le matériel de guerre commandé par la France aux USA, suite à la décision du Président Roosevelt de faire payer comptant les achats de matériel militaire : « cash and carry » !

Un deuxième transport d'or vers Halifax, toujours dans le cadre d'achats d'armements, était organisé au départ de Brest avec les valeurs issues de succursales de l'ouest de la France. Le 9 décembre, 1 500 caisses étaient chargées à bord du croiseur *Dunkerque* qui quittait la rade le 11 escorté des contre-torpilleurs *Mogador*, *Volga*, *Triomphant*, *Terrible*, *Valmy* et du croiseur *Gloire*, pour accoster aux quais d'Halifax le 17.

Vers la fin de l'année, c'est 60 tonnes d'or qu'il fallut convoier vers la Turquie dans le cadre d'une aide franco-britannique : condition pour que la Turquie resta bien « neutre » pendant le conflit ? Toujours est-il que cette fois, ce fut au tour du croiseur *Tourville*, escorté des contre-torpilleurs *Vauban* et *Aigle* de charger et de transporter les précieux chargements de Toulon à Beyrouth d'où ils furent acheminés par voie ferrée jusqu'à Ankara.



Croiseur « La Marseillaise » après l'armistice

En mars 1940, 150 tonnes d'or quittaient Toulon via Mers el-Kébir vers Halifax à bord des croiseurs et cuirassés *Algérie*, *Bretagne*, *Victor-Schoelcher* et *Colbert* toujours pour poursuivre les achats d'armements.

À cette époque, le solde des réserves belges soit 120 tonnes d'or, était acheminé vers la France qui ainsi détenait alors la quasi-totalité des réserves belges, c'est-à-dire environ 250 tonnes d'or qui furent expédiées ultérieurement en Algérie. (Pour mémoire, quelques mois plus tard, le gouvernement Pétain-Laval rajoutera une nouvelle infamie au déshonneur, en « restituant » cet or belge aux Allemands au prétexte que la Belgique était alors « administrée » par l'Allemagne !)

Fin mars, 400 tonnes d'or avaient quitté la France, principalement pour des achats d'armements. Mais le 15 mai, les Allemands avaient franchi la Meuse...

À cette heure, la direction de la Banque de France donna l'ordre d'évacuation générale : environ 2 500 tonnes de métal précieux étaient concernées !



Croiseur école « Jeanne d'Arc »

Le 19 mai, 200 tonnes étaient convoyées à Toulon, chargées sur le porte-avions *Béarn* direction Halifax, tandis que 200 autres tonnes devaient être chargées à Brest sur les *Jeanne-d'Arc* et *Émile-Bertin* avec mission de se joindre au *Béarn* au large de Madère. Si à Toulon, loin du front, les acheminements ne posaient pas de problèmes, en Bretagne, tandis que les Allemands étaient déjà à Cambrai, les affaires furent

tendues pour regrouper les caisses venues de Paris et de Morlaix, Vannes, Rennes, Quimper, sur des routes déjà encombrées par les militaires en déroute et les civils en fuite !

Surmontant ces difficultés, tous les convois réussirent cependant à atteindre Brest et leurs chargements, rapidement transférés sur la *Jeanne D'Arc* et l'*Émile-Bertin*, prirent le large le 21 mai, cap sur Halifax via Madère où les attendait le *Béarn*.

Le 2 juin, à Halifax, tandis que le *Béarn* restait à quai dans l'attente de charger une livraison d'avions « Curtiss » commandés par la France, l'*Émile-Bertin*, à peine déchargé, appareillait cap sur Brest qu'il atteignait le 9 juin.



Porte-avions « Béarn »

Pendant ce temps, en France, la situation militaire se dégradait rendant plus urgente encore la mise à l'abri des « valeurs » !

C'est ainsi que cette fois, 210 tonnes d'or rejoignirent les soutes du *Pasteur*, seul paquebot disponible qui quittait Brest le 2 juin pour arriver à Halifax le 7, devant ensuite charger le 13 juin à New York de l'armement (une centaine de canons de 75) et attendre les ordres...

Entre temps, l'*Émile-Bertin*, arrivé à Brest le 9 juin, recevait 200 autres tonnes d'or tandis qu'à l'intérieur du pays, les Allemands étaient sur le point de franchir l'Oise !

L'*Émile-Bertin* fit son entrée dans le port d'Halifax le 18 juin sans se douter que cette date serait retenue par les Français, mais pour d'autres raisons !

À cette date, quatre navires français étaient donc amarrés de l'autre côté de l'Atlantique : l'*Émile-Bertin* et le *Pasteur* à Halifax, le *Béarn* et le *Jeanne d'Arc* à New York.

Pendant ce temps, dans le sud, 200 tonnes d'or issues des comptoirs de Tulle, Brive, Périgueux, Libourne, Rodez, Villefranche étaient acheminées vers le port du Verdon pour y être chargées, le 30 mai, sur le *Ville d'Oran*, paquebot armé en « croiseur auxiliaire », cap sur Casablanca. Là, l'or serait chargé sur le navire américain, le *Vincennes*, pour alimenter le crédit français de la Banque de France à New York.

Au même moment, à Paris, le 30 mai, tandis que ça chauffait dur à Dunkerque, la Direction de la Banque prenait la décision d'évacuer la totalité de son or présent sur le territoire.

Il s'agissait premièrement d'évacuer les 900 tonnes encore en dépôt dans les 60 succursales de l'Ouest : Le Mans, Quimper, Vannes, Redon, Saint-Brieuc, Nantes, Cholet, Cognac, Saint-Lô, Rennes, Niort,

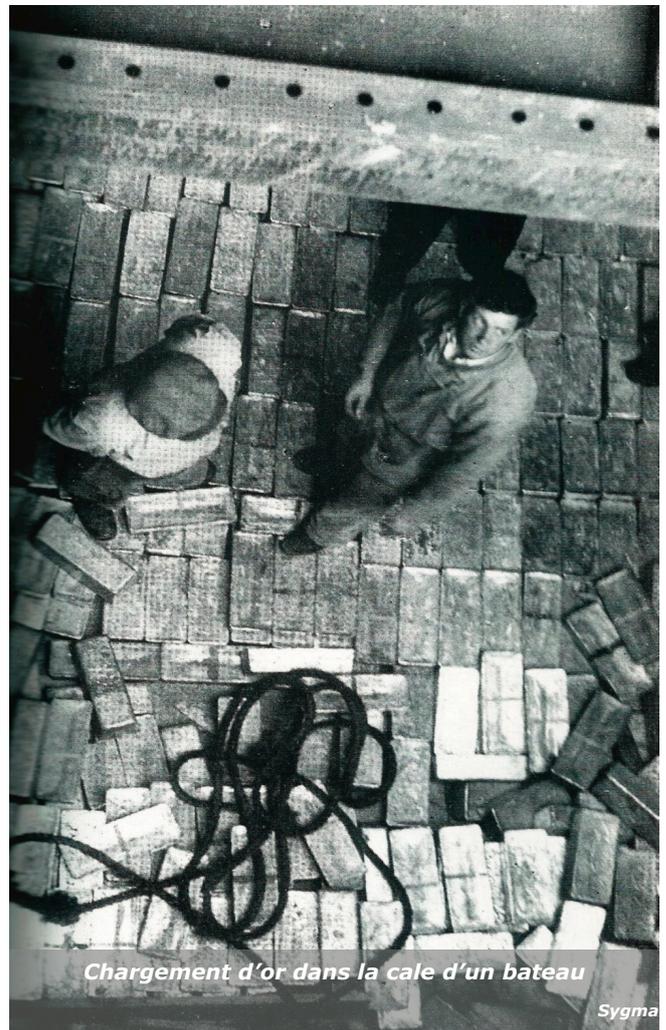
Saintes...

Au milieu de la pagaille qui s'était installée du fait de « l'exode » des populations et de la retraite des armées, cahin-caha les convois d'or étaient centralisés vers la casemate du Portzic dans la rade de Brest, où les dernières caisses arrivaient des Sables d'Olonne le 14 juin : il était temps !

Déjà les avions allemands survolaient Brest et lâchaient des mines magnétiques dans la rade et le « Goulet »...

Trois petits paquebots rapides, les trois « El », *El-Mansour*, *El-Djézair* et *El-Kantara*, armés en croiseurs auxiliaires, étaient à quais et devaient se joindre aux *Ville d'Alger* et *Ville d'Oran* pour le transport.

Le 17 juin, Pétain lançait son premier message à la nation... que l'Amirauté devait ignorer en poursuivant les manœuvres de manutention et de chargements de l'or !



Chargement d'or dans la cale d'un bateau

Syigma

Le 18 juin, nouvelles attaques de bombardiers sur Brest ! Tandis que les blindés ennemis étaient déjà à Rennes et fonçaient vers les ports bretons.

À cet instant, le 18 à 11 h, il restait encore 400 tonnes d'or à charger : ce qui fut réalisé dans l'affolement plus que dans la hâte. Plus d'escorte de gendarmes, un seul chauffeur par camion, plus d'opérations de comptages, plus d'officiers de marine pour surveiller les opérations...

Enfin, vers 17h45, les dernières caisses étaient arrimées à bord de l'*El Kantara* : Ouf ! Cependant que

tout ce qui était en état de prendre la mer se pressait devant le Goulet, dont le *Richelieu* encore à demi armé, la Direction de la Banque voyait avec soulagement les navires transportant son or tracer leurs sillages dans l'Iroise au soleil couchant... Les Allemands étaient alors à quelques heures de Brest.



Croiseur « Emile Bertin »

La flottille aux caisses d'or croisa alors sur sa route le *Victor-Schoelcher* venant de Lorient chargé lui aussi d'or... Polonais ! 250 tonnes évacuées à la hâte lors de l'Anschluss avaient, après un périple étonnant, été transportées dans les cales de ce navire !

Tous devaient gagner Dakar le 28 juin, après une escale à Casablanca, laissant sur place un chalutier terre-neuvas, le *Clairvoyant*, qui avait quitté Lorient quelques jours plus tôt avec une tonne d'or et des valeurs en numéraire.

Le *Clairvoyant* fut rejoint dans le port de Casablanca le 25 juin par le croiseur *Primauguet* chargé d'une centaine de tonnes provenant de tous les fonds de tiroirs raclés en France avant la mainmise par les Allemands. Les valeurs transportées par ces deux navires furent mises en dépôt dans les coffres de la Banque du Maroc.



Croiseur auxiliaire « Victor Schoelcher »

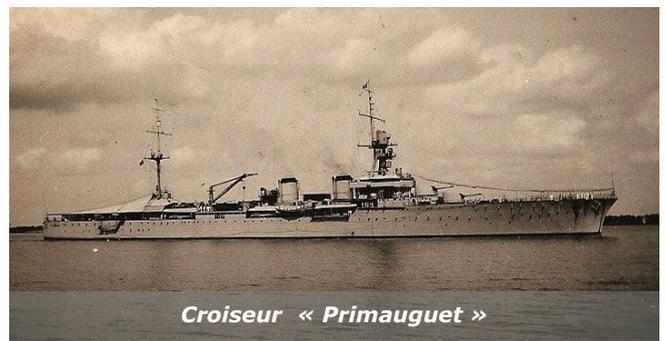
Entre temps, l'*Émile-Bertin* arrivé à Halifax reçut l'ordre de ne pas décharger son or : la nouvelle de l'armistice en France changeait en effet la donne tandis que les relations avec les interlocuteurs anglo-saxons devenaient de plus en plus tendues. Après accord, entre officiers français et autorités « anglo-canado-américaine », il fut convenu que l'or serait acheminé et stocké à la Martinique jusqu'à la fin du conflit.

De même les trois autres navires, *Béarn* transportant les avions Curtiss, *Jeanne d'Arc* et *Pasteur* chargés d'armements, reçurent l'ordre de l'Amirauté de gagner Fort-de-France : avions et armes qui auraient été si utiles quelques semaines plus tôt devaient rouiller là en attendant la fin de la guerre !

Cependant, à Dakar, commençait à se jouer une partie compliquée entre les représentants de la Banque, et les autorités françaises quasiment sous tutelle allemande depuis l'armistice. Par ailleurs, les Français Libres du général de Gaulle et les anglo-américains suivaient de loin les mouvements de ces caisses d'or convoitées par tous.

Le 2 juillet, après l'intervention de la marine anglaise à Mers El-Kébir, la marine française à Dakar fut mise en alerte, et l'ordre fut donné de débarquer en urgence l'or de tous les bateaux.

Ce fut le petit fortin de Thiès, à 70 km de Dakar qui fut d'abord choisi pour entreposer les caisses d'or. Tandis que les opérations de comptages s'effectuèrent au calme, un certain nombre de « manquements » furent constatés, mais plusieurs enquêtes diligentées par les services de la Marine permirent de recouvrer la quasi totalité des pertes.



Croiseur « Primauguet »

Constatant la fragilité du fort de Thiès et sa trop grande proximité avec Dakar, où les franco-anglais tentèrent de débarquer le 22 septembre, il fut décidé que l'or serait évacué vers les coffres de la Banque à Kayès au Soudan français d'alors, ville située sur la ligne de chemin de fer Dakar-Bamako construite au début du XX<sup>ème</sup> siècle.

À l'exception de l'or belge « rendu » aux Allemands ainsi qu'il a été mentionné, pas une seule autre once d'or français ne fut utilisée durant la guerre, mais put à la Libération servir pour la reprise économique du Pays.

## Sources

Tristan Gaston-Breton, *Sauvez l'or de la Banque de France ! L'incroyable périple. (1940-1945)*, Cherche Midi, 2002.

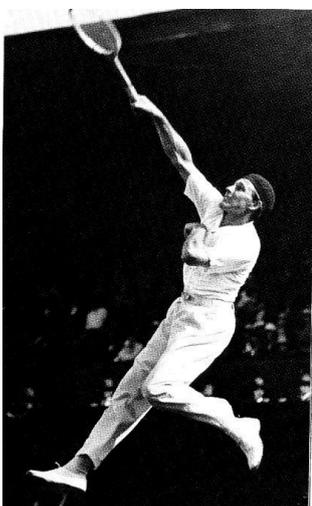
<http://www.citedeconomie.fr/Construction-de-la-salle>



## Des courts au front : des tennismen dans la guerre

Par Guillaume Willecoq

« *Fini les jolies filles, les coups de raquette, les bagarres sur les courts que nous avons livrées avec toute l'ardeur de notre jeunesse.* » Ainsi s'exprime Yvon Pétra, champion de tennis français, vainqueur du premier Wimbledon de l'après-guerre, dans son autobiographie *Bon pour le service*, en 1970. Dans l'entre-deux-guerres, le tennis, encore réservé à une minorité de joueurs, est devenu un sport riche en vedettes, emmené par des personnalités charismatiques comme Suzanne Lenglen, William « Bill » Tilden ou les fameux Mousquetaires français, Henri Cochet, René Lacoste, Jean Borotra et Jacques Brugnon. La Seconde Guerre mondiale met un brutal coup d'arrêt à l'existence oisive de ces champions, et les contraint à s'engager dans un camp... et à faire des choix, la seule nationalité ne suffisant pas à vous classer d'un côté ou de l'autre de la svastika.



**Borotra, le basque bondissant**

### Von Cramm, le baron des courts

Jusqu'à l'avènement de Boris Becker, dans les années 1980, Gottfried Von Cramm est la plus forte figure sportive du tennis allemand, vainqueur des Internationaux de France de Roland-Garros en 1934 et 1936, finaliste à trois reprises de Wimbledon (1935, 1936, 1937). Aussi élégant que fair-play, le baron Von Cramm – lignage certifié à partir du XII<sup>ème</sup> siècle – est un homme très apprécié de ses pairs, ce qui amène tout naturellement le régime nazi à vouloir utiliser l'image de ce bel athlète pour exalter la race aryenne... Sauf que Gottfried Von Cramm est un opposant déclaré au national-socialisme. À plusieurs reprises, il balaie d'un revers de main les propositions d'adhésion au parti nazi, qui agit dès lors pour décrédibiliser cet encombrant personnage : dans la foulée d'une défaite contre les États-Unis en Coupe Davis en 1937 (*voir encadré*), Von Cramm est accusé d'être homosexuel et arrêté en mars 1938. Celui qui est alors le numéro 2 mondial de tennis est condamné, le 18 mai, à une peine d'un an de prison, à purger à la Lehrterstrasse de Berlin. Scandalisé par cet emprisonnement, son jeune rival émergent, l'Américain Donald Budge – qui signera cette année-là le premier "Grand che-



**Von Cramm à Wimbledon**

lem", à savoir remporter les quatre tournois majeurs en succession – n'oublie pas pour autant son adversaire sportif et réunit les signatures de 25 sportifs américains au bas d'une lettre de protestation envoyée à Hitler. Sans succès évidemment auprès du Führer.

Au bout de six mois, Von Cramm est finalement libéré, mais il n'en a pas fini de ses déboires : même venue de la police d'Himmler, la rumeur d'homosexualité du baron affole les dirigeants de Wimbledon, qui lui refusent la participation à leur tournoi. Après trois finales perdues par le passé, c'est sa dernière chance de remporter le plus grand tournoi du monde qui s'envole. Quelques semaines plus tard, en septembre 1939, la guerre est déclarée, et Gottfried Von Cramm est expédié en mai 1940 sur la frontière germano-soviétique comme simple soldat. Durant l'hiver 1942, on le retrouve artilleur dans la bataille qui fait rage aux portes de Moscou. Le baron ne se plaint pas, accomplit son devoir, et revient même du front blessé et les jambes gelées. Il doit être évacué à l'hôpital de Varsovie... mais est décoré de la Croix de fer. « *Il est décidément difficile de se débarrasser de lui* », doivent se dire les officiels nazis. En juillet 1944, il est pourtant accusé de complicité dans l'attentat dont est victime Hitler. Arrêté, torturé par les services de la Gestapo, le baron retrouve les prisons du Reich. Mais le roi de Suède Gustave V, grand passionné de tennis, lui-même d'ailleurs joueur de double à l'occasion aux côtés des champions sur la Côte d'Azur, intervient en sa faveur et obtient sa libération : Hitler ne veut pas mécontenter le souverain d'un pays qui est un de ses derniers partenaires commerciaux. Von Cramm trouve refuge en Suède jusqu'à la fin de la guerre. Il revient ensuite dans son pays participer à l'effort de reconstruction, reconverti en importateur de coton et s'occupant de sa ferme du Hanovre. Il meurt en 1976, dans un accident de voiture.

### Henkel et Prenn, destins tragiques

Henner Henkel, son compatriote et numéro 2 allemand, ne vit pas aussi longtemps. Indissociable du baron Von Cramm par leur quête associée d'une victoire en Coupe Davis, les deux hommes sont aussi différents hors du court qu'inséparables en compétition.

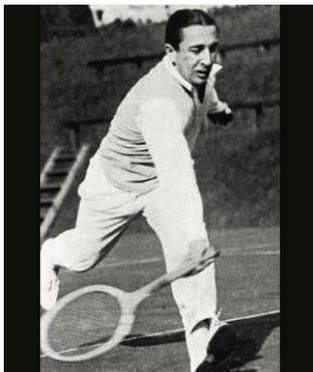
Henkel est le cadet de six ans de Von Cramm. Très talentueux, jugé extrêmement prometteur, il s'affirme très vite comme le dauphin du baron pour la suprématie nationale, remportant notamment le tournoi de Roland-Garros



**Henner Henkel**

dès 1937, un an après le dernier sacre de son aîné à Paris. Ensemble, ils s'imposent cette même année en double à Roland-Garros et à l'US Open, deux des quatre levées du Grand chelem. En Coupe Davis, Henkel cumule un excellent bilan de 49 victoires pour 17 défaites avant que n'éclate le second conflit mondial. En 1938, Von Cramm incarcéré, Henner Henkel devient enfin numéro 1 allemand. Car là où le baron a choisi de s'opposer au régime, Henkel, sympathisant du mouvement nazi, possède sa carte du parti et effectue fièrement le salut hitlérien à la fin de ses matchs sur les courts du monde entier. Encore jeune quand la guerre éclate, Henkel est mobilisé et envoyé sur le front russe, au sein de la VI<sup>ème</sup> Armée du général Friedrich Paulus. Il prend notamment part à la bataille de Stalingrad, où il trouve la mort le 3 décembre 1942, à l'âge 27 ans.

