



istomag '44

La Seconde Guerre Mondiale par des passionnés pour des passionnés!



N° 77
Mai 2012

Dossier spécial

Cap sur le Ponant



*Avec la participation de :
Alexandre Sanguedolce, Pierre Vennat, Yvonnick Bobe...*

Ligne éditoriale :

Histomag'44 est produit par une équipe de bénévoles passionnés d'histoire. À 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 à devenir partenaire de l'Histomag'44, veuillez contacter notre rédacteur en chef.

Contact : histomag@39-45.org

Rédaction :

Responsable d'Édition :

Prosper Vandembroucke

Rédacteur en Chef :

Vincent Dupont

Conseillers de rédaction :

Henri Rogister, Patrick Babelaere (Dynamo),
Eric Giguere (Audie Murphy)

Responsable communication et partenariats :

Jean Cotrez (jumbo)

Secrétaire de rédaction :

Danielle Lelard (nanou)

Correction :

Laurent Liégeois (litjiboy), Yvonnick Bobe (brehon),
Danielle Lelard (nanou), Nathalie Mousnier
(petit_pas)

Relecture et correction définitive :

Laurent Liégeois (Litjiboy), Marc Taffoureaux
(Marc_91), Etienne Wilmet (Tienno)

Infographie et Mise en pages :

Etienne Wilmet - WeM Infographie

Responsables rubriques :

Jean Cotrez (jumbo), Philippe Massé (hilarion)

Informatique et publication :

Pierre Chaput (histoquiz) et Frédéric Bonnus
(fbonus)

Sommaire du n° 77

Éditorial (<i>Vincent Dupont</i>) :	p3
La Marine dans l'espace occidental (<i>Philippe Massé</i>) : ...	p4
Péril au fond des mers (<i>Alexandre Sanguedolce</i>) :	p5
L'Amiral Muselier (<i>Philippe Massé</i>) :	p12
Sous-marins allemands dans les eaux québécoises (<i>Pierre Vennat</i>) :	p16
Opération Wunderland, un raid dans le grand Nord (<i>Yvonnick Bobe</i>) :	p20
8 novembre 1942, le sacrifice de la 2 ^e Escadre Légère (<i>Yvonnick Bobe</i>) :	p24
Les marins belges au débarquement de Normandie (<i>Prosper Vandembroucke</i>) :	p27
« Non, ce n'est pas Bourvil qui a volé les plans du Mur de l'Atlantique » (<i>Frédéric Bonnus</i>) :	p33
Le service dentaire de l'armée allemande pendant la seconde guerre mondiale (<i>Xavier Riaud</i>) :	p37
Un séjour à Moscou dense et chargé en émotions (<i>Yves Donjon</i>) :	p45
Militaria (<i>Mahfoud Prestifilippo</i>) :	p53
Saint-Nazaire à travers les deux guerres mondiales (<i>Patrick Fleuridas</i>) :	p57
La mémoire de Mers el-Kébir (<i>Philippe Massé</i>) :	p62
Le coin lecteur (<i>Philippe Massé</i>) :	p64

Chers amis lectrices et lecteurs,

Ceux qui participent activement à notre forum et connaissent son équipe ne peuvent ignorer la profonde tristesse qui nous a touché récemment avec le décès de notre camarade, notre sage, notre ami Alain Tagnon. Certains se souviendront de lui à travers les Journées du forum, nous le regrettons tous et nous nous devons de lui rendre hommage en lui dédiant ce numéro.

Les semaines passées nous ont aussi malheureusement enlevé un grand homme : Raymond Aubrac. Grand résistant indissociable de sa chère épouse Lucie qu'il a désormais rejoint, il mérite amplement l'hommage de la nation française non seulement pour ce qu'il a accompli durant la guerre mais aussi pour la formidable œuvre pédagogique que son épouse et lui réalisèrent. Les voilà désormais partis tout deux dans l'ivresse, vers la Liberté éternelle qu'ils ont tant défendue toute leur vie, n'en déplaise à leurs détracteurs.

Pour ce numéro, hélas, pas de Résistance mais sans doute pour un prochain qui sait... car comme d'habitude nous avons tenté de vous « concocter » un dossier spécial. Devant la forte population de marins de toutes mers et océans qui peuplent notre forum favori, une idée nous est venue. Aussi, après nous être penché sur l'Extrême-Orient et le pays du Soleil Levant dans notre précédent numéro, pourquoi ne pas revenir vers le Ponant pour explorer la Marine et les enjeux des combats navals dans l'espace occidental durant la Seconde Guerre mondiale. Cet aperçu ne pourra malheureusement pas être exhaustif (un numéro n'y suffirait pas) mais nous avons tenté de faire de notre mieux !

Cependant, que les passionnés du Pacifique ne soient pas déçus ! Car le numéro que nous vous présentons aujourd'hui sera suivi d'un deuxième opus consacré cette fois-ci à la Marine et aux combats navals en Extrême-Orient et dans le Pacifique. La boucle sera ainsi bouclée sur toutes les mers du globe, et nous aurons traité de notre mieux ce sujet si cher à un autre grand homme qui lui aussi nous a quitté il y a un peu plus d'un mois, Pierre Schœndœrffer. Bien qu'il n'ait pas travaillé sur le conflit que nous étudions, ses films et documentaires auront marqué la représentation des combattants dans l'Histoire et il est important que son œuvre perdure.

Mais revenons à notre sujet maintenant. Aujourd'hui nous allons donc tenter de vous faire découvrir ou redécouvrir des épisodes navals de cette guerre, de la Méditerranée à la Baie du Saint-Laurent et de l'Arctique à l'Atlantique, en espérant que les thématiques choisies sauront vous plaire. L'introduction que vous a préparé Philippe Massé, que vous pourrez lire

après cet éditorial, vous présentera de manière plus précise ce dossier, mais j'entends d'ici là des lecteurs qui pourraient avoir la crainte (légitime !) que l'étude de la « Royale » se taillerait la part du lion dans une publication francophone comme la notre ! Et bien non puisque outre la marine française, les marines belge, canadienne, italienne et allemande seront également évoquées. Certes, vous le constaterez, il nous manque un point de vue britannique, mais nous tenterons de nous rattraper dans le prochain numéro !

Bien évidemment, outre notre dossier spécial, vous pourrez trouver en deuxième partie nos rubriques « hors-dossier », aussi diverses et variées qu'intéressantes, pour continuer de vous présenter la guerre autrement que par l'histoire bataille. Vous retrouvez ainsi un article sur les secrets du Mur de l'Atlantique, mais aussi une rubrique de Xavier Riaud, dont le mérite n'est plus à prouver, et qui nous présentera aujourd'hui le service dentaire de la Wehrmacht.

Pour la première fois nous avons aussi choisi de vous présenter deux nouvelles rubriques, la première sera consacrée aux commémorations et au devoir de mémoire, thématique chère à notre association sœur, Remember 39-45, dont Alain Tagnon était le regretté président. La seconde rubrique que nous avons créée sera consacrée au militaria, en donnant sa chance à l'un des contributeurs les plus réguliers de notre forum, j'ai nommé Mahfoud, qui nous fait partager ses collections d'uniformes depuis un certain temps déjà sur le forum. Il ne tiendra donc qu'à notre lectorat de faire perdurer ces deux nouveautés !

Évidemment, vous pourrez retrouver notre traditionnelle et institutionnelle rubrique « Béton » qui vous sera présentée exceptionnellement, pour faire écho à notre dossier spécial, par un spécialiste en la matière, Patrick Fleuridas. Enfin vous retrouverez aussi les dernières sorties littéraires présentées par Philippe Massé, avec notamment une présentation particulière pour un ouvrage de référence en rapport avec le thème de ce numéro : La mémoire de Mers el-Kébir.

Je rappelle que l'Histomag'44, fier de compter dans ses contributeurs des historiens professionnels et des passionnés avertis, ouvre ses colonnes à tous, y compris et surtout aux historiens de demain. Donc si vous avez une idée, un projet, n'hésitez pas, contactez la rédaction !

À bientôt et comme je ne me risquerai plus à saccager la langue japonaise, bonne lecture !

Vincent Dupont

La Marine dans l'espace occidental (Atlantique et Méditerranée)

La Mer cruelle, superbe livre écrit par Nicholas Montsarat sur la vie des équipages d'escorteurs pendant la Seconde Guerre mondiale. On ne peut pas rêver de meilleur titre d'introduction pour présenter le dossier de cet *Histomag'44* n°77 qui traite d'une infime partie des batailles qui se déroulèrent sur les différents théâtres d'opération. À la fois zone militaire, zone économique et zone de pêche, les océans ont toujours attiré la convoitise des États. La mer, et tout ce qui s'est passé dessus pendant la Seconde Guerre mondiale, est un sujet particulièrement intéressant car les théâtres d'opérations furent aéronavals, subaquatiques et surfacières. C'est le secteur où la guerre fut totale du premier jour de la déclaration de guerre au 2 septembre 1945, date à laquelle le Japon signa l'acte de capitulation sur le cuirassé USS Missouri. Les marines de guerre et de commerce furent l'objet de toute les attentions tant des stratèges que des dirigeants politiques et des industriels. Ainsi ce conflit moderne sonna le glas des cuirassés au profit des groupes aéronavals, l'Atlantique fut le tombeau de nombreux marins, la bataille du convoi PQ 17 à destination de Mourmansk résumant le sacrifice des marins de commerce alliés. Cette bataille de l'Atlantique vit aussi le sacrifice d'une génération entière de sous-marins allemands qui moururent pour tenter de faire plier la Grande-Bretagne en la privant de son ravitaillement primordial. Batailles économiques et stratégiques, puisque chaque belligérant mit à contribution ses stratèges et ses industriels : l'industrie américaine mit en œuvre un processus de fabrication à la chaîne des Liberty ships pour contrecarrer les pertes de la bataille de l'Atlantique ; le camp adverse ne resta pas en reste car avec l'avènement du schnorchel et la fin de la Seconde Guerre mondiale vit la mise en œuvre d'une nouvelle génération de sous-marins dont la technologie influencera les flottes sous-marines mondiales à l'issue du second conflit.

Au fil des siècles la mer a été un enjeu politique et le second conflit mondial n'a pas dérogé à cette règle. La fin de la Première Guerre mondiale vit la flotte allemande se saborder en 1919 dans la rade de Scapa flow. Le traité de Washington limita les constructions navales allemandes à 10 000 tonnes au maximum. Mais l'accord bilatéral signé avec la Grande-Bretagne, qui autorisa l'Allemagne à disposer d'une flotte dont le tonnage ne pouvait pas dépasser 35 % de la flotte anglaise de surface, lança la course aux armements. Dès lors le plan Z qui visait à réarmer la flotte allemande se mit en place.

La flotte française fut l'enjeu politique majeur de ce début de guerre bien qu'involontaire, à cause de cet armistice qui prévoyait que les bâtiments de guerre rejoignent leur port d'attache du temps de paix. Or Brest, Lorient, et Cherbourg faisaient partie de la zone occupée. Face à cette menace, les Britanniques lancèrent l'opération Catapult qui, visant à

interner les bâtiments français en Grande-Bretagne, aboutit aux tragiques épisodes de Mers el-Kébir et de Dakar. Les alliés de l'opération Dynamo devenaient donc ennemis. Ce fut ensuite le sabordage de la Flotte à Toulon, épisode dantesque qui nous force encore aujourd'hui à nous interroger sur le fait que le pouvoir politique n'ait pas donné l'ordre tant attendu de rallier l'Afrique du Nord.

Il faut aussi s'interroger sur le rôle naval de l'Allemagne car, si cette dernière se lança dans une guerre de blocus sous-marin contre la Grande-Bretagne, sa magnifique flotte de surface fut employée en deçà de sa force mais évoquer tout cela prendrait énormément de temps

Nous avons choisi d'évoquer une petite partie de cette guerre maritime et de nous limiter aujourd'hui à quelques événements qui ont ponctué cette guerre maritime. Nous nous sommes limités à deux théâtres d'opération, l'océan Atlantique et la mer Méditerranée.

Nous aborderons des thèmes très variés et du point de vue de la France, ce dossier sera l'occasion de parler de deux versants de notre marine : le côté FNFL avec l'amiral Muselier, seul officier général à avoir rallié le général de Gaulle, mais aussi du rôle de la marine dite de « Vichy » en abordant le sacrifice de la 2^{ème} Escadre Légère lors du débarquement en Afrique du Nord.

Ce théâtre méditerranéen, dont l'accès est bouclé par Gibraltar, fut l'enjeu de beaucoup de convoitises, notamment avec la bataille de l'île de Malte et des convois qui partirent à son secours. C'est aussi l'occasion d'évoquer la marine Italienne à travers la Xa flotilla MAS dans ses missions de raid entre 1940 et 1943, article dont la 2^{ème} partie sera publiée dans un prochain numéro.

Puis nous allons ressortir de cette mer fermée pour repartir dans l'océan Atlantique, pour aller au Canada étudier le rôle des sous-marins allemands là bas et accompagner la flotte de surface du Reich dans le cadre de l'opération Wunderland.

Pour clôturer ce dossier spécial, nous ne pouvions pas ne pas vous parler du plus grand événement qui marqua à jamais les côtes normandes, le débarquement du 6 juin 1944. Si les flottes britannique et américaine eurent un rôle prépondérant, d'autres marines y participèrent. Ce fut le cas de la Belgique et de la marine belge dont nous évoquerons le rôle au cours de cet événement.

Péril au fond des mers : la Xa Flottiglia MAS

10 juin 1940 - 8 septembre 1943

1^{ère} partie : Alexandrie et Gibraltar

Par
Alexandre
Sanguedolce

La genèse des MAS

Les côtes de la rive italienne de la mer Adriatique ne disposant pas de ports en eaux profondes et la chaîne du canal d'Otrante empêchant le déploiement en Méditerranée de la Kaiserliche und Königsliche Kriegsmarine, le théâtre d'opération militaire italien durant la Première Guerre Mondiale est principalement alpestre. Ses principaux cuirassés : le *Wien*, le *Budapest*, le *Szent-Istvan* ou le *Viribus-Unistis* ont pour mission de protéger et appuyer la progression des troupes le long des côtes adriatiques. Ils sont basés dans des ports difficiles d'accès comme Pola (Pula), Trieste ou Dürres en Albanie.

Afin d'empêcher la marine austro-hongroise de menacer les côtes italiennes, l'amiral Thaon di Revel, chef de la Regia Marina, la marine royale italienne, décide de frapper la flotte KüK dans ses propres ports où elle se croit à l'abri.

Les chantiers navals de Venise SVAN (Società Veneziana Automobili Navali) fournissent les premières vedettes armées de torpilles ou Motoscafi Armati Silurante dont l'acronyme est MAS.

La technique d'assaut est soigneusement mise au point : un torpilleur remorque une MAS le plus près possible du port en pleine nuit - en priorité l'hiver, lors de la nouvelle lune -, la vedette s'approche silencieusement, franchissant les obstacles entravant l'accès au port, lance ses deux torpilles et rejoint le torpilleur qui l'attend au large.

Deux officiers de marine vont se rendre célèbres pour ces raids audacieux : le capitaine de corvette Luigi Rizzo qui a à son actif la destruction du cuirassé *Wien* dans le port de Trieste (MAS 9), le 10 décembre 1917 et du cuirassé *Szent-Istvan* (MAS 21) le 10 juin 1918. L'autre est Costanzo Ciano, le père de Galeazzo, futur gendre de Mussolini, qui participe avec le poète-condottiere d'Annunzio à la beffa di Buccari (la farce de Buccari). Se défiant de la surveillance du port de Buccari (Bakar sur la côte croate), les trois MAS de Luigi Rizzo (MAS 95), de Ciano (MAS 94) et de d'Annunzio (MAS 96) pénètrent dans la rade, lancent les torpilles qui ne fonctionnent pas. Repérés, ils doivent se replier précipitamment. Dans un geste de défi, l'*ennemissime* Gabriele d'Annunzio lance 3 bouteilles à la mer décorées de rubans tricolores avec un message pour les Autrichiens qui ont mis sa tête à prix. Reprenant l'acronyme MAS, le poète en fait sa devise : *Memento Audere Semper*, « *souviens-toi toujours d'oser.* »

Face à l'audace de ces attaques, les Autrichiens réagissent en renforçant les défenses portuaires. Deux officiers de la marine italienne, le capitaine du génie naval Raffaele Rossetti et le lieutenant-médecin Raffaele Paolucci, projettent la



La MAS 96 de Gabriele d'Annunzio qui a participé au raid de Buccari. Elle est exposée au Vittoriale, la demeure du poète. (photo Alexandre Sanguedolce)

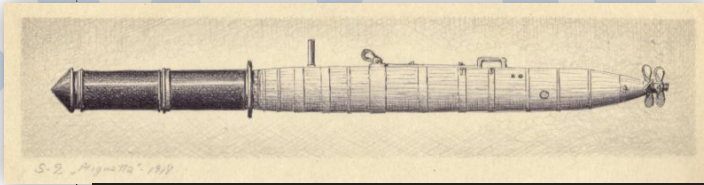
création d'une torpille humaine : la *mignatta* (sangsue). Ils sont les précurseurs des nageurs de combat. La torpille est longue de 8 m, chargée de 175 kg de tolite avec un système d'horlogerie permettant de retarder l'explosion.

Lors de la nuit du 31 octobre au 1^{er} novembre 1918, les deux équipiers embarquent sur une MAS avec la *mignatta* en remorque. Le port de Pola en vue, la torpille est mise en marche. Rossetti et Paolucci, se laissant traîner dans l'eau accrochés à la *mignatta*, franchissent le barrage de protection et fixent l'engin explosif sous la coque du *Viribus-Unitis*, navire-amiral de la flotte KüK. Repérés, ils sont hissés à bord et longuement interrogés. Juste quelques instants avant l'explosion, ils annoncent au capitaine de vaisseau Vukovic l'imminence de la destruction du navire. Les hommes d'équipage sont évacués à temps quand retentit la déflagration envoyant le *Viribus-Unitis* par le fond, rejoint peu après par le paquebot *Wien*.



La Marina Italiana nella guerra mondiale 1915-1918
 All'alba del 10 giugno 1918 il sommergibile MAS 21, con due MAS 94, l'attacca silurando il cacciatorpediniere austriaco "Santo Spirito", colpito da siluro, affondò rovesciandosi sul fianco destro.

Le cuirassé KüK Szent Istvan coulé le 10 juin 1918 par la MAS 21 de Luigi Rizzo



La mignatta, la torpille automotrice qui a coulé le Viribus-Unitis le 1er novembre 1918

Les concepteurs

Durant l'Entre-deux-guerres, la Regia Marina ne juge pas utile de développer les techniques d'assaut mises au point durant la Grande Guerre. L'ennemi héréditaire autrichien n'a plus d'accès à la mer et les deux puissances navales que sont la Royal Navy et la Marine Nationale en Méditerranée ne sont pas des dangers pour l'Italie de Mussolini depuis la conférence de Stresa.

Mais le déclenchement de la guerre d'Éthiopie va bouleverser l'équilibre naval. En septembre 1935, la Home Fleet passe le détroit de Gibraltar, rejoignant la Mediterranean Fleet pour une démonstration de force : une centaine de navires croisent dans le Mare Nostrum. La marine italienne comprend qu'elle ne peut rivaliser avec la flotte britannique et reprend l'idée qu'avant de l'affronter, la destruction d'une partie des navires dans ses ports ramènerait un équilibre des forces.

Deux ingénieurs officiers du génie naval : Elios Toschi et Teseo Tesei reprennent l'idée de la mignatta tout en l'améliorant. La première torpille automotrice pilotée appelée SLC (Siluro a Lenta Corsa) fabriquée avec des moyens de fortune sort des ateliers de l'arsenal San Bartolomeo de la Spezia en octobre 1935. Testée en présence de l'amiral Falangola, inspecteur de l'arme sous-marine, l'essai est concluant : deux SLC sont commandés à l'arsenal puis deux autres encore, légèrement modifiés.

Les engins d'assaut sous-marins

- Le SLC

La torpille automotrice que les nageurs de combat appellent communément maiale (cochon) mesure dans sa version définitive 7,30 m. et est composée de trois parties distinctes :

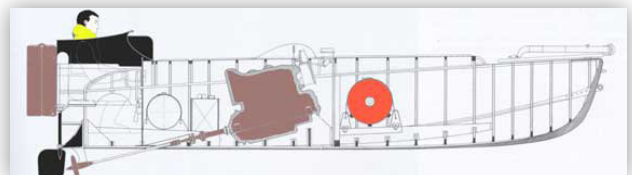
- à l'avant : la tête de service, de forme arrondie pour faciliter la navigation, contient 260 kg d'explosifs et est détachable à l'aide d'un collier. La mise à feu est déclenchée par une minuterie;
- le corps central, de forme cylindrique, constitue le compartiment équipage pour les deux opérateurs assis en tandem sur deux sièges, les pieds posés sur des étriers. Le pilote, - un officier - posté à l'avant, dirige la torpille avec les organes de commande et les instruments de contrôle phosphorescents (compas magnétique, montre, voltmètre). Derrière, le second est un sous-officier scaphandrier chargé de fixer la torpille grâce aux outils (serre-joints, coupe-filets...) placés dans un coffre métallique à l'arrière. Le corps central contient la batterie d'accumulateurs fournissant 150 ampères/heure;
- la queue : de forme conique, contient le moteur de propulsion et l'armature où se trouvent le gouvernail et les deux hélices coaxiales à rotation inverse. Par la suite, une unique hélice tripale puis quadripale sera adoptée. La vitesse maximale de l'engin est de 3 nœuds pour une autonomie de 10 milles à 2,5 nœuds. Le maiale peut descendre jusqu'à 30 mètres.