Destinées opposées, donc, pour les deux hérauts du tennis allemand d'avant-guerre, dont le panorama ne serait pas complet sans citer le nom de Daniel Prenn, leur prédécesseur au sommet de la hiérarchie nationale, mais obligé de fuir l'Allemagne car d'origine juive. Prenn est référencé comme numéro 1 allemand et estimé entre 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> joueur mondial quand Adolf Hitler est nommé chancelier.



**Daniel Prenn**

Dans la foulée de ce bouleversement politique, le Deutscher Tennis Bund (équivalent de l'actuelle Fédération nationale) adopte, à l'unanimité, plusieurs résolutions discriminatoires en 1933 : « *Aucun Israélite ne pourra être sélectionné dans une équipe nationale ou en Coupe Davis. Aucune association, aucun club israélite ou marxiste ne pourra être affilié au Deutscher Tennis*

*Bund. Aucun Israélite ne pourra remplir une fonction au sein du Deutscher Tennis Bund.* » Et la dernière, nominative, envers celui qui était alors numéro 1 allemand : « *Le joueur Daniel Prenn ne sera pas sélectionné en équipe de Coupe Davis en 1933* ». Privé de compétition, craignant bientôt pour sa sécurité, Prenn s'enfuit en Grande-Bretagne, pays dont il prend par la suite la nationalité et où il s'éteint en 1991.

Sur un plan humain, bien différentes furent les destinées des champions majeurs de l'Allemagne des années 1930. Mais sur un strict plan sportif, nul doute que les trois hommes alignés ensemble auraient pu remporter cette Coupe Davis que l'Allemagne attendra jusqu'en 1988, au plus fort des « années Becker » et juste avant la Réunification. Comme un symbole.

### **Borotra, de l'injustifiable choix...**

La France, elle, ne connut pas cette si longue attente. Et pour cause : avec ses fameux « Mousquetaires », à savoir Henri Cochet, René Lacoste, Jean Borotra et Jacques Brugnon, elle fait main basse sur la compétition six années de suite, entre 1927 et 1932. Mais, tout comme en Allemagne, la guerre se charge de sectionner les trajectoires.

Quand débute le second conflit mondial, Jean Borotra est une véritable célébrité en France. Outre ses six Coupes Davis, il a remporté Wimbledon (1924 et

1926), les Championnats d'Australie (1928) et Roland-Garros (1931). Sur-tout, le "Basque bondissant" est un homme de spectacle, au fort caractère, propice à déchaîner les passions. L'homme suscite l'admiration autant qu'il agace, ré-



**Borotra et la Reine d'Angleterre**

colte autant d'éloges que de critiques. Forte personnalité, polytechnicien, lancé dans les affaires alors même qu'il joue encore au tennis, Borotra ne laisse pas indifférent. Proche des Croix de feu, pour lesquels il milite régulièrement à travers le tennis, Borotra, alors âgé de 41 ans, ne tente pas de se soustraire à la mobilisation décrétée par Édouard Daladier le 1<sup>er</sup> septembre 1939. « *J'étais engagé volontaire durant la Première Guerre mondiale*, expliqua-t-il par la suite. *Je devais être fidèle à l'esprit des anciens combattants et au devoir patriotique.* » Capitaine au 5<sup>ème</sup> escadron du 232<sup>ème</sup> Régiment d'artillerie divisionnaire, Borotra se bat dans le sud de l'Aisne, où la 10<sup>ème</sup> division d'infanterie à laquelle il appartient est chargée de protéger la route de Paris. La défaite est vite consommée, mais Borotra y récolte la Croix de guerre.

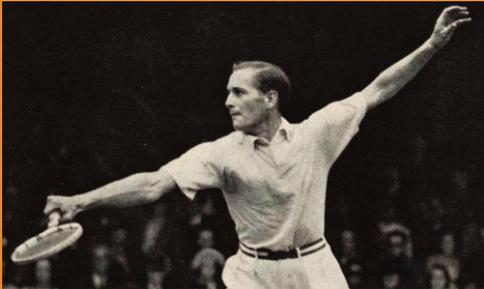
Le 16 juin 1940, le maréchal Philippe Pétain arrive à la tête du pays vaincu. Très vite, il pense à Jean Borotra pour gérer les questions sportives de son gouvernement. Les deux hommes se connaissent depuis 1933, quand ils se sont rencontrés à l'occasion d'un dîner en l'honneur de Gustave V de Suède. Borotra décrit ainsi sa relation avec le maréchal : « *Nous avons tous deux combattu pendant la Grande Guerre, et Pétain était un fils de paysans que le tennis faisait un peu rêver.* » Ce soir-là, les deux hommes discutent de petite balle jaune, mais aussi de sujets plus graves. « *Le maréchal me disait que la condition physique du jeune Français est insuffisante. Il ne peut évidemment pas être question d'imiter l'Allemagne et de militariser notre jeunesse, mais il est indispensable que tout au long de son éducation on se préoccupe de renforcer le corps et le caractère du jeune Français.* » Ces propos trouvent écho en Borotra, issu d'une bourgeoisie de province aux fortes valeurs chrétiennes, un bagage qui



**1941 - Borotra et le sport féminin**

l'attache fortement aux valeurs hiérarchiques. Cela a son poids dans son choix initial de juillet 1940. Car, dans un premier temps, Jean Borotra hésite. D'un côté, il considère que « *mon devoir est d'aller me battre avec les Anglais.* » De l'autre, il y a l'autorité : Philippe Pétain est le héros de Verdun, Charles de Gaulle un général de brigade condamné à l'emprisonnement pour refus d'obéissance et délit d'excitation de militaires à la désobéissance. « *Voilà longtemps que je connais le maréchal Pétain et le général Weygand, notera encore Borotra. Ils ne peuvent pas se tromper. Je dois leur faire confiance.* » Aussi, quand ceux-ci font appel à lui, il accepte : le 13 juillet 1940, Jean Borotra est nommé commissaire général à l'Éducation générale et aux sports du gouvernement de Vichy.

## Le match qui scelle le sort de Von Cramm



**En 1937, Gottfried Von Cramm et Henner Henkel semblent plus que jamais armés pour remporter la Coupe Davis. Afin de mettre toutes les chances de leur côté, les dirigeants allemands vont jusqu'à louer les services d'un coach de luxe, l'Américain Bill Tilden, 7 Coupes Davis, 7 US Open et 3 Wimbledon au compte.**

**Après avoir rapidement expédié l'Australie, les Allemands gagnent le droit de défier les États-Unis en finale interzones, prélude à la grande finale face au champion sortant, la Grande-Bretagne. Le premier jour, les leaders de chaque équipe assurent facilement leur point, Von Cramm contre Bryan Grant et Donald Budge, la star montante internationale, contre Henkel. Le double est pour les Américains, tandis qu'Henkel égalise le dernier jour contre Grant. Deux points partout : le choc Budge - Von Cramm va être décisif. Cinq minutes à peine avant d'entrer sur le court, le baron reçoit un coup de téléphone inattendu : le Führer lui-même souhaite lui adresser ses encouragements...**

**Ce match capital, Von Cramm finit par le perdre (6/8 5/7 6/3 6/2 8/6), mais il est considéré comme un chef-d'œuvre, « la plus belle partie de tennis que j'ai jamais vue », dira même Tilden. Pour l'Allemand, il s'agit surtout du match qu'il ne fallait pas perdre aux yeux du Reich... même si, toujours aussi classe, Von Cramm ne montre ni déception, ni inquiétude, et est le premier à féliciter son vainqueur.**

Rattaché au Ministère de l'Instruction publique, son commissariat général est chargé, selon les propos du Maréchal, de former « *une jeunesse française plus forte dans tous les domaines, mieux armée pour la vie et prête à répondre à tous les appels que le pays*



*pourrait lui adresser.* » Dans la tête de Jean Borotra, cela correspond alors à l'attente de l'aide américaine pour lutter contre les Allemands. D'ici là, il met en place une ambitieuse politique sportive nationale. Le 26 mars 1941, un décret instaure une épreuve d'éducation physique et sportive au Baccalauréat, donnant ses lettres de noblesse aux disciplines sportives au sein de l'éducation. Borotra promeut également le développement des activités sportives féminines ; ses années à Vichy sont marquées par un doublement du nombre de licenciées dans de nombreuses disciplines. Pour autant, tout cela ne peut faire oublier l'interrogation lancinante : comment a-t-il pu cautionner la politique antisémite du gouvernement de Vichy, et notamment la création d'un commissariat général aux questions juives dès mars 1941 ? Car Jean Borotra n'a jusque-là pas réputation d'antisémitisme. D'ailleurs, dans son action de commissaire général aux sports, jamais il n'interdit à quiconque l'accès d'une compétition sous prétexte de confession juive ou tout autre critère discriminatoire. Au contraire, dès le 20 août 1941, le "Basque bondissant" interdit aux sportifs Français toutes rencontres officielles avec des Allemands... ce qui ne plait évidemment pas à Berlin et vaut très vite des problèmes à Borotra.

## ... au « déporté résistant »

En attendant, il se signale par son silence sur les questions de fond, se défaussant derrière l'ampleur de sa tâche aux Sports, et sa confiance en Philippe Pétain pour le reste. Il faut au passage noter qu'en tant que commissaire général, Borotra ne participe pas aux délibérations du Conseil des ministres. Dès lors, il expliquera n'avoir pas eu connaissance de la participation du régime de Vichy à la Solution finale. Pour lui, les Juifs déportés contribuaient à l'effort de guerre allemand en travaillant dans des camps de travaux forcés. « *C'était révoltant, bien sûr, mais il est des fois où il faut avoir le courage de se déshonorer pour sauver son pays* », dira t-il en 1944, évoquant son action à Vichy. Dans le fond, ce Jean Borotra qui n'a rien d'un homme politique, apparaît parfois un peu perdu, contraint à de véritables contorsions intellectuelles entre ce qu'il perçoit et la confiance aveugle qu'il accorde au Maréchal. En outre, dès mai 1941, Borotra se sait en sursis à Vichy, ayant par trop déplu aux autorités allemandes. Et de fait, quand le gouvernement est remanié autour de Pierre Laval, en avril 1942, le champion de tennis est limogé.

Très vite, il reprend son idée abandonnée de mai 1940, à savoir quitter la France pour combattre avec les Forces libres. Borotra veut rejoindre l'armée française d'Afrique du Nord, mais il s'épanche un peu trop de ce projet et les Allemands en ont bien vite connaissance. Le 22 novembre 1942, alors qu'il arrive gare

d'Austerlitz pour prendre le train du soir, Jean Borotra est arrêté sur le quai par la Gestapo. Il passe cinq mois emprisonné au camp de Sachsenhausen, près de Berlin, isolé de l'horreur concentrationnaire dans une cellule individuelle. Le 12 mai 1943, il est transféré au château d'Iter, dans le Tyrol autrichien, où il reste jusqu'à la fin de la guerre, en compagnie de Paul Reynaud, Édouard Daladier et Léon Jouhaud. Ambiance autour de la table commune lors des repas... Comme pour Gottfried Von Cramm – il existe d'ailleurs une grande estime entre les deux champions de tennis – il semble aussi que son amitié avec Gustave V ait joué dans ce traitement de faveur réservé au quadruple vainqueur en Grand chelem.

Après la Libération, Jean Borotra est arrêté pour sa participation au gouvernement de Vichy. Mais, n'ayant pas siégé au Conseil des ministres et ayant cessé toute activité vichyste dès la nomination de Pierre Laval, il va bénéficier d'un statut exceptionnel de « déporté résistant » attribué par le Conseil d'État. La Haute Cour renonce de son côté à toutes poursuites à son encontre. Par la suite, Jean Borotra reprend la raquette, gagnant encore des compétitions à près de 50 ans... et continuant jusqu'à sa mort, en 1994, à saluer l'action de Philippe Pétain, ce qui le met à plusieurs reprises en position délicate dans l'opinion et la vie publique. Il est loin, le flamboyant champion des années folles...

### Pétra, du Rhin à la résistance passive



**Yvon Petra**

La planète tennis, elle, recommence à tourner dès 1946, offrant un cru faste au tennis tricolore avec les titres de Marcel Bernard à Roland-Garros et d'Yvon Pétra à Wimbledon, les premiers Grands chelems pour des Français depuis les Mousquetaires. Succédant ainsi à Borotra au palmarès de Wimbledon, Yvon Pétra a auparavant croisé la route du Commissaire général à l'Éducation et aux sports durant l'Occupation.

Avant la guerre, Pétra, robuste gaillard de près de deux mètres né en Cochinchine et arrivé en France quatre ans plus tôt, à 18 ans, est l'espoir majeur du tennis tricolore, vainqueur en double à Roland-Garros et promis au succès en simple. C'est d'ailleurs pendant qu'il dispute un tournoi à Juan-les-Pins qu'il prend connaissance de la mobilisation. Pétra, comme son grand ami Pierre Pellizza, est affecté au 3<sup>ème</sup> bataillon du 24<sup>ème</sup> Régiment d'infanterie, caserné à Satory et connu sous le sobriquet de « régiment des athlètes ». Ils sont dans un premier temps envoyés dans le Rousillon, pour épauler la garde mobile dans la surveillance du camp de réfugiés espagnols de Saint-Cyprien-plage. L'hiver approchant, le chargeur-mitrailleur Pétra et son régiment sont envoyés sur le Rhin. Ils y passent les fêtes de fin d'année, au premier rang pour voir les manœuvres allemandes et, le 10 mai 1940, les avions de la Luftwaffe noircir le ciel français par les premiers bombardements. Les combats au sol tournant à la débâcle pour les Français, le 3<sup>ème</sup> bataillon du 24<sup>ème</sup> RI est bientôt intégré aux unités

chargées de protéger la retraite des troupes. Le choc contre l'infanterie allemande a lieu à Urmatt. Blessé au genou, fait prisonnier, Pétra est envoyé, comme beaucoup d'autres, dans les camps allemands. Il est dans un premier temps emprisonné au Stalag VII A, près de Moosburg (Bavière). Yvon Pétra est alors le N°73 241. Puis c'est le transfert au Stalag IV B, à Muhlberg-sur-Elbe, un camp qui abrite un grand nombre de Bretons et où Pétra passe plusieurs mois. Comme partout, son nom et son statut de grand sportif attirent les amitiés. Aux veillées, Pétra raconte à ses compagnons d'infortune ses histoires de tennis, ses voyages, ses tournois... Cette situation dure jusqu'en 1941, et le retour en France d'Yvon Pétra, suite à un ordre de rapatriement venu de la Croix-Rouge internationale.



**Pelizza et Petra**

Dans la France occupée, Pétra se fait ensuite discret, écrivant quelque peu dans l'organe de propagande sportive du Commissariat général de son aîné Jean Borotra, et ouvrant un bar, « Le Crocodile », où il héberge à l'occasion des hommes en fuite et abrite des réunions de résistants. Une fois la guerre achevée, Yvon Pétra reprend la raquette et, quelques mois plus tard, gagne le titre « Messieurs » de Wimbledon. Décédé en 1984, il n'a que le temps de voir Yannick Noah ouvrir un autre glorieux chapitre du tennis français, sans sang ni larmes celui-là.

### Bibliographie :

Daniel Amson, *Borotra, de Wimbledon à Vichy*, Tallandier, 1999.

Yvon Pétra, « *Bon pour le service* », autobiographie, La Table ronde, 1970.

« *Gottfried Von Cramm, le baron des courts* », in *Sports Illustrated*, numéro du 5 juillet 1993.

Bud Collins, *The Bud Collins history of tennis : an authoritative encyclopedia and record book*, New Chapter press, 2008.

Pierre Rebourgeon, *Dictionnaire du tennis*, Fernand Nathan, 1981.



## Devoir de mémoire : Amand Bazillon

Par Albert Gilmet

Depuis bien longtemps, je souhaitais rendre hommage à un homme que je n'ai vu qu'une seule fois. C'est à la fin du mois de juin 1944. Il est mort, allongé sur de la paille hâtivement déposée sur le plancher d'une salle de classe de notre école communale à Vezin-le-Coquet (Ille et Vilaine), village proche de Rennes. Sa chemise est-elle ouverte ? Ou peut-être n'en a-t'il pas ! Je ne me souviens pas exactement de ce détail. Ce que je vois encore très distinctement : des points roses-violacés parsèment sa poitrine, des impacts de balles sans aucun doute. La peau est très blanche. D'autres traces bleuâtres apparaissent aussi sur la partie partiellement dénudée du corps. Je n'ai aucune souvenance des traits de son visage ou de la couleur de ses cheveux.

Je vois encore la couche de paille fraîche, bien jaune, un corps inerte gisant par dessus, des adultes qui discutent en l'observant, sans élever la voix. On ne m'a pas interdit d'être là, de le regarder comme s'il s'agissait d'un spectacle de la vie quotidienne. Cette période de l'occupation nous a accoutumés à vivre des événements qui témoignent du peu de valeur accordée à une vie humaine. Chacun s'habituant à cet état de fait. Ce mort aujourd'hui, demain des bombardements suivis parfois de corvées de déblaiement pour les hommes valides.

Des convois de véhicules et de blindés, couverts de branchages, circulent sans cesse, sur cet axe Rennes-Brest. Une importante activité des troupes allemandes règne suite au récent débarquement des Alliés en Normandie. Les interventions aériennes des anglo-américains, déjà fréquentes, s'intensifient sur les routes et sur les lignes de chemin de fer en cette fin du mois de juin 1944. L'énervement de la milice et de la gestapo se manifeste par une recherche plus intense et une répression encore plus vive envers les personnes suspectées d'être des résistants.

Monsieur Montgermont, boucher, trouve dans champ près de chez lui, à Pont Lagot, (le certificat de décès désigne Bel Air), commune de Vezin le Coquet, un homme sans vie, celui d'Amand Bazillon, 20 ans. Il charge le corps sur une charrette et le transporte à la mairie-école, l'unique endroit public qui offre une place pour déposer provisoirement le défunt. Du haut de mes six ans et demi je regarde avec une grande curiosité ce cadavre qui ne m'effraye ni ne m'impressionne. Je le regarde comme un événement du moment, que la guerre produit. Depuis cinq années que cette guerre dure, depuis quasiment toujours pour moi, curieux, j'écoute les conversations des adultes avec beaucoup d'attention, elles emplissent ma tête d'informations sur les événements de la guerre, j'essaye de les concrétiser en les imaginant avec tous les fantasmes que peut produire l'esprit d'un enfant. Je les mets en scène sans en avoir vu l'authentique déroulement. La vie me conditionne ainsi, les événements qui se produisent, les situations, les conversations des adultes participent sans doute à me préparer pour affronter sans émotion la vue du premier mort que ma jeune existence rencontre.



Les commentaires concernant ce martyr vont bon train dans le village. Le nom de la milice est immédiatement cité. On en parle bien sûr à la maison. Les enfants commentent aussi, entre eux, à leur façon, ce tragique événement.

J'ai imaginé longtemps qu'il s'agissait d'un résistant ayant participé au plastiquage du pylône électrique. Celui qui achemine le courant vers le transformateur de la Belle Épine, tout près du lieu où est installée une batterie de DCA allemande. Ce pylône affalé après destruction est un formidable terrain de jeux, un immense mécano, propice à l'escalade. Je me persuade que c'est lui, Amand, le héros qui a détruit le pylône pour empêcher les Allemands d'éclairer les avions alliés. J'ai bien longtemps cru à cette idée, et ce, pendant 65 ans. Cette pensée n'est toutefois pas demeurée en moi comme une obsession. Je me suis demandé qui était exactement ce résistant, d'où venait-il, quel était son nom, quelles étaient ses activités au sein de la résistance, à quel groupement de résistance appartenait-il, qu'avait-il fait pour être assassiné de la sorte, puis abandonné dans un champ comme une chose sans importance ? Mes questions sont restées sans réponse pendant toutes ces années, jusqu'à très récemment.