- le SSB

Le Siluro San Bartolomeo (ou torpille San Bartolomeo), fabriqué dans les chantiers navals éponymes de la Spezia est un maiale amélioré, plus rapide et plus stable. Les essais effectués en 1943 sont concluants mais l'armistice du 8 septembre ne permet pas la mise au point d'opérations de torpillage.

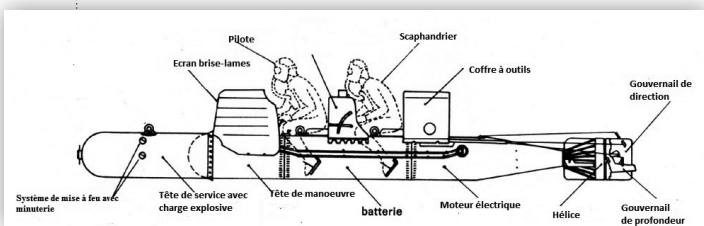
Les engins de surface

- Le MTM ou barchino esplosivo.



Le MTM

Le MTM (pour Motoscafo di Turismo Modificato : canot de tourisme modifié), prévu pour être transporté entre les deux flotteurs d'un hydravion Savoia-Marchetti SM 55, est un petit bateau à fond plat, de 6,11 m et pouvant filer à



le SLC (détails)



Le MTM en action, avant l'éjection du pilote

31 nœuds. À la proue, une charge explosive de 300 kg de tritolital est prévue pour se déclencher à l'impact à la profondeur choisie (variant de 3 à 12 m).

Le pilote dirige l'engin lancé à toute allure vers son objectif puis s'éjecte du bateau en utilisant le dossier du siège comme radeau de sauvetage.



Le pilote après l'éjection accroché au dossier du MTM

- Le MTS ou Motoscafo Turismo Silurante

Descendant des MAS qui s'étaient illustrées durant la Première Guerre Mondiale, le MTS est un canot de tourisme lance-torpilles, doté d'un moteur Alfa-Romeo de 90 CV, atteignant 28 nœuds. Long de 7,15 m, le MTS est armé de deux torpilles placées de part et d'autre du moteur.

- Le MTSM ou Motoscafo Turismo Silurante Modificato

Le MTS ayant montré ses limites, une nouvelle version modifiée et améliorée est livrée à la Decima MAS en avril 1942. L'embarcation mesure 8,30 m et est équipée de deux moteurs Alfa-Romeo lui permettant de filer à 34 nœuds avec une autonomie de 200 milles. Armé d'une seule torpille et de deux grenades antinavires de 50 kg chacune, les MTSM sont manœuvrés par un équipage de deux hommes.

Les moyens de transport et d'approche.

Durant la Première Guerre, les *mignatte*, ces premières torpilles autopropulsées, sont transportées par des contre-torpilleurs ou par des MAS avant d'être mises à l'eau. Mais ce moyen est facilement repérable et s'avère dangereux. L'état-major de la marine retient comme idée l'emploi de sous-marins transporteurs. Arrimer les SLC sur le pont compromettant la stabilité en navigation du sous-marin et entraînant la dégradation des *maiale*, le génie naval conçoit alors des cylindres étanches (appelés aussi valises) pouvant en contenir un chacun. Trois cylindres sont disposés sur le pont : deux en poupe, un en proue. Le choix se porte sur deux sous-marins de la classe Adua : le *Gondar* et le *Scirè*. Afin d'aménager les « valises », le canon de 100/47 est débarqué ainsi que ses munitions. Outre le *Scirè* et le *Gondar*, dix sous-marins sont modifiés mais seuls l'*Iride* et l'*Ambra* seront opérationnels.

L'entrée en guerre.

De 1936 à 1938, la Regia Marina ne prévoit rien pour organiser et structurer la division navale des moyens d'assaut spéciaux. Avec la création de la 1^{re} Flottiglia MAS en 1938, une nouvelle impulsion est donnée grâce aux talents d'organisateur de son chef, le capitaine de frégate Paolo Aloisi. Faisant appel au volontariat et après une sélection très stricte, les équipes d'assaut sont formées et entraînées à La Spezia pour les MTM et à Bocca del Secchio pour les SLC avec comme objectif l'obtention du brevet de *sommozzatore* (homme-grenouille) après une formation des plus rigoureuses.

L'équipement personnel pour les nageurs de combat n'est pas laissé au hasard : la firme de pneumatiques Pirelli fournit l'appareillage respiratoire ARO (*AutoRespiratore ad Ossigeno*) m.49/bis, à oxygène pur recyclé dans un filtre à chaux qui le purifie et le renvoie dans le circuit fermé pour éviter les bulles d'air à la surface de l'eau. Le masque de plongée est à deux vitres.

La montre de plongée est la Radiomir fabriquée par Panareï, le cadran phosphorescent contient du radium, remplacé par la suite par du tritium, appelée Luminor.

Lors de l'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940, la 1^{re} flottille MAS passe sous le commandement du capitaine de frégate Mario Giorgini, succédant à Paolo Aloisi. Il entreprend l'étude de projets d'attaque des bases navales anglaises en Méditerranée.

L'attaque d'Alexandrie.

Le 10 août 1940, l'amiral Cavagni, chef d'état-major de la marine italienne, ordonne l'attaque du port d'Alexandrie : la mission GA.

GA 1 : le 22 août 1940

Le 12 août 1940, le sous-marin *Iride* appareille de La Spezia, avec à son bord, outre l'équipage aux ordres du lieutenant de vaisseau Francesco Brunetti, les membres de l'opération GA 1. Le sous-marin se dirige vers le golfe de la Bomba en Cyrénaïque où l'attend le torpilleur *Calipso* chargé de lui remettre les SLC, en compagnie du mouilleur de mines *Monte Gargano*. Le 21 août, vers 9 h 00, le sous-marin se met à couple avec le torpilleur lorsque des bombardiers de la RAF, de retour d'un raid, remarquent la présence insolite des navires italiens.

Le lendemain matin, à 7 h 00, un avion de reconnaissance survole la flottille alors que l'*Iride* est en train de prendre en charge les SLC. Peu après, trois Swordfish provenant



La montre Panareï Radiomir, étanche, à mécanisme Rolex, mise au point en 1936

du porte-avion *Eagle* larguent leurs torpilles. L'*Iride* coule instantanément, coupé en deux. Le *Monte Gargano* le rejoint juste après. Douze membres d'équipage rejoignent à la nage le *Calipso* mais deux d'entre eux se font mitrailler. Parmi les rescapés, il y a l'équipe des opérateurs dont Luigi Durand de la Penne, Elios Toschi et Teseo Tesei. Ils plongent en apnée à 18 m de profondeur et rentrent en contact avec les survivants de l'*Iride*. Les neuf hommes sont bloqués à l'arrière, dans le compartiment torpilles. En fin d'après-midi, les plongeurs perçoivent les appareils respiratoires et se mettent au travail pour dégager les malheureux prisonniers de l'épave. Les secours sont interrompus par la nuit. Dans la carcasse du sous-marin les deux officiers tentent de forcer la porte étanche. Ils sont retrouvés morts noyés le lendemain matin après que les équipes de secours ont pu forcer le sabord. Les sept survivants sont ramenés à l'air libre mais deux d'entre eux périront d'embolie.

Cet échec ne remet pas en cause la décision de renouveler une opération de sabotage.

GA 2 : le 30 septembre 1940

C'est le commandant de la 1^{ère} Flottille MAS, le capitaine de frégate Mario Giorgini qui se charge en personne des opérations. Le sous-marin choisi pour cette nouvelle action sur Alexandrie est le *Gondar*, modifié pour pouvoir transporter les SLC. Son commandant est le lieutenant de vaisseau Brunetti qui dirigeait auparavant l'*Iride*.

Le 21 septembre 1940, le *Gondar* quitte la Spezia, et se rend à Messine afin de prendre à son bord le capitaine Giorgini et six opérateurs dont Elios Toschi. Appareillant le 24 septembre, le sous-marin se dirige sur Alexandrie lorsque ses hydrophones détectent, dans la nuit du 28 au

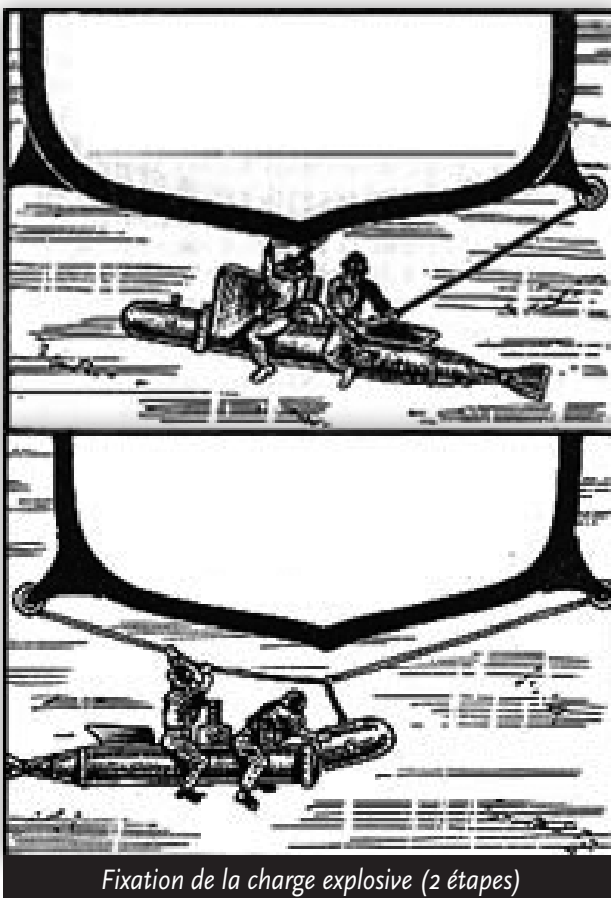
29 septembre, la présence de trois navires. Supermarina avise Brunetti de rejoindre Tobrouk car l'escadre d'Alexandrie a pris la mer pour un transport sur Malte. Le contre-torpilleur australien Stuart repère le *Gondar* qui plonge à 80 m. Une cinquantaine de grenades sous-marines sont lâchées ayant pour effet d'endommager le sous-marin. Le *Stuart* reçoit le soutien d'une corvette anglaise et du contre-torpilleur *Diamond* et d'un Short *Sunderland*. Le lendemain matin, Brunetti décide de remonter à la surface pour sauver l'équipage et émerge à 8 h 30 avant de saborder son navire.

L'échec est d'autant plus cuisant que c'est une équipe d'opérateurs expérimentés avec notamment Elios Toschi qui est capturée. Encore plus grave, le *Sunderland* a pris des clichés du *Gondar* et de ses cylindres, attirant l'attention des services secrets britanniques.

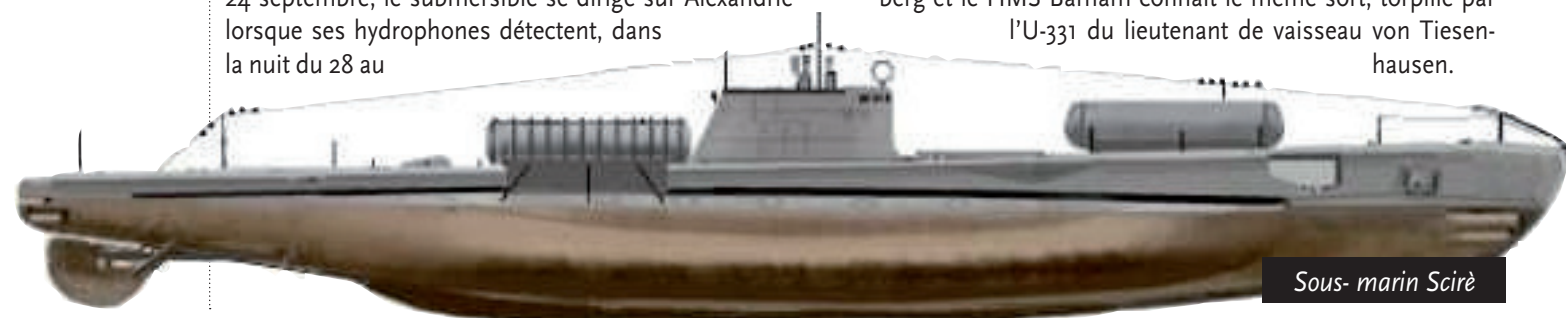
Le capitaine de frégate Vittorio Moccagatti est désigné pour succéder à Giorgini et change le nom de l'unité en Decima Flottiglia MAS ou Xa MAS, référence à la X^{ème} Légion de César. Moccagatti trouve la mort lors de l'assaut sur Malte le 26 juillet 1941 ainsi que Teseo Tesei. Le capitaine de frégate Junio Valerio Borghese prend le commandement par intérim de la Xa MAS.

Après l'attaque du port de Tarente le 11 novembre 1940 et la victoire du cap Matapan, le 28 mars 1941, l'équilibre des forces navales en Méditerranée penche en faveur de la Royal Navy. Cependant, au cours de l'année 1941, la flotte britannique commence à essuyer des pertes importantes :

le HMS Nelson est endommagé par les avions-torpilleurs SM-84 du 36^e Gruppo, le HMS Ark Royal est coulé le 13 novembre 1941 par l'U-81 du lieutenant de vaisseau Gugenberg et le HMS Barham connaît le même sort, torpillé par l'U-331 du lieutenant de vaisseau von Tiesenhäusen.



Fixation de la charge explosive (2 étapes)



Sous-marin Scirè



Franchissement d'un filet de protection

Les deux derniers cuirassés de la Mediterranean Fleet, le HMS Valiant et le HMS Queen Elizabeth, ont pour consigne de ne pas quitter la rade d'Alexandrie.

GA 3 : le 19 décembre 1941, la grande victoire

Après l'intérim de Borghese, un nouveau commandant est à la tête de la Xa MAS : le capitaine de frégate Ernesto Forza. Un plan minutieux est mis au point par les deux hommes pour forcer le port égyptien.

Trois équipes d'opérateurs sont mises sur pied, des équipages expérimentés et bien entraînés, avec un équipement de plongé méticuleusement préparé. Il s'agit des SLC suivantes :

- 221 : lieutenant de vaisseau Luigi Durand de la Penne / chef scaphandrier Emilio Bianchi ;
- 222 : capitaine des armes navales Vincenzo Martelotta / chef scaphandrier Mario Marino ;
- 223 : capitaine du génie naval Antonio Marceglia / sous-chef scaphandrier Spartaco Schergat.

Deux équipes de réserve sont prévues en cas de défaillance.

Le sous-marin choisi pour cette mission est le *Scirè* commandé par Borghese. Il quitte la rade de la Spezia le 3 décembre 1941. Durant la nuit, un chaland s'arrime au submersible pour transborder les trois SLC ainsi que les opérateurs. Le 9 décembre, le *Scirè* accoste sur l'île de Léros, dans une crique discrète à l'abri des regards, afin d'effectuer les dernières mises au point.

Le 13 décembre, le sous-marin repart direction Alexandrie. Dans la nuit du 18 au 19, les trois SLC avec leur équipage respectif quittent le submersible : l'opération de sabotage peut commencer.

Les *maiale* profitent de l'opportunité de l'ouverture du barrage protégeant l'accès à la rade pour s'engouffrer dans le sillage de trois destroyers britanniques rentrant au port.

Le SLC 221 (de la Penne/Bianchi) se faufile parmi les navires de guerre français internés lors de l'armistice de 1940

pour s'approcher de sa cible : le HMS *Valiant*. Durand de la Penne ayant perdu son second réussit avec beaucoup de difficulté à placer la charge explosive sous la quille du navire. Remontant à la surface, il est cueilli par une rafale de fusil-mitrailleur et capturé. Il retrouve son équipier, Emilio Bianchi, contraint d'émerger en raison du dysfonctionnement de son appareil respiratoire. Interrogés, ils refusent de dévoiler l'emplacement de la charge et sont enfermés à fond de cale. Dix minutes avant le déclenchement de l'explosion, de la Penne demande à parler au commandant du navire, le capitaine de vaisseau Charles Morgan, et lui annonce l'imminence de la déflagration. Il fait évacuer le cuirassé quand, vers 6 h 30, retentit l'explosion provoquant une déchirure de 25 m sous la coque. Le navire gîte sur bâbord, il restera immobilisé de longs mois.

Pendant ce temps, le SLC 223 de l'équipage Marceglia/Schergat se dirige vers sa cible : le HMS *Queen Elizabeth*. Les opérateurs fixent la charge sous la quille et remontent à la surface. Ils abandonnent le SLC qu'ils coulent avec leurs appareils respiratoires. Le cuirassé explose à 6 h 25, il ne pourra plus reprendre la mer. Quant à Marceglia et Schergat, se faisant passer pour des marins français, ils arrivent à rejoindre la Rosette où ils sont arrêtés par la police égyptienne dont l'attention a été attirée par l'argent en possession des opérateurs : les services secrets italiens (SIM) n'ont pas jugé utile de leur signaler que la livre anglaise n'est plus en circulation en Égypte.

Quant à l'équipage du dernier SLC, le 222 de Martelotta et Marino, après avoir décidé de placer la charge explosive sous un croiseur léger, il décide de la placer sous le pétrolier norvégien *Sagona*. L'explosion endommage le contretorpilleur *Jervis* amarré à couple du pétrolier. Les deux opérateurs sont capturés peu après.



Les cylindres de proue et de poupe du Scirè

Le *Scirè* retrouve son port d'attache le 29 décembre 1941.

Six hommes déterminés ont réussi un exploit retentissant en détruisant et immobilisant deux cuirassés, faisant basculer la suprématie navale dans le camp italien. Cependant, Supermarina n'a pas profité de cette occasion pour exploiter son

avantage numérique. Tous les opérateurs sont décorés de la *Medaglia d'Oro al Valore Militare*. C'est Charles Morgan en personne qui accroche la médaille à Durand de la Penne, libéré après l'armistice du 8 septembre 1943. Il rejoint Mariassalto, l'unité des nageurs de combat et des moyens d'assaut navals de l'Italie cobelligérante.

GA 4 : 14 mai 1942

Malte étant devenu l'objectif des raids de la Regia Aeronautica et de la Luftwaffe, la Navy décide de transférer plusieurs navires à Alexandrie pour les mettre en sécurité. Supermarina met au point un nouveau plan de sabotage, malgré les précautions prises par les Anglais depuis l'attaque du 18 décembre 1941. Trois équipages de SLC, après une période d'entraînement intensif embarquent le 12 mai, à Lerros, à bord du sous-marin *Ambra* commandé par le lieutenant de vaisseau Mario Arillo.

Durant la nuit du 14 mai, les *maiali* sortent de leurs cylindres mais le courant a faussé la position du submersible qui se retrouve éloigné de l'entrée du port. Ayant perdu leur orientation, les équipages coulent leur SLC puis rejoignent à la nage la côte où ils sont capturés.

Gibraltar : la base secrète de la Xa MAS aux portes du Rocher.

À l'instar d'Alexandrie, le port de Gibraltar est un objectif prioritaire pour l'état-major de la Xa MAS qui va y consacrer d'importants moyens. Une attaque simultanée des deux ports est mise au point, dès septembre 1940. Le deuxième assaut sur Alexandrie est un échec retentissant avec la destruction du *Gondar* et la capture des opérateurs, le 30 septembre 1940. L'autre opération sur Gibraltar BG 1 débute le 24 septembre 1940.

BG 1 : le 29 septembre 1940

Pour cette première attaque sur Gibraltar, le transport des SLC est effectué par le sous-marin *Scirè* commandé par le capitaine de corvette Borghese. S'approchant à 50 milles du Rocher, il reçoit l'ordre de Supermarina de faire demi-tour, l'escadre anglaise, la force H, ayant quitté Gibraltar pour un convoi sur Malte.

BG 2 : le 30 octobre 1940

Le 21 octobre 1940, le *Scirè* repart de la Spezia avec trois SLC et les mêmes opérateurs de la mission précédente. Ils forment les équipes suivantes :

- SLC 1 : lieutenant de vaisseau Gino Birindelli/chef sca-phandrier Damos Paccagnini ;
 - SLC 2 : lieutenant de vaisseau Durand de la Penne/sca-phandrier Emilio Bianchi ;
 - SLC 3 : capitaine du génie naval Teseo Tesei/sergent sca-phandrier Alcide Pedretti.
- Il y a à bord une équipe de réserve.