Ces dernières années, j'ai décidé de questionner plus sérieusement des anciens du village à l'occasion de ma visite annuelle dans la région. Mon enquête demeurerait au point mort. Il fallait pourtant, vaille que vaille, au moins pour moi-même, que je sorte ce résistant de l'anonymat. J'ai mesuré à quel point l'oubli tombe très vite sur des événements pourtant forts. Si nous ne prenons garde de les graver dans la pierre ou de les consigner dans les livres, ils disparaissent rapidement avec ceux qui en ont été les témoins. *Souviens-toi*. Ô combien, souvent on rencontre ces mots inscrits en bordure de nos routes ou placardés sur des édifices. Ce devoir de mémoire s'imposait pour moi.

En juillet 2010, je fais part de ma recherche à Madeleine Pécoil. Madeleine a toujours vécu à Vezin-le-Coquet, elle est plus âgée que moi, elle a une bonne mémoire, sa maman tenait un café sous l'occupation, endroit idéal pour recueillir des informations. C'était la bonne porte à laquelle il fallait frapper.

Grâce à ce contact, je découvre le village où résidait le résistant. Il s'agit de Saint-Sauveur-des-Landes, près de Fougères. À partir de cette information, je possède l'élément qui me permet de poursuivre mon enquête en interrogeant la secrétaire de mairie et

Emile Deroyer, le président d'une association d'anciens combattants de ce village. Je les remercie tous deux pour leur sympathique accueil et pour leur coopération.

Je recueille de la part d'Émile Deroyer le récit suivant, récit confirmé par Jean-François Bazillon, le neveu d'Amand Bazillon, et par Maurice Comère qui tient ses informations directement de sa mère, la soeur d'Amand, qui vit encore.

« *Fin juin 1944, (en fait il a été arrêté le 16 ou 17 juin) de bonne heure le matin, des éléments de la milice frappent à la porte de chez Amand Bazillon, l'interpellent et l'emmènent. Il est placé à l'arrière d'une traction noire entre deux miliciens. Un chauffeur est à l'avant.* »

Des Français collaborateurs, des scélérats qui se font passer pour des résistants ont habilement su interroger les habitants des villages des alentours. Le résultat de leur enquête les a amenés vers Amand Bazillon qu'ils cueillent ainsi facilement. Il est transporté à la kommandantur de Fougères, puis à la prison départementale, boulevard Jacques Cartier à Rennes. A-t-il été transféré ensuite au poste de la milice, au lieu-dit la Croix Rouge à Rennes pour y être interrogé ? Je le crois fermement ! Cette maison, lieu de tortures que la milice occupe, est surnommée « La Météo » parce que située à proximité d'une station météorologique. Enfant, me rendant à pieds à Rennes avec ma mère, plusieurs fois je suis passé devant ce sinistre lieu. Des chevaux de frise avec du barbelé sont disposés en chicane sur la route. Ce poste de contrôle commande une des entrées de la ville de Rennes. Une sentinelle vêtue d'un uniforme bleu foncé surveille le passage. C'est certain ! C'est à cet endroit qu'Amand Bazillon a été amené puis interrogé et torturé, son corps ayant été retrouvé, sans vie, non loin de là. Il n'a, paraît-il, pas parlé.

Beaucoup plus tard, à Rennes, en 1946, des proches d'Amand sont convoqués pour reconnaître le corps à partir d'une photo du visage, retrouvée et prise après son exécution par Fernand Bons, alors maire de Vezin le Coquet. Celle-ci montre des traces d'ecchymoses qui confirment bien qu'il aurait reçu force coups avant d'être exécuté. Lors de la découverte du corps, les autorités municipales ignorent son identité. Amand Bazillon a heureusement pu conserver sur lui un livre pieux *L'imitation de Jésus-Christ*. En effet, Amand Bazillon souhaitait être Missionnaire chez les Pères Blancs une fois la guerre terminée. Ce livre porte la mention d'un curé dont la signature inscrite sur la première page du livre a été déterminante pour identifier son propriétaire. Avec l'aide de l'archevêché de Rennes, et grâce à l'enquête menée par Fernand Bons, on a pu savoir que le tué est originaire de Saint-Sauveur-des-Landes. Sa soeur, qui vit toujours, a précisé que la semi identification de son frère, c'est-à-dire la localisation de son lieu d'origine, lui a permis d'échapper à la Faculté de médecine (sic). Il a donc été enterré provisoirement dans le cimetière de Vezin, près de l'église. Le cercueil et les frais d'inhumation ont été réglés avec une participation de la commune et avec le fruit d'une quête faite dans le village. Je me souviens que mon père disait que lors de l'inhumation, Fernand Bons, lui-même résistant, a fait poser sur la croix de la tombe une petite cocarde

tricolore. « *Mais chut !!! disions-nous, c'est interdit par les Allemands d'arborer les trois couleurs...* » Le maire avait donc bravé cette injuste interdiction.

Un petit mur sépare le cimetière communal du potager du directeur de l'école, de là, je peux voir la tombe. Je sais que ce n'est pas le fruit de mon imagination, je distingue bien encore, comme une photographie, un petit ruban tricolore sur la croix de bois de cette tombe.

Le corps est rapatrié au cimetière de Saint-Sauveur-des-Landes le 23 avril 1949. Le milicien responsable de cet assassinat a voulu s'engager pour l'Indochine, afin d'échapper à l'épuration. Il a été reconnu à temps par un résistant. Il a été jugé à Rennes et fusillé dans un espace dit « *de l'Enfer* » du jardin botanique du Thabor à Rennes<sup>1</sup>. (Les Allemands y fusillaient des résistants.)

Les informations rapportées que j'ai pu recueillir au sujet de ses activités au sein de la résistance, en interrogeant les proches ou les voisins, sont peu nombreuses. Les personnes de son groupe qui auraient pu témoigner sont toutes disparues. On sait toutefois qu'Amand agissait au sein d'une équipe autonome dont il aurait pu être le responsable. Ce groupe avait comme dénomination locale « *le maquis de la Salorge* ». La nuit avec ses camarades, il exécutait des coups de mains dont l'attaque d'un convoi allemand. Il s'occupait également de la récupération des armes parachutées. Il disposait aussi d'un poste radio émetteur-récepteur. Il était brave, insouciant du danger. Il faisait toutefois trop grande confiance aux gens qu'il connaissait en ne prenant pas suffisamment garde aux délateurs de tout poil qui agissaient par vengeance personnelle, par bêtise, voire, par naïveté mais aussi pour certains, par conviction, ceux-la mêmes qui étaient de vrais collaborateurs. C'est, paraît-il, la cause de son arrestation.

Le nom d'Amand Bazillon s'est ajouté à la très longue liste des martyrs, de ceux qui ne voulaient pas accepter le joug de l'occupant. Le bassin de Fougères a fourni nombre de ces braves à la Résistance, pour que vive une France Libre. *Souvenons-nous !*

In Memoriam



1 : Ouest France du 6 juillet 1946 – Procès Schweller - Le nom d'Amand Bazillon figure sur la longue liste des meurtres dont Emile Schweller chef de centaine de la milice est responsable. Une erreur à été commise par OF du 06-07-46 qui orthographe Amand Baziller.

## Eriömtchenko Nadejda Andreevna

*Interviewée par Jean-François Dorville Jacquin*

**J**e suis née en 1916 dans le village de Novomarkovka, district de Kantemirovka dans la région de Voronej dans une famille de paysans.

J'y ai vécu jusqu'en 1932.

Après mes études secondaires je suis partie à Voronej pour rentrer à l'Institut de médecine.

J'y ai terminé le cursus (équivalent École Normale fac de médecine).

Durant cette période, j'étais logée à la « Faculté de l'ouvrier », c'est à dire que les gens avaient la possibilité de travailler pendant la journée et le soir de continuer leurs études.

J'ai donc, parallèlement à la médecine, exercé pendant 8 ans la profession de serrurier, dans la réparation des trains à vapeur.

En 1941, le jour de la déclaration de la guerre, je me suis adressée avec mes autres jeunes collègues au bureau de recrutement pour demander de partir au front comme volontaire, mais nous avons essuyé un refus.

J'ai donc poursuivi mes études jusqu'en 1942.

Mon diplôme de médecin-chirurgien m'a été délivré au sous-sol de l'Institut pendant un terrible bombardement de la ville de Voronej.

J'ai été envoyée à Stalingrad le 6 juillet 1942.

Pendant tout le trajet de Voronej à Stalingrad notre train a été bombardé. À Stalingrad j'ai été affectée dans un des hôpitaux militaires.

C'est comme ça que ma vie militaire a commencé.

Au début la situation était calme, c'était la vie de l'arrière du front, mais dès le 9 août, Stalingrad a été bombardée nuit et jour.

À la fin du mois d'août 1942, l'hôpital où je travaillais a été intégré dans la 51<sup>ème</sup> Armée sous le commandement du maréchal de l'U.R.S.S. A.I. Eremenko.

Aux jours fixés par le commandement, l'hôpital est ensuite passé sur la rive est de la Volga.

C'est là où j'ai commencé pour la première fois avec les autres médecins à opérer des blessés arrivant directement du champ de bataille.

Il y avait beaucoup de blessés, les gens avec les blessures graves étaient évacués loin à l'arrière (Oural, Asie Centrale...).

Les autres, après des soins de courte durée, retournaient au front.

En novembre 1942, les troupes de l'armée du Front du Don sous le commandement du maréchal de l'U.R.S.S. K.K. Rokossovski et l'armée du Front de Stalingrad se réunirent. La grande opération d'encercllement et de la libération de Stalingrad commençait (opération Uranus ndt).



À ce moment, l'hôpital est repassé sur la rive ouest de la Volga.

Là-bas j'ai vu des milliers de prisonniers – Allemands, Roumains, Hongrois, Italiens.

Des files infinies de prisonniers marchaient dans les steppes couvertes de neige, en plein hiver, par - 30°, - 40°...

C'était dur à voir, ces milliers de gens affaiblis et pitoyables.

Le côté sud de la ville et les environs étaient couverts des restes de la bataille : munitions abandonnées, véhicules militaires, chars, etc.

Nous avons eu beaucoup de blessés.

Pendant plusieurs jours nous les avons soignés, sans prendre le temps de manger et dormir, puis on les a envoyés à l'arrière.

Ensuite notre armée a libéré Rostov-sur-le-Don, Vorochilovgrad (Lougansk), Donbass, Stalino. L'hiver 1943, la 51<sup>ème</sup> armée s'est retrouvée à Sivach en Crimée.

Au printemps suivant, nous avons libéré la presqu'île et la glorieuse ville de Sébastopol.

En juin 1944 notre armée et notre hôpital furent transférés en Baltique - Lituanie et Lettonie. Ici, comme partout, se déroulèrent des combats horribles, très durs, avec de grandes pertes humaines et matérielles.

La population pauvre nous a chaleureusement accueillis, par contre les gens plus aisés avaient du ressentiment contre nous.

Notre armée a libéré Chaoulaï, Libava, Königsberg et tout le littoral de la mer Baltique.

Je me souviens aussi de plusieurs centaines de prisonniers français libérés par nos troupes. Ils ont été soignés dans notre hôpital. Nous faisons tout notre possible pour les aider et bien les soigner.



**« ... Des files infinies de prisonniers marchaient dans les steppes couvertes de neige, en plein hiver, par - 30°, - 40°... »**

Ça se passait dans le château Charké.

Avant notre arrivée dans ce bâtiment, les fascistes y formaient leurs éclaireurs (Allemands et Baltes).

Nous avons passé tout l'hiver et le printemps dans une petite ville lituanienne, Skaoudassé, à 2 km des positions du front.

Parfois les blessés venaient nous trouver directement à l'hôpital.

Les commandants du 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> Front de Baltique étaient Govorov et Bagramian.

En conclusion, je voudrais vous raconter comment j'ai vécu le Jour de la Victoire.

La nuit du 8 au 9 mai j'étais de service à l'hôpital (ville de Skaoudass).

À l'aube, je faisais le tour des services.

Les blessés se trouvaient dans une ex-école et dans des habitations des Lettons.

Vers 4-5 h du matin j'étais toute seule dans une des rues de cette petite ville.

Je me suis dirigée vers une des maisons où se trouvaient des blessés.

D'un seul coup tout l'horizon devant moi (position du front) s'est éclairé de feux multicolores. Et puis le silence a brusquement été rompu de tirs d'armes de toutes sortes.

Au début j'ai cru que c'était encore une bataille qui venait de commencer.

Mais après quelques instants j'ai vu un camion arriver avec des militaires dedans.

Ils tiraient et criaient joyeusement : « Victoire ! Victoire ! »

Tout de suite j'ai couru pour annoncer cette heureuse nouvelle à mes collègues et aux blessés. C'était la fin de la plus dure et horrible guerre de l'histoire de l'humanité.

C'est ainsi que j'ai fini la Grande Guerre Patriotique, avec le grade de médecin-capitaine, en tant que chef du département de chirurgie de la 51<sup>ème</sup> armée.

### Les fronts :

- Front de Stalingrad
- 1<sup>er</sup> front Ukrainien
- 2<sup>ème</sup> front Ukrainien
- 1<sup>er</sup> front de la Baltique
- 2<sup>ème</sup> front de la Baltique

### Les villes libérées

Stalingrad, Rostov-sur-Don, Chakhty, Vorochilovgrad (Lougansk), Stalino (Donetsk), Melitopol, Simféropol, Yalta, Alouchta, Sébastopol, Evpatoriya, Chaoulaï, Skaoudass, Liepaïa, Königsberg.

### Décorations

- Ordre de l'Étoile Rouge, Ordre de la Grande Guerre Patriotique, (1<sup>er</sup> et 2<sup>er</sup> degrés), Ordre de la Révolution d'Octobre, 10 médailles de Jubilé (commémorations).

Je vis à Moscou depuis 1948, où j'ai travaillé à l'Institut de Recherche en tant que collaborateur supérieur scientifique.

Professeur de Sciences et de Médecine depuis 1953...

### Deuxième entretien un an plus tard, concernant plus particulièrement son travail à l'hôpital

Il existait près des hôpitaux des unités de transport spéciales, avec des camions Studebaker, ou des Gaziki (nom familier donné aux camions de marque soviétique Gaz - ndt).

Le personnel médical avec ses instruments médicaux se déplaçait à bord de ceux-ci, tandis que d'autres camions apportaient des munitions au champ de bataille et repartaient à l'arrière avec des blessés.

Ils étaient déposés dans les camions découverts ; ceux qui ne pouvaient rester assis, restaient allongés la plupart du temps.

Parfois nous avions quelques dizaines de camions avec des blessés en même temps. Un des épisodes est gravé pour toujours dans ma mémoire.

C'était dans les Pays Baltes : des batailles monstrueuses se déroulaient sur ce front.

Déjà 3 jours et 3 nuits que je ne dormais pas. Il y avait trop de travail...

Les hommes, quand je venais les voir, me disaient : « Docteur, allez-vous reposer ; nous serons sages. »

Je me suis finalement décidée à aller m'allonger.

Je suis entrée dans une cabane ; dedans il y avait un peu de paille.

Je me suis laissée tomber dessus.

Quelques instants d'assoupissement.

Soudain à travers ce sommeil léger j'ai entendu de loin

un bruit bien familier : le bruit des camions.

« *Les nouveaux blessés...* » - ai-je pensé furtivement dans ma tête.

J'étais très fatiguée mais je me suis levée et je suis sortie.

Plus de 30 camions chargés de blessés étaient arrivés devant notre hôpital.

Je me suis alors dirigée vers la table d'opération...

### - Quels type de médicaments utilisez-vous ?

Il n'y avait vraiment pas grand' chose.

Ce qu'on avait toujours en notre possession c'était des bandes, du coton, des éclisses, de l'iode (équivalent de la bétadine, N.A.) anesthésiques, chlore.

J'aimerais que nos alliés américains, anglais, français sachent dans quelles conditions nous avons combattu.

Malgré nos réserves médicales réduites au minimum, nous avons pu renvoyer au front des centaines de milliers de soldats.

Je dois encore vous dire que les blessés, même gravement atteints, nous suppliaient avec des larmes aux yeux de ne pas les envoyer dans les hôpitaux de l'arrière, mais de terminer de les soigner sur place pour qu'ils puissent retourner le plus vite possible au front et continuer de défendre leur patrie.

Le personnel médical faisait tout son possible pour bien soigner les malades, Allemands compris.

On travaillait toujours sur 2-3 tables d'opération en même temps : 3 chirurgiens, 3 assistants, 3 anesthésistes.

Si l'opération avait un caractère peu ou moyennement compliqué, alors on utilisait l'anesthésie locale, sinon, comme par exemple pour un traumatisme crânien ou cervical, on faisait une anesthésie générale.

D'anciens lycées, des écoles, etc., nous servaient d'hôpitaux.

Il n'y avait pas de lits, juste de la paille couverte par des draps.

Si nous restions plus longtemps que d'habitude, alors on mettait de la paille dans des housses-matelas.

Nous procédions aussi à l'évacuation des blessés des hôpitaux du front vers d'autres structures qui se trouvaient plus loin que la nôtre, étape suivante pour les blessés : les hôpitaux de l'arrière.

Ceux qui avaient des blessures trop graves pour être transportés restaient sur place chez nous, jusqu'à l'arrivée d'un hôpital de l'arrière venant prendre le relais, tandis que notre structure suivait le front.

### - Quels titres avaient les gens du personnel ?

Tout le personnel avait reçu un enseignement supérieur.

Le lieutenant - le grade plus petit. Le chef - chirurgien avait le grade du colonel, parfois lieutenant-colonel, le chef des départements - major, les assistants - lieutenants.

### - Comment était la nourriture ?

Nous avions généralement de quoi manger, et la

plupart des produits étaient d'origine russe. Des bouillies de toutes sortes, à base de blé, de sarrasin, d'avoine, des petits pois, obligatoirement de la viande (du cheval en général),

### - Quelle était la différence entre la technologie militaire du début de la guerre et à la fin ?

Colossale.

À vrai dire, avant même la libération de Kantemirovka (décembre 1942 ndt) nous avions déjà des « Katiouchas ».

Même sous Stalingrad, il y avait déjà beaucoup d'artillerie, de chars et d'avions.

Nous avons été égaux avec les Allemands, et après Prevoshodili, en qualité et en quantité.

### - Et l'aide américaine ?

Des conserves, et puis les véhicules : Studebakers, voitures, avions, canons à la fin de la guerre, mais ça n'a pas joué de rôle décisif dans la victoire.



« ... l'aide américaine n'a pas joué un rôle décisif dans la victoire... » - Char Grant envoyé en Russie au titre du « prêt-bail »

### - Comment était le moral chez les soldats à la fin de la guerre ? On dit qu'il y en avait beaucoup qui ne voulaient plus se battre par peur de perdre leur vie à la fin de la guerre.

Ce n'est pas vrai.

Les blessés s'enfuyaient souvent de l'hôpital pour revenir au front.

Je me rappelle très bien d'un soldat, il était de Simféropol.

Il avait une blessure grave, mais retourna quand même dans son unité.

C'est le commandant du régiment qui l'a ramené personnellement avec l'ordre formel de se faire soigner.

Les soldats allaient au combat sans penser à leurs vies.

Il y avait bien sûr des déserteurs, mais c'était très rare.

### - Comment étaient les relations entre les officiers et les simples soldats ?

Les soldats étaient souvent visités par les chefs de leurs unités. Les relations étaient très chaleureuses.

## - Quels loisirs aviez-vous ?

Les loisirs ? ! Bon. Il y avait des activités artistiques amateurs.

Mais on était dans de telles conditions qu'on ne pensait pas trop aux loisirs.

Notre hôpital se trouvait toujours à 4-5 km des premières lignes.

Quel type de concert pouvions-nous alors avoir ?