Le lieutenant de vaisseau Luigi Durand de la Penne

Le 29 septembre, le submersible réussit à déjouer la surveillance de deux contre-torpilleurs et passe le détroit de Gibraltar. Le 30 septembre, à 2 h 20, les trois *maiali* quittent leurs cylindres pour accomplir la mission de sabotage.

Rapidement, le SLC de Tesei connaît des problèmes techniques et son pilote des soucis avec son appareil respiratoire. Le *maiale* est abandonné, il poursuit sa route et finit par s'échouer sur une plage de la Linea, en territoire neutre. Le SLC de Durand de la Penne connaît lui aussi des problèmes techniques et est coulé. Le dernier SLC de l'équipe Birindelli/Paccagnini a une avarie de moteur à 70 m du cuirassé HMS *Barham*. Paccagnini est obligé de remonter à la surface, n'ayant plus d'oxygène, et Birindelli essaie de relancer le moteur sans succès. Il décide de faire sauter sous l'eau la charge explosive et s'éloigne à la nage.

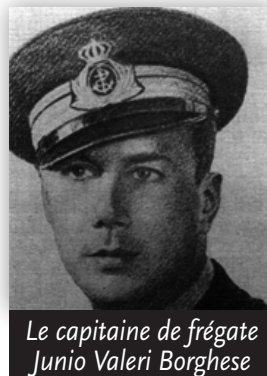
Capturé par la police maritime anglaise avec Paccagnini, il refuse de dévoiler sa mission. Mais pour l'amirauté de Gibraltar, il ne fait aucun doute que la rade n'est plus à l'abri d'un raid italien. Quant aux quatre autres opérateurs, ils réussissent à regagner la mère-patrie avec l'aide d'agents des services secrets italiens (SIM, Servizio Informazioni Militare) infiltrés en Espagne.

BG 3 : 25/26 mai 1941

Une nouvelle tentative du forçage du port de Gibraltar est étudiée par l'état-major de la Xa MAS. Même si les deux précédentes se sont soldées par un échec, plusieurs leçons en ont été tirées : les appareils respiratoires ne sont pas au point, de même que les SLC. Le voyage en sous-marin des équipes d'opérateurs provoque une fatigue inutile. Un pétrolier, le *Fulgor*, a été interné à Cadix, lors du déclenchement des hostilités. Aménagé pour recevoir du matériel et des hommes de la Xa MAS, le navire va servir de relais pour une nouvelle opération. Quatre opérateurs envoyés d'Italie par avion rejoignent le *Fulgor* le 14 mai 1941 alors que le sous-marin choisi pour cette action, le *Scirè* du commandant Borghese, appareille de la Spezia le 15 mai.

Ayant forcé le détroit, il rentre dans le port de Cadix, remonte le fleuve Guadalete et se met à couple du *Fulgor*. Après avoir embarqué les opérateurs et l'équipe de réserve, l'opération peut commencer.

Si à ce moment tout se déroule selon le plan prévu, une série d'imprévus va faire échouer la mission. À 23 h 30, un message de Supermarina prévient l'équipage que le gros des forces navales ayant quitté Gibraltar, il faudra se contenter de navires de moindre intérêt. Puis le SLC 120 de l'équipage Vesco/Marceglia ne démarre pas dès sa sortie du cylindre et doit être abandonné. Les opérateurs grimpent sur les deux autres *maiali* comme troisième homme,



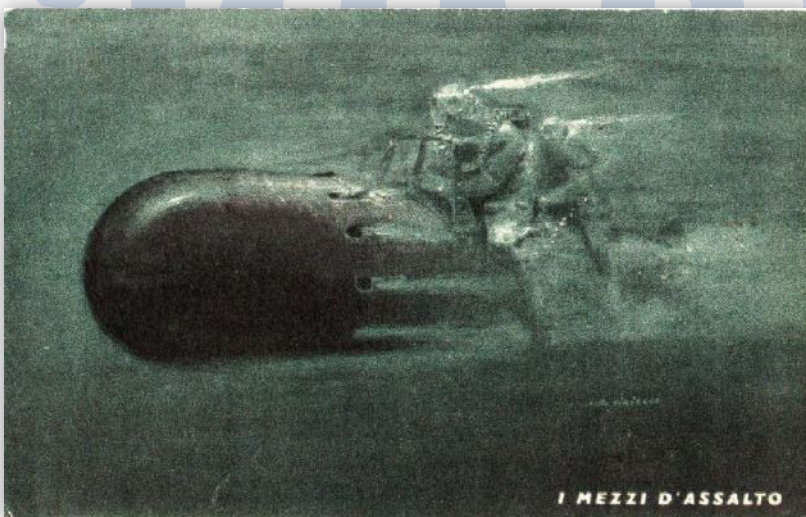
Le capitaine de frégate Junio Valeri Borghese

Vesco sur le SLC 160 de Visentini/ Magro et Marceglia sur le SLC 130 de Cataneo/ Giannoni. À nouveau les appareils respiratoires provoquent des malaises, les *maiali* sont perdus. À la nage, entraînés par un fort courant, les six hommes réussissent à prendre pied sur une plage espagnole pour pouvoir être exfiltrés.

Il faut attendre la fin de l'été, quand les jours raccourcissent, pour mettre au point une nouvelle opération.

BG 4 : 18 septembre 1941.

Cette nouvelle entreprise sur Gibraltar se déroule de la même manière que BG 3. Huit opérateurs s'envolent pour rejoindre Cadix et le *Fulgor*. Ils forment les équipes suivantes : SLC 140 : lieutenant de vaisseau Decio Catalano/sous-



Un SLC

chef scaphandrier Giuseppe Giannoni ;

SLC 210 : lieutenant de vaisseau Amedeo Vesco/sous-chef scaphandrier Antonio Zozzoli ;

SLC 220 : lieutenant de vaisseau Licio Visentini/sous-chef scaphandrier Giovanni Magro.

L'équipe de réserve est composée du capitaine du génie naval Antonio Marceglia et du sous-chef scaphandrier Spartaco Schergat.

Le *Scirè*, chargé de ses SLC, part de la Spezia le 10 septembre 1940. Une fois passé le détroit de Gibraltar, il fait route vers Cadix pour rejoindre le *Fulgor*, le 18 septembre. Les opérateurs embarquent le 20 septembre, et à 1 h 00 du matin, quittent le *Scirè* à bord des SLC. L'équipage du SLC 140 remarque un navire dans la rade, accroche la tête explosive quand Catalano se rend compte qu'il s'agit d'un navire italien interné. La charge est démontée et replacée sous un navire voisin, le *Durham*. Les deux hommes coulent le *maiale* et rejoignent à la nage la côte espagnole. Le navire armé *Durham* explose à 9 h 16. Pour les opérateurs du SLC 210, Vesco et Zozzoli, leur proie est le pétrolier *Fiona Shell*. Ils placent la charge, coulent le SLC et rejoignent eux aussi la côte ibérique. Arrêtés par la police espagnole, ils sont relâchés peu après. Quant au dernier équipage, le SLC 220 (Visentini/Magro), il a pour mission de saboter le porte-avions *Ark-Royal*. Après avoir perdu du temps à échapper aux patrouilles du port, il n'a plus d'autre choix que de changer de cible. Le pétrolier *Denbydale* fait l'affaire, et à 8 h 43, une explosion l'envoie par le fond. L'opération, cette fois-ci, est un véritable succès. Les opérateurs rejoignent l'Italie, accueillis en héros et décorés de la *Medaglia d'Argento al Valore Militare*.

À suivre...

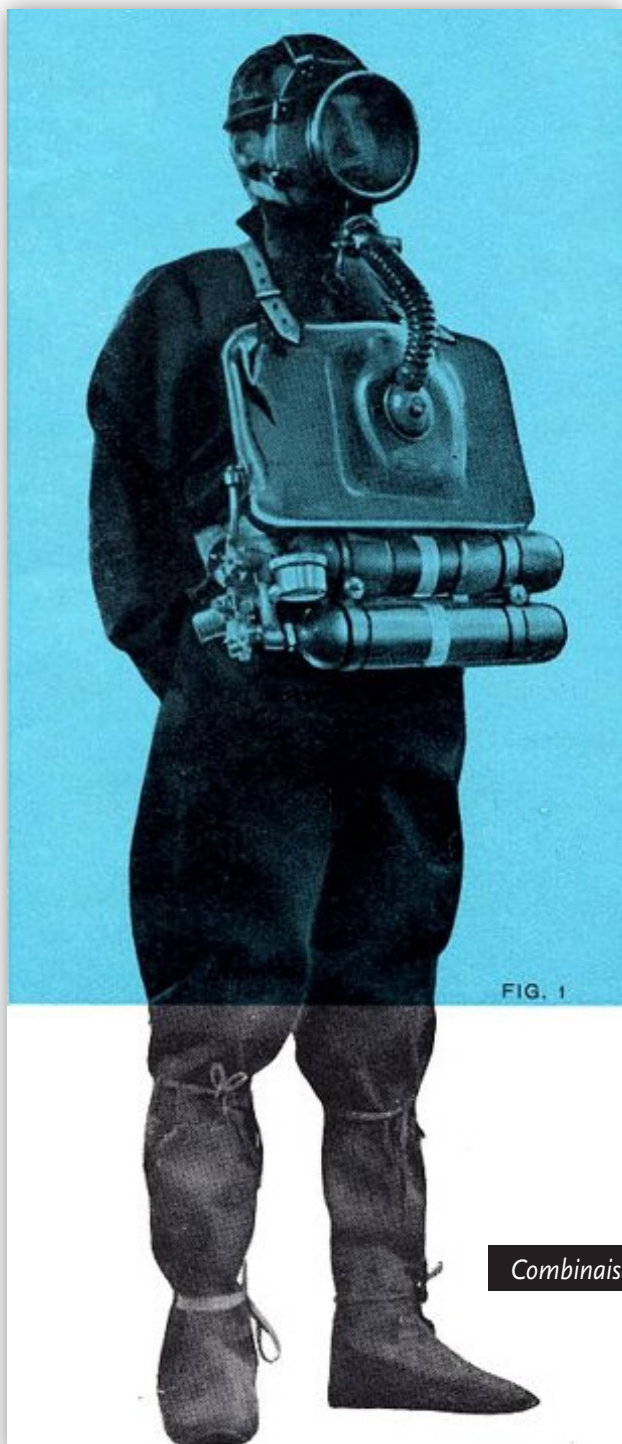


FIG. 1

Combinaison d'un scaphandrier

Par
Philippe
Massé

L'Amiral Muselier

S'il existe une figure emblématique de la France Libre, c'est bien celle de l'amiral Emile Muselier, seul officier général qui va rallier le général de Gaulle en cette fin juin 1940. Doté aussi d'une forte personnalité, il sera souvent en opposition avec la politique maritime conduite par le général de Gaulle. Ce dernier le nomme le 30 juin 1940 commandant des Forces Maritimes Libres quelles qu'elles soient et quel que soit l'endroit où elles se trouvent, ainsi qu'au commandement provisoire des Forces Aériennes Françaises Libres le 1^{er} juillet 1940.

Il convient cependant de rappeler la carrière de ce marin. Fils d'un inspecteur des Postes, Emile Muselier voit le jour à Marseille, le 17 avril 1882. Sa carrière militaire débute en 1899, année où il entre à l'École Navale. Il partagera les mêmes bancs et fera partie de la même promotion que le futur amiral Darlan. Nommé aspirant le 05 octobre 1902 à sa sortie de l'école Navale, il va séjourner en Chine jusqu'en 1905, où il sera nommé enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe en 1904. Choissant la spécialité de canonier, il effectue sa formation sur le croiseur-école *la Couronne*. Celle-ci terminée, il est affecté dans différents services à terre, et en 1911, devient instructeur des apprentis canoniers sur le *Tourville*.



Émile Muselier

Promu lieutenant de vaisseau en janvier 1912, il embarque, en mars de la même année, sur le *Edgar Quinet*. En 1914, ce bâtiment est attaché à l'escadre internationale chargée du maintien de l'ordre en Adriatique. Les premières années de la première guerre mondiale verront donc Muselier naviguer en mer Adriatique pour combattre la flotte Autrichienne. Il participera également à la défense puis à l'évacuation du prince de Wied qui s'était proclamé roi d'Albanie et qu'une guerre civile chassa de son trône en septembre 1914.

Rapatrié sanitaire en 1915, il séjourne dans la région de Pouilly-en-Auxois. Las de cette inactivité, il se porte volontaire pour reprendre les combats. En mai, il rejoint la brigade des fusiliers marins engagée en Belgique et combat sur l'Yser. À l'issue des combats, il rejoint le front de Champagne et commande une batterie d'artillerie de Marine. En 1916, il est affecté comme président de la section marine au Ministère des inventions. À ce titre, on lui doit l'élaboration des rideaux de fumée que laisseront les bâtiments dans leurs manœuvres d'évasion.

En 1918, il obtient son premier commandement sur la *Scarpe*, un aviso de première classe lancé en 1916. Il est promu capitaine de corvette au mois de juillet de la même année. Pour la petite histoire, il devra réprimer sur cet aviso une mutinerie en menaçant de faire sauter le bâtiment, plutôt que de hisser le pavillon rouge comme l'a

fait le reste de l'escadre. Parallèlement, ses contacts avec les services secrets lui font gagner son surnom de « rouge » (ce surnom ne lui vient donc pas de ses idées républicaines, car il n'était pas le seul à en avoir dans la Marine). En effet, en pleine révolution russe, il combat en mars 1919 les bolcheviks dans la mer d'Azov, dans le cadre de l'intervention des puissances occidentales aux côtés des russes blancs. Il se voit en outre infliger un blâme, le 2 août 1920, pour l'affaire dite d'Otchakow, où une série d'imprudences coûta la vie à cinq de ses hommes et mit à mal les accords passés entre les autorités bolcheviques et françaises. À son retour en métropole en 1922 il est promu capitaine de frégate et prend le commandement du

torpilleur l'*Ouragan* en 1925.

Une affaire de stupéfiants va venir également noircir sa carrière à cette époque. En effet, un rapport de la police de Toulon auprès de la sûreté générale en date du 28 juillet 1927 fit état d'une saisie d'opium au domicile qu'il partageait avec sa maîtresse, madame Oswald. Cette dernière avoua en faire usage « en compagnie de Monsieur Muselier ». Aucune preuve ne venant confirmer la consommation, Muselier est disculpé. Néanmoins son dossier personnel indique qu'une faiblesse physique avait été remarquée à son retour d'Extrême-Orient en 1909. On relève aussi que ses supérieurs notent un comportement nerveux dans les années 1930, on peut donc supposer que sa jeunesse l'avait conduit à prendre goût à cette pratique alors répandue dans ces régions.

Nommé capitaine de vaisseau, il commande successivement le croiseur cuirassé *Ernest Renan* en 1927, le cuirassé *Voltaire* en 1930, et le cuirassé *Bretagne* en 1931. À cet instant on peut considérer que la carrière de l'amiral Muselier est très prometteuse. Il est dépeint par plusieurs de ses pairs comme un homme non-conformiste derrière lequel se cache une intelligence et un savoir-faire exceptionnels. Sa valeur professionnelle lui permet de gravir rapidement tous les grades de la Marine jusqu'à celui de vice-amiral. Cependant son ancien camarade de l'école Navale, l'amiral Darlan, verra toujours en Muselier un rival pour l'obtention de postes suprêmes et fera courir différentes rumeurs

calomnieuses à son égard. Néanmoins en 1933, promu contre-amiral, Muselier devient major général de la 4^{ème} région maritime au port de Sidi Abdallah en Tunisie. Il crée notamment des œuvres sociales dont la plus connue est la « mie de pain ».

De retour en métropole, il est attaché aux cabinets Painlevé et Clemenceau puis nommé chef d'état-major de la délégation de contrôle naval en Allemagne. Enfin, de 1938 à décembre 1939, il assure à Marseille le commandement de la Marine et de la défense de la ville, situation difficile car l'énorme trafic commercial du grand port relève de sa compétence. Promu vice-amiral le 10 octobre 1939 par l'amiral Darlan, il est mis à la retraite le 21 novembre par ce même Darlan à la suite d'accusations calomnieuses portées par ce dernier et une vision politique inconciliable entre les deux hommes.

Débordant d'activité, il part au Levant pour une mission d'information. Il travaille ensuite de mars à juin 1940 comme ingénieur-adjoint aux établissements Hamelle. Le 14 juin 1940, les Allemands envahissent Paris, l'amiral gagne alors Marseille en 9 jours, ralliant des troupes sur son chemin. Il embarque à bord du charbonnier britannique *Cynda* en direction de Gibraltar, et fait traverser les champs de mines qu'il a fait poser. À l'escale de Gibraltar, il s'envole



pour Londres en hydravion après avoir, fort de ses étoiles, rallié à sa cause le chalutier *Président Houduce*, le cargo *Rhin* et l'*Hanadyr*. Le 30 juin il prend contact avec le général de Gaulle. Le chef de la France Libre le nomme commandant des Forces Maritimes Libres, comme nous l'avons vu, ainsi qu'au commandement provisoire des Forces Aériennes Françaises.

Compte-tenu de ce que nous avons pu évoquer, l'amiral Muselier dispose d'une réputation d'aventurier même si cette dernière n'est pas fondée. Le général de Gaulle connaissant le passé de l'amiral sera toujours méfiant à son égard ce qui entraînera de profondes dissensions entre les

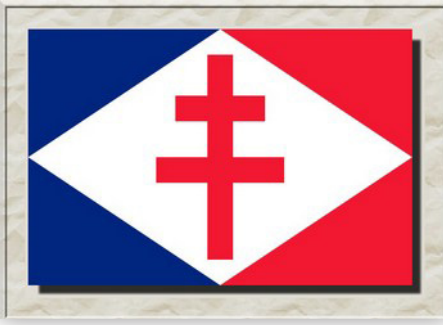
deux hommes. Pourtant, l'amiral Muselier bien qu'étant officier le plus ancien dans le grade le plus élevé va se mettre sous les ordres du général de Gaulle. Dès sa nomination, il constitue son premier état-major avec le CC Thierry d'Argenlieu, l'enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe Voisin, de l'ORIC Sinding ainsi que quelques autres personnes étrangères à la marine mis à sa disposition par de Gaulle. Il s'installe à St Stephen's House dans des conditions matérielles médiocres, et écrit son ordre du jour n°1 par lequel il invite les marins et les aviateurs à rallier la cause de la France Libre. Par la même occasion, il choisit comme emblème la croix de Lorraine qui sera accepté sans enthousiasme par de Gaulle.

Les 2 et 3 juillet 1940 se déroule l'opération Catapult qui va avoir des conséquences désastreuses sur les futurs ralliements à la France libre. C'est le drame de Mers el-Kébir, c'est l'immobilisation de la force X dans le port d'Alexandrie à la suite de l'accord passé entre l'amiral Cunningham et l'amiral Godfroy. Cette opération va aussi poser une grave crise de conscience au sein de l'état-major de l'amiral. Sa rencontre au lendemain de l'opération Catapult avec l'amiral Sir Dudley Pound ne donnera que peu de résultats. Comme on le voit les débuts de la France Libre sont durs, ainsi que la collaboration avec la mission navale française de Londres, qui l'ignorera royalement, et il faudra attendre l'accord du 7 août 1940 pour consacrer les Forces Françaises Libres. Cet accord sera cependant critiqué par l'amiral, notamment sur la position prise par le général de Gaulle sur la partie « Marine » et sur le fait qu'il ait été tenu à l'écart des négociations. D'autres divergences vont apparaître lors de l'affaire de Dakar, l'amiral Muselier est en effet l'officier le plus ancien dans le grade le plus élevé, et à ce titre, a toute légitimité pour suppléer le général de Gaulle, mais ce dernier lui préfère le commandant Fontaine et le capitaine Dewarin (Mémoire du 9 septembre 1940), ce qui n'arrangera pas la méfiance réciproque entre les deux hommes. Néanmoins dès septembre 1940 il s'envole pour Alexandrie pour se rendre compte d'un éventuel coup d'état en Syrie, et s'assurer de nouveaux ralliements.

Cependant son ralliement à la France Libre ayant été constaté par le nouveau régime de Vichy, il est condamné le 23 octobre 1940 par le tribunal maritime de Toulon à la peine de mort et à la confiscation de ses biens. Il sera ensuite déchu de la nationalité française le 2 février 1941 par le gouvernement de Vichy. Proscrit en métropole, il est également suspect en Grande-Bretagne après l'échec de Dakar, et le 02 janvier 1941, il est appréhendé par des inspecteurs de Scotland Yard, incarcéré à la prison de Pettonville puis transféré à la prison de Brixton. Il sera traité comme un droit commun et mis au secret. Le général de Gaulle prend connaissance des chefs d'accusations : communication à

Vichy des plans de l'opération de Dakar, tentative de livraison du sous-marin *Surcouf* au gouvernement de Vichy et un pot de vin reçu de 2000 livres pour faire obstacle au recrutement des FNFL. Ces accusations proviennent de quatre lettres prétendument écrites par le général Rozoy, ancien chef de la mission de l'Air à Londres. Par devoir et par principe, de Gaulle exige sa libération et il sera rapidement innocenté avec les excuses du gouvernement Anglais. Malgré tout, il tiendra grief au général de Gaulle d'avoir douté de lui et de ne pas s'être immédiatement aussi constitué prisonnier.