Si, nous avions les « distractions » suivantes : souvent les opérations se déroulaient sous les bombardements de notre hôpital.

Voilà quels étaient les « concerts ! ... »

Même quand je suis tombée malade d'hépatite, je continuais à travailler.

J'opérais avec 38,2 ° de fièvre, faisant mon travail comme les autres médecins (personne ne savait que j'étais malade) jusqu'au moment où j'ai perdu connaissance.

C'est comme ça qu'on a découvert que j'avais une hépatite infectieuse.

Dans les conditions normales, un tel malade doit être isolé, mais moi je n'ai pas été hospitalisée du tout (1 mois et demi de maladie).

Je n'ai eu aucun régime de faveur. Il fallait travailler.

Et ce qui est intéressant, c'est que personne n'a été contaminé.

Suite à cette maladie, en 1985, j'ai subi une opération où on m'a enlevé 3 gros cailloux dans le pancréas.

Le soldat russe est très résistant : il continue à se battre et dans la neige, dans l'eau et dans le froid, on n'a pratiquement jamais soigné de maladies causées par le froid, ou de maladies contagieuses.

J'ai vu plusieurs fois des combats aériens.

En Baltique, je me souviens très bien, les Allemands ont descendu un de nos avions.

Les pilotes ont sauté avec leurs parachutes.

Les fascistes les ont fusillés.

Après, les nôtres sont partis chercher les aviateurs descendus.

Ils les ont ramenés.

Dans les combinaisons il y avait un vrai méli-mélo sanglant.

J'ai vu ça de mes propres yeux.

Oui, les batailles près de la Baltique étaient terrifiantes.

Par exemple, à Königsberg, où les Allemands ne voulaient pas capituler.

## -Y Avait-il beaucoup de cas de maladies infectieuses ?

Pas du tout. On a vu quelques cas de typhus, c'est tout.

Pas de grippe, de rhume.

La tension nerveuse était telle chez le soldat, que l'organisme sécrétait des anticorps et on ne tombait

pas malade.

Par exemple, mon frère a été sonné et est resté une journée entière dans la neige parmi les morts.

Les infirmiers l'ont heureusement trouvé et il a été soigné pour son traumatisme mais n'a rien eu de plus : pas de grippe, pas de pneumonie...



*Quelques minutes de repos volées près de Königsberg en 1945*

<http://englishrussia.com>

## - Et les blessures volontaires ?

Pendant toute mon expérience militaire (juillet 1942/ mai 1945, ndt) j'ai vu trois cas en tout et pour tout.

C'étaient des soldats très jeunes.

Il faut penser que les nerfs de ces garçons, avec les épreuves subies, n'étaient pas assez solides.

Malheureusement j'ai rien pu faire pour 2 d'entre eux. Les signes de blessure volontaire étaient trop marqués, et la commission se composait de médecins, comme moi, mais aussi d'officiers d'un tribunal militaire.

Je n'ai pu démentir l'évidence.

Ils ont été jugés par la Cour martiale militaire et condamnés à mort.

*Nadejda Andreevna nous avait avoué au cours de ces entretiens que les soldats, ainsi que ses collègues masculins, la surnommaient affectueusement et avec respect « Docteur beaux yeux... »*

*Elle nous a quittés en juillet dernier...*



*Défilé de la victoire, à Moscou, en juin 1945*

## Des dentistes unis contre l'oppression nazie : le « coup de gueule » de Maurice Roy

Par Xavier Riaud<sup>1</sup>

**M**aurice Roy naît le 24 décembre 1866, à Nemours. Il entame sa scolarité à l'école Colbert de sa ville, qu'il achève en 1880 (Lebourg, 1972 ; Sanz, 2006). Alors que sa famille est désargentée, Maurice Roy travaille sans relâche et ne ménage pas ses efforts. A 14 ans, il entre dans un laboratoire de prothèse dentaire et y œuvre en tant qu'apprenti mécanicien pour M. Adam, dentiste (Roy, 2011). Très vite, gagnant un peu d'argent, il devient le soutien de sa famille. A côté de cette louable activité, il poursuit ses études. Il s'inscrit à l'Ecole dentaire de Paris en 1884 et y obtient son diplôme en 1886. En 1889, il est démonstrateur et c'est aussi l'année de ses premières publications. En 1890, il est nommé chef de clinique, en 1895, professeur suppléant et en 1900, professeur titulaire (Sanz, 2006). Insatisfait, il entreprend de suivre les cours du soir et découvre les joies du latin, du grec et des mathématiques, ce qui lui permet de réussir son baccalauréat. Une fois celui-ci en poche, Maurice entame des études de médecine. Pour subvenir à ses besoins, il exerce en tant que dentiste dans un cabinet qu'il a ouvert au domicile de ses parents (Roy, 2011).



**Maurice Roy**  
Famille Roy - 2011

Lorsque vient le temps d'honorer ses devoirs militaires, il est exempté pour myopie, ce qui lui permet de se consacrer à la rédaction de sa thèse intitulée *La prothèse immédiate et la prothèse tardive dans les résections de la mâchoire inférieure* qu'il soutient en 1894. Un an après, il est affecté à l'hôpital Broussais, puis à la Pitié (Sanz, 2006 ; Roy, 2011).

Lorsque l'Affaire Dreyfus éclate cette même année, Maurice Roy est indigné par tant d'injustice. Au cri littéraire du « J'accuse... » d'Emile Zola paru dans le journal *L'Aurore* en 1898, le jeune dentiste s'empresse de signer la pétition militant pour la réhabilitation du capitaine déchu (Roy, 2011).

En 1896, il publie un livre qui porte un titre particulièrement évocateur : *Thérapeutique de la bouche et des dents. Hygiène. Anesthésie*. Cet ouvrage monumental connaît la joie d'une cinquième édition en 1930 (Sanz, 2006).

Soucieux du bien-être de ses confrères, il fonde en 1902, la Société coopérative des dentistes de France

destinée à fournir en matériel les praticiens du pays (Roy, 2011 ; Sanz, 2006).

En 1902, puis en 1909, le Parisien développe une idée préalablement décrite par Claude Martin, concernant l'utilisation de la résection apicale (Zimmer, sans date).

Ayant participé activement à la création de la Fédération dentaire internationale en 1901, il devient logiquement membre de son comité exécutif en 1904, puis vice-président en 1911 (Sanz, 2006). Il est d'ailleurs réélu à cette dernière fonction en 1936 (Ennis, 1967).



**Ecole dentaire de Paris - 57, rue Rochechouart**  
(à cette adresse de 1888 à 1898)

**L'Ecole dentaire de Paris a été installée d'abord dans un appartement situé au 23, rue Richer de 1880 à 1888. Elle est passée de 1888 à 1898 au 57, rue Rochechouart - 4, rue Turgot. Puis à partir du 5 juin 1898, son siège a été au 45, rue de la Tour d'Auvergne - Cité Milton (puis Cité Charles Godon) à Paris (Morgenstern, 2009).**

En 1914, au VI<sup>ème</sup> congrès dentaire international, à Londres, le praticien prouve dans une communication mémorable que la gencive et l'attachement marginal du ciment aux dents saines atteintes d'un abcès « serpigineux » ne sont jamais intacts (Zimmer, sans date ; Sanz, 2006). Associé à son ami Paul Martinier, il publie un livre sur *Le traitement des blessures de guerre de la région maxillo-faciale*. D'ailleurs, dès le début de la guerre, avec le même ami, il crée le comité de secours des blessés des maxillaires et de la face. Il se dévoue sans compter, établit des protocoles de chirurgie et de réhabilitation prothétique, qui sont repris par d'autres centres (Sanz, 2006). De son expérience militaire en centre de chirurgie maxillo-faciale, 9 publications voient le jour (Dreyfus, 1947).

En 1915, il contribue à la création de l'Aide confraternelle aux dentistes français et belges victimes de la guerre (Sanz, 2006).

En 1918, il atteste que la pyorrhée alvéolaire débute

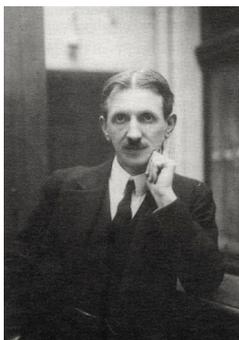
**1 :** Docteur en chirurgie dentaire, Docteur en Epistémologie, histoire des sciences et des techniques, Lauréat et membre associé national de l'Académie nationale de chirurgie dentaire.

systématiquement par une atrophie sénile. De 1934 à 1936, il s'intéresse de près aux procédés d'ancrage des prothèses fixées (Zimmer, sans date).

En 1923, il prend la direction de la revue *L'Odontologie*, succédant ainsi à Charles Godon qui vient de décéder. Il en était le rédacteur en chef depuis 1906. Par son travail acharné et son abnégation, il fait de cette revue, un acteur incontournable de la dentisterie de l'époque. Tous les thèmes y sont étudiés, sans sectarisme, mais avec objectivité et ouverture d'esprit (Sanz, 2006).

En 1926, son grand traité *La pyorrhée alvéolaire* paraît. En 1928, atteint par la limite d'âge, il doit quitter l'Assistance publique (Dreyfus, 1947).

Le 28 juillet 1933, lors du congrès annuel de la Fédération dentaire internationale (FDI) à Edimbourg, après un discours tonitruant de Georges Villain, son président, fustigeant les crimes du régime nazi, par son ardeur à défendre la liberté et l'idée de démocratie, et affichant ouvertement son souhait d'aider les dentistes juifs allemands en pleine détresse, Maurice Roy, s'associant pleinement à ces idées, s'insurge et fait adopter par le comité exécutif de la FDI, une motion déclarant « *Le conseil exécutif de la FDI, dûment rassemblé en session à Edimbourg, le 28 juillet 1933, considérant uniquement la protection des droits acquis par les dentistes du monde entier par leurs diplômes accordés par des autorités compétentes dans leurs pays respectifs, déclare qu'en aucun cas, une question de race, de religion ou de politique ne peut restreindre la liberté et l'exercice de la profession de nos collègues dûment qualifiés. De même, aucune restriction ne peut leur être imposée qui pourrait les pousser à des manquements quant à leurs obligations morales et professionnelles.* » Celle-ci est adoptée à l'unanimité, moins les Allemands qui se retirent de la FDI. En effet, après avoir effectué de nombreuses démarches pour aider leurs confrères, qui sont restées sans réponse, c'est de colère que le bureau de la FDI a finalement publié ce texte.



**Georges Villain (1881-1938)**

BIUM, 2008

**Professeur de prothèse dentaire à l'Ecole dentaire de Paris au début de la Première Guerre mondiale, il devient une sommité mondiale. Il est le principal artisan pendant ce conflit de la création du poste de dentiste militaire au sein du service de santé aux Armées françaises. Il préside la Fédération dentaire internationale de 1931 à 1936 et**

**s'insurge ouvertement contre les exactions du régime hitlérien. En 1938, il décède prématurément d'un accident de voiture. Il est pleuré dans le monde entier.**

(Riaud 2009)

Avec l'accession au pouvoir d'Adolf Hitler en 1933, toute la société allemande passe sous le contrôle de l'autorité nazie et les persécutions contre les Juifs commencent. Ainsi, cette même année, le 24 mars 1933, le Dr Ernst Stück, dentiste de Leipzig, membre du Parti national-socialiste, devient le chef de tous les dentistes allemands (= Reichszahnärztführer). Dès le 23 mai, Stück ordonne que les responsables syndicaux des régions et des cantons se dotent d'un repré-

sentant politique appartenant à la NSDAP. Il est d'ailleurs présent au congrès de Vienne de la FDI qui se tient en 1936 et qui voit le sacre de Maurice Roy. Le mois qui précède le congrès en Ecosse, une loi interdit à tous les dentistes juifs, du moins tous ceux qui ne sont pas en activité depuis 1914 ou qui ont interrompu leur activité en Allemagne depuis 1914, d'exercer. La situation des praticiens juifs dans cette contrée est désespérée. Ils ont de plus toutes les peines du monde à quitter leur pays, malgré l'aide fournie par des personnalités comme Villain ou encore Roy (Ennis, 1967 ; Riaud, 2005).



**Professeur Hans Pichler (1877-1949)**

Osterreichische Nationalbibliothek

**Pichler a opéré plusieurs fois Sigmund Freud atteint d'un cancer de la bouche de 1923 à 1928. En 1938, Pichler examine Freud une dernière fois avant son départ d'Autriche, car il craint les Nazis. Il l'examine aussi le 7 septembre 1938, à Londres, et constate une récurrence de son cancer (Hardt, 2007). Freud meurt en 1939, des suites de sa maladie. Malgré les recommandations médicales, il n'a jamais cessé de fumer.**

(Riaud 2010)

En 1936 donc, Hans Pichler, stomatologue autrichien, préside le IX<sup>ème</sup> congrès de la Fédération dentaire internationale à Vienne. Alors professeur, il affirme avec conviction : « *Nous, Autrichiens, voulons rester en contact avec la médecine, mais nous voulons collaborer avec les dentistes du monde entier vers un objectif commun.* » Le congrès connaît un franc succès, ce qui fait la fierté de Pichler, dans un pays où les dentistes sont avant tout des stomatologues. Deux résolutions approuvées par Pichler sont enregistrées à ce meeting : l'abolition de toute rivalité entre les stomatologues et les dentistes qui doivent travailler en parfaite harmonie, et l'obligation pour les dentistes d'avoir suivi une formation médicale appropriée sous contrôle universitaire (Ennis, 1967 ; Riaud, 2010). A l'issue de ce congrès, Maurice Roy reçoit, pour ses travaux et son œuvre, la plus haute distinction, avec deux autres collègues, Gottlieb et Cieszinsky, attribuée par les 33 pays membres du nouveau comité exécutif, dont l'Allemagne, le prix international Miller. C'est Georges Villain en personne, dans une dernière action présidentielle, qui lui a remis son prix (Ennis, 1967). Cette année-là, notre homme reçoit aussi la Légion d'honneur pour services rendus à son pays (Sanz, 2006).

Le 17 janvier 1939, la 8<sup>ème</sup> ordonnance concernant la loi de citoyenneté du Reich interdit aux dentistes juifs d'exercer. Le peuple allemand ne sera plus soigné que par des Allemands. Ainsi, le 1<sup>er</sup> janvier 1934, il y a 11332 dentistes en Allemagne, dont 1064 Juifs. Le 1<sup>er</sup> janvier 1938, ils ne sont plus que 579 et le 1<sup>er</sup> janvier 1939, 372 (Riaud, 2005). Conspués au congrès de 1938 où les tensions s'accroissent, les Allemands ne sont pas présents au congrès de Zurich de la Fédération dentaire internationale en 1939 (Ennis, 1967).

En 1938, choqué par l'invasion de l'Autriche, Maurice Roy rencontre une dernière fois ses homologues allemands pour rendre un ultime hommage à Georges Villain qui vient de mourir dans un accident de voiture (Ennis, 1967).



**Congrès de la Fédération dentaire internationale à Zurich, en 1939**

(Ennis, 1967)

**Maurice Roy est au 1<sup>er</sup> rang, le 2<sup>ème</sup> à droite de la table. Aucun dentiste allemand n'est présent à ce rendez-vous scientifique.**

Lorsque la France est envahie, le dentiste est bouleversé. Peu de temps après, sa femme vient à décéder en 1941. Sa volonté de résistance s'en trouve renforcée. Pendant la guerre, alors que son pays est occupé, il n'hésite pas à cacher à son domicile, à l'insu de tous, des aviateurs et des résistants. Il disposait dans un recoin de son appartement d'un réduit qu'il fermait à clé constamment et dont il interdisait l'accès à quiconque. Il a ainsi défié plus d'une fois l'autorité nazie. Devenu directeur de l'École dentaire de Paris, il interdit le port de l'étoile jaune dans ses locaux, ce qui aurait pu lui valoir d'être arrêté par la police pétainiste (Dreyfus, 1947 ; Roy, 2011). Lorsqu'un congrès dentaire s'ouvre à Paris, sous l'occupation, il quitte ostensiblement la séance inaugurale au moment où les Allemands y apparaissent, ce qui provoque évidemment un tollé retentissant (Lebourg, 1972). Alors que les exigences des Allemands se font plus pressantes, il cesse son activité en cabinet en 1942, mais conserve ses fonctions à l'École dentaire, au journal *L'Odontologie* et à la Coopérative dentaire jusqu'à sa mort. Ses choix et ses convictions lui ont valu des articles anonymes injurieux dans le journal de l'Occupation, *Je suis partout*. L'un d'entre eux en particulier l'a vilipendé avec la plus grande virulence. Il s'en est moqué ouvertement et plus ses détracteurs l'ont fustigé, plus il en a été fier (Dreyfus, 1947 ; Roy, 2011). Les insultes et les brimades n'ont jamais entamé son courage (Lebourg, 1972). Soupçonné par la Gestapo, il n'a eu que quelques visites de routine à déplorer.

Grand ami de Georges Villain disparu prématurément en 1938 et dont il écrit l'éloge funèbre dans *L'Odontologie*, la même année, Maurice Roy est un homme d'une droiture et d'une probité exemplaire. Exigeant avec les autres comme il l'est de lui-même, il est un enseignant prisé pour sa patience et la clarté de ses cours.

Auteur d'un nombre de publications incalculables, - environ 200 qui comprennent articles, livres et communications -, cultivé à l'extrême puisqu'il a pour habitude de déclamer des tirades des grands auteurs français, curieux de tout, il lit tout ce qui lui passe entre les mains. D'ailleurs, son épouse disait de lui, à sa petite-fille : « *Je m'endors, ton grand-père lit. Je me réveille, ton grand-père lit* (Roy, 2011). »

Maurice Roy est décédé le 5 janvier 1947.

Voici un court extrait de son testament spirituel adressé à sa famille et écrit, alors qu'il comprend que ses forces déclinent, en 1942 : « (...) *J'ai cherché à être un bon humain, conscient que la morale collective est faite de la somme des morales individuelles de chacun. Je me suis efforcé de porter le moins de pré-*

*judice possible à cette morale collective de mon propre pays que j'aime passionnément, pensant ainsi que dans ma sphère infime, je travaillais obscurément à la perfection humaine et au bonheur de l'humanité, tout en ne me dissimulant, ni l'infinie faiblesse de mes moyens, ni l'impossibilité de jamais obtenir cette perfection, et ce bonheur ; je me suis donné cette satisfaction, en toute humilité, de travailler à rendre la condition humaine un peu moins mauvaise, ou plutôt de n'avoir pas travaillé à la rendre pire. De même que dans les conditions où le sort m'a placé, je me suis efforcé d'apporter une très modeste contribution au progrès du savoir humain, heureux si j'ai pu, au terme de mon existence, y laisser, par comparaison, un de ces infimes grains de sable dont l'ensemble constitue l'Himalaya. Je mourrai tranquille, si, jusqu'au bout, j'ai pu être, suivant mon désir, un bon père de famille, un bon citoyen, un bon artisan, au sens large du mot, dans la profession où le sort m'a placé. (...) » (Roy, 2011)*

## Références bibliographiques

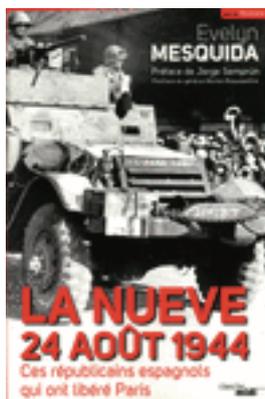
- BIUM, <http://www.bium.univ-paris5.fr> communication personnelle, Paris, 2008.
- Dreyfus H. & al., « Maurice Roy (1866-1947) », in *L'Odontologie*, 1947.
- Ennis John, *The Story of the Fédération Dentaire Internationale (1900-1962)*, FDI (ed.), Londres, 1967.
- Hardt Nicolas, « Sigmund Freud, his oral neoplastic disease and oral, maxillary, and facial surgery », in *A. O. Dialogue*, n° 1, 2007, pp. 6-9.
- Lebourg Lucien, « Souvenir de Maurice Roy (1866-1947) », in *L'Information dentaire*, 12/10/1972, n° 41, pp. 3805-3807.
- Morgenstern Henri, *Les dentistes français au XIX<sup>ème</sup> siècle*, L'Harmattan (éd.), Collection Médecine à travers les siècles, Paris, 2009.
- Osterreichische Nationalbibliothek, communication personnelle, Picture Archive, 203340-C, Vienne, Autriche, 2009.
- Riaud Xavier, *Les dentistes allemands sous le III<sup>ème</sup> Reich*, L'Harmattan (éd.), Collection Allemagne d'hier et d'aujourd'hui, Paris, 2005.
- Riaud Xavier, « Georges Villain, Président de la Fédération Dentaire Internationale (FDI) », in *Le Chirurgien-Dentiste de France*, 18/06/2009, n° 1398, pp. 68-70.
- Riaud Xavier, *Pionniers de la chirurgie maxillo-faciale (1914-1918)*, L'Harmattan (éd.), Collection Médecine à travers les siècles, Paris, 2010.
- Roy Nicole, communication personnelle, Paris, 2011.
- Sanz Javier, « Maurice Roy », in *Protagonistas de la Odontología*, <http://www.maxillaris.com>, juin 2006, pp. 90-92.
- Zimmer Marguerite, « Petite histoire de l'art dentaire du XVIII<sup>ème</sup> siècle à 1950 », in *Actes de la Société française d'histoire de l'art dentaire*, Paris, sans date, <http://www.bium.univ-paris5.fr>.