Les relations de Gaulle-Muselier ne vont pas être un long fleuve tranquille mais la rupture est proche d'être consommée avec la crise de septembre 1941 relative au projet de création de direction collégiale de la France libre, et de l'envoi de l'amiral Thierry d'Argenlieu comme haut-commissaire pour le Pacifique. Néanmoins il se soumet aux directives du général de Gaulle après l'intervention pressante de Mr Eden et Mr Alexander et à la création du comité national il est nommé commissaire à la marine et à l'aviation. Cependant, quelque mois plus tard, la rupture entre les deux hommes va être consommée après l'opération sur Saint-Pierre et Miquelon.



obtenir le ralliement. Cependant à la suite de l'attaque japonaise sur Pearl Harbor, les Etats-Unis sont entrés en guerre. Dans un télégramme adressé au général de Gaulle, l'amiral Muselier, compte tenu de la situation, demande à surseoir à l'opération en demandant l'autorisation préalable des Canadiens et des Américains. Il s'ensuit une passe d'arme entre les deux hommes, de Gaulle restant

ferme sur ses positions et la Croix de Lorraine est hissée sur les îles, contre l'avis de Muselier, et par le plébiscite du 24 décembre 1941 les îles de Saint Pierre et Miquelon se rallient officiellement à la France Libre. L'amiral rentre à Londres plein d'amertume et le 28 février 1942, il donne sa démission du comité national de la France Libre tout en souhaitant conserver le commandement des FNFL, ce que le général de Gaulle refuse.

Sa démission prend effet à compter du 04 mars 1942. Ce départ de l'amiral va porter une nouvelle crise entre le gouvernement britannique et le général de Gaulle. Celle-ci va se terminer le 27 mars 1942, Muselier étant remplacé par le contre-amiral Auboyneau. Parallèlement, le général de Gaulle propose à l'amiral Muselier de prendre en charge une mission d'inspection, ce que ce dernier refuse. Le 6 mai 1943, il arrive à Alger et refuse le poste de préfet de police qu'on lui propose. En revanche il accepte le poste d'adjoint du commandant en chef civil et militaire de la ville et devient à ce titre l'adjoint du général Giraud, se marquant comme un opposant à De Gaulle. Une fois l'unité entre les unités giraudistes et gaullistes réalisée il sera mis à la retraite.

Néanmoins le 8 juin 1944, il sollicite une entrevue avec de Gaulle. Il souhaite reprendre du service, car l'un de ses fils vient d'être envoyé en Allemagne, un autre, arrêté par la Gestapo, s'est évadé et sert comme capitaine dans les FAFL. Ses deux gendres servent dans la Marine et dans l'Armée de terre. Il ne veut pas être tenu à l'écart de la libération de la France. N'est-il pas le premier officier général qui a rallié de Gaulle en 1940 ? Acceptant le retour de l'un de ses premiers fidèles, le 11 novembre 1944, de Gaulle le nomme chef de la délégation navale au bureau d'études de l'Armistice, poste où il reste en activité jusqu'au 1^{er} juin 1946.

Après guerre, Muselier va s'essayer à une carrière politique. En 1946, il se présente aux élections législatives dans le second secteur de Paris, il y est battu et se retire de la vie publique. Il continue cependant une carrière d'ingénieur-conseil pour la société Laignel jusqu'en 1960, renouant avec le métier qu'il avait brièvement commencé en 1940 après sa première mise en retraite. Il présidera également par la suite plusieurs associations d'anciens combattants, n'oubliant jamais les marins de la France Libre qu'il avait commandé.



À bord de la corvette *Lobélia*, il appareille le 24 novembre 1941 en direction de l'Islande. Il y arrive 4 jours plus tard, puis à bord de la corvette *Mimosa*, il appareille en direction de Saint Pierre et Miquelon. Saint Pierre et Miquelon, deux îles françaises au large du Canada : les Anglais et les Canadiens ne sont pas hostiles au ralliement de ces dernières à la France Libre. (Nota : les canadiens veulent monter une opération contre le poste de TSF de l'île) L'amiral Muselier a reçu carte blanche du général de Gaulle pour en

Il décède à l'hôpital Sainte-Anne de Toulon le 2 novembre 1965 et est inhumé à Marseille au cimetière Saint-Pierre.

Pendant ses vingt et un mois à la tête des FNFL, l'amiral Muselier s'est montré un chef d'une grande valeur. Il a construit une petite marine active efficace et qui va se montrer d'une grande valeur. Son expérience de différents cabinets ministériels et un goût aussi pour la politique vont le pousser à s'immiscer dans le domaine réservé du général de Gaulle. Ce dernier a toujours apprécié ses qualités de chef et de marin tout en maugréant contre « l'insupportable touche à tout » qu'il était.

L'amiral Muselier est titulaire des décorations suivantes :

- Grand officier de la Légion d'honneur
- Compagnon de la Libération
- Croix de guerre 1914-1918, 1939-1945
- Croix de guerre des TOE
- Médaille des combattants volontaires

Décorations étrangères :

- Chevalier de l'ordre du Bain (GB)
- Officier du Sauveur de Grèce
- Commandeur de l'Ordre de Léopold de Belgique
- Chevalier des Saints-Maurice-et-Lazare (Italie)
- Commandeur de Sainte-Anne de Russie
- Mérite militaire Italien
- Commandeur de l'ordre Royal du Cambodge
- Officier du Trésor sacré (Japon)
- Grand cordon du Nicham Iftikhar (Tunisie)

Pour conclure, l'amiral Muselier, créateur des FNFL, a toujours été apprécié de ses subordonnés. Il n'a jamais hésité à donner de sa personne, a su toujours prendre ses responsabilités notamment face au général de Gaulle avec lequel il ne partageait pas la même vision politique de la France Libre.

Mes sources :

le site de l'ordre du Mérite qui offre une biographie de l'amiral très complète, et l'historique des FNFL.



Par
Pierre
Vennat

Sous-marins allemands dans les eaux québécoises

Au printemps 1942, quand les Québécois surent que des sous-marins allemands s'aventuraient jusqu'à torpiller des navires dans le fleuve Saint-Laurent, en face de Rimouski, ils réalisèrent que la guerre n'était pas aussi lointaine que certains voulaient leur faire croire et que l'ennemi, somme toute, était à leurs portes.

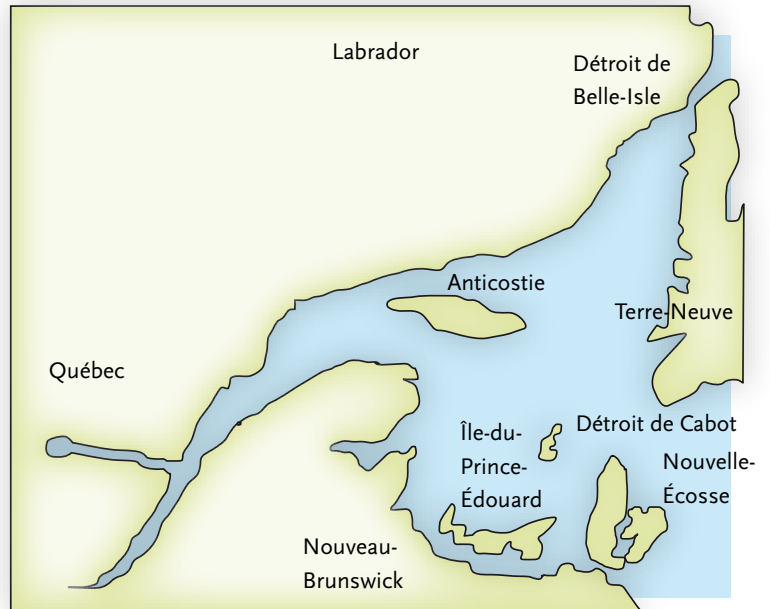
On ne sait trop quand le premier sous-marin allemand se pointa au Québec, mais l'on sait que le 11 mai 1942, le gardien du phare de Cap des Rosiers, au Québec, appela sans attendre la base militaire de Gaspé, après avoir appris qu'un pêcheur gaspésien avait aperçu un « tuyau de poêle » qui dépassait de l'eau. Plusieurs autres pêcheurs s'étaient également plaints de filets déchiquetés, ce qui semblait confirmer la thèse d'un sous-marin et le gardien de phare fut dès lors convaincu qu'un étrange sillon qu'il avait lui-même aperçu dans la journée, avait été causé par un périscope.

Malheureusement, le personnel de la base de Gaspé ne parlait pas français et notre gardien de phare ne parlait pas anglais. Son cri d'alarme demeura donc incompris pendant quelques jours. Mais le gardien de phare avait vu juste : le « tuyau de poêle » était bel et bien le périscope du sous-marin U-553, sous les ordres du commandant Karl Thurmman.

Une heure avant minuit, en ce 11 mai 1942, le sous-marin fit surface dans la nuit et aperçut le navire britannique SS *Nicoya*. Deux torpilles furent lancées dans sa direction, mais une seule suffit. Le SS *Nicoya* coula immédiatement. Deux heures et 45 minutes plus tard, c'est le cargo néerlandais *Leto* qui fut coulé.

Les forces de l'armée et de la marine canadiennes avaient été complètement prises par surprise. Douze personnes avaient perdu la vie, les premières victimes de la guerre en sol canadien. Il y eut heureusement des survivants et les Gaspésiens, qui s'étaient dépêchés pour leur venir en aide, les acheminèrent à l'Anse au Valteau et à Cloridorme où les habitants furent d'une aide précieuse dans l'évacuation des rescapés.

Pour la première fois depuis la guerre de 1812 contre les Américains, le Canada était attaqué sur son propre territoire, mais cette fois-ci, le gouvernement fédéral fit tout pour que la population ignore le danger. La stratégie du gouvernement canadien fut de taire au maximum cet épisode de son histoire, afin « de ne pas divulguer des informations importantes à l'ennemi ». C'est pour cette raison que l'invasion du fleuve Saint-Laurent par les Allemands demeure encore aujourd'hui, un chapitre largement inconnu des Québécois et, bien sûr, des Européens.



Ces premiers succès encouragèrent les Allemands à envoyer de nouveaux sous-marins dans l'embouchure du Saint-Laurent et le 6 juillet, trois navires marchands furent coulés coup sur coup : les SS *Dinaric*, SS *Haineault* et le SS *Anastasios*, toujours au large de Cap Chat, tandis que le SS *Frederika Lensen* fut lui aussi attaqué quelques jours plus tard au large de Grande Vallée, mais heureusement sans être coulé. On ignore le nombre de pertes humaines causées par ces attaques.

Les attaques se multiplièrent jusqu'en octobre 1942. Pas moins de 15 autres navires furent coulés faisant au moins 231 morts connus.

La pire tragédie imputable aux sous-marins allemands durant cette période en eaux canadiennes (mais non québécoises) fut celle du traversier SS *Caribou*, un bâtiment évidemment civil qui faisait la navette entre Sydney, Nouvelle-Écosse et Port-aux-Basques, Terre-Neuve. Touché par une torpille, le traversier coula causant la mort de 136 personnes, dont dix enfants.

Ces attaques ne pouvaient être tenues secrètes éternellement, vu le nombre considérable de gens de la région qui étaient au courant. Sasville Roy, député de Gaspé, de son siège de la Chambre des Communes, plongea le ministre de la Marine, Angus MacDonald, dans l'eau bouillante et déclencha tout un débat sur la présence des sous-marins

ennemis dans les eaux québécoises.

Amenant des faits précis pour appuyer sa thèse, Sasville Roy déclara que « *nos gens se demandent comment il se fait que des avions survolent la région quand il ne se passe rien et disparaissent quand l'ennemi attaque* ». Affirmant que, quel que soit le nombre de navires coulés dans le fleuve ou dans le golfe ou dans les environs de Terre-Neuve, « *la bataille du Saint-Laurent a été perdue par imprévoyance et manque d'organisation* ».

Il était difficile pour le ministre de réfuter les faits puisque vers la fin de juillet 1942, par une belle journée, un sous-marin allemand torpilla un navire à Griffin-Cove, exactement en face de la maison du député Roy, à midi pile. Comme la bataille s'engageait, un de ses voisins téléphona d'urgence à Gaspé, demandant qu'on informe la base aérienne. La bataille se poursuivit pendant une heure et demie et aucun hydravion de la base de Gaspé, pourtant située à seulement six kilomètres et demi, ne se montra. Il n'en vint que le lendemain après-midi et, bien sûr, l'ennemi avait plié bagage.

Le député Roy parla de trois autres attaques en septembre. Toute la population du comté savait qu'aucun avion canadien n'avait participé à ces batailles au cours desquelles des navires avaient été coulés par des sous-marins ennemis.

Citant un cinquième cas, le député Roy souligna que, toujours en septembre, un sous-marin fut repéré par le gardien du phare de Cap-des-Rosiers. Le gardien téléphona à l'officier en charge des opérations de défense dans le secteur et quelques minutes plus tard, un convoi approchait en direction du phare, là même où le gardien avait vu le sous-marin.

Des jeunes filles du village montèrent alors dans le clocher de l'église du village pour voir ce qui allait se passer et en peu de temps, le convoi arriva au-dessus du sous-marin. Deux navires furent coulés en quelques minutes et aucun avion ne se montra pour aider les corvettes. « *La population civile savait et surveillait ce qui allait se produire. Seules la marine et la force aérienne ignoraient cela* ».

Le ministre MacDonald rétorqua en promettant que les défenses du Saint-Laurent seraient plus fortes en 1943 qu'elles ne l'avaient jamais été. « *Nous aurons plus de navires pour monter la garde. Mais je ne puis garantir que même si nous triplons le nombre de navires de guerre, aucun naufrage ne se produira. C'est impossible et ce serait impossible, même si toute la marine canadienne abandonnait les postes où elle nous défend pour monter la garde dans le golfe du Saint-Laurent. Aucun pays ne peut le faire* ».



Un U-Boat comme ceux qui écumèrent le Saint-Laurent
(photo Encyclopédie Wikipedia)

La capture de l'espion Janowski

Quant aux espions allemands qui auraient pu se trouver dans la région du Saint-Laurent, le ministre déclara que chacun devait réaliser que parler de la prise ou de la capture d'espions serait rendre service à l'ennemi. Mais au moins un cas est connu.

Le 8 novembre 1942, un message codé fut intercepté par l'armée canadienne, provenant d'un sous-marin allemand se trouvant dans la baie des Chaleurs et ayant pour mission d'embarquer un espion et de le ramener en Europe.

Mais se rendant compte qu'ils étaient découverts, les Allemands prirent la poudre d'escampette et abandonnèrent leur espion en sol québécois.

Werner Janowski se cacha d'abord dans une grange abandonnée. Janowski, officier de l'Abwehr, parlait un français impeccable mais, se prétendant né à Québec, son accent curieux intrigua l'hôtelier Earl Annett, de New Carlisle. Puis Janowski commit quelques bourdes. Il voulut payer sa chambre avec un vieux billet canadien qui avait été retiré de la circulation en 1920, puis il sentait le diesel, curieux pour quelqu'un qui prétendait être arrivé par autobus, d'autant que, les horaires d'autobus venant d'être changés avec le passage à l'heure avancée, il était impossible qu'il soit arrivé à l'heure où il prétendait être arrivé. Et enfin, il alluma sa cigarette avec des allumettes françaises et eut la maladresse d'abandonner le carton sur le comptoir de l'hôtel.

Il n'en fallut pas plus pour que les Annett appellent la police mais Janowski avait réussi à partir et à s'embarquer sur un train vers l'ouest. La police, prévenue, l'attendait à Bonaventure où il fut capturé par un agent de la Police provinciale qui le remit aux mains de la Gendarmerie royale. Dans sa valise, se trouvait un radio émetteur et Janowski, une fois interné, agit comme agent double et achemina, sous contrôle de la GRC, de faux messages en Allemagne pour tenter de dérouter l'ennemi. C'est le seul cas connu d'espion capturé au Québec.

Jean-Paul Desloges, nommé coordonnateur

Afin d'éviter les incidents de l'année précédente, le Premier ministre William Mackenzie King, annonça, au printemps 1943, la nomination du chef d'escadrille Jean-Paul Desloges, héros de la bataille aérienne de Grande-Bretagne, comme officier de coordination de la défense de la région de Gaspé et du Saint-Laurent. Sa tâche consistait à coordonner la collaboration entre la marine, l'armée et l'aviation actives, l'armée de réserve, la Gendarmerie royale, la Police

provinciale du Québec, les Comités de protection civile et le Service de détection des sous-marins et des avions. Des milliers de civils de la région furent appelés à contribuer à ce Service ainsi qu'aux Comités de protection civile.

Le chef d'escadrille Desloges, ancien policier de la Gendarmerie royale du Canada, s'était joint à l'aviation canadienne comme pilote dès 1937 et avait été l'un des premiers officiers aviateurs canadiens engagés dans la Bataille de Grande-Bretagne. Blessé au combat en août 1940, il perdit un œil et dut être rapatrié au pays, il fut ensuite promu commandant d'escadre (lieutenant-colonel d'aviation). Après quelques mois à ce poste, le commandant d'escadre Desloges fut nommé attaché de l'air de la mission canadienne à Alger auprès du Comité de libération de la France Libre et en mai 1944, alors qu'il faisait une tournée des aérodromes français de l'Afrique du Nord, il trouva la mort dans l'écrasement de l'avion qui le transportait et fut inhumé à Rabat, au Maroc.



Coordonnateur de la chasse au sous-marin dans le Saint-Laurent en 1943, le commandant d'escadre (lieutenant-colonel d'aviation) Jean-Paul Desloges, repose maintenant dans un cimetière militaire d'Afrique du Nord où il est tombé en 1944

Entre-temps, des cours spéciaux furent donnés - des instructeurs se mirent à l'œuvre dès le début de juin - aux habitants de chaque localité sur la détection des sous-marins et des avions. Des exercices de détection et d'alerte furent faits et une double campagne d'éducation populaire fut entreprise pour inviter la population à collaborer à cette défense collective d'une part, mais également à garder le plus grand secret sur le mouvement des navires. En-

fin, un triple réseau de communications téléphoniques fut également mis en place de façon à fonctionner 24 heures sur 24.

En 1943, les U-boot allèrent semer la terreur dans d'autres eaux, mais firent néanmoins deux incursions pour tenter d'aider des prisonniers de guerre allemands à s'enfuir du Canada.

En septembre 1943, le U-536 pénétra dans la baie des Chaleurs pour embarquer des fugitifs évadés d'un camp de prisonniers de guerre de Bowmanville, en Ontario. Mais prévoyant le coup, la marine canadienne avait dépêché un destroyer, trois corvettes et cinq dragueurs de mines avec mission de fermer la Baie et d'en chasser les sous-marins. Finalement le seul évadé qui avait réussi à se rendre jusque là fut arrêté tandis que le U-536 réussissait à s'enfuir.

En octobre 1944, les U-Boot revinrent toutefois dans le golfe du Saint-Laurent. Le 14 octobre 1944, la frégate militaire HMCS *Magog* fut torpillée au large de Pointe-des-Monts, à seulement 200 milles (330 kilomètres) de la ville de Québec. Bien que considérée comme une perte totale,

la frégate ne coula pas. Idem pour le SS *Fort Thompson*, qui fut attaqué le 2 novembre, à seulement 170 milles (270 kilomètres) de la Vieille capitale (Québec).

Malgré le désastre du ferry SS *Caribou*, le service de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve continua ses activités, mais les traversiers étaient désormais escortés par des navires militaires. C'est ainsi que le 25 novembre 1944, la corvette HMCS *Shawinigan*, qui escortait le traversier SS *Burgeo*, fut torpillée par un U-Boot allemand. Les 94 hommes à bord disparurent au fond de l'eau et aucun cadavre ne fut même retrouvé.



La corvette NCSM *Shawinigan*, coulée le 24 novembre 1944 par le sous-marin U-1228 emportant 94 marins dans les flots (photo Anciens combattants Canada)

Les attaques se poursuivirent encore quelque temps. En fait, la dernière attaque en eaux canadiennes survint moins d'un mois avant la fin de la guerre quand le sous-marin allemand U-190 coula le HMCS *Esquimalt* au large de la capitale de la Nouvelle-Écosse, Halifax.

On recense donc 28 attaques et 23 bateaux coulés ainsi que des centaines de victimes dans les eaux canadiennes par des sous-marins allemands, la plupart dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, en territoire québécois.

Pourtant, encore aujourd'hui, la plupart des gens, tant au Québec qu'en Europe, ignorent complètement l'existence de cette page d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale qui ensanglanta les eaux du Saint-Laurent.

Pour en savoir plus :

Pierre Vennat, *Les Héros oubliés*, tome 2, Éditions du Méridien, Montréal, 1997.

Sites Internet d'Anciens combattants Canada, d'Heritage Newfoundland et de l'Encyclopédie canadienne.

Naples : Revue navale de la Marine Royale Italienne

En 1938, l'Italie vient de renforcer ses relations avec l'Allemagne nazie en signant le pacté antikominern. Par l'aide qu'il a apportée à l'Espagne Nationaliste, par sa politique coloniale, Mussolini entend affirmer son pays comme une puissance de premier plan dans la Méditerranée. Se réapproprier la Mare Nostrum passe par une

politique navale d'expansion. Cette revue navale permet à l'Italie de montrer au monde entier qu'elle entend se donner les moyens de ses ambitions, et ainsi de renforcer son image d'allié de premier plan, notamment vis-à-vis de l'Allemagne qu'il s'agit d'impressionner. C'est ainsi qu'à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, la Regia Marina est la 5^e marine du monde et menace les voies de communication britanniques.



Mers el-Kébir : l'attaque de l'escadre française de l'amiral Gensoul par la Royal Navy

Le 3 juillet 1940, la marine britannique ouvre le feu contre une escadre de la marine française mouillant dans le port militaire de Mers el-Kébir. Le Royaume-Uni, alors seul devant l'ennemi, craignait que l'armistice signé par le gouvernement français avec l'Allemagne nazie quelques jours auparavant ne fasse tomber cette flotte dans les mains d'Hitler, faisant courir un grave péril à tout l'empire britannique. Le spectateur pourra remarquer, dans ces actualités de propagande destinées à la France, le parti pris par le commentateur, qui fustige l'attitude de l'allié d'hier sur la flotte française.



Par
Yvonnick
Bobe

Opération Wunderland, un raid dans le Grand Nord.

Après l'attaque de l'Union Soviétique par l'Allemagne le 22 juin 1941, des routes d'approvisionnement furent établies pour lui venir en aide. Les routes maritimes principales étaient celles dites des « convois de Mourmansk » à partir de la Grande-Bretagne et de l'Islande et celles du Pacifique entre la côte Ouest des États-Unis et l'Extrême-Orient sibérien. En complément, les Soviétiques empruntaient la route du Nord entre Vladivostok et Arkhangelsk passant par le détroit de Béring.



Amiral
Hubert Schmundt

Suite aux pertes des convois provenant de l'Atlantique, soumis aux attaques aériennes, sous-marines et en surface, cette route du Nord prit de plus en plus d'importance. L'Amirauté allemande envisagea donc une opération pour intervenir contre ce trafic pendant l'été 1942.

L'amiral Hubert Schmundt, responsable de la zone arctique, fut chargé de planifier l'opération Wunderland qui, à l'origine, devait être la première d'une série.

L'Admiral Scheer était armé de 6 canons de 280 mm, 8 canons de 150 mm et 6 canons de 105 mm. Les Soviétiques n'avaient aucune unité capable de l'affronter.

Grâce aux renseignements communiqués par les Japonais, l'écoute des communications soviétiques et les observations aériennes sur Arkhangelsk, les Allemands avaient estimé qu'une cinquantaine de navires se trouveraient concentrés dans l'est de la mer de Kara aux environs du 22 août. Cette concentration devait résulter du croisement de deux convois faisant route en sens inverse aux environs du détroit de Vilkitski.



L'Admiral Scheer dans son état d'avant 1940

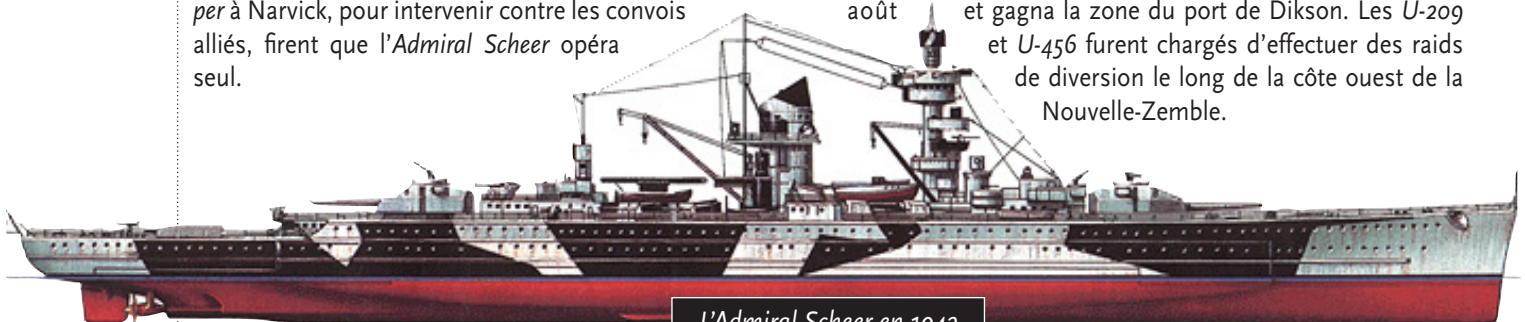
L'opération devait être menée par les panzerschiffen *Admiral Scheer* et *Lützow* et le croiseur lourd *Admiral Hipper*, assistés par des hydravions et des sous-marins. Finalement, une avarie du *Lützow* et le maintien de l'*Admiral Hipper* à Narvick, pour intervenir contre les convois alliés, firent que l'*Admiral Scheer* opéra seul.

Le premier convoi, venant du Pacifique et préalablement repéré par les Japonais, fut signalé le 1^{er} août à l'entrée du détroit de Béring. Il était supposé être composé de vingt navires escortés par trois brise-glace. En réalité, il ne comportait que 6 cargos et deux brise-glace, les *Lenin* et *Krasin*. Peu après, il fut rejoint par un conducteur de flottille, trois destroyers et le brise-glace *Mikoyan*.

Le second convoi, repéré le 15 août par des avions de la Luftwaffe, quitta Arkhangelsk pour se diriger vers l'est.

Pendant ce temps, les U-boote, déjà sur zone, passèrent à l'offensive. Le 27 juillet, l'*U.601* détruisit deux hydravions et des hangars au canon à Malye Kormakuly en Nouvelle-Zemble. Le 1^{er} août, il torpilla et coula le cargo *Krestyanin*, chargé de charbon. Le 8 août, il entra en mer de Kara et se positionna au nord de la Nouvelle-Zemble. L'*U-251* pénétra dans la mer de Kara le 14 août et gagna la zone du port de Dikson. Les *U-209*

et *U-456* furent chargés d'effectuer des raids de diversion le long de la côte ouest de la Nouvelle-Zemble.



L'Admiral Scheer en 1942

Le 16 août, un convoi organisé par le NKVD appareilla de Chabarovo, sur le détroit d'Ugorski à destination de Naryan-Mar, un peu plus à l'ouest. Ce convoi était composé de deux remorqueurs tractant deux barges et d'un autre remorqueur en panne. L'une des barges (P-4) transportait 267 détenus du goulag. Le NKVD n'ayant pas avisé la Marine, ce convoi n'avait donc pas d'escorte.

Le 17 août, l'U-209 intercepta le convoi et coula deux remorqueurs et les deux barges. Il n'y eut aucun survivant dans celle transportant les prisonniers.

Le 19 août, l'U-209 tenta de pénétrer dans le port de Bekushya Guba en Nouvelle-Zemble. Il fut repoussé par un garde-côte, un patrouilleur et deux dragueurs de mines.

Deux jours plus tard, l'U-456 attaqua sans succès le garde-côte et un dragueur de mines.

Ces événements amenèrent l'amiral Golovko, commandant de la Flotte du Nord, à décider de renforcer Belushya Guba en prélevant des canons à Port Dikson.



Carte de l'opération Wunderland



L'amiral Golovko

L'Admiral Scheer appareilla de Tromsø le 16 août escorté de trois contre-torpilleurs jusqu'aux environs de l'île aux Ours. Il fit ensuite route seul. Le 18 août, il aperçut un cargo soviétique et s'en éloigna pour ne pas donner l'alerte. En fin de journée il rencontra l'U-601 qui signala n'avoir observé aucun mouvement de navire le long de la côte ouest de la Nouvelle-Zemble, route présumée des convois soviétiques. Le capitaine de vaisseau Meendsen-Bohlken, commandant le panzerschiff, pas convaincu, décida de faire route au sud-ouest et de passer à l'est de l'île Yedineniya. Après avoir remis le cap à l'est, un mur de glace obligea le bâtiment à rebrousser chemin. Le soir du 20 août, la rencontre du U-251 confirma l'absence de cargos. Meendsen-Bohlken décida alors de se rendre au détroit de Vilkitski pour attendre

les navires. À la mi-journée du 21 août, l'hydravion Arado du bord signala un convoi de neuf bateaux marchands à une distance de 60 milles et faisant route vers le Scheer. En fait, le convoi se dirigeait dans la direction opposée. Il s'agissait du convoi parti d'Arkhangelsk le 8 août et repéré par la Luftwaffe le 15. Composé à l'origine de deux pétroliers et du brise-glace *Krasin*, il avait franchi le détroit de Kara Gates et fait escale à Dikson le 18. Après avoir repris la route vers l'est, il fut rejoint par un autre brise-glace, le *Lenin*, et un pétrolier britannique.

L'écoute des communications soviétiques permit aux Allemands de réaliser leur erreur et ils se lancèrent à la poursuite du convoi. Le 23 août, l'Arado le repéra à l'ancre près de l'île Helland-Hansen, dans le détroit de Vilkitski. Au cours de l'approche, le *Scheer* fut de nouveau stoppé par les glaces. Il parvint à se dégager mais la progression ne se fit plus qu'à 1 ou 2 nœuds. Le 25 août, au retour de son onzième vol, l'Arado heurta un bloc de glace à l'amerrissage. Irréparable, son absence rendit impossible l'interception du convoi et le commandant ordonna le retour.

Le 25 août, près de l'île Beluha, un bâtiment fut aperçu. Il s'agissait du brise-glace *Alexander Sibiryakov* en mission



Kapitän zur see Wilhelm Meendsen-Bohlken

de ravitaillement vers Severnaya Zemlya et le cap Molotov, qui il transportait entre autre 300 barils d'essence stockés sur le pont.

D'un déplacement de 1 380 tonnes, il était armé de deux canons de 76 mm, deux de 45 mm et deux de 20 mm. Son équipage de 47 marins était complété de 32 canonniers et 25 passagers étaient également à bord.

Le capitaine Anatoly Kacharava, commandant du brise-glace discerna un croiseur ou un cuirassé et fit envoyer un message à Dikson. L'Allemand, espérant arraisonner le Soviétique pour obtenir des renseignements sur les conditions de glace, tenta de se faire passer pour l'USS *Tuscaloosa* et envoya les couleurs américaines. Aussi loin de Mourmansk, les Soviétiques eurent un doute et Dikson confirma qu'il n'y avait pas d'unité américaine en mer de Kara et qu'il ne pouvait s'agir que d'un raider allemand.

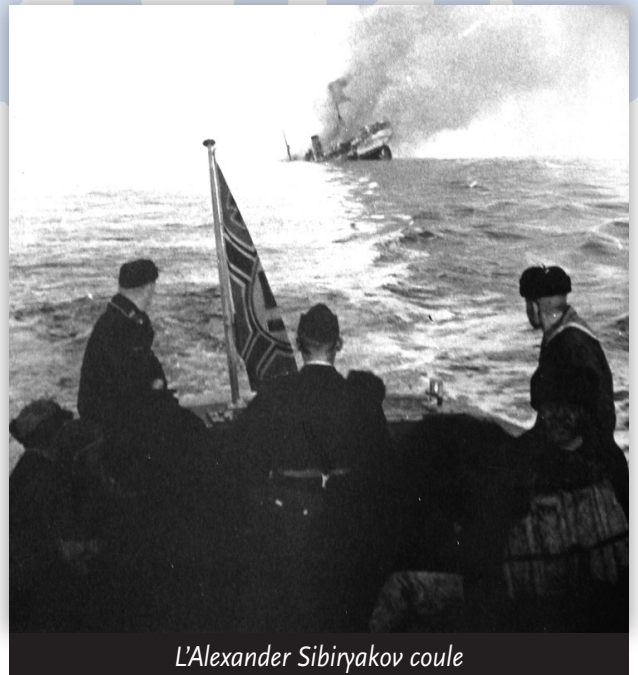
L'*Admiral Scheer* envoya alors le pavillon de la Kriegsmarine et tira des coups de semonce. Le brise-glace répliqua de ses 76 mm. Le combat était complètement inégal et le *Sibiriyakov* succombait sous les coups de 280 mm, l'essence ayant pris feu. Sur les 104 personnes présentes à bord, 22 furent recueillies par le *Scheer*.



L'Alexander Sibiriyakov en feu

Sa présence en mer de Kara étant désormais connue, Meendsen-Bohlken était maintenant persuadé que plus aucun navire ne serait intercepté en mer. Il décida alors d'attaquer le port de Dikson, plaque tournante du trafic en Arctique.

Dikson était défendue jusque là par deux canons de 152 mm, deux canons de 130 mm et deux canons AA de 45 mm. Suite à la décision de les transférer en Nouvelle-Zemble, le navire auxiliaire SKR-19, ex-brise-glace *Dezhnev*, arriva le 26 août pour les charger. Les canons de 130 et de 45 mm ainsi que toutes les munitions étaient déjà embarqués lorsque l'on prit conscience que le port pouvait être un objectif pour le raider allemand.



L'Alexander Sibiriyakov coule

Le lieutenant Korniyakov, commandant la batterie de 152 mm, fit débarquer les munitions de ses deux pièces et le SKR-19 appareilla pour trouver un endroit pour installer les 130 mm sur l'île de Dikson. Le SKR-19 possédait le même armement que l'*Alexander Sibiriyakov*. Étaient également présents les cargos *Revolutsioner*, armé d'un canon de 76 mm, un de 45 mm et deux de 20 mm, et *Kara*, non armé mais chargé d'une cargaison d'ammonal, un explosif puissant et instable.

Le 27 août à 01 h 05, le *Scheer* fut repéré par les vigies et l'alerte est déclenchée. Le SKR-19 se trouvait alors près du terminal charbonnier de l'île Conus. Une demi-heure plus tard, le *Scheer* était à 4,5 milles du port. Le SKR-19 se lança alors vers l'ennemi en émettant de la fumée pour masquer le port et avec l'intention, s'il était gravement endommagé, d'essayer de couler dans un endroit interdisant au *Scheer* de pénétrer dans le port.

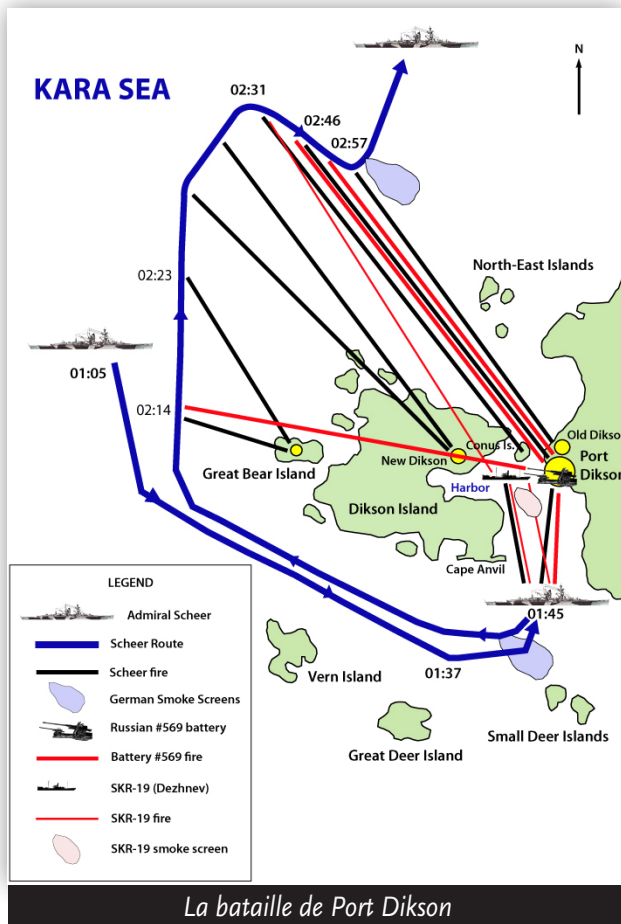


Le SKR-19, ex-Dezhnev

Les Allemands ouvrirent le feu à 01 h 37 et le SKR-19 répliqua aussitôt. Il fut touché par les obus de 150 mm et

s'échoua à 01 h 42. Le *Scheer* détourna alors son tir en direction du *Revolutionsner* qui fut rapidement atteint, son chargement de bois prenant feu. Le *Kara* n'avait pas encore été aperçu quand la batterie de 152 mm ouvrit le feu. La brume et la fumée ne permettant pas de la localiser et ignorant le nombre de canons dont disposaient les Soviétiques ainsi que leur protection, Meendsen-Bohlken jugea prudent de se retirer.

À 01 h 46, le *Scheer* émit un écran de fumée et disparut derrière le cap Anvil. Il avait tiré 25 obus de 280 mm, 21 de 150 mm et 32 de 105 mm et endommagé deux navires. Deux canons datant de 1910 l'avaient fait reculer



Meendsen-Bohlken n'avait pas abandonné l'espoir d'infliger de graves dommages aux installations portuaires. Entre 02 h 14 et 02 h 19, le *Scheer* envoya 226 obus de 105 mm sur la station météo de Great Bear. Les 152 mm répliquèrent sans résultat. De 02 h 19 à 02 h 45, 76 obus de 150 mm furent tirés sur la centrale électrique et le bâtiment de la radio, situés sur l'île Dikson. À 02 h 31, les télémètres du *Scheer* purent à nouveau voir le port et le terminal charbonnier de l'île Conus qui étaient alors visés. Les 152 mm ripostèrent à l'aveugle et sans précision. À 02 h 43, le *Scheer* cessa le tir. Les dépôts de carburant et de charbon de l'île Conus brûlèrent, des pylônes radio furent abattus, la centrale électrique et le bâtiment radio semblaient en feu. À 02 h 46, le *Scheer* était visible depuis Port Dikson et le tir soviétique

devint plus précis. À 02 h 48, il ouvrit à nouveau le feu sur les installations portuaires. Lors de ces dernières actions, il tira 52 obus de 280 mm et 24 de 150 mm. Les stocks de munitions avaient baissé significativement. Les Soviétiques continuant leurs tirs, le commandant allemand décida de se désengager derrière un écran de fumée. Le *Scheer* disparut en mer de Kara : la bataille de Port Dikson était terminée.

Les allemands étaient persuadés d'avoir infligé des dégâts significatifs, d'autant plus qu'ils interceptèrent un message soviétique annonçant la perte du cargo *Kuibyshev*. Meendsen-Bohlken supposa qu'il était dans le port. En fait, il avait été coulé le 24 août par l'*U-601*.



Les dommages ne furent pas aussi sévères qu'il semblait. La station radio n'avait pas été atteinte, les obus avaient mis le feu à des fûts d'huile stockés à proximité. Les pylônes radio furent rapidement remontés et les émissions reprurent deux jours plus tard. Les incendies sur l'île Conus furent rapidement circonscrits. Le *Revolutionsner* fut réparé en trois jours et le *SKR-19* renfloué en six jours.

Les pertes humaines se limitèrent à sept tués sur le *SKR-19* et 27 blessés répartis entre le *SKR-19* et le *Revolutionsner*.

L'*Admiral Scheer* rencontra son escorte de contre-torpilleurs près de l'île aux Ours le 28 août en fin de journée et le 30 à 13 heures, était au mouillage dans le fjord Schemen.

Le bilan relativement médiocre de cette opération fut principalement dû à la mauvaise qualité des renseignements dont disposaient les Allemands. Ils ignoraient la route réelle suivie par les convois soviétiques. Leur connaissance des conditions de navigation sous ces latitudes était lacunaire. Ainsi, le convoi en provenance du Pacifique qu'ils attendaient dans le détroit de Vilkitski le 22 août ne l'atteindra que le 22 septembre.

Après l'opération *Wunderland*, plus aucune grande unité allemande n'opéra dans ces régions septentrionales de l'Union Soviétique.

Quant à L'*Admiral Scheer*, il chavira dans le port de Kiel lors du bombardement du 10 avril 1945.

Sources :

Navires & Histoire n°66.
Site « All world wars – Opération Wunderland »

Par
Yvonnick
Bobe

8 novembre 1942, le sacrifice de la 2^{ème} Escadre Légère.

En novembre 1942, Casablanca, qui n'était pas un port de guerre à l'origine, se trouve, de par les circonstances, être la principale base de la Marine Française en Afrique du Nord.

On y trouve :

Le cuirassé Jean Bart, échappé de justesse de Saint-Nazaire en juin 1940. Il est immobilisé à quai avec une tourelle quadruple de 380 mm en état de marche.

La 2^{ème} Escadre Légère composée du croiseur léger *Primauguet* armé de 8 canons de 155 mm, de deux contre-torpilleurs (*Milan* et *Albatros*) et de sept torpilleurs (*Fougueux*, *Frondeur*, *Alcyon*, *Brestois*, *Boulonnais*, *Tempête* et *Simoun*).