## Coin lecteur

Par Philippe Massé

**L**a fin d'année s'annonce de bon augure pour les publications liées à la seconde guerre mondiale. Parution du nouveau livre de Kristian Hamon, un frémissement surtout du côté de certaines maisons d'éditions belges... Ce mois, un programme de lectures variées. J'ai volontairement omis de parler de plusieurs rééditions d'une maison d'édition normande préférant valoriser des ouvrages à des prix plus abordables, pour plutôt offrir une sélection de livres hétérogène à nos lecteurs. Dans le désordre : de la Shoah, un peu de front de l'est, les procès de la Libération, une affaire de tondues... Mais rendons grâce en premier lieu à la libération de Paris et à la Nueve du capitaine Dronne, l'histoire s'est arrêtée sur la deuxième Division Blindée, mais les premiers à entrer dans Paris sont des républicains espagnols. Libération de Paris toujours avec la sortie du DVD « Paris brûle-t-il ? » chef d'œuvre avec, certes quelques imperfections, mais que tout passionné se doit de posséder dans sa vidéothèque. Les longues soirées d'hiver arrivant, foncez chez vos libraires préférés....

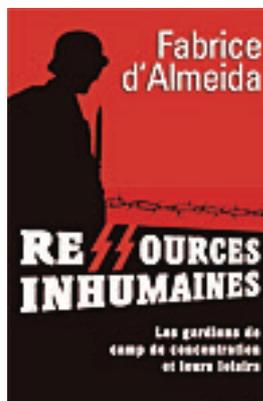
### Ces Républicains espagnols qui ont libéré Paris La Nueve, 24 août 1944 Evelyn Mesquida Editions le Cherche Midi



Voici les héros magnifiques d'une page d'histoire occultée : les soldats de la Nueve. Selon les manuels d'histoire, la libération de Paris a commencé le 25 août 1944, quand la fameuse 2ème DB du général Leclerc a pénétré dans la capitale par la Porte d'Orléans. En réalité, Leclerc a lancé l'offensive dès le 24 août en donnant l'ordre au capitaine Dronne, chef de la 9ème compagnie, d'entrer sans délai dans Paris. L'officier, passant par la Porte d'Italie, a foncé sur le centre de la ville à la tête de deux sections de cette 9ème compagnie appelée la Nueve. Le premier véhicule de la Nueve est arrivé place de l'Hôtel-de-Ville le 24 août 1944 peu après 20 heures, « heure allemande ». Le soldat Amado Granell – le premier libérateur de Paris! – en est descendu pour être aussitôt reçu, à l'intérieur de la mairie, par Georges Bidault, président du Conseil national de la Résistance, successeur de Jean Moulin. Comme 146 des 160 hommes de la Nueve, Granell était... un républicain espagnol! Le 26 août, de Gaulle descendra les Champs-Élysées escorté et protégé par quatre véhicules de la Nueve. Amado Granell et sa voiture blindée ouvriront le défilé. Rescapés de la guerre civile contre Franco, engagés dans l'armée de la France libre, les républicains espagnols de la Nueve libéreront ensuite l'Alsace et la Lorraine, se battront en Allemagne. Sur les 146 qui avaient débarqué en Normandie, seuls 16 d'entre eux seront encore là pour pénétrer – les premiers ! – dans le nid d'aigle d'Hitler, à Berchtesgaden. Evelyn Mesquida rend justice à ces héros oubliés de la liberté. Elle donne la parole à ceux qui ont survécu. Prix 17,10€

Voici les héros magnifiques d'une page d'histoire occultée : les soldats de la Nueve. Selon les manuels d'histoire, la libération de Paris a commencé le 25 août 1944, quand la fameuse 2ème DB du général Leclerc a pénétré dans la capitale par la Porte d'Orléans. En réalité, Leclerc a lancé l'offensive dès le 24 août en donnant l'ordre au capitaine Dronne, chef de la 9ème compagnie, d'entrer sans délai dans Paris. L'officier, passant par la Porte d'Italie, a foncé sur le centre de la ville à la tête de deux sections de cette 9ème compagnie appelée la Nueve. Le premier véhicule de la Nueve est arrivé place de l'Hôtel-de-Ville le 24 août 1944 peu après 20 heures, « heure allemande ». Le soldat Amado Granell – le premier libérateur de Paris! – en est descendu pour être aussitôt reçu, à l'intérieur de la mairie, par Georges Bidault, président du Conseil national de la Résistance, successeur de Jean Moulin. Comme 146 des 160 hommes de la Nueve, Granell était... un républicain espagnol! Le 26 août, de Gaulle descendra les Champs-Élysées escorté et protégé par quatre véhicules de la Nueve. Amado Granell et sa voiture blindée ouvriront le défilé. Rescapés de la guerre civile contre Franco, engagés dans l'armée de la France libre, les républicains espagnols de la Nueve libéreront ensuite l'Alsace et la Lorraine, se battront en Allemagne. Sur les 146 qui avaient débarqué en Normandie, seuls 16 d'entre eux seront encore là pour pénétrer – les premiers ! – dans le nid d'aigle d'Hitler, à Berchtesgaden. Evelyn Mesquida rend justice à ces héros oubliés de la liberté. Elle donne la parole à ceux qui ont survécu. Prix 17,10€

### Ressources inhumaines - Fabrice D'Almeida Editions Fayard



Quelle était la durée du temps de travail d'un gardien de camp de concentration? Préférait-il jouer aux cartes, pratiquer la boxe ou se délasser en lisant un roman policier? Sa famille vivait-elle avec lui? Il n'existait aucune étude systématique des gardiennes et des gardiens.

A partir des archives de la SS et des dossiers constitués après 1945 lors de l'épuration, Fabrice d'Almeida reconstitue la stratégie de gestion des ressources humaines que Himmler et ses adjoints ont mise en œuvre, non seulement pour permettre aux bourreaux d'accomplir leur office, mais surtout pour éviter qu'ils s'ennuient. A Auschwitz, les gardiens n'ont pas seulement exterminé des femmes et des enfants, ils ont aussi tué le temps. Les tueurs nazis ont joui de loisirs savamment organisés alors qu'à la même époque les surveillants du Goulag étaient laissés dans une condition à peine supérieure à celle des détenus. En adoptant l'angle de vue des tueurs, le livre ne prétend pas excuser leur crime. Mais ce regard dérangeant dévoile le management de l'entreprise SS et les choix des leaders nazis dont l'ambition était de donner à leurs auxiliaires une vie agréable. Jeux, lectures, cinémas, théâtres, bordel et vie de famille : le temps libre était pensé dans le détail. Tout cela banalisait la nature du «travail».

Prix 16€

### Le IIIème Reich et les homosexuels - Thomas Rozec - Editions Hermann



Lorsqu'on en vient à considérer les rapports entre nazisme et homosexualité, il convient de les prendre pour ce qu'ils sont : un tabou, dans tous leurs aspects, jusqu'à la déportation - dont le motif fut longtemps caché par ses victimes. Lorsqu'ils sont abordés, c'est presque uniquement sous l'angle de la haine farouche des nationaux-socialistes à l'égard des homosexuels. Il ne s'agit pourtant là que d'une demi-vérité.

Si la répression est indéniable, ses raisons deviennent plus obscures au fur et à mesure que l'on analyse les zigzags idéologiques auxquels s'est livré le NSDAP au cours des années précédant la « Nuit des longs couteaux ».

On ne saurait en effet oublier un personnage décisif dans la fondation et l'accès au pouvoir du parti nazi : Ernst Röhm, homosexuel ne cachant rien de ses moeurs, proche ami de Hitler (si proche qu'il le tu-

toyait), et surtout chef de la SA. Sa simple présence dans l'organigramme national-socialiste rend impossible toute tentative de simplification des rapports entre nazisme et homosexualité. C'est donc à une analyse nuancée que se livre Thomas Rozec, afin d'éclairer une des multiples facettes de ce qui reste aujourd'hui le traumatisme majeur du monde contemporain.

Prix 23,75€

**Des chrétiens dans le ghetto de Varsovie. Épitaphe pour des morts oubliés. Peter F Demboski - Editions parole et silence**

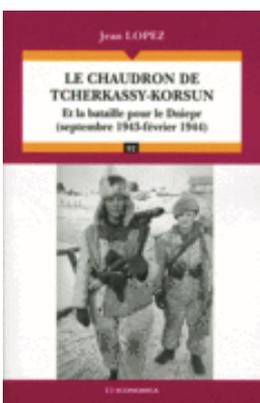


Des chrétiens dans le ghetto de Varsovie. L'épisode micro-historique qui fait l'objet de ce livre (et que beaucoup ignorent) est la destinée de quelques paroisses catholiques qui ont fonctionné dans le « quartier spécial » de Varsovie (le mot ghetto ne figure pas dans les documents allemands) entre octobre 1939 et juillet 1942. À cette date fut déclenchée l'Aktion, c'est-à-dire la déportation de 300 000 Juifs du ghetto vers Treblinka. Comment étaient considérés ces Juifs catholiques par les Juifs demeurant « juifs » du ghetto ? Et comment les Juifs fidèles à leur identité apparaissaient-ils aux yeux des chrétiens issus de leur communauté ? Peter Demboski creuse ces questions qui ont été pour lui difficiles à penser, difficiles à vivre, plus difficiles à raconter. Mais il a estimé que c'était un devoir pour lui de laisser ce témoignage. Plus de soixante-dix ans nous séparent de ces événements. Les relations entre le monde juif et le monde chrétien ont évolué. Cependant, le poids de ces années quarante se fait toujours sentir. En septembre 1942, les Juifs du ghetto, chrétiens ou pas, ont été déportés vers Treblinka et, au printemps 1943, ceux qui restaient se sont soulevés ensemble. Presque tous sont morts. Les trois églises ont été rasées, comme l'avaient été les synagogues. Il ne resta du « quartier » qu'un vaste amas de gravats, aujourd'hui déblayé et rebâti.

comment étaient considérés ces Juifs catholiques par les Juifs demeurant « juifs » du ghetto ? Et comment les Juifs fidèles à leur identité apparaissaient-ils aux yeux des chrétiens issus de leur communauté ? Peter Demboski creuse ces questions qui ont été pour lui difficiles à penser, difficiles à vivre, plus difficiles à raconter. Mais il a estimé que c'était un devoir pour lui de laisser ce témoignage. Plus de soixante-dix ans nous séparent de ces événements. Les relations entre le monde juif et le monde chrétien ont évolué. Cependant, le poids de ces années quarante se fait toujours sentir. En septembre 1942, les Juifs du ghetto, chrétiens ou pas, ont été déportés vers Treblinka et, au printemps 1943, ceux qui restaient se sont soulevés ensemble. Presque tous sont morts. Les trois églises ont été rasées, comme l'avaient été les synagogues. Il ne resta du « quartier » qu'un vaste amas de gravats, aujourd'hui déblayé et rebâti.

Prix 19.95€

**Le « chaudron » de Tcherkassy-Korsun - Et la bataille pour le Dniepr (septembre 1943-février 1944)- Jean Lopez- Editions Economica**



La bataille dite de Tcherkassy pour les Allemands et de Korsun pour les Russes écrit le dernier épisode d'une série d'opérations largement ignorées, la « bataille pour le Dniepr », la plus importante du conflit germano-soviétique, après Barbarossa, par sa durée et par les effectifs engagés.

De septembre 1943 à février 1944, en effet, la moitié de l'Armée rouge affronte pour la possession du grand fleuve ukrainien la meilleure part de la Wehrmacht. Si les Soviétiques connaissent à cette occasion leur plus grave

ukrainien la meilleure part de la Wehrmacht. Si les Soviétiques connaissent à cette occasion leur plus grave

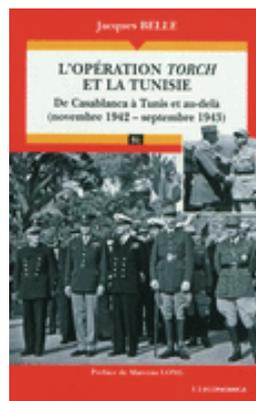
fiasco aéroporté, ils réussissent des rocamboles et des percées remarquables tandis que les Allemands se montrent incapables de transformer en succès durables les coups de boutoirs de neuf Panzerdivisionen, pourtant magnifiquement conduites par Manstein.

L'ouvrage offre une description minutieuse de l'encerclement de deux Corps allemands à Korsun et des 26 jours de combats acharnés, menés dans les pires conditions météo, qui préludent à leur délivrance partielle. Ces combats, peu connus, ont causé aux Allemands plus de pertes en chars que la bataille de Kursk ! Jean Lopez livre ici un récit haletant, très documenté, sur les calculs et les obsessions d'Hitler et de Staline, sur les performances de Vatoutine, Koniev et Manstein, mais aussi sur les souffrances inouïes vécues par quatre millions de Landsers et de frontoviki.

Le lecteur trouvera aussi d'importants aperçus sur le transport aérien allemand, sur les forces aéroportées soviétiques, sur le grand passage à vide de l'arme blindée rouge ainsi que sur le rôle de l'encerclement dans les deux pensées militaires qui s'affrontent.

Prix 29€

**L'opération Torch et la Tunisie : De Casablanca à Tunis et au-delà. (novembre 1942-septembre 1943) - Jacques Belle - Editions Economica**



L'arrivée des forces anglo-américaines en Afrique du Nord le 8 novembre 1942 fut ressentie par la plupart des Français comme le début de leur libération. Pour Roosevelt et Churchill, c'était la mise en oeuvre de la stratégie Germany First convenue avant même que les Etats-Unis fussent entrés en guerre. C'était aussi une réponse à l'urgence du second front à l'ouest réclamé par Staline. Les aléas de cette opération combinée d'une ampleur

inconnue à ce jour étaient accrus par l'incertitude qui régnait sur l'attitude prévisible des forces du gouvernement de Vichy. Dans le doute, il fallait à la fois préparer un débarquement de vive force et anticiper la réaction inévitable des forces de l'Axe.

Qui aiderait ou non les Alliés ? La logique de l'armistice, conjuguée avec la fidélité au serment prêté à la personne du Maréchal, entraîna trois jours de bataille fratricide, trois autres jours de neutralité. Le retournement n'intervint en Algérie et au Maroc qu'après l'invasion de la zone non occupée de métropole tandis qu'en Tunisie cette logique favorisa l'installation au bluff des Allemands et des Italiens. Ils y soutinrent un siège de six mois jusqu'à leur capitulation en mai 1943, après quoi la chute de l'Italie mussolinienne s'ensuivit rapidement. Mais pour les armées de la France, reconstituées avec le concours matériel très mesuré des Alliés, comme pour l'autorité légitime parlant en son nom, le chemin du retour vers la Patrie perdue serait encore long et malaisé.

Prix 29€



## Mai-juin 1940 ! - Les blindés français dans la tourmente - Gérard Saint Martin - Editions Ecomica (2<sup>ème</sup> édition)



La *Blitzkrieg* victorieuse menée par l'Allemagne en mai-juin 1940, en engageant des *Panzerdivisions* appuyées par la Luftwaffe, incite à se demander comment la France a pu perdre en vingt ans sa supériorité dans le domaine des chars. Quels sont les causes et les responsables du désastre le plus foudroyant de son Histoire ? Comment son Armée blindée était-elle organisée ? Quels étaient ses chefs ? Quelle était sa doctrine ? Quelle était

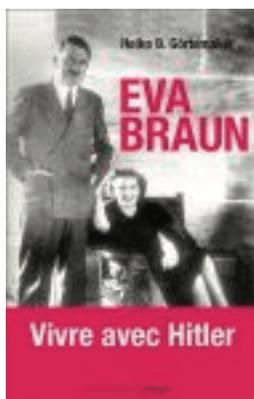
la valeur de ses chars et de ses équipages comparés à ceux de la Panzerwaffe ? La «parité» existait-elle en ce domaine comme on l'écrit actuellement ? Quel fut l'emploi des autres armes dans la manoeuvre blindée ? Quid de la logistique ?

L'auteur situe le problème militaire dans son contexte politique, économique et social de l'entre-deux-guerres. Il fait ressortir le cheminement séparé des armes de mêlée sous la férule initiale du «magistère bleu horizon». S'appuyant sur de nombreuses archives et des témoignages tant français qu'étrangers, il effectue une autopsie sans complaisance des neuf batailles livrées, de Sedan à Saumur, parfois uniquement «pour l'honneur», dans la tourmente de mai-juin 1940, par nos divisions mécaniques ou cuirassées. Il bouscule cependant quelques mythes et met en évidence un redressement sous-jacent du concept blindé français. Compte tenu de la sécheresse du «score» il n'avait jamais été dégagé jusqu'alors, mais annonçait, à l'évidence, au-delà des difficiles chemins du renouveau, l'achèvement de ce redressement matérialisé par les divisions blindées de la Libération (2<sup>ème</sup> tome).

Cet ouvrage comprend, au total, une soixantaine de cartes (dont quatre en couleurs), tableaux et documents et de nombreuses photos.

Prix 31€

## Eva Braun - Heike.B.Götemaker - éditions du Seuil



Un homme solitaire que le destin aurait lié de façon indéfectible à une nation, l'Allemagne. La propagande nazie ne laissait aucune place pour une liaison féminine dans la vie de Hitler. Une femme l'a pourtant accompagné pendant près de quinze ans, des grands meetings aux heures les plus sombres, dans Berlin assiégée par les Soviétiques.

Qui était Eva Braun, cette femme que le Führer ne

consentit à épouser que quelques heures avant leur suicide commun ? À mille lieues des autres compagnes de dignitaires nazis, discrète par nécessité, elle a longtemps été considérée comme une personne insignifiante,

une jeune ingénue aveuglée par son amour. La première véritable biographie consacrée à Eva Braun écorne cette image trop lisse. Heike Götemaker, en s'appuyant sur de nombreux documents inédits (lettres, extraits de journaux, films, photographies, etc.), brosse le portrait d'une femme engagée politiquement, sortie d'une paisible existence petite-bourgeoise pour être hissée dans les cercles les plus restreints du pouvoir.

À travers le récit de la vie d'Eva Braun, c'est la vie privée, intime de Hitler et de son entourage qui nous est ainsi dévoilée.