- La Patrouille de l'Océan (PATOC) composée de trois avisos et quatre patrouilleurs.
- Dix dragueurs de mines.
- Onze sous-marins.
- Le contre-torpilleur *Malin* (classe Fantasque), normalement basé à Dakar, détaché à Casablanca pour entretien et indisponible.

Le commandant de la Marine au Maroc, le vice-amiral d'escadre Michelier, en poste depuis le début octobre 1942, assure également la responsabilité de la zone de défense de la région de Casablanca, ayant autorité sur les forces terrestres.

La 2^{ème} Escadre Légère est sous le commandement du contre-amiral Gervais de Lafond.



Le croiseur Primauguet

Aux premières heures du 8 novembre, les forces américaines engagées dans l'opération Torch sont en place face à leurs zones de débarquement au Maroc : Port-Lyautey (actuelle Kénitra) au nord de Rabat, Fedala, une vingtaine de kilomètres au nord-est de Casablanca et Safi, deux cents kilomètres au sud-ouest.

La force de débarquement du secteur Casablanca-Fedala est soutenue par le croiseur lourd *USS Augusta* (9 canons de 203 mm), les croiseurs légers *USS Brooklyn* (15 canons de 152 mm), *USS Cleveland* (12 canons de 152 mm) et 15 destroyers.

L'appui aérien est assuré par le porte-avions de combat *USS Ranger* et le porte-avions d'escorte *USS Suwanee*.

La force de couverture, cuirassé *USS Massachusetts* (9 canons de 406 mm), croiseurs lourds *USS Tuscaloosa* et *USS Wichita* (9 canons de 203 mm), prévue pour faire face à une intervention éventuelle du cuirassé *Richelieu* et des croiseurs de Dakar, opère également dans ce secteur.

Du côté français, à la 2^{ème} EL, le croiseur *Primauguet* est en disponibilité réduite (révision partielle des machines, chaudières et de l'artillerie principale), les torpilleurs *Simoun* et *Tempête* en réparation sont indisponibles.

L'ordre d'allumer les feux est donné à 3 h 30.

Peu avant 5 h 00, l'information arrive qu'un débarquement a commencé à Safi.

À 6 h 30, la 2^{ème} EL reçoit l'ordre d'appareiller et d'attaquer les forces signalées devant Fedala, elle est encore à 90 minutes d'appareillage.

À 7 h 01, la batterie d'El Hank (4 canons de 194 mm et 4 de 138 mm) ouvre le feu sur l'*USS Massachusetts*. Celui-ci réplique ainsi que les croiseurs *USS Tuscaloosa* et *USS Wichita*. Les bâtiments américains concentrent leurs tirs sur les batteries côtières, la base sous-marine et le *Jean Bart* qui tire six salves de 380 entre 7 h 08 et 7 h 18. Le cuirassé est également attaqué par les bombardiers en piqué du *Ranger*. Il est touché par plusieurs bombes et obus dont l'un bloque la tourelle de 380 mm à 8 h 06.

Pendant ce temps, la 2^{ème} EL, sauf le *Primauguet*, appareille sous un écran de fumée. Le CA Gervais de Lafond ayant transféré sa marque sur le *Milan*, les bâtiments sortent du port dans l'ordre suivant : *Brestois*, *Frondeur*, *Boulonnais*, *Fougueux*, *Milan*, *Alcyon*, *Albatros*. À 8 h 10, ils sont tous hors du port et se mettent en route en ligne de file.

Le *Primauguet*, avec des tourelles en cours de remontage, rejoindra dès qu'il pourra utiliser son artillerie.

À 8 h 20 deux croiseurs (les *USS Augusta* et *Brooklyn*) sont découverts et le *Milan* ouvre aussitôt le feu suivi par tous les autres bâtiments. Quelques minutes après, l'escadre est mitraillée par des avions qui causent de nombreuses pertes parmi le personnel des passerelles.

À 8 h 40, désireux attirer les croiseurs américains sous



Torpilleur émettant un écran de fumée
(Photo Famille Saliou)

les feux des batteries de gros calibre de *Casablanca*, Gervais de Lafond ordonne le retournement de son escadre qui fait route vers le port.

À 8 h 45, les croiseurs américains ouvrent le feu sur la 2^{ème} EL qui subit simultanément de nouveaux mitraillages par l'aviation. Ces mitraillages provoquent des pertes nombreuses parmi le personnel combattant à l'extérieur (passerelles et servants des pièces d'artillerie et de DCA).

Vers 9 h 15, le croiseur *Primauguet* rejoint la 2^{ème} EL. Deux tourelles sur quatre sont en ordre de marche. À 9 h 35, il fait feu sur le *Massachusetts* et l'encadre.

Vers 9 h 40, le *Fougueux* est touché par une salve de 203 mm de l'*USS Tuscaloosa* et coule en 15 min.

5 min plus tard, le *Frondeur* est criblé d'éclats par une salve tombée à proximité et presque aussitôt, le *Milan* est frappé par un obus de 406 mm. Les dégâts sont tels que le bâtiment est hors de combat et le CA Gervais de Lafond donne l'ordre de le rapprocher de la côte.

De 10 h 30 à 11 h 30, la 2^{ème} EL, faisant des aller-retour entre *Casablanca* et *Fedala*, continue le combat, tirant et émettant des écrans de fumée. Elle est alors aux prises avec un cuirassé, trois croiseurs lourds et un croiseur léger.



Le *Primauguet* sous le feu
(Photo Famille Saliou)

Le *Boulonnais*, touché par plusieurs obus de 203 mm et un de 406 mm, coule à 11 h 40. Le *Frondeur*, touché à l'arrière par une salve, réussit à se traîner jusqu'à l'avant-port.

À 10 h 37, Le *Primauguet* aperçoit le *Massachusetts* et fait feu sur lui. À 11 h 30, le croiseur est touché par un obus qui n'explose pas mais traverse une chaudière. La vitesse tombe à 4 nœuds. Il fait presque aussitôt l'objet d'une attaque aérienne de même que l'*Albatros*. Le *Primauguet* est touché à tribord AR et l'*Albatros* à la hauteur de la cheminée n°3. Des incendies se déclarent à bord des deux bâtiments, l'*Albatros* s'échoue à la côte et le *Primauguet* mouille juste à l'extérieur du port.

Le *Brestois*, sérieusement avarié à 11 h 45 par une bombe explosée à un mètre du bord, en fait de même.

Pendant ce temps, les avisos *La Grandière*, *La Gracieuse*, et *Commandant Delage*, accompagnés du patrouilleur *Servannaise* sont sortis du port pour porter assistance aux bâtiments touchés, les deux premiers recherchant les rescapés du *Fougueux* et de l'*Alcyon* et le dernier ceux du *Boulonnais*. Les américains, prenant le *La Grandière* pour un croiseur léger, font intervenir les *Brooklyn* et *Augusta* peu après 13 h 00. Les bâtiments français sont encadrés par les tirs des deux croiseurs et l'*Albatros*, que le remorqueur *Lavandou* tente de ramener au port, est touché par deux obus.

À partir de 14 h 00, l'aviation prend le relais. Trois bombes au moins atteignent le *Primauguet*. La passerelle, le P.C. Trans et le P.C. Opération sont détruits. Le commandant, le capitaine de vaisseau Mercier, le commandant en second et trois autres officiers sont tués. Les pertes sont nombreuses parmi le personnel de DCA et de transmission. À 15 h 50 une nouvelle attaque aérienne aggrave les dégâts et cause de nouvelles pertes.

En fin d'après-midi, les *Primauguet*, *Albatros* et *Milan*, échoués à proximité les uns des autres sont évacués.

L'*Alcyon*, seul bâtiment de la 2^{ème} Escadre Légère à être à peu près intact, rentre au port à 19 h 30.

Les *Brestois* et *Frondeur*, remorqués dans le port, chavirèrent pendant la nuit.

La 2^{ème} Escadre Légère est anéantie. Elle compte 166 tués et 380 blessés sur un effectif de 2 460 hommes.

Le croiseur *Primauguet* et le contre-torpilleur *Milan* sont

irréparables. Les torpilleurs *Fougueux*, *Frondeur*, *Brestois* et *Boulonnais* sont coulés. Le contre-torpilleur *Albatros* et les torpilleurs *Alcyon*, *Tempête* et *Simoun* sont réparés et reprennent du service.

La *Grandière*, La *Gracieuse*, *Commandant Delage* et le patrouilleur *Servannaise* engagés contre des troupes à terre sont attaqués par le *USS Augusta* et trois destroyers. Après les avoir laissé s'approcher, le *Jean Bart* ouvre le



Les contre-torpilleurs *Albatros* et *Milan* échoués
(Photo Famille Saliou)

Des autres bâtiments présents à Casablanca pendant l'opération Torch, le contre-torpilleur *Malin* a été gravement endommagé par un obus de 406 mm. Il est par la suite réparé.

feu et tire neuf salves de deux coups chacune. L'*Augusta* est encadré de très près et l'amiral Hewitt, commandant les forces navales américaines et le général Patton, commandant des troupes débarquées, tous deux à bord, en sont quittes pour une douche à l'eau de mer colorée en jaune.



Après la bataille, une équipe investigation à bord du croiseur *Primauguet*
(Photo Famille Saliou)

Sur les onze sous-marins, trois coulent dans le port, trois disparaissent corps et biens, un s'échoue à la côte, un rentre à Casablanca le 10, un rejoint Cadix où il se saborde le 15 et deux rallient Dakar le 18.

La tourelle de 380 mm du *Jean Bart* est décoincée en fin de journée du 8. Le 10 en fin de matinée, les avisos

L'aviation intervient de nouveau et à 15 h 00, huit bombardiers en piqué du *USS Ranger* armés de bombes de 500 kg passent à l'attaque. Deux bombes atteignent le cuirassé qui coule lentement à quai. Il sera renfloué mais ne sera terminé qu'après la guerre.

Pendant ce temps, les combats continuent à terre et entre les forces navales américaines et les batteries côtières. Le cessez-le-feu interviendra le 11 novembre à 2 h 30.

Sources :

Navires & Histoire n°52.

La bataille de Casablanca, Jacques Mordal, Plon (1952).

Compte-rendu d'opération du capitaine de corvette Koenig commandant par intérim du croiseur *Primauguet* (16 novembre 1942).

Rapport d'opérations du combat du 8 novembre du contre-amiral Gervais de Lafond, commandant la 2^{ème} Escadre Légère.

Les marins belges au débarquement de Normandie.

Par
Prosper
Vanden-
broucke

Ce jour-là, en sortant de chez le commandant en chef du secteur de Sheerness, les commandants Larose et Hunter, comme des dizaines d'autres «vieux», rejoignirent leurs bords d'un pas pressé. Leurs officiers de communications les rejoignirent dans leurs cabines, et ensemble, ils ouvrirent les coffres-forts. Depuis trois semaines, trois sacs scellés y reposaient, ils contenaient tout le détail de l'opération «Neptune», la partie navale du plan d'invasion Overlord dont la date était désormais fixée à huit jours plus tard à peine: le 5 juin 1944.

À partir de ce moment, les équipages furent consignés, et les officiers s'attelèrent à leur besogne: déterminer le rôle exact de leur bâtiment dans la gigantesque machinerie sur le point de s'ébranler. Chacun avait à prendre, dans cet énorme plan, la part qui lui revenait. Il y avait à dépouiller un volume pour chaque semaine d'opérations, des nuées d'annexes concernant les communications, les indicatifs d'appels, les marées, un sac entier contenant les corrections à apporter, car les instructions dataient déjà du 24 avril.

Au fur et à mesure que leur travail avançait, les officiers, qui avaient trimé trois ans dans l'Atlantique, découvraient les détails de la plus compliquée et la plus difficile des opérations qu'on ait jamais vues, tâchant de prévoir le moindre incident et qui allait aboutir finalement à la libération de leur petit pays. Ce n'était pas sans peine que le commandement britannique était parvenu à faire admettre cette conception d'un plan absolument détaillé à leurs alliés américains qui croyaient obtenir de meilleurs résultats en laissant aux divers chefs une large initiative dans le cadre de directives générales. Finalement, l'US Navy admit que l'adoption de cette conception risquait d'aboutir au chaos intégral dans une opération telle que « Neptune » et que celle-ci ne pouvait guère laisser de place à l'improvisation. En fait, « Neptune » serait un triomphe d'organisation, de détermination et de courage collectif plutôt qu'une opération donnant lieu à d'extraordinaires exploits individuels.

Ces plans remarquables étaient à l'étude depuis trois ans. En octobre 1943, l'amiral Ramsay avait été désigné en tant que chef allié des forces navales expéditionnaires. Agé de 61 ans, Ramsay avait été mis à la retraite en 1938 sur le rapport du commandant de la Home Fleet. Rappelé par suite de la déclaration de guerre, il avait reçu le commandement du secteur de Douvres, mis en place le barrage du Pas-de-Calais, organisé la magistrale évacuation de Dunkerque. Il avait également dressé les plans des débarquements d'Afrique du Nord et de Sicile. Il mit à la tête de son état-major, le « X staff », le contre-amiral Creasy, ancien directeur de la guerre anti-sous-marine de l'Amirauté. Il remplaçait le commodore Hughes Hallett, le vétéran de Dieppe qui avait conçu l'idée des ports artificiels Mulberries que son successeur réalisera.

Une section américaine vint compléter l'état-major installé à Norfolk House à Portsmouth. Il avait d'abord été convenu, à la conférence du Caire, que la Royal Navy as-

sumerait seule la charge navale du débarquement. Mais l'Amirauté britannique s'estima bien vite incapable de fournir seule les bâtiments nécessaires à l'opération, car, même en réduisant leur nombre au strict minimum, sans automatiquement devoir abandonner d'une part toutes ses escortes océaniques pour fournir les deux cent trente-deux escorteurs demandés par l'amiral Ramsay et d'autre part le travail de dragage quotidien sur les côtes pour lui accorder les cent cinquante dragueurs nécessaires. Dans ces conditions, la Marine américaine finit par s'incliner et décida de fournir une certaine participation à l'opération. Finalement, l'amiral Ramsay pourrait disposer de sept cent deux navires de guerre, soit six cuirassés, deux monitors, vingt-deux croiseurs, cent dix-neuf destroyers, cent treize sloops, frégates et corvettes, parmi lesquelles les deux belges *Buttercup* et *Godetia*, quatre-vingts patrouilleurs et trois cent soixante vedettes, auxquels viendraient s'ajouter vingt-cinq flottilles de dragueurs. En face, l'ennemi devait disposer



Le *Godetia*

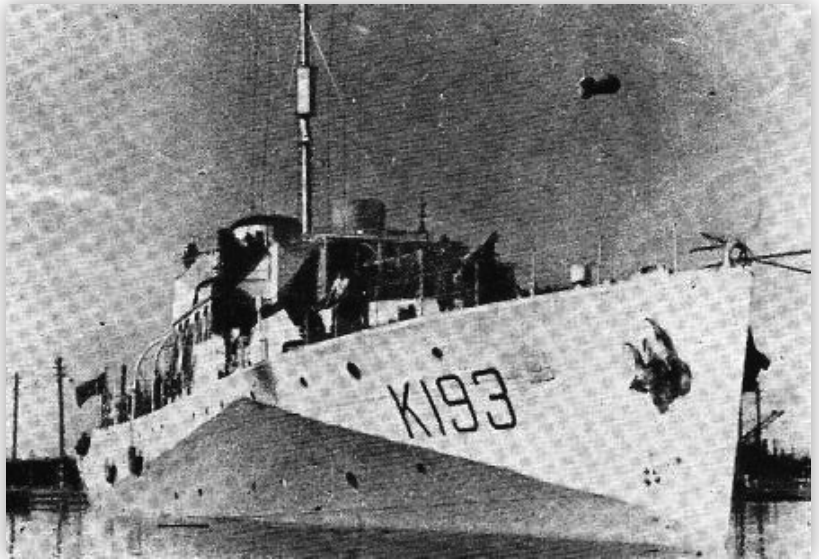
de quatorze destroyers, peut-être renforcés par six autres qui pourraient être ramenés de la Baltique ou de Norvège, une soixantaine de vedettes et trente dragueurs, sans parler d'un minimum de cent et trente U-boot disponibles... et des fameuses armes secrètes.

À la fin du mois de mai 1944, les ports du sud de l'Angleterre grouillent de navires. Quatre mille deux cent soixante-six bâtiments de débarquement sont réunis en vue de l'opération. La Grande-Bretagne entière travaille afin de construire des barges. Les rives de toutes les rivières ont vu surgir des quantités de chantiers improvisés. Des ateliers et des garages de l'intérieur fabriquent des sections de barges. Des USA parvient un flot ininterrompu de ces Landing Craft Tanks, Infantry, etc., dont vingt et un mille cinq cent vingt-cinq ont été construits à une vitesse record pendant la seule année 1943. Les ports sont tellement encombrés qu'une notable partie du trafic normal et des convois postérieurs à l'opération « Neptune » doit être détournée vers les ports du Nord.

Ce fait, signalé par les reconnaissances allemandes, ajouté aux attaques aériennes et à la campagne de minage des eaux de la Baltique et du Nord destinée en réalité à interdire une descente des navires allemands vers la Manche, confirme Hitler dans son idée fixe que le débarquement aura lieu en Norvège. Entre-temps, les travaux préparatoires se sont poursuivis et bien peu des officiers qui se mettent fébrilement à étudier les instructions se doutent des risques et de l'héroïsme que leur édification a parfois exigés. Les cartes de la côte française dataient d'au moins quatre ans. Il a fallu les mettre à jour. Le comportement des ports artificiels Mulberry et Goosberry dépendra de la nature du sous-sol marin: le choix de la plage fera que les chars débarqués s'enliseront ou non. Ce travail d'examen a été accompli froidement, à portée des batteries ennemies par des officiers de réserve embarqués à bord de petites péniches LCP (Sy) – Landing Craft Personnel (special), spécialement aménagées. Des équipes se sont même faufilees à terre pour y prélever des échantillons de sable.

À bord de tous les navires, les officiers n'ont plus le temps de lever la tête. Ils ont à se familiariser en quelques jours avec une foule de nouveaux groupes d'initiales barbares: TURCO ou Turn Round Control Organisation, et BUCO ou Build up Control Organisation, destinés à organiser la rotation des navires et convois de la manière la plus efficace possible, de les ramener dès que déchargés, et d'adapter très soigneusement ces rotations aux besoins des armées débarquées; COREP, Control Repair Organisation, chargée de l'entretien et de la réparation de tout ce matériel navigant, COTUG, Tug Control Organisation qui devra utiliser au mieux les cent quatre-vingt-douze remorqueurs dispo-

nibles. Rien n'est laissé au hasard, même le remplacement des canons usés par les tirs que le ravitaillement. Un grand spécialiste du sauvetage, Mr. Mac Kenzie, de la Metal Industry s'est vu commissionné au grade de commodore RNVR (Royal Navy Volunteer Reserve) et attaché à l'état-major de l'amiral Ramsay avec la charge du relevage des épaves. Après l'ouragan du 19 juin et à la libération des ports occupés, il fournira un travail extraordinairement efficace.



La corvette K193 « Buttercup »

Pour simplifier la formation des convois, leur contrôle et leur dispersion, chaque navire portera sur chaque bord un tableau noir indiquant en quelques lettres et chiffres son appartenance et sa destination. Ainsi le ETMS 5, c'est le convoi partant de l'England Thames, chargé de matériel motorisé, cinquième convoi. Ainsi les commodores de convois et les corvettes en charge pourront-ils facilement reconnaître ce qui dépend d'eux parmi les centaines de navires à l'ancre.

Dans toute cette immense machinerie, les commandants Larose et Hunter trouvent la place exacte et la mission de leur bateau.

La *Godetia* est attribuée à la Force L (contre-amiral Parry) qui assure l'escorte des convois de la première vague suivant immédiatement les forces d'assaut dans le secteur oriental. La Force L comporte les destroyers *Cotswold* et *Vivacious*, les frégates *Chelmer* et *Halsted* et cinq corvettes, soit outre la *Godetia*, les *Mignonette*, *Clematis*, *Narcissus* et *Oxlip* ainsi que trois chalutiers anti-sous-marins. Ces douze bâtiments amèneront aux plages 121 péniches de débarquement, soit 49 LST(s) (Landing Ship Tank), 19 LCI(s) (Landing Craft Infantry) et 53 LCT(s) Landing Craft Tank). Quant à la *Buttercup*, elle appartiendra en permanence au Nore Command. Elle fait partie des forces d'escorte mises globalement à la disposition des convois de Normandie et qui comprennent les croiseurs *Despatch*,

Ceres et *Capetown*, trente-quatre destroyers, huit sloops, dix frégates et quarante et une corvettes, outre la *Buttercup* et la *Lavender*.

Le 3 juin, à 17 heures, la *Buttercup* mouille à Sheerness. Les officiers scrutent les marques inscrites sur les coques, à la recherche du premier convoi qu'ils mèneront vers la France, le ETC 2Y. Le 5 juin elle tire toujours sur sa chaîne, à l'ancre devant Sheerness au milieu d'un immense rassemblement de navires de toutes nationalités. Elle arbore un immense pavillon belge qui indique que malgré son nom anglais et son appartenance à la Royal Navy, elle est armée par un équipage belge. Le mauvais temps contraint Eisenhower à retarder l'opération d'un jour. Les premières formations déjà en route sont rappelées.