Prix 22€

## El Kantara et la division de fer - Bernard Bernadac - Marine Editions



Emblématique des croiseurs auxiliaires français de la Seconde Guerre mondiale, l'*El Kantara* est un des « trois El », ces paquebots de ligne réquisitionnés et armés par la France en septembre 1939. Devenu croiseur auxiliaire et renommé *X16*, l'*El Kantara* participe à l'expédition de Norvège en avril 1940 et, un mois plus tard, après la percée des armées allemandes, il convoie l'or de la Banque de France jusqu'à Dakar. Illustré de nombreuses

photographies d'époque, ce livre se lit comme un roman, depuis la première affectation du marin Adrien Bernadac, père de l'auteur, à bord d'*El Kantara* en avril 1933 jusqu'à la prise du navire par les Allemands et sa perte en avril 1943. Un témoignage présenté de manière vivante, à travers les yeux de l'équipage.

Prix :33,25€

## Le soldat soviétique de la Seconde Guerre mondiale : uniformes, insignes, équipements, armement - Philippe Rio, Photographies Frédéric Coune - Editions Histoire et Collections



Huit millions de soldats soviétiques ont trouvé la mort durant la guerre à l'Est de 1941 à 1945. Pourtant l'histoire, l'uniforme, la vie du Frontovik sont encore très mal connus. Beaucoup d'idées préconçues circulent, ces dernières étant dues en grande partie à l'image véhiculée par la propagande allemande. Le soldat soviétique a pourtant été un combattant déterminé, tenace et bien équipé. Sa tenue a évolué durant la Grande guerre patriotique, et

cela malgré les difficultés d'un pays en guerre. Il existe très peu de livres consacrés à ce sujet, aussi l'amateur trouvera dans cet ouvrage un ensemble cohérent d'informations sur l'organisation de l'Armée Rouge, ses uniformes, son équipement et ses matériels automobiles et blindés, l'artillerie... La silhouette du soldat russe, de Barbarossa à la chute de Berlin, est reproduite en couleurs par plus de cinquante personnages reconstitués en studio (fantassins, artilleurs,

femmes-soldats, parachutistes, aviateurs, tankistes, fusiliers marins, commissaires politiques, etc.) Sont également présentés une multitude d'équipements, d'insignes et d'objets personnels, ainsi qu'un grand nombre de documents d'époque et de clichés en noir et blanc inédits.

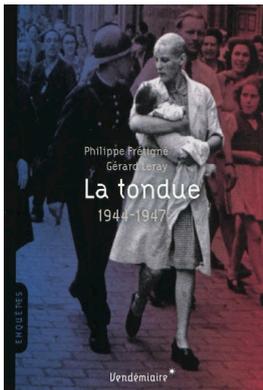
Prix 39,90€

### **La bataille d'Angleterre - juin-octobre 1940 - Jérôme de Lespinois - Editions Tallandier**

L'histoire en batailles : le 18 juin 1940, Churchill s'adresse au peuple britannique : « La bataille d'Angleterre est sur le point de commencer. C'est d'elle que va dépendre la survie de notre propre pays et de notre empire. Hitler sait qu'il devra nous anéantir sur cette île ou alors perdre la guerre. » Les pilotes britanniques et allemands s'engagent alors avec fureur dans l'un des affrontements aériens les plus spectaculaires de l'histoire. Presque quotidiennement, la Luftwaffe du maréchal Goering lance des raids de grande ampleur sur l'Angleterre, infligeant des pertes considérables au Fighter Command de la Royal Air Force. À chacune des attaques pourtant, les pilotes allemands se heurtent à des formations de Spitfire et de Hurricane qui, avec une rare opiniâtreté, défendent le ciel britannique. La bataille d'Angleterre visait à convaincre les Britanniques d'accepter une paix de compromis, sous peine de subir un sort comparable à celui des Français en juin 1940. Elle prend fin en octobre 1940, lorsque Hitler décide de se tourner vers l'URSS. En reprenant le déroulé des opérations, Jérôme de Lespinois fait revivre la première bataille aérienne de l'histoire et donne à comprendre ses multiples enjeux : la survie de la Grande-Bretagne, l'issue de la Seconde Guerre mondiale et - dans une moindre mesure - la destinée politique de Churchill.

Prix 16€

### **La tonduie 1944-1947 - Philippe Frétière Gérard Leray - Editions Vendémiaire.**

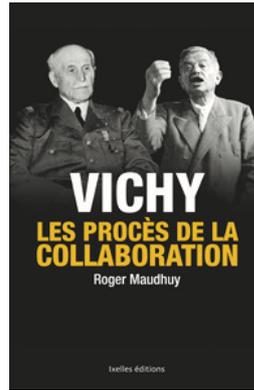


La photographie de «la tonduie de Chartres», prise par Robert Capa le 16 août 1944, est sans doute le document le plus représentatif du phénomène de l'épuration sauvage qui a entaché la Libération de la France au cours de l'été 1944. Or, elle a beau être mondialement connue, avoir été publiée dans un nombre considérable de journaux, magazines, ouvrages historiques et scolaires, avoir suscité émotions et commen-

taires, rares sont ceux qui connaissent l'histoire véritable de ses protagonistes. Au fil d'un long travail de recherche au sein des archives judiciaires notamment, il a enfin été possible de reconstituer l'itinéraire familial et politique de cette femme martyrisée qui traverse, son enfant dans les bras, une foule hostile : victime sacrificielle, ou coupable avérée ? À l'issue de cette enquête, c'est une société provinciale en proie aux déchirements idéologiques, mais aussi aux querelles de voisinage, aux ambitions et aux rancœurs de tous ordres, qui resurgit devant nous, avec une saisissante précision dans le détail.

Prix 20€

### **Vichy, Les Procès de la collaboration - Roger Maudhuy - Ixelles éditions**



1944. Au lendemain de la Libération et à la faveur de mouvements de foule, se mêlent dans l'esprit des Français l'envie de laisser exploser leur joie et de sombres désirs de vengeance. Des pulsions meurtrières qui mènent certains à des massacres arbitraires et sommaires. Pour y mettre fin, le Général de Gaulle décide la tenue de procès dans un climat particulier et un pays, en proie aux divisions, qui demande réparation.

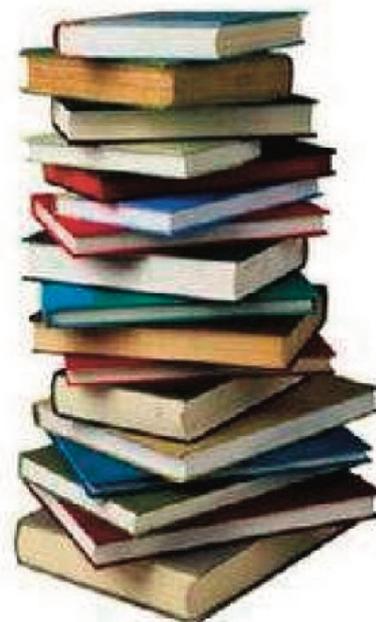
Voici venu le temps de l'épuration judiciaire.

Dans Vichy, les Procès de la collaboration, Roger Maudhuy revient, à travers 20 procès de l'après-guerre, sur les années noires de la France de Vichy. Il restitue le temps de la recherche de la vérité et de la justice, décrit les motifs qui ont précipité collaborateurs et collaborationnistes dans la coopération avec l'Allemagne nazie et éclaire, grâce à la lumière faite sur les dossiers des prévenus, une des plus grandes zones d'ombre de l'Histoire nationale.

Hommes politiques, écrivains, journalistes ou encore militaires défilent à la barre : Pierre Pucheu • La Gestapo de la rue Lauriston • Henri Béraud • Robert Brasillach • Charles Maurras • L'Amiral Esteva • Le Général Dentz • Paul Ferdinand • Le Maréchal Pétain • Robert Schuman • Jean Hérold Paquis • Joseph Darnand • Pierre Laval • Jean Luchaire • Marcel Bucard • Fernand de Brinon • Monseigneur Jean de Mayol de Lupe • Le Procès de Je Suis Partout • Xavier Vallat • Louis Darquier de Pellepoix

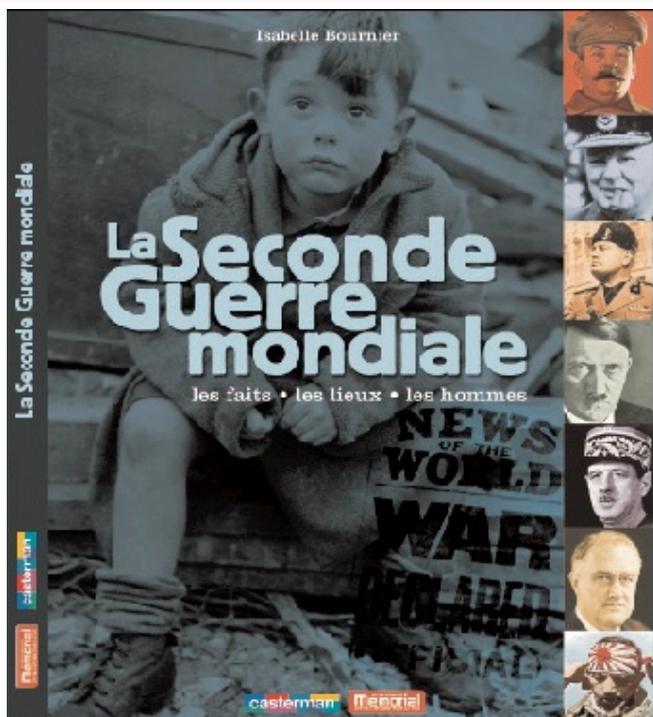
Prix 23€

(Tous les commentaires des livres présentés proviennent des maisons d'éditions)



# La Seconde Guerre Mondiale d'Isabelle Bournier

Présenté par Daniel Laurent



## Fiche Technique

*La Seconde Guerre Mondiale* d'Isabelle Bournier  
Editions Casterman, septembre 2011  
20 x 25 cm, 192 pages, 18,50 €  
Public cible : 10-15 ans

## Présentation de l'éditeur

*Un panorama complet du plus grand conflit de l'Histoire, dans un ouvrage richement illustré, à la pagination copieuse.*

*Auteure de référence sur l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, Isabelle Bournier reprend la matière première de son Atlas de la Seconde Guerre mondiale, paru chez Casterman en octobre 2006, dans le cadre d'un nouvel ouvrage totalement réactualisé : textes entièrement revus, nouveau format, nouvelle maquette, nouvelle couverture, doublement de la pagination (192 pages au total). Cette pagination beaucoup plus ample permet à la fois de développer plus complètement chacun des thèmes traités dans cette encyclopédie et de mieux valoriser la riche iconographie de l'album, notamment les nombreuses cartes originales réalisées spécialement pour ce livre.*

*Cet ouvrage très complet a vocation à devenir la publication Jeunesse de référence du Mémorial de Caen.*

## L'auteure

Isabelle Bournier est directrice culturelle et pédagogique au Mémorial de Caen. Elle a signé chez Casterman *La grande encyclopédie de la paix*, ainsi que trois

albums documentaires illustrés, *Des hommes dans la Grande Guerre* avec Tardi, *Des hommes dans la Guerre d'Algérie* avec Jacques Ferrandez, ainsi que *Crimes de guerre*, *Justice des hommes*.

## Le livre

Tout en étant tout à fait accessible aux enfants, ce livre peut également être recommandé aux jeunes de 7 à 77 ans, y compris aux passionnés d'histoire qui, comme votre serviteur, trouvent plus agréable en cas de trou de mémoire d'aller chercher un nom ou une date dans un livre plutôt que sur Google.

L'iconographie est riche mais, tout en parlant comme il se doit des violences guerrières et des crimes contre l'humanité, les photos correspondantes ont été soigneusement choisies afin de montrer aux jeunes lecteurs ce qu'il s'est passé sans pour autant risquer de les traumatiser. Les mères et pères peuvent être rassurés, la plus horrible des photos étant, à mon avis, celle-ci :



Signalons les intéressantes pages concernant les enfants pendant la guerre, mais aussi les femmes et les animaux, toutes abordées avec exactitude mais délicatesse.

Nous avons cependant relevé ce qui nous semble être des erreurs et avons posé la question à Madame Bournier qui a eu l'a gentillesse de nous répondre :

**Daniel Laurent :** Pensez-vous que ce louable effort de mettre à la portée des plus jeunes l'histoire de la Seconde Guerre mondiale va trouver son public ? Nos têtes blondes sont-elles intéressées par l'Histoire ?

**Isabelle Bournier :** Travaillant au Mémorial de Caen depuis de nombreuses années, j'ai eu le temps d'observer le comportement des enfants (écoliers, collégiens et lycéens) dans un musée d'histoire traitant de la Seconde Guerre mondiale et plus largement du XXe siècle. Il m'apparaît évident que, quand elle est bien présentée, c'est-à-dire simplement expliquée et largement illustrée, l'histoire de la Seconde Guerre mondiale intéresse les jeunes. Quand la pédagogie est au rendez-vous, les enfants sont réceptifs même s'ils ne sont pas tous intéressés par le même type de média.



et la mention du terrible mépris qu'Eisenhower a montré depuis le début envers de Gaulle.

**IB :** Là encore, je voulais tracer les grandes lignes pour que le lecteur – jeune, je le rappelle – retienne l'essentiel et voulais avant tout faire comprendre la notion de « retour à l'ordre républicain ». Mon but était bien d'insister sur cet événement fondamental qu'est le retour à la République et le tournant majeur que cela représente pour l'avenir de la France. Un documentaire jeunesse sur la Seconde Guerre mondiale est beaucoup plus qu'un livre d'histoire, c'est aussi un moyen d'éduquer à la citoyenneté et à la défense des valeurs qui sont les nôtres.

Quant à l'AMGOT, j'avoue avoir hésité à en parler. Finalement, j'y ai renoncé. Je l'aborderai dans un prochain livre sur le débarquement de Normandie et la libération...

## 24 HITLER ET LE NAZISME

Le nazisme est l'idéologie du parti politique unique dirigeant l'Allemagne entre 1933 et 1945. Régime totalitaire reposant sur le travail, il adapte pour la première fois dans l'histoire, le racisme et l'antisémitisme comme doctrine officielle de l'État.

### HITLER AU POUVOIR

Humiliée par le *Diktat* de Versailles et frappée par la terrible crise économique du début des années trente, la république de Weimar installée en 1933 apparaît fragile. Une petite formation d'extrême droite, le parti nazi, ou NSDAP, dirigé par Hitler, entrevoit l'occasion d'exploiter à son profit le désarroi du peuple allemand. Accusant péle-mêle démocrates, juifs et communistes d'être responsables de la défaite de 1918, Hitler promet de sauver le pays de l'agitation sociale et de lui redonner sa grandeur passée.

Comptant, en 1932, près de 850 000 adhérents, le NSDAP remporte les élections au Reichstag et devient le premier parti d'Allemagne. Le 30 janvier 1933, le maréchal Hindenburg nomme Hitler chancelier. Cette victoire ne lui suffit pas. Hitler veut l'intégrité du pouvoir. Dès 1933, tirant prétexte de l'incendie du Reichstag, il interdit les partis socialiste, communiste et démocrate. Mi-juillet, le NSDAP devient le parti unique. À la mort de Hindenburg en août 1934, les fonctions de président et de chancelier du Reich sont confondues, et Hitler se proclame chef de l'État, désormais baptisé le III<sup>e</sup> Reich.

*Hilte s'agit Mein Kampf (Mon Combat) en 1925 et 1926, dans son 1<sup>er</sup> tirage. Ce livre n'a été que confiné dans les prisons. Il est un libellé raciste et expansionniste.*

**DL :** Page 163, pour l'épuration sauvage, le terme « perpétrée par des groupes de résistants » est incomplet. Il y manque « de la 25ème heure »...

**IB :** La plupart du temps, les documentaires sur la Seconde Guerre mondiale s'arrêtent au 8 mai 1945 ou à la reddition du Japon. Dans ce livre, j'ai voulu aller plus loin car même si les combats ont cessé, la guerre n'est pas terminée. La vie quotidienne reste très difficile et surtout, les sociétés sont en proie au déchire-

**PEARL HARBOR, BASE AMÉRICAINE DANS LE PACIFIQUE**

Les Américains considéraient jusqu'en 1941, dans lequel se trouve Pearl Harbor, comme une position militaire défendant la première ligne de défense américaine dans le Pacifique. C'était la base aérienne principale des États-Unis, la base principale d'entretien et de ravitaillement dans cette zone de guerre. Son importance a été encore accrue par le développement de l'aviation, et les bombardements aériens effectués à Pearl Harbor ont été décisifs dans les opérations militaires de l'Asie-Pacifique.

**LES AMÉRICAINS ENVOYÉS DANS LE PACIFIQUE**

Concernant le danger potentiel posé par le Japon, le gouvernement américain depuis la base de Pearl Harbor d'opérations militaires. Au fur et à mesure de l'expansion japonaise dans le Pacifique, les Américains renforcent leur position dans l'Asie-Pacifique, construisent des bases militaires, envoient des troupes, et des bombardiers stratégiques. La base de Pearl Harbor est devenue une base importante pour l'Asie-Pacifique.

**TORAI TORAI TORAI**

C'est le slogan japonais d'un général militaire japonais pour lui permettre d'obtenir le soutien des soldats japonais. En décembre 1941, lors de l'attaque surprise, il choisit l'expression torai torai torai. Plusieurs fois, les Américains ont été surpris par ce slogan. C'est ce slogan qui a permis à Pearl Harbor de résister à l'attaque japonaise. À la fin de la guerre, les Américains ont découvert que ce slogan était une référence à la base de Pearl Harbor.

ment, à la haine et à la vengeance. L'idée était ici d'aborder la question « Comment sortir d'une guerre ? ». Il me fallait donc définir l'épuration – dont les enfants ne savent presque rien – et d'en présenter les différentes formes. La question des résistants de la 25ème heure est très intéressante, mais y faire une simple allusion ne suffit pas à faire comprendre le phénomène. La place manquait pour développer un tel sujet.

### 100 LES FEMMES DANS LA GUERRE

**We Can Do It!**

« Rosie la Riveteuse »

LES FEMMES AU COMBAT

LES FEMMES DE L'OMBRE

**DL :** Page 169, au sujet des procès de Tokyo et du non-jugement de l'empereur Showa, pourquoi ne pas mentionner que le négationnisme sévit encore de nos jours au Japon ?

**IB :** J'ai déjà traité de ce sujet dans un précédent ouvrage « Crimes de guerre, justice des Hommes » paru en 2010, où il est entre autre question de la justice de l'après guerre, de son utilité, de ses limites et de la résurgence du négationnisme qui, d'ailleurs, ne sévit pas qu'au Japon.

**DL :** Chère Madame, merci de vos réponses et merci de vous être aimablement pliée au jeu des « mauvaises questions », spécialité de l'Histomag'44.

### Crédit photographique :

*La Seconde Guerre Mondiale d'Isabelle Bournier*

### LA FIN DES GRANDS EMPIRES

Quatre empires se sont effondrés : l'empire du tsar de Russie est devenu la Russie soviétique, l'Empire ottoman est réduit à l'actuelle Turquie et l'Empire austro-hongrois est démantelé. Le Reich allemand perd 35% de son territoire ainsi que ses colonies, et subit l'humiliation de se voir coupé en deux par le couloir de Dantzig. Attribuée à la Pologne, nouvelle ment constituée, cette étroite bande de terre lui offre un accès à la mer. Les nouveaux États d'Europe se dotent de régimes démocratiques qui ne résisteront malheureusement pas, la Tchécoslovaquie mise à part, à l'instauration rapide de régimes autocratiques.