Il y a de l'électricité dans l'air. Les canonnières astiquent leurs pièces. Les torpilleurs graissent leurs grenades anti-sous-marines.

Le cuisinier chante à tue-tête « Malborough s'en va-t-en guerre » en nettoyant ses casseroles. Le sifflet appelle l'équipage sur la plage arrière. Le commandant Hunter apparaît suivi de son second, le commandant Libert, le visage enfoui dans sa barbe noire, des lieutenants Blondé, De Schutter, Van Schoonbeek, Van de Walle. Le vent souffle en rafales, soulevant les cols des matelots. Le commandant lit le message du commandant en chef des Forces Navales, l'amiral Ramsay.

Le commandant Hunter ajoute simplement : « Nous allons débarquer en France ».

Le klaxon rappelle aux postes de manœuvres. Le guindeau tourne, l'ancre sort de l'eau, dégoulinante, la corvette appareille. Lentement, en roulant, elle se dirige, avec deux autres escorteurs et son convoi d'une dizaine de bâtiments vers le lieu de rendez-vous : la zone Z, surnommée Picadilly Circus. La *Buttercup* n'arrivera pas avant le lendemain matin sur la tête de pont : les routes sont chronométrées. Les matelots regardent l'eau défilier lentement et la mer couverte de navires. « Nous avons plus de navires que l'ennemi de soldats », ricane un homme. Mais pendant que l'armada s'ébranle lentement, d'autres navires sont déjà à pied d'œuvre, et parmi leurs équipages se trouvent des Belges. Ce sont les dragueurs de mines océaniques. Les dragueurs de mines arrivèrent devant la côte normande le 5 juin 1944 dans la soirée. L'amiral américain Kirk avait dit qu'ils seraient la clef de voûte de la bâtisse dans cette opération, et ils le furent vraiment. Sur tous les navires de transport à l'ancre dans les ports du sud-est, les rumeurs annoncèrent que le débarquement allait commencer dès que les dragueurs de mines auraient appareillé. Couverts par dix destroyers, quatre-vingt-dix-huit gros dragueurs escorteurs s'avancent en baie de Seine, traînant les longs câbles métalliques de leurs dragues, serrés en formations rigides. Ils ouvrent dix chenaux parallèles dans les champs de mines,

droit vers les cinq plages qui deviendront célèbres : Ouis-treham que les codes ont rebaptisée Sword et où débarqueront les hommes de la force S, Bernières devenue Juno pour la force J, Arromanches, petite plage tranquille de famille dont le nom allait être plus connu encore que celui du code, Gold, vers où marche la force G, Vierville, c'est-à-dire Omaha pour les Américains de la force O, et Sainte-Mère-Eglise, Utah que prendra la force U. Sur la passerelle du dragueur d'escadre Lyme Regis, le lieutenant de vaisseau J. Van Dyck fait courir sa pointe sèche sur la carte et se redresse, soucieux. Il se tourne vers le commandant Brown, carré dans le fauteuil de bois perché sur le roof de la timonerie, d'où il domine toute sa passerelle et la mer qui l'entoure.

Commandant...

Un pépin, pilot? Le commandant britannique s'est penché vers son navigateur. Le jeune Belge qui se destinait à la marine marchande s'est engagé au début de la guerre dans la Royal Navy où il a fait ses preuves. Il est actuellement navigateur à bord de ce navire-amiral de la 16^e flottille de dragueurs et porte la responsabilité de la navigation pour ses huit navires; c'est lui qui doit faire arriver le chenal dragué droit sur la bonne place, dans la nuit du 5 au 6 juin.

Commandant, nous allons arriver trop tôt. D'après mes calculs, il fera encore clair quand nous serons en vue d'Ouis-treham.

Tant pis. Les convois et l'escadre de bombardement nous talonnent et le dragage impose une vitesse minimum. Un convoi de transports de chars est en avance d'une demi-heure. Il faut lui envoyer une vedette pour le stopper. Les 16^e et 14^e flottilles continuent leur route. Déjà, la ligne sombre de la côte se détache à l'horizon. Les dragueurs avancent. Ils déplacent 590 tonnes, sont armés d'un canon de 76mm, ont 60 hommes d'équipage, autant dire rien en face du terrible Mur de l'Atlantique et les 10 destroyers qui les escortent sont bien faibles. Les dragueurs avancent toujours, détruisant les mines.

Dans combien de temps fera-t-il noir ? demande le commandant Brown.

Il reste trois heures avant la nuit, sir, répond le lieutenant Van Dyck.

Nous sommes aussi nus ici que Lady Godiva sur son cheval !

Le 5, à 21 heures 45, les dragueurs sont si près que les marins peuvent distinguer clairement tous les détails des maisons. Ils ont nettoyé les approches jusqu'à 3 milles de la côte. Mais l'ennemi ne tire pas. Il se méfie. Voici plusieurs fois que d'inoffensifs bateaux anglais se sont ainsi fauflés jusque sous la côte même et dès que des pièces allemandes ont ouvert le feu, des nuées d'avions ont dégringolé du ciel pour les écraser.

Les dragueurs continuent tranquillement leur besogne. Ils s'enhardissent de plus en plus et vont draguer les zones de bombardement. À un moment donné, le commandant n'est même pas surpris lorsque le lieutenant Van Dyck lui annonce froidement :

Nous sommes à deux milles de la côte, sir.

Le capitaine de vaisseau Jennings dirige l'ensemble du dragage. Peu avant l'aube, son travail est bien avancé : il a déjà pu réunir les deux chenaux 5 et 6 menant à Gold et 3 et 4 ouvrant une route vers Omaha. À bord des unités des sept flottilles britanniques qui travaillent dans l'obscurité avec les trois américaines, il y a d'autres Belges : Poskin est sur le dragueur *Chamois* qui sautera bientôt sur une mine, le 21 juillet; Vervynck est sur le *Larne* qui sautera le 15 juin... Les formations s'avancent vers la France, étroitement contrôlées par l'état-major installé à l'Ecole Navale HMS Dryad à Portsmouth. Lentement, les convois progressent; s'ouvrent pour laisser passer les croiseurs qui gagnent leur zone de bombardement, stoppent...et se remettent en route selon les indications des services régulateurs.

Dix petites vedettes HDML (Harbour Defence Motor Launch) font la police, marquant l'entrée des chenaux. Derrière elles s'ouvrent de longs boulevards multicolores et sinueux. La mer est assez forte. Des équipes météorologiques réparties des Açores au Spitzberg préviennent le généralissime des évolutions du temps. Le 4 juin, le vent soufflait à force 6, ce qui est énorme pour les péniches de débarquement à fond plat. Comme le débarquement était fixé au 5, les premiers éléments venaient d'appareiller quand le général Eisenhower décida de remettre l'opération d'un jour. Les formations à la mer firent demi-tour en roulant et tanguant. Seule la 14^e flottille de dragueurs d'escadre, qui venait de tomber dans un champ de mines ignoré, décida de le nettoyer et resta à la mer. Le 5 juin, dans la soirée, quand les bâtiments appareillent, le vent du O.S.O tombe progressivement de force 5 à force 4, ce qui fait toujours de 19 à 26 km/h. Les gros navires de guerre ne bougent guère, mais les Landing Crafts souffrent et peinent dans les volées d'embruns. Le mal de mer fait des ravages parmi les troupes embarquées gavées de pilules spéciales.

Deux escadres de bombardement gagnent leurs postes. Elles réunissent six cent quarante pièces lourdes supérieures à quatre pouces avec 95.365 obus dans leurs soutes. Le « bombing squadron » américain commandé par l'amiral Deyo se centre sur les cuirassés *Nevada*, *Texas* et *Arkansas* avec deux croiseurs américains et deux français, tandis que l'escadre britannique aux ordres de l'amiral Patterson se compose des cuirassés *Warspite*, *Ramilies*, *Nelson*, du monitor *Roberts*, quatre croiseurs britanniques et un polonais. Il y a déjà quatre jours qu'elle s'est mise en route, car les sept cuirassés, deux monitors, vingt-trois croi-

seurs, cent cinq destroyers se sont entraînés dans la Clyde ou à Scapa Flow de l'autre côté de la Grande-Bretagne et ont rallié lentement les bases de départ du sud, puis Piccadilly Circus, ce point au large de l'île de Wight d'où se font le rassemblement et les départs des différentes forces. Il fait froid. Les destroyers piquent du nez dans la plume et roulent. Peu avant minuit, le destroyer *Jervis* capte le signal lumineux d'une vedette. C'est le départ de l'aventure. La minuscule vedette indique l'approche des chenaux dragués.

Un feu rouge 20, lance un veilleur. Les jumelles se braquent. Au creux des vagues paraît et disparaît au gré du roulis un petit lumignon rouge, et derrière il y en a d'autres, toute une rangée qui sinue à perte de vue. Plus à gauche, clignent les bouées vertes qui indiquent dans la nuit le milieu du chenal et plus loin encore les feux blancs qui délimitent les chenaux. Les dragueurs ont eu de la peine à mouiller leurs balises dans le vent et les courants et elles courent en zigzags multicolores et torturés. Le célèbre peintre de marine Wilkinson, embarqué sur le *Jervis*, est fasciné par tous ces feux. Mais le lieutenant de vaisseau Geluyckens les ignore superbement. Cadet de la promotion du *Mercator* de 1940, il a rallié la Royal Navy, est sorti premier à l'Ecole Navale de Dartmouth et est depuis longtemps officier-canonier du *Jervis*. Il était à Anzio quand une bombe planante s'est écrasée sur l'avant du destroyer, le coupant net. Après avoir reçu un nouveau nez, le *Jervis* est revenu en Grande-Bretagne pour participer au grand coup, avec ses multiples préparatifs. Rien n'a été laissé au hasard. Régulièrement, le commandant, l'officier de communications, lui-même en tant qu'officier-canonier et toute son équipe de direction de tir ont été appelés à Southampton. Ils y ont étudié les codes, les cartes, les plans de tir, d'immenses photos de façon à ce qu'il n'y ait aucune erreur dans l'identification des objectifs.

Maintenant, le lieutenant Geluyckens se désintéresse des bouées lumineuses. Il a fait le tour de ses pièces. Gantés et encapuchonnés d'amiante, ses canoniers sont parés. L'officier se réinstalle dans son blockhaus d'où il dirigera les deux premières phases du « ramollissement » du Mur de l'Atlantique. Il a devant lui un album entier de photos, prises à 6 milles, à 5 milles, à 4 milles, à 3 milles de distance, sous tous les éclairages possibles. Autour de lui, des matelots gardent l'œil rivé à leurs télépointeurs en direction et en élévation, tandis qu'un correcteur tient le collimateur sur le but. Au-dessus, la nuit est remplie du grondement des transports de parachutistes. Entre minuit et 5 heures du matin, mille cinquante-six bombardiers lourds britanniques lâchent cinq mille tonnes de bombes sur les dix principales batteries ennemies, qui ne sont pas atteintes mais cela perturbe les communications. L'aube se lève. Mille six cent trente forteresses volantes américaines lâchent leurs bombes, loin vers l'intérieur des terres.

Précédé d'un petit dragueur côtier, le *Jervis* s'avance vers la côte, vers Gold. Il est 5 heures 30. L'heure « H » est de 7

heures 25 pour Gold (Arromanches). Les haut-parleurs de radio laissent tomber l'ordre de l'amiral :

Open fire. À cinq milles de la côte, le lieutenant **Geluyckens** voit, immenses dans ses verres de jumelles de tir, les deux fameux blockhaus qu'il doit détruire, qui lui appartiennent en propre depuis le temps qu'il les voit sur ses photos, au point qu'il en rêve la nuit.

Les obus commencent par balayer le sable jusqu'aux dunes, labourant la plage, faisant sauter les mines, envoyant en l'air les poutrelles anti-char. Les obus de marine nettoient le terrain. Puis le tir s'allonge et le destroyer entame le duel avec les défenses allemandes, avec le mur. Sourd au fracas, les oreilles coincées dans son écouteur, le jeune officier belge se soucie seulement de ses corrections.

Rouge 52... à gauche, encore un peu. Oui, là, la maison rouge, feu ! Le destroyer s'avance toujours vers la plage. Il n'est plus maintenant qu'à mille quatre cents mètres.

Cease fire. Les péniches d'assaut arrivent, dépassent les destroyers qui cessent de tirer. Les bombardiers en piqué passent une dernière fois. Et puis, soudain, toute la côte s'allume. L'ennemi est encore vivant ! Il tire. Les soldats alliés courent là-bas sur la plage, s'écroulent sous les rafales de mitrailleuses. Maintenant, le *Jervis* va rentrer en action pour soutenir les troupes débarquées.

Les observateurs de marine, débarqués avec l'infanterie, possèdent des photos sur lesquelles sont superposées des grilles. Il leur suffit d'appeler le navire: - Photo 27, carré x.

Le lieutenant Geluyckens retrouve sur sa photo l'objectif, le transpose en données de visées et en moins de cinq minutes fournit le tir demandé.

Cent quatre-vingts pilotes de chasse ont reçu un entraînement spécial pour guider le tir des navires. Opérant par deux, se protégeant mutuellement, ils signalent les cibles aux navires. Les batteries allemandes de Juno sont écrasées. À Sword, par contre, la riposte est effroyable. Dès neuf heures trente, les batteries de Gold seront réduites. Le *Jervis* est envoyé en renfort à Sword (Ouistreham). La nuit tombe, les destroyers se dispersent dans les mouillages pour fournir les barrages constituant l'ombrelle antiaérienne.

Ici aussi, tout a été prévu. Dès qu'un avion est signalé dans un secteur, tous les navires tirent pendant un certain temps dans cette direction, dans un magnifique et bruyant feu d'artifice. Et comme le lieutenant Geluyckens a sa chambre sous une pièce, il n'est pas question de dormir. Pendant les trente jours qui suivront, les canonnières ne dormiront guère que tous les trois jours, chaque fois qu'ils rentreront à Portsmouth faire le plein de munitions.

Les péniches de débarquement qui vont déposer à terre

la troisième division d'infanterie défilent devant le navire-amiral, le HMS *Largs* et les notes d'une sonnerie de clairon montent vers la passerelle où amiraux et généraux regardent partir leurs hommes.

Le sous-marin de poche X 23 qui a servi de balise avec l'X 20 pour marquer la zone de débarquement et indiquer au projecteur la limite de la zone arrive, mission terminée et vient accoster le *Largs*. Puants, les yeux rouges, le visage mangé de barbe, les cinq hommes de l'équipage montent à bord. Dans la grande salle des opérations encadrées d'immenses cartes, un lieutenant de vaisseau anversois met des messages en pile et porte des indications sur les plots. Le lieutenant de vaisseau Van Riel a participé à cinquante-deux petits raids de commandos ou du service secret sur les côtes de France avant de devenir officier de renseignement de la Force S. Un des quatre cents officiers des trois armes dirigeant, d'une salle aveugle, les mouvements des navires, avions et soldats qui bousculent lentement l'ennemi retranché sur la « Côte de Nacre ». Un travail écrasant, indispensable à celui des mille deux cent treize navires de guerre, quatre mille cent vingt-six de transport, neuf mille avions et trois millions de soldats qui donnent l'assaut. Et l'état-major n'est pas à l'abri du danger. Trois torpilleurs allemands surgissent soudain du rideau de fumée à 5 heures 30. Le HMS *Largs* évite une torpille de justesse. Deux torpilles passent entre les *Warspite* et *Ramilies*. Une quatrième touche et coule le destroyer norvégien *Svenner*.

Le capitaine de corvette Timmermans commande la 202^e flottille de débarquement depuis le 13 septembre 1943 et l'entraîne depuis ce temps pour ce jour « J ». Le 5 dans la soirée, il s'est mis lentement en route, avec huit de ses navires chargés de commandos du 48 Royal Marines, leurs vélos, leurs radios, mortiers et mitrailleuses. Silencieux sur le pont des petits navires secoués par la mer, le commandant Timmermans a deux soucis: suivre l'horaire à la minute et déposer ses commandos exactement là où ils doivent l'être à un mètre près.



Le LCI 525 du commandant Timmermans devant la tête de pont en Normandie

Sur la côte de Normandie, le soleil se lèvera à 6 heures top. La marée sera haute entre 9 heures 45 et 12 heures 45 selon les endroits. L'heure « H » est fixée à 6 heures 30 pour les plages du secteur US, 7 heures 25 à Gold et Sword, 7 heures 35 à l'aile droite de Juno et 7 heures 45 à gauche. Mais une reconnaissance ayant découvert des obstacles suspects devant Courseulles (Juno) la marche de la force J est ralentie. Pour « Timmy », l'heure « H » sera 8 heures.



Capitaine de Corvette
Timmermans

Devant lui s'étalent des photos prises par des commandos à zéro pied d'altitude à trois cents mètres de distance. Le commandant prend lui-même les relevements des repères sur la côte qui approche, les reporte sur la carte, les compare avec les photos. Ça y est ...

Formation en flèche. Le timonier déferle les pavillons. Les sept péniches qui suivent débordent et, le LCI(s) – Landing Craft Infantry (small) - 525 du commandant Timmermans en tête, elles avancent en fer de lance. Il y a encore cinq milles à parcourir. Mais tout reste silencieux. Les cuirassés ont cessé le tir et les destroyers avancent aux côtés des péniches.

Ligne de front. En avant toute. Les huit navires foncent à toute vitesse, à dix-huit nœuds. Des chars amphibies et des chars du génie ont été lancés en avant pour écraser les obstacles, mais la mer était encore trop haute et ils sont passés par dessus. Il n'y a plus qu'une solution : que les navires d'assaut se lancent eux-mêmes sur les obstacles pour les écraser. Peut-être iront-ils se clouer sur les asperges de Rommel ou sauteront-ils sur les mines. C'est un risque, mais il n'y a plus le choix.

Soudain, la côte semble s'enflammer. Un feu d'enfer s'abat sur les embarcations. Les LCI ripostent de leurs Oerlikons de 20mm. Le commandant Timmermans ordonne de faire de la fumée. Le 525 tire quelques obus fumigènes. Mais le rideau est trop peu dense pour gêner les batteries ennemies. Successivement un, puis deux LCI sont touchés. Emportés par leur élan, ils poursuivent leur route et atteignent la plage. Les troupes A, B et X du 48 RM se ruent à terre ... Deux autres bateaux touchent des obstacles à deux cents yards du rivage et s'immobilisent. Ils deviennent aussitôt une cible rêvée pour l'ennemi, tandis que la troupe embarquée se jette à l'eau et continue à la nage. Les soldats dérivent, ahanent sous leur équipement, coulent ou atterrissent en désordre.

Le 525 s'avance. L'homme de barre s'écroule, tué net. Le bateau touche un obstacle, le fracasse et le dépasse, sans sauter. Ses troupes et l'état-major débarquent. A l'entraînement Timmermans est parvenu à débarquer cent vingt hommes en une minute deux secondes, record que les Américains ont pulvérisé avec cinquante neuf secondes, mais en se passant des rampes et au prix d'une série de jambes cassées, ce qui

enlevait toute valeur militaire à leur exploit.

En attendant, des explosions retentissent. Six des huit Landing de la première vague resteront échoués, trop endommagés pour se dégager. Deux brûlent. Les troupes Z et Y sont à bord de LCI immobilisés sur des obstacles. Des LCA (Landing Craft Assault) font la navette pour les amener à terre. Les premiers commandos ont découvert un passage dans les champs de mines et progressent. De furieux combats commencent.

Le commandant Timmermans reçoit les rapports. Il donne ordre aux divers commandants d'effectuer les réparations élémentaires. Les sept LCI de sa deuxième vague touchent le sable. Il est 7 heures 40 et il y a dix minutes qu'il a atteint le sol de France, après quatre ans d'attente. Le 525 peut reprendre la mer. Son équipe de « damage control » colmate rapidement une brèche par où l'eau suinte. Le pavois est criblé. Entre 8 heures du matin et 11 heures du soir, le bateau fait cinq fois la navette entre la plage et les transports mouillés plus au large, chargé de soldats serrés comme des sardines.

Et le 7, vers 1 heure du matin, il pousse jusqu'au village de Courseulles avec son second. Il ramasse dans une épicerie une bouteille de vin et un fromage fort, à la grande surprise de son second britannique :

Voulez-vous dire, sir, que cela se mange ? Et comment, mon garçon : vous autres, Anglais, vous ne savez pas ce qui est bon.

Le lieutenant commander Timmermans, de la Royal Naval Reserve, était redevenu continental.

Source bibliographique :

Henri Anrys in « *Congé pour mourir - Les Belges dans la guerre navale 1939-1945* » Ed.P. De Meyere 1975

Crédit photographique : Musée Royal de l'Armée - Bruxelles.