#### L'EUROPE DE L'APRÈS-GUERRE

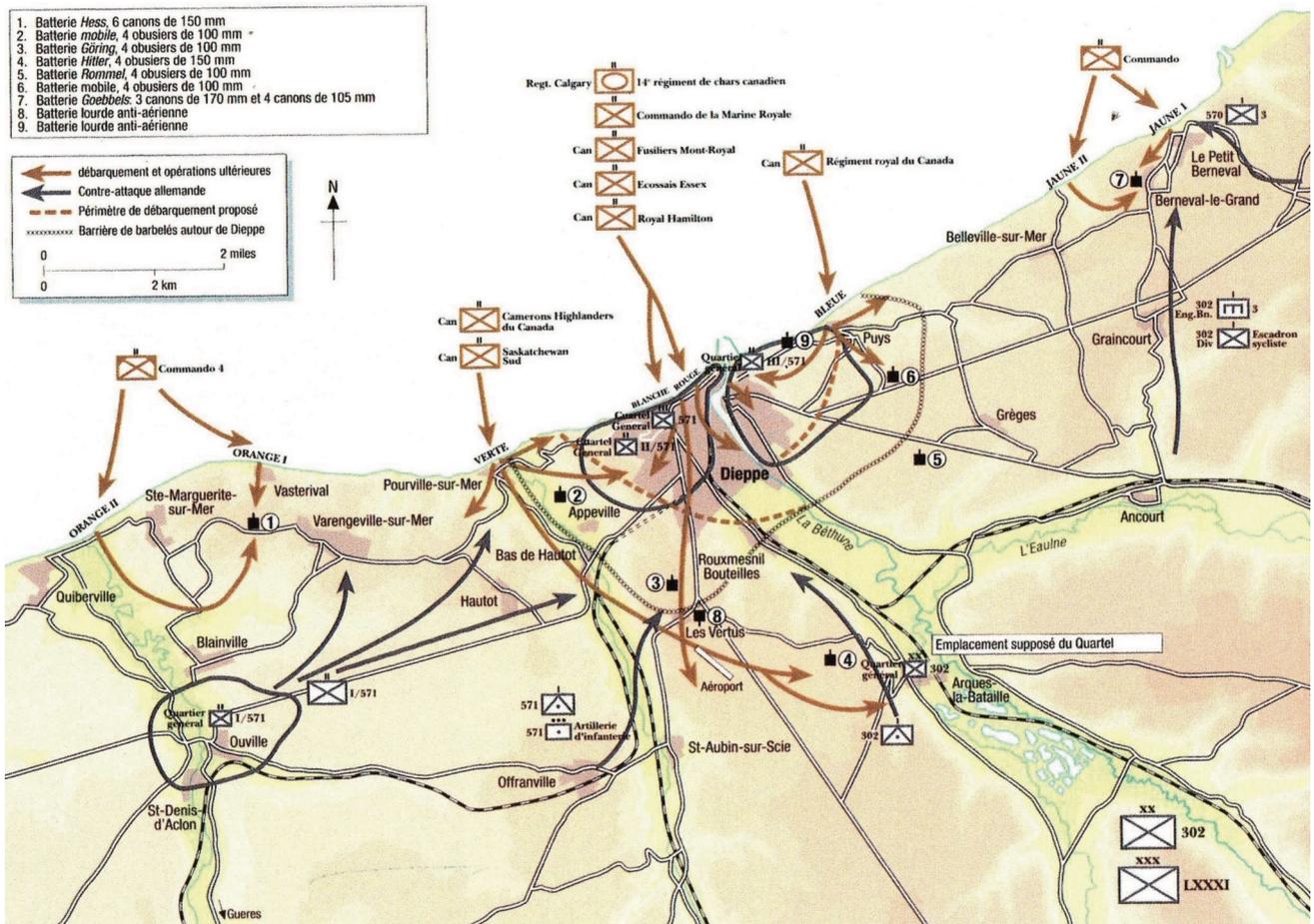
D'autres traités succèdent au traité de Versailles et donnent naissance à de nouveaux États. Le redécoupage des frontières laisse apparaître des menaces de conflits régionaux : la Tchécoslovaquie compte sur son territoire plus de 3 millions d'Allemands, pour la plupart installés dans la province des Sudètes, et le couloir de Dantzig coupe l'Allemagne en deux.

## DIEPPE 1942

### UNIQUE VICTOIRE DU MUR DE L'ATLANTIQUE ?

Par Jean Cotrez

A l'occasion de ce numéro spécial « Canadiens » de votre Histomag, la rubrique BTP ne va pas trop évoquer ces valeureux combattants qui ont abordé la plage de Dieppe mais ce qui a, en grande partie, expliqué le fiasco de l'opération, c'est-à-dire les défenses allemandes du coin. Dieppe, grand port en eau profonde n'est certes pas classé au niveau « festung » comme Cherbourg ou le Havre, par exemple, cependant ses défenses sont denses, étalées de part et d'autre de la ville et du port et aussi en profondeur.



Plan général de l'opération « Jubilee »

Lorsque les alliés majoritairement Canadiens s'approchent du port de Dieppe, ce 19 août 1942, ils ne savent pas encore tout à fait quel accueil leur réserve l'occupant. Les renseignements issus principalement de la Résistance qui ont permis en juin 1944 aux Alliés d'avoir quasiment l'intégralité des plans « du mur de l'Atlantique » le long des plages du débarquement, ont ici, fait défaut. Ils savent certes que le port de Dieppe est fortement défendu, qu'il y a de menaçantes batteries d'artillerie de part et d'autre de la ville (repérées par les missions de reconnaissance aériennes), mais les détails concernant les tobrouks, nids de mitrailleuses, emplacement de mortiers et de canons antichars manquent. De plus les plages de sable d'Overlord laissent ici le plus souvent place à des falaises abruptes ou des grèves de galets. Pour finir sans entrer dans les détails de la bataille qui sera relatée par d'autres, rappelons pêle-mêle :

- L'effet de surprise nul suite à l'interception des barges transportant le 3 commandos sur l'aile gauche du dispositif par un convoi allemand faisant route de Boulogne à Dieppe.
- Les bombardements aériens et navals très insuffisants. L'inefficacité des bombardements aériens est due au fait que les Bostons et les Blenheims utilisés ne sont armés que de canons de 20 mm et ne largueront que des bombes de 150 et 250 kg, qui même si elle font mouche, sont d'une puissance insuffisante pour entamer le bouclier des blockhaus dont les murs et la dalle de toit font 2 mètres d'épaisseur. La Royal Navy quant à elle a rechigné à engager des cuirassés et les armes les plus lourdes sont les canons de 105mm des destroyers, un peu légers pour entamer les carapaces de béton.
- Communications déficientes.

- Mais aussi donc, les défenses allemandes, dont le service de propagande de Goebbels ne manquera pas de mettre la valeur en exergue, à l'excès parfois.



Une des pièces de la batterie « Hess » \*\*

### Les forces allemandes :

La ville est un Stützpunktgruppe occupé par la 302<sup>ème</sup> DI sous les ordres du Generalleutnant Konrad Haase. La division comporte 3 régiments d'infanterie, un régiment d'artillerie, un bataillon de reconnaissance, un bataillon antichars, entre autres. Cette division est en charge de la défense du littoral et des villes environnantes. Les effectifs permanents s'élèvent à environ 2300 hommes. Le débarquement s'effectuera donc avec un rapport de quasiment 3 contre 1 en faveur des Alliés.

La noria vers le front de l'est a déjà commencé et les troupes en place sont de valeur moyenne. En réserve, les Allemands disposent de la 10<sup>ème</sup> Panzerdivision stationnée à Amiens et de la SS Brigade Leibstandart « Adolf Hitler » basée à Vernon. Von Rundstedt met tout son dispositif en alerte entre le 10 et le 20 août en raison des conditions de lune et de marées favorables à un débarquement.

### Les défenses allemandes :

Depuis septembre 1941, l'Organisation Todt (OT) a considérablement renforcé les défenses du port et de la ville. Les falaises encadrant la plage et le port de Dieppe forment 2 promontoires ; celui à l'est baptisé « **Bismarck** » sur la commune de Neuville et celui de l'ouest à proximité du château de Dieppe codifié « **Hindenburg** ». Ces 2 falaises de craie ont été creusées et abritent des mitrailleuses, des armes antichars et sont pourvues de munitions et de provisions pour tenir 48h00. Les maisons au bord de l'esplanade de Dieppe ont été vidées de leurs occupants et remplacés par des nids de mitrailleuses et des tireurs d'élites. Toutes les artères menant au centre ville sont barrées par des obstacles. Sur la plage un mur antichars et des réseaux de barbelés empêchent toute progression. Sur l'esplanade même, le casino a été transformé en point fort. Les valleuses qui remontent des plages vers le haut des falaises sont elles aussi barrées par des réseaux de barbelés. Pas moins de 9 batteries (7 d'artillerie et 2 de flak lourdes) concentrent leurs feux sur la rade de Dieppe et ses alentours. Les batteries d'artillerie ont été baptisées par les Alliés Hess, Göering, Hitler, Rommel, Goebbels. Les deux dernières sont des batteries mobiles non rebaptisées. Ces deux dernières sont équipées chacune de 4 obusiers de 100mm. Les batteries de

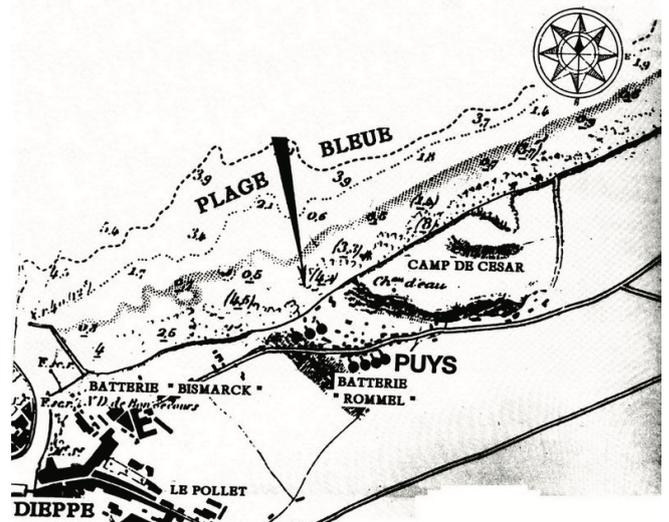
flak sont situées, une, entre Puys et Dieppe sur la falaise. Elle est équipée de 6 canons de 88mm. La seconde vers le village les Vertus. Elle protège le terrain d'aviation de St Aubin.



### Le plan d'attaque :

L'assaut se déroulera sur un front de 18km de Berneval à Varengeville. Il sera mené pour l'assaut principal, par la 2<sup>ème</sup> DI canadienne, épaulée par des commandos britanniques, quelques rangers américains et une poignée de FFL (Cdt Kieffer) incorporés dans les unités commandos.

- 1) À l'extrême est du dispositif, sur le flanc gauche de l'attaque, le 3<sup>ème</sup> commando doit débarquer à Berneval et Belleville sur mer et détruire la batterie codifiée « **Goebbels** » par les Alliés.
- 2) De son côté le Royal Regiment of Canada doit débarquer à Puys et annihiler la batterie mobile dotée de 4 obusiers de 100mm qui domine le port et son approche, la batterie de Flak lourde située au bord de la falaise, attaquer le promontoire codifié « **Bismarck** » qui domine l'entrée du port et enfin museler la batterie « **Rommel** » située à proximité du village de Grèges.



Carte d'assaut de la plage « bleue » \*\*

- 3) Au centre le Royal Hamilton light infantry et les Essex Scottish, normalement soutenus par le 14<sup>th</sup> Canadian army tank regiment doivent s'emparer du casino, du centre ville et du port après avoir débarqué sur la plage principale de Dieppe. Cette mission accomplie, ils s'enfonceront vers l'intérieur des terres afin de museler la batterie « **Goering** » et ses 4 obusiers de 100mm et plus loin encore la

batterie « **Hitler** » et ses 4 redoutables canons de 150mm.

- 4) Sur le flanc droit à l'ouest de la ville, après avoir débarqué sur la plage de Pourville, le South Saskatchewan et les Cameron Highlanders doivent s'emparer de la ferme des Quatre-Vents, museler la batterie mobile constituée de 4 obusiers de 100mm au nord du village d'Apperville et détruire des défenses du promontoire surplombant la plage de Dieppe baptisé « **Hindenburg** » en l'attaquant à revers. Ensuite ils s'enfonceront vers l'intérieur des terres en direction du terrain d'aviation de St Aubin et du PC allemand que l'on suppose être à Arques-la-Bataille.
- 5) À l'extrême ouest du dispositif, le 4 commando du Lt Colonel Lord Lovat débarqué à Vastéval et Quiberville doit détruire la batterie « **Hess** » et les défenses côtières de Varengeville.

Les Fusiliers du Mont Royal seront en réserve.

### Détails des défenses par secteur :

#### PLAGES « YELLOW » 1 ET 2 :

Sur le flanc gauche du dispositif (est de Dieppe) l'objectif du 3 commando est donc la batterie « **Goebbels** » de Berneval-le-Grand.

Cette batterie comprenait 3 canons de 170 K18 et 4 canons de 155 K420f tous en encuvement c'est-à-dire avec un tir sur un azimut de 360°. La garnison se monte à environ 200 hommes. La prise de cette batterie s'avérait nécessaire car ses puissants canons étaient capables d'engager la flotte de débarquement au large. Malheureusement le Major Young et ses hommes n'étaient équipés que d'armes légères et leur seule action fut d'obliger les servants de la batterie à se défendre contre leur attaque, le résultat étant que pendant l'heure et demie que dura l'assaut, la batterie ne put tirer sur les navires de débarquement. Après ce laps de temps, à court de munitions, Young ordonna le repli.

Succès partiel de la mission malgré les très lourdes



*Valleuse par laquelle les hommes du Major Young atteignirent le haut des falaises avant d'attaquer la batterie « Goebbels »*

pertes humaines.

#### PLAGE « BLEUE » :

La plage de Puys est étroite, 250 mètres et barrée par un mur de 3 mètres de haut, surélevé d'un réseau de barbelés. Les postes de mitrailleuses et de mortiers flanquent la position et prennent en enfilade le seul escalier permettant l'accès au sommet de la falaise.

Cette description succincte des défenses de la plage explique l'échec de la mission confiée au Lt-Col Catto et la lourdeur des pertes en hommes, 225 tués sur 600 hommes débarqués. Pourtant moins d'une centaine d'Allemands sont perchés sur les falaises.

Le but de l'assaut était de museler la batterie mobile et ses 4 obusiers de 100 qui surplombent directement le port et peuvent toucher les plages « rouge » et « blanche », de réduire au silence la batterie de flak de 6 canons de 88 et de prendre le promontoire « **Bismarck** » qui est un complexe d'emplacements d'armes automatiques et antichars creusé directement dans la falaise, et communiquant entre eux par des galeries également creusées dans le calcaire. Enfin assaut de la batterie « **Rommel** » qui est équipée de 4 obusiers de 100 mm en encuvement.



*Plage de Puys avec au centre le seul escalier permettant de sortir de la plage. A gauche de la photo, la falaise avec les emplacements de mitrailleuses et mortiers couvrant la plage. \*\**

#### PLAGES « BLANCHE » ET « ROUGE » :

La plage principale de Dieppe séparée en 2 secteurs codifiés « plage blanche » et « plage rouge » est donc le centre de l'attaque. C'est aussi là qu'est concentré le maximum d'armes. Pas moins de 8 emplacements de canons français de 75mm de prise et autant d'emplacements de canons antichars de 37 ou 47 mm défendent cette seule plage. Un tobrouk surmonté d'une tourelle de char Ft17 français est en place sur la digue ouest de l'entrée du port. Le nombre exact d'emplacements de mitrailleuses n'est pas connu.

L'esplanade est séparée de la plage par 3 réseaux de barbelés successifs écartés de 5 mètres. Le mur de la plage de 1.5 mètre de haut est quant à lui bordé d'un réseau de barbelés de 2 mètres de large. L'échec de la prise des promontoires est et ouest surplombant la plage va considérablement compliquer la tâche des troupes débarquées au point de la rendre impossible. Le seul objectif à peu près atteint sur la plage sera la prise momentanée du casino transformé en place forte par les Allemands. (Le casino sera rasé par les Allemands quelques jours après le raid). La prise de ce bâtiment se fera après des combats au corps à corps. Les snipers allemands sont à l'œuvre et armés de leurs fusils à lunette, ils visent en priorité les officiers ainsi que les hommes porteurs de poste radio.

La perte des premiers entraîne une désorganisation des troupes, celle des seconds, l'impossibilité de transmettre des informations au QG du major général Roberts à bord du destroyer HMS Calpe sur le déroulement du débarquement. Et quand les messages parviennent à passer, ils sont brouillés par

les Allemands et provoquent de terribles méprises. Autant dire que les objectifs de prendre le centre ville, le port et de marcher sur les batteries « **Göering** » et



Plage de Dieppe avec son casino (août 1942) Bundesarchiv

« **Hitler** » ne seront jamais atteints.

### PLAGE « VERTE » :

La plage de Pourville est bien plus étendue que celle du Puys. Elle est coupée en deux par la rivière la Scie que les Allemands ont canalisée afin de créer un marécage à l'arrière immédiat de la plage, ce qui représente un obstacle naturel contre la progression des chars. De chaque côté de la plage, des falaises truffées de blockhaus dont les armes couvrent la plage de leurs tirs meurtriers. A l'est de la plage se trouve une station radar qui est un des objectifs des troupes débarquées dans ce secteur. Globalement le débarquement par lui-même se passe beaucoup mieux qu'à Puys. Le village de Pourville est atteint. Mais comble de malchance, 2 compagnies sont débarquées sur la rive ouest de la Scie et devront franchir cette dernière par un pont unique battu par les mitrailleuses allemandes. Cette péripétie causera de lourdes pertes et retardera d'autant la concentration des troupes en vue de l'assaut. Au nord du village d'Apperville est située une batterie mobile de 4 obusiers de 100mm. Au nord est de cette position, sur le chemin de Dieppe se trouve la ferme des Quatre-Vents, puissamment fortifiée par les



Plage « verte » de Pourville de nos jours (photo prise depuis l'emplacement de la station radar).

Allemands.

Débarqués en seconde vague les Cameron Highlanders doivent prendre le terrain d'aviation de St Aubin et poursuivre leur chemin, après jonction avec les troupes débarquées sur les plages « rouge » et « blanche », vers l'intérieur des terres afin de réduire au silence la batterie « **Hitler** », située à proximité

d'Arques la bataille, où ils pensaient également trouver le QG divisionnaire allemand. La batterie était équipée de 4 obusiers de 150mm en encuvement. Malgré quelques succès locaux, la mission est un échec.

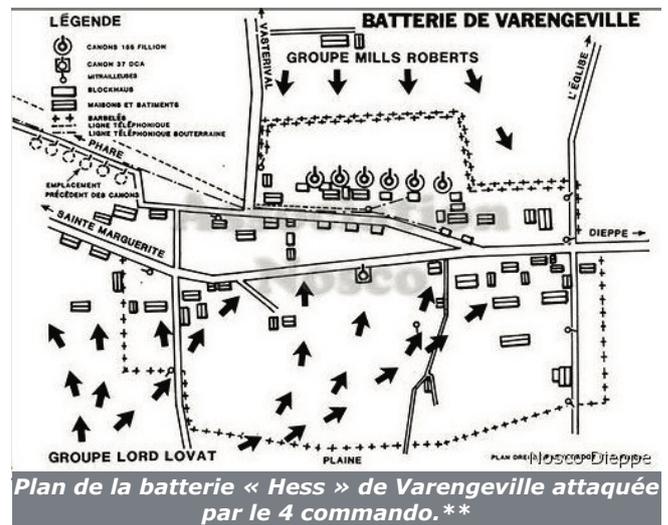
Ni la station radar ni la ferme des Quatre-Vents n'ont été prises. Plus grave encore, la progression vers Dieppe n'a pas eu lieu et le promontoire « **Hindenburg** » avec entre autres ses 3 canons de 75mm et ses mitrailleuses qui surplombent directement la plage de Dieppe est intact.

### PLAGES « ORANGE » 1 ET 2 :

A l'extrême droite du dispositif, le 4 commando sous les ordres du Lt colonel Lord Shimmy Lovat est donc chargé de réduire au silence la batterie « **Hess** » sur la commune de Varengeville-sur-mer.

Cette batterie est équipée de 6 canons de 150 en encuvements. Elle est entourée d'un épais réseau de barbelés, 7 nids de mitrailleuses et en son centre une tour domine le tout, armée de 2 canons de 20mm. Elle possède son poste d'observation et de guidage de tir dans le phare d'Ailly situé sur la côte.

A 5h40 la batterie ouvre le feu sur la flotte de débarquement au large précipitant l'attaque de celle-ci par les commandos. Des snipers attaquent les servants créant une panique parmi les défenseurs. Un obus de mortier touche un dépôt de munitions au centre de la batterie qui explose et provoque une confusion mise à profit par les commandos pour se ruier à l'assaut. La batterie est prise à la baïonnette, les canons et les soutes à munitions sont détruits. Les commandos se retirent emmenant avec eux 4 prisonniers. Succès total de l'opération. Les pertes humaines sont de 45 hommes tués ou blessés du côté des commandos et 98 morts chez les Allemands.



L'opération est un succès total.

### Conclusion :

D'abord il est important de souligner, que suite à la non-destruction des batteries (sauf « Hess »), et l'assaut n'ayant qu'égratigné les défenses allemandes, le calvaire des soldats débarqués va se poursuivre après que l'ordre de rembarquement ait été donné. En effet entre temps la mer s'est retirée et pour regagner les chalands, les hommes devront parcourir plusieurs centaines de mètres sous le feu ennemi. Beaucoup d'hommes perdront encore la vie pendant ce repli.



Enfin, pour une fois, à cause d'une sous estimation des moyens de l'ennemi et entre autre d'une préparation très insuffisante, des défenseurs inférieurs en nombre mais retranchés derrière des fortifications très bien implantées allaient mettre en échec un assaut frontal d'une troupe supérieure en nombre.

Il semble que la leçon ait été retenue et que les enseignements qu'en ont tirés les Alliés aient été mis à profit en Sicile, en Normandie et en Provence. Si c'est le cas, alors le sacrifice des Canadiens en ce 19 août 1942 n'aura pas été vain.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1944, la 2<sup>ème</sup> division d'infanterie canadienne libère Dieppe.

Ensuite, les rapports sur le raid rédigés par les commandants du 81<sup>ème</sup> corps d'armée et de la 302<sup>ème</sup> DI allemands concluent ainsi :

« Le grand nombre de prisonniers peut laisser des doutes sur la valeurs des unités impliquées dans le raid. Il n'en est rien. Les soldats ennemis presque tous Canadiens, ont fait preuve d'habileté et de bravoure partout où il leur a été possible d'engager le combat... Ce n'est pas le manque de courage mais la concentration du feu défensif de notre artillerie et de nos armes lourdes d'infanterie qui a empêché l'ennemi de gagner du terrain ».



### Crédit photos :

\* Débarquement de Dieppe chez Osprey publishing  
\*\* avec l'aimable collaboration de Patrice Demouchy et de son site :

<http://dieppe.et.sa.region.free.fr/menu.html>



**NB** : le texte est de l'auteur qui s'est basé sur différentes sources, pas toujours concordantes, surtout en ce qui concerne les batteries allemandes et leurs calibres par exemple. Les informations transcrites, l'ont été après qu'elles aient été au moins confirmées par 2 sources différentes, ce qui ne me met pas à l'abri d'erreurs. Si c'est le cas, je vous demande de m'en excuser, par avance.

Jean Cotrez



## Modélisme : Sherman Firefly Vc du 27ème régiment blindé canadien

Par Michel Wilhelme et Alexandre Prétot

### I) Le Sherman Firefly

#### Le canon QF de 17 livres

En 1941, la tendance à l'accroissement de l'épaisseur du blindage des chars de combat allemands laissa supposer aux états-majors anglais que le canon antichar standard de 6 livres serait rapidement rendu inefficace. Le développement d'une arme plus puissante fut alors décidé. Il en résulta un canon de calibre 76,2 mm envoyant un projectile de 17 livres (7,7 kg) capable de percer un blindage de 130 mm à une distance de 1000 m. Il sera désigné Ordnance Q.F de 17 lb. Le développement fut assez long et les premiers modèles furent livrés à la VIIIth Army à l'automne 1942, juste à temps pour pouvoir engager les premiers Tiger reçus par l'Afrikakorps. Par la suite, ce canon très efficace deviendra l'arme antichar standard de l'armée anglaise.



Les premiers canons antichars de 17 livres furent livrés en Afrique sur affût d'obusier de 25

#### Le Sherman M4

Le char M4 Sherman est sorti pour la première fois des usines américaines en septembre 1941, équipé d'un canon de 76 mm pivotant à 360°. Il entra très rapidement en production pour répondre à la pénurie de chars de combat que connaissait l'armée américaine, il était simple et rapide à construire. Livré par milliers d'exemplaires à toutes les armées alliées, il fut, dans plusieurs dizaines de versions, le blindé standard des forces alliées du front ouest jusqu'à la fin de la guerre.

Les Allemands découvrirent le Sherman pour la première fois à El-Alamein à l'automne 1942 et ils s'aperçurent rapidement que si son canon de 75 mm le mettait à la hauteur offensive d'un Pz IV, sa forme haute et son trop faible blindage en faisait un engin relativement facile à détruire. Lors de l'apparition des premiers Panther et Tiger, les tankistes alliés furent totalement surclassés (à titre d'exemple, on peut considérer que la canon long de 75 d'un Panther pouvait détruire un Sherman à 1000m alors que le 76 du Sherman n'avait, qu'à partir de 300m, une chance de causer des dommages sérieux à un Panther).

De multiples évolutions tentèrent de remédier à ce problème : augmentation du blindage, du calibre de

l'armement, mais le M4 resta jusqu'à la fin de la guerre très inférieur aux blindés allemands, et c'est uniquement une immense supériorité numérique qui permit aux Alliés de s'opposer aux Panzers du IIIème Reich.

#### La genèse d'un tueur de char

L'équation à résoudre pour augmenter la capacité destructrice du Sherman était la suivante : comment monter un canon de calibre (ou capable de lancer des obus à haute vitesse initiale) dans une tourelle qui avait été dessinée pour un 76 mm court ?

Il se révéla impossible d'installer un tube de plus gros calibre sans redessiner la tourelle, et le châssis n'aurait pas pu en supporter le poids supplémentaire. Monter un canon de calibre identique mais avec une plus haute vitesse initiale se révéla compliqué car la profondeur de la tourelle ne permettait pas le recul de la culasse lors du tir.

Les ingénieurs britanniques tentèrent d'implanter le canon antichar de 17 livres, très efficace contre les blindés lourds allemands, dans la tourelle d'un M4.

Ils y parvinrent mais il fallut, pour permettre le recul du bloc culasse, retirer la radio et l'implanter dans une extension créée à l'arrière de la tourelle.

Le blindé ainsi conçu reçut le nom de « Firefly » (luciole) et les premiers modèles furent livrés juste à temps pour le débarquement en Normandie.



Sherman Firefly Vc du 27th armoured regiment canadien

Jérémy Delawarde

#### L'épreuve du feu

Peu nombreux en juin 1944, mais seuls blindés alliés ayant une chance de détruire un Tiger à une distance raisonnable, les Firefly furent dispersés dans toutes les unités blindées alliées, à raison, en général, d'un Firefly pour 4 Sherman «classiques». Malgré son canon efficace, le Firefly souffrait des défauts de son cousin Sherman, un blindage trop faible et un châssis trop haut qui faisait de la tourelle une cible difficile à cacher aux canonnières allemands.

La tactique alliée, face aux blindés lourds de l'Axe, était marquée par une très grande prudence. Dès que la présence d'un char ennemi était soupçonnée, un ou deux Sherman tentaient d'attirer son attention, à grande distance, de manière à le faire se découvrir, alors que d'autres blindés, dont si possible un Firefly, attendaient en embuscade pour l'engager par le flanc dès que possible. Devant la grande expérience du combat des tankistes allemands et la supériorité

matérielle de leurs engins, il n'était pas rare de perdre 2 ou 3 Shermans pour la destruction d'un Tiger. Les récits dithyrambiques des victoires du SS Michael Wittman en Normandie en témoignent. De plus, la menace que constituaient les Fireflys en faisaient une cible prioritaire.

L'immense supériorité matérielle alliée permettait de remplacer quasi instantanément les blindés perdus, alors que les chars de l'Axe ne l'étaient qu'au compte-goutte (ce genre de statistique devait certainement reconforter les équipages de Sherman !). Les blindés de Hitler devaient également compter avec l'ennemi venu du ciel sous la forme de chasseurs-bombardiers. A la fin de la guerre, un groupe blindé anglais comptait environ 50% de Firefly.

Il y eut 3 versions différentes du Firefly. On les distingue à partir du modèle de Sherman qui leur a servi de base. La version Ic obtenue par la conversion de Sherman I (M4), la version Ic Hybride obtenue par la conversion de Sherman I hybride (M4 composite) et la version Vc, la production principale, obtenue par la conversion de Sherman V (MAA1). La lettre C de la désignation signifie que le blindé est équipé du canon de 17 livres.

Un petit nombre de Sherman II furent transformés en Firefly au Canada et servirent à l'instruction des régiments.

Utilisé jusqu'à la fin de la guerre, le Firefly fut produit à environ 2000 exemplaires.



*Un Sherman Firefly du régiment blindé Fort Garry Horse (2nd Canadian Armored Brigade) arpente une route près du canal de Zuid-Beveland au Pays-Bas, le 29 octobre 1944.*

Archives nationales du Canada / PA-166849

### Caractéristiques techniques

Sherman Firefly Vc

Poids en ordre de marche : 31 600kg.  
 Longueur : 6,06m.  
 Largeur : 2,62m.  
 Hauteur : 2,74m.  
 Equipage : 5 hommes.  
 Armement : 1 canon QF 17 pdr  
 1 mitrailleuse de 50  
 2 mitrailleuses de 30  
 Blindage : 25 à 76mm.  
 Vitesse maxi : 32km/h.  
 Motorisation : Chrysler A57 ( 425CV).

## II) Le 27ème régiment blindé canadien - Les Fusiliers de Sherbrooke -

Créé en 1940 par la fusion de 2 unités de la Milice (53ème et 54ème régiments de carabiniers) de la ville de Sherbrooke, près de Montréal, ce régiment d'active prend le nom de Régiment des fusiliers de Sherbrooke. Sa création en fait la première unité canadienne bilingue (formée de francophones à environ 65%).



En 1942, il est transformé en régiment blindé et prend le N° 27. Il fait partie de la 2ème brigade blindée canadienne qui participa aux combats de la Libération de l'Europe.

Cette brigade fait partie des unités dites «indépendantes» de l'armée britannique. Elles sont équipées de nombreux chars. Par contre, elles ne disposent quasiment d'aucune infanterie ni d'artillerie. Ces brigades seront engagées par petites unités, au profit de l'infanterie, à la demande. Rares seront les cas où elles opéreront en grandes formations.

La 2ème brigade canadienne était formée de trois régiments blindés : le 6ème (1<sup>st</sup> Hussard), le 10ème (Fort Garry Horse) et le 27ème (Sherbrooke Fusiliers).

La dotation d'un régiment blindé était d'environ 8 scout car, 6 M14, 3 half track ambulance 3 sherman ARV, 11 chars légers stuart VI, 7 crusader III AA mkII, 48 sherman (V ou III) et 12 sherman firefly

Engagés sans trêve du début à la fin de la bataille de Normandie, le 27ème régiment blindé joue un rôle primordial dans l'avance de la 1ère armée canadienne en direction de Caen. Ses chars sont les premiers à entrer dans la ville.

Le régiment participe ensuite à la bataille de Trun-Chambois qui voit la destruction de la 7ème armée allemande.

Durant l'opération Totalize, Des Sherman Firefly du 27ème régiment participent à l'action qui voit le 8 août



*Photo très connue d'un Sherman Firefly du 27th régiment blindé couvre la progression des fusiliers Mont-Royal à Falaise le 17 août 1944.*

1944, la disparition de l'as allemand du 101 bataillon SS de chars lourds Michael Wittman. Après des années de controverses, il semble aujourd'hui admis que son Tigre a été détruit par un Typhoon.

Le 27ème poursuit la campagne dans le nord de l'Europe jusqu'à la victoire en mai 1945. Il est dissous en 1946.

Les honneurs suivants figurent sur le drapeau régimentaire : le débarquement de Normandie, Authie, Caen, crête de Bourguébus, Falaise, l'Escaut, la Rhénanie, Xanten, le Rhin et Zutphen

### Composition type d'un régiment blindé :

#### QG régimentaire :

1 scout car, un half track et 4 sherman

#### HQ squadron :

HQ: 2 M14

intercommunication troop: 4 scout car

reco troop: 11 stuart VI

AA troop: 7 crusader III AA mkII

#### A squadron :

HQ: 1 scout car, 3 sherman, 1 M14, 1 half track ambulance et 1 sherman ARV

1 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

2 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

3 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

4 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

#### B squadron :

HQ: 1 scout car, 3 sherman, 1 M14, 1 half track ambulance et 1 sherman ARV

1 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

2 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

3 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

4 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

#### C squadron :

HQ: 1 scout car, 3 sherman, 1 M14, 1 half track ambulance et 1 sherman ARV

1 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

2 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

3 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

4 troop: 3 sherman et 1 sherman firefly

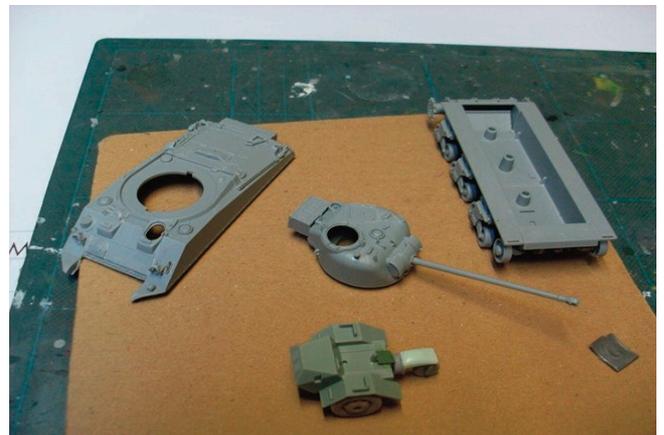


### III) Un Firefly au 1/72, le kit Dragon

Par Michel Wilhelme

Je profite de ce numéro pour vous présenter un kit du Firefly, de chez DRAGON, à l'échelle 1/72, comme toujours pour mes réalisations. Nous retrouvons là une production de très haute qualité comme c'est généralement le cas sur ce genre de maquettes. J'aimerais ajouter que ce genre de kit est à déconseiller à un maquettiste débutant, en effet, on retrouve tout un tas d'accessoires à positionner pièce par pièce (phares, lot de bord, protection de phares...) enfin, tout ce que l'on retrouve en général sur une maquette de blindé.

La version présentée est celle d'un Firefly Vc du 27ème régiment blindé, de la 2ème armoured brigade canadienne qui a participé à la bataille de Normandie en 1944.



#### Le montage

Le kit est monté en trois sous-ensembles :

1° - La caisse, où l'on retrouve tout le train de roulement du Sherman «classique», où chacun des 6 « boggies », comportant roues et galets, séparés est à monter.

2° - On procède ensuite au montage de la partie supérieure de la caisse où l'on retrouve lot de bord, pelle, pioche, barre à mine ainsi que les feux de routes et leurs protections (pièces en forme de grilles entourant les phares). Quelques accessoires divers viennent terminer ce montage.

3° - Au tour de la tourelle où, là encore, il faudra apporter du soin pour monter les petites pièces (volets blindés...). J'ai volontairement laissé ouvert celui du chef de char de manière à lui faire recevoir une figurine par la suite. Le canon, qui est très bien détaillé, ne pose aucun problème de montage.



Un Firefly canadien en Hollande fin 1944  
Noter les tentatives de renforcer la protection, vaille que vaille, en utilisant des éléments de chenilles



### La mise en peinture

Nous allons trouver ici la partie la plus simple : ce kit, car il est d'un vert uniforme facile à réaliser avec des teintes prises dans la marque HUMBROL. J'ai utilisé du vert 159 pour la base et j'ai, ensuite, réalisé un brossage à sec (avec la même teinte mais éclaircie de jaune 154) afin de faire ressortir les détails en relief. Après séchage, j'ai fait un jus de brun et de noir pour foncer toutes les parties en creux, afin d'éviter un effet de masse (ou de cube). Un blindé ressemble en général à un cube peint si on ne fait pas quelques nuances; cet effet est moins visible sur un avion.



J'ai ensuite repris au pinceau fin tous les petits détails, pelle, pioche, phares, etc. Puis j'ai monté les chenilles qui sont en plastique souple. Après les avoir peintes en noir j'ai réalisé un brossage couleur aluminium et brun pour figurer l'usure des chenilles. Après séchage, la pose des décalcos et nous voilà avec un Firefly Vc, qui aura bonne allure sur un dio que je pense réaliser avec une péniche de débarquement ayant participé au D\_DAY. La décoration choisie correspond à un engin



appartenant au 27<sup>th</sup> armoured regiment canadien, durant la bataille de Normandie.

### Conclusion

Un très bon kit qui rappelle son grand frère à l'échelle 1/35 mais qui ne se monte pas tout seul. Il faudra bien faire attention car il y a un nombre important de petites pièces à mettre en place ! Par contre, une fois terminé, ce char sera une pièce de choix pour tous les nostalgiques (comme moi) de blindés ayant participé au D.DAY.

*maquettistement vôtre*



### Sources

les canadiens de la Libération, Jean Bouchery, Ed histoire et collections  
Encyclopédie des armes – Atlas  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Sherman\\_Firefly](http://en.wikipedia.org/wiki/Sherman_Firefly)  
<http://www.armee.gc.ca>





**REMEMBER**  
**39-45**

**NUNQUAM RETRORSUM**  
*Devise des Fusiliers Mont royal*



## BULLETIN D'ADHESION REMEMBER 39-45

Association régie par la loi de 1901

PERIODE: Juin 2011-Mai 2012

NOM :  
Prénom :  
Pseudo (Pour les membres du forum 39-45.org) :  
Adresse :  
Age :  
Téléphone : Adresse mel :

Montant de la cotisation : 15 € (10 € pour les moins de 16 ans)

Mode de paiement :

Chèque bancaire (pour les résidents français) à libeller à l'ordre de **Remember 39-45**. Adresse du règlement : M. Lelard Alain, 28 Rue des Traités, 76500 ELBEUF, France. (Envoi accompagné de la demande d'adhésion)

Virement bancaire (pour les résidents français)  
Code établissement    code guichet    numéro compte    clef rice  
11425                    00200                    04056033677    79

Virement bancaire (pour les résidents étrangers)  
Codes identification utilisation internationale (IBAN)  
FR76 / 1142 / 5002 / 0004 / 0560 / 3367 / 779  
BIC : CEPAFRPP142

**Pour les virements bancaires : L'envoi postal de la demande d'adhésion n'est pas nécessaire. Une mise en ligne de celle-ci dûment remplie sur la rubrique « Remember 39-45 » sera suffisante.**

**Les adhérents recevront une confirmation de leur inscription via un Mail ou un MP.**

**En devenant adhérent de l'Association, vous acceptez que votre nom apparaisse sur le forum en qualité de membre de Remember 39-45.**

Le Bureau de l'Association se réserve le droit de refuser toute demande d'inscription aux personnes qui ne nous paraissent pas remplir toutes les conditions indispensables à leur inscription.

En cas de refus, l'Association « Remember 39-45 » devra transmettre les raisons à l'intéressé(e) et lui retournera son paiement.

### REMEMBER 39-45

Association loi du 1er juillet et décret du 16 août 1901

Dépôt fondateur en date du 19 février 2009 n° W142006443 Préfecture du Calvados -  
SIRET 511 071 078

Le but de notre association est de promouvoir le devoir de mémoire par la mise en place de projets tels que financement de monuments, mise en valeur de lieux de mémoire, organisation de commémorations, conférences à thèmes, etc. Remember 39-45 est ouverte à toutes les bonnes volontés, à tous ceux d'entre vous désireux de donner un peu de leur temps pour honorer celles et ceux qui ont fait le sacrifice de leur jeunesse et souvent de leur vie.