« Non, ce n'est pas Bourvil qui a volé les plans du Mur de l'Atlantique »

Cette succession de casemates, aujourd'hui recouvertes pour la plupart d'herbes ou de lierre, ou reconverties après rénovation en lieux de visites et de mémoire, devait rendre inviolable notre territoire. Heureusement, il n'en a rien été ! C'est au printemps 1942 que les soldats d'Hitler décidèrent de se protéger contre une attaque venant de l'ouest, par des fortifications puissantes : Le Mur de l'Atlantique.

À Londres, Dewavrin-Passy charge Gilbert Renault (Le colonel Remy), fondateur de la confrérie Notre-Dame (agence centrale de transmission de tous les réseaux Français), de le renseigner sur les projets de défense Allemands.



Au début du mois de Mai 1942, un avis imprimé sur du papier grossier fut placardé au tableau d'affichage municipal de la Mairie de Caen. On y invitait les peintres en bâtiment à soumissionner pour un marché de petites réparations à effectuer au Quartier Général de l'organisation Todt (qui gérait entre autres la construction du mur de l'Atlantique), la date limite de réponse étant fixée au 6 Mai à 17 heures.

Mais ce ne fut que le 7 Mai, au milieu de la matinée, que l'entrepreneur de peintures René Duchez, agent de la résistance, en pris connaissance. Même si la date était dépassée, connaissant parfaitement les ressources du « système D », et mettant à profit son culot légendaire, il tenta quand même sa chance, pensant à juste titre, qu'aucun autre membre de son réseau de résistance n'était en mesure de tirer aussi bon parti d'une possibilité d'avoir accès aux bureaux de l'Organisation Todt.

En effet, de par son enfance passée en Lorraine sous l'occupation Allemande, « Duchez » connaissait bien les grands soldats blonds de l'armée allemande pour s'être souvent amusés avec eux et avoir quelque peu appris leur langue en les côtoyant. Il se savait donc plus capable que ses amis de capter les informations que les agents de l'organisation Todt pourraient lui permettre d'entendre au détour de discussions à l'intérieur des bureaux.

Après avoir pris renseignement à la Mairie, où l'agent « Postel » l'informa que les Allemands n'avaient pas encore pris de décision, il décida d'aller les voir directement.

Une fois arrivé devant l'immeuble de l'organisation Todt,

devant la barrière, une sentinelle sortit du poste de garde et pointa son fusil vers lui. Le peintre expliqua alors qu'il venait pour la soumission, mais la sentinelle ne comprit pas son allemand approximatif et le repoussa.

Incapable de se faire comprendre par des paroles, Duchez essaya alors de s'expliquer par des gestes, mimant de manière des pinceaux le long de la guérite du factionnaire. La réaction allemande ne se fit pas attendre et fût plus vive qu'il ne l'aurait imaginé : il reçut aussitôt un violent coup avec le plat de la main, suivi de coups de bottes et de manchettes qui l'envoyèrent au sol, presque inconscient.

Il fut transporté dans un bureau, assis sur une chaise, où un torrent de mots allemands se déversa sur lui, trop rapides pour qu'il puisse en comprendre le sens.

Un *Hauptbauführer* (un capitaine de l'organisation Todt) arriva enfin, pour lui demander en français, d'une voix glaciale dont seuls les Allemands avaient le secret, s'il connaissait les punitions prévues pour les Français décadents qui oseraient se moquer du *Führer*. Duchez le regarda stupidement pendant un moment avant de comprendre l'énormité de la méprise, puis il eut toutes les peines du monde à garder son sérieux pour expliquer qu'il n'avait pas voulu ridiculiser les peintres en bâtiment en général, ni le *Führer* en particulier. Il était lui-même peintre en bâtiment et cherchait du travail.

Une fois qu'il eût compris, l'*Hauptbauführer* éclata de rire et fit aller chercher l'officier subalterne qui gérait les soumissions de peinture.

Cet officier, un *Oberführer* (un lieutenant de l'organisation Todt) lui expliqua alors qu'il s'agissait seulement de remplacer le papier peint dans deux bureaux du second étage et lui demanda s'il avait une offre à présenter. Duchez, après brève réflexion, et dans l'intérêt de son réseau de résistance, fit une proposition à perte de façon à s'assurer d'avoir ce marché. L'*Oberführer* accepta immédiatement son offre.

Sur l'ordre du *Oberführer*, Duchez alla alors se présenter au *Bauleiter* (commandant de l'organisation Todt) dénommé Schnedderer. Ce dernier reçut Duchez avec jovialité dans son bureau du second étage. Il lui expliqua longuement les motifs décoratifs qu'il avait envisagés : cavaliers bleus porteurs de fanions sur un fond jaune clair ou bien des canons argent sur fond bleu marine.

Les papiers peints étaient aussi difficiles à trouver que le

reste en cette période, mais Duchez promis quand même de revenir le lendemain avec les échantillons adéquats ! ...

Il passa donc le reste de la journée à fouiller dans son atelier dans les blocs d'échantillons qu'il possédait, et le soir, au café, il confia à ses amis du réseau de résistance l'exploit qu'il venait d'accomplir. Après avoir reçu moult recommandations de prudence par ses derniers, il rentra chez lui se coucher.

Ce n'est que le 8 Mai que Duchez commença véritablement son exploit. Il se présenta à l'organisation Todt peu avant 10 heures du matin et n'eut aucune difficulté à se faire conduire au bureau du *Bauleiter Schnedderer*. Le commandant se plongea dans l'examen des échantillons que Duchez avait réussi à se procurer en fouillant dans les fonds de stocks et manifesta sa satisfaction. Pendant que ce dernier hésitait dans son choix définitif, un jeune officier, que Duchez n'avait pas encore vu, entra dans le bureau avec sur les bras un gros dossier. Le commandant demanda au jeune officier de poser ce dossier sur son bureau pendant qu'il regardait encore et encore les échantillons pour définir son choix.

Une fois le jeune officier parti, le commandant posa les échantillons et commença à feuilleter l'épais dossier que ce dernier avait apporté. Du coin de l'œil, d'un regard discret, Duchez n'eut aucun mal à s'apercevoir qu'il ne s'agissait pas d'un dossier ordinaire mais de diverses cartes et plans. Il resta toujours immobile devant Schnedderer mais il comprit vite que ce dernier, perdu dans l'examen de ces cartes, avait déjà oublié qu'il était là et qu'il attendait de lui une décision sur les échantillons. Le commandant continua de longues minutes à explorer ces cartes pendant que le cœur de Duchez battait de plus en plus vite. En effet, le commandant avait déplié une carte qu'il consultait maintenant à bout de bras à la lumière de la fenêtre. C'est par transparence que Duchez put en repérer le contenu, et même s'il ne pouvait les voir qu'à l'envers, il distingua très bien la Seine à Quillebeuf, et plus loin la Risle qui serpente vers Pont-Audemer ; puis la ligne côtière uniforme et arrondie jusqu'à Honfleur, qui plonge ensuite brusquement vers les grandes plages de Trouville et Deauville ; et enfin les falaises au nord de Houlgate et de Cabourg.

Cette vision le troubla immédiatement car il comprit très vite qu'il avait devant lui des cartes côtières de Normandie, établies par l'organisation Todt elle-même. Au bout

d'un moment, qui lui parut long comme un jour sans pain, le commandant remis la carte sur la pile du dossier puis repoussa le paquet entier pour revenir aux échantillons. Mais la matinée était agitée en cette matinée à l'organisation Todt et à peine eut-il recommencé à s'intéresser aux échantillons, c'est un sergent qui entra dans le bureau pour transmettre un message à Schnedderer dont il ne comprit pas la teneur. Mais ce dernier se leva immédiatement et ouvrit une porte qui donnait sur une pièce intérieure. Il se mit à dicter à une secrétaire, appuyé sur le chambranle de la porte. À cet instant, Duchez se retrouva seul dans le bureau avec à sa portée l'ensemble de l'intrigant dossier rempli de cartes. Il souleva la première qui était une reproduction à l'ozalid sur du papier cartographique bleu foncé. La mention « Très Secret » apparaissait en évidence dans un coin, en lettres rouges.



La carte était trop lumineuse pour qu'il la déplie entièrement mais elle paraissait représenter des plans de défense sans pour autant qu'il puisse les identifier clairement. Mais certains mots avaient particulièrement attiré son attention comme « Bloc-

khaus » et « Programme Prioritaire ». Il jeta rapidement un regard effrayé vers la porte où se tenait appuyé le commandant en train de dicter, et dans un sursaut de courage, il la prit. Fallait-il maintenant arriver à la dissimuler pour mieux l'emporter ensuite. C'est en se retournant qu'il aperçut un lourd miroir au cadre sculpté et doré. Il dissimula la carte derrière dans le sens de la longueur. Puis il revint discrètement devant le bureau du commandant en essayant de conserver une posture innocente. Duchez avoua par la suite, à la fin de la guerre, qu'à ce moment précis, il baignait dans sa sueur et qu'il sentait son estomac se retourner tant l'adrénaline était forte. Le temps que le commandant finisse de dicter lui parut interminable. Enfin ce dernier finit par fermer la porte et revenir à son bureau terminer son choix d'échantillons lui donnant rendez-vous pour le lundi suivant. Il repartit de l'immeuble de l'organisation Todt en descendant l'escalier, et à chaque marche il s'attendait à recevoir une balle.

Le soir, il raconta cette histoire à sa femme, Odette. En bonne épouse modèle, habituée à accepter les frasques de son mari, elle lui répondit que « c'était très bien ». Elle avoua plus tard qu'elle ne s'en était pas étonnée, car Duchez toute sa vie « il a joué des tours » disait-elle.

Duchez, après avoir parlé à sa femme, partit au café re-

trouver ses amis du réseau de résistance. Il leur raconta bien sûr son exploit, et il eut une chance inouïe qu'ils aient tous tenu leur langue. Quand sonna le couvre feu, une bonne douzaine d'agents du réseau de résistance connaissait l'histoire, que d'ailleurs, et ce fût peut-être une chance, beaucoup ne crurent pas.

Le lundi, de retour à L'organisation Todt à 8 heures et demie, armé de seaux, d'outils, de gabarits et de rouleaux de papiers peints, il arracha pendant deux heures les anciens papiers du mur et les prépara pour la pose des nouveaux. Mais il avait la manie de chanter en travaillant, et comme sa voix n'était guère agréable, il finit par exaspérer un soldat qui se trouvait à côté. Ce dernier vint lui ordonner fermement d'arrêter de chanter. C'est là que Duchez en profita pour demander s'il lui serait possible de voir le *Bauleiter*. En fait, ce dernier avait été muté pour Saint-Malo et il était remplacé par le *Bauleiter Keller*. Cette nouvelle lui fit perdre en une seconde ses espoirs de pouvoir récupérer la carte qu'il avait dissimulée derrière le miroir. Il finit sa journée de travail sans chanter, pensant que le départ de Schnederrer était peut-être dû à la perte de cette carte qu'il lui avait dérobée.

Il réfléchit toute la nuit à un plan pour récupérer cette carte, et le lendemain matin, de retour à l'organisation Todt, il demanda à rencontrer l'officier chargé des peintures. Quand ce dernier se présenta, il lui demanda quand il pourrait voir le nouveau *Bauleiter Keller*. Interrogé sur la raison de sa demande, il répondit avec beaucoup d'estomac : « mais pour commencer le tapissage de son bureau pardi ». Le lieutenant partit voir Keller et revint une demi-heure plus tard en lui disant assez sèchement que le tapissage du bureau de Keller n'était pas prévu dans le contrat. Loin de se démonter par cette réponse, Duchez lui répondit « ça ne peut pas être écrit sur le contrat, car le *Bauleiter Schnederrer* avait pris cette décision en dernière minute ». Le lieutenant finit par l'inviter à monter, et quelques minutes plus tard, voilà notre peintre introduit dans le bureau où tout avait commencé. Rien ne semblait avoir changé de place, ce qui réconforta notre peintre. Keller, un brin énervé par ce contre-temps inattendu, fit comprendre sèchement que Schnederrer n'avait pu prendre une telle décision car le budget ne le permettait pas. Encore une fois, loin de se démonter, Duchez eut la vivacité d'esprit pour répondre « qu'il avait offert de tapisser le bureau gratuitement pour montrer sa bonne volonté de collaboration ».

Surpris mais satisfait, Keller le félicita et donna des ordres pour que le mobilier de son bureau soit enlevé en fin de journée. Duchez le stoppa dans son élan en lui précisant que les meubles pouvaient rester dans le bureau car il avait ce qu'il fallait pour les protéger... il ne fallait pas que le miroir soit enlevé du mur !

Le 13 mai, le chef de réseau « Girard », dit « Malherbe » débarqua à Caen en fin de soirée. Il avait déjà prévenu



qu'il souhaitait rencontrer Duchez, mais il ignorait tout de la rocambolesque histoire de la carte. Deschambres, le plombier, Léon Dumis, l'ancien garagiste, et Harviel, l'assureur, étaient venus à sa rencontre également. Bien sûr ils parlaient de la carte que Duchez prétendait avoir cachée quelque part à l'organisation Todt, et discutaient des moyens de la récupérer, si tant est qu'elle existât ... À ce moment là, presque tous ses camarades de réseau ne croyaient pas vraiment à l'histoire de Duchez. Au moment de repartir, nos 3 résistants virent arriver Duchez. Son camarade Harviel était intrigué par les rumeurs persistantes qui circulaient au sujet de cette carte. Il avait déjà entendu notre peintre raconter bien des craques, mais peut-être par instinct, il décida quand même d'écouter ce que ce fanfaron avait à dire et il se rassit.

« On prétend que vous avez fait du bon travail » lui dit Harviel à mi-voix et d'un ton suspicieux. « Nous avons passé une heure à discuter des moyens de sortir votre carte de son guêpier ... en supposant, bien sûr qu'elle existe ». « Je l'ai la carte ! » répondit Duchez presque aimablement.

Mais à cet instant, la Gestapo fit son arrivée dans la rue, presque devant le bar, dans des crissements de pneus habituels.

« Qu'est-ce qu'ils fichent dehors ? » poursuivit Harviel ... « Ils vous soupçonnent ? »

« Je ne crois pas » répondit Duchez ... « ils m'ont peut-être suivi comme ça, par habitude. Mais personne ne semble

s'être aperçu que la carte a disparu. C'est justement ce qui m'étonne »

Mais aucun ne put rassembler assez de courage pour lever les yeux pour voir ce que faisait la Gestapo. Et les minutes n'en finissaient pas. Ce fut Duchez qui, en fin de compte, se leva le premier. Il alla au zinc commander un autre calvados, et se pencha de façon à explorer toute la rue. Son imperceptible hochement de tête appris aux autres que la voiture avait finalement disparu. Ils se détendirent et poussèrent un soupir.

Girard, le chef de réseau, fit enfin son apparition et demanda à Duchez ce qu'il avait pour lui. C'est avec délectation que Duchez répondit qu'il avait une carte, représentant les défenses allemandes. « *Je l'ai empruntée à l'organisation Todt* » dit-il fièrement.

« *Bon Dieu* », répliqua Girard, « *Comment avez-vous pris cela ? Vous avez fracturé leur immeuble ?* »

Duchez, fier et souriant, raconta son exploit en détails. Après que le *Bauleiter Keller* eut accepté ses offres de service, tout avait été facile. Quand il était venu travailler le mercredi, la glace était toujours là dans le bureau, fièrement pendue au mur... et la carte aussi. Il avait tapissé toute la journée, sans même toucher au document, mais le soir, en quittant le chantier, il avait tout simplement fourré la carte dans son seau à pinces, et il était sorti le plus naturellement du monde.

« *Et vous avez apporté ça ici, au lieu de le mettre dans la chaudière !* » protesta Girard. « *Vous êtes fou mon vieux, fou à lier !* »

Duchez remit la carte à Girard qui la fourra avec difficulté dans la poche intérieure de sa veste.

« *Plus tôt j'aurai ramené ça à Paris, plus tôt je serai content* », dit-il. « *Et la prochaine fois, réfléchissez un peu pour l'amour de Dieu ! Si la Gestapo était entrée et avait trouvé ça sur vous, c'était le poteau !* » « *Tu es cinglé mais bougrement courageux* » termina-t-il.

La carte commença alors son voyage le 13 Mai lorsque Girard monta dans le train qui le ramenait à Paris. Dans le train, n'ayant pas eu le temps de regarder le document et n'étant pas d'un caractère à spéculer dans le vide, il se contentait de penser que Duchez avait fait du bon travail. À lui maintenant d'en faire autant en sortant la carte de la Gare Saint Lazare à Paris, au nez des vérificateurs. Il avait dix chances contre une de se tirer d'affaire. Viendrait ensuite la troisième étape : la reproduction de la carte et sa remise à Gilbert Renault, le futur colonel Rémy, qui s'occupait des liaisons avec Londres.

Girard remplit avec brio cette mission, et une fois arrivé chez lui, il pût enfin consulter cette carte. Elle représentait bien la côte, depuis l'embouchure de la Seine jusqu'aux abords immédiats de Cherbourg. Mais il n'y comprenait pas grand-chose. Aussi le lendemain matin, il la porta à Berthelot. Celui-ci connaissait l'allemand car il avait été attaché à l'Ambassade de France à Berlin avant la guerre.

Berthelot examina ce long papier bleu en long, en large et en travers et le porta aussitôt au bureau que le colonel Touny avait déguisé en agence de la Croix-Rouge, près de la station de métro « Pompe ». Le colonel étudia la carte et s'exclama que c'était vraiment une belle prise ! Ils tenaient en effet le plan archi-secret du Mur Atlantique de Normandie avec l'indication très détaillée des moindres défenses des 160 kms de littoral qui s'étendaient entre Quillebeuf et Cherbourg. Les stationnements de troupes étaient portés aussi sur cette carte, établie au cinquante millième.

« *Cette carte est la plus importante de nos prises* » dit le colonel d'un ton enjoué. Il faut la faire reproduire et passer à la Confrérie Notre-Dame avant la nuit.

Une copie rapide de ce document posait un nouveau problème en ces temps d'occupation. La chance a voulu toutefois qu'ils eurent quelques jours plus tôt un contact avec une équipe contenant un architecte et un dessinateur industriel. Grâce à ces derniers, la copie put être effectuée et envoyée à Londres dès le lendemain.

Après les péripéties « normales » en temps de guerre, la carte arriva bien à bon port à Londres. Inutile de préciser qu'elle fût d'une précieuse aide aux futurs alliés qui allaient débarquer 2 ans plus tard pour libérer l'Europe du joug nazi.



Ce n'est donc pas Bourvil, dans le film « Le mur de l'Atlantique », qui a volé les plans, mais bien le peintre Duchez, dont l'aventure et le courage ont inspiré les réalisateurs de ce film mythique.

René Duchez et sa femme ont poursuivi leurs activités mais un jour, la Gestapo a débarqué chez eux.

Duchez a alors eu, une fois de plus, une idée de génie; il dit à sa femme: « *Madame, je vois que vous allez être occupée, je vous laisse. Vous direz à votre mari que je suis très mécontent, il y a des cloques à la peinture qu'il a mise chez moi l'autre jour* ». Et il est parti, laissant sa femme aux mains de la Gestapo.

Elle n'a pas parlé, a été déportée et est revenue après la fin de la guerre. Lui a organisé les Forces Françaises de l'Intérieur en Normandie. Quant au réseau national de résistance dont il faisait partie, plus de la moitié de ses membres sont morts fusillés ou en camp de concentration.

René Duchez est décédé en 1948.

Le service dentaire de l'armée allemande pendant la Seconde Guerre Mondiale

Organisation de la dentisterie militaire allemande sous l'égide des nazis, dès 1933 :

Avec la prise de pouvoir des nazis en 1933, les chirurgiens-dentistes ont été également inclus dans la préparation à la guerre. Avant 1933, 12% des chirurgiens-dentistes appartiennent au « *Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei* ou *N.S.D.A.P.* (*Parti national socialiste des travailleurs allemands* ou *Parti nazi*) » qui bénéficie, de plus, d'un large cercle de sympathisants. Le « *Reichsverbandes der Zahnärzte Deutschlands e.V.* ou *R.V.* (*Union du Reich des chirurgiens-dentistes d'Allemagne*) » est très vite réorganisé et l'installation du nouveau conseil d'administration le 24 mars 1933, avec à sa tête, Ernst Stück, un chirurgien-dentiste de Leipzig, ressemble à un passage en force. Dès le 23 mai 1933, Stück ordonne que les responsables syndicaux des régions et des cantons se dotent d'un représentant politique appartenant au *N.S.D.A.P.*

Le 2 octobre 1933, le ministre de l'Intérieur du Reich nomme Stück au poste de « *Reichszahnärztführer* ^[1] (*Chef des chirurgiens-dentistes du Reich*) ». Le *R.V.* obtient alors un nouveau statut. Les chirurgiens-dentistes font dès lors partie de la politique sanitaire nazie.



Le *Reichszahnärztführer*
 Docteur Ernst Stück en uniforme
 d'officier de Santé de la *Luftwaffe*.
 La plupart des archives dont il est
 responsable, ont été détruites pendant
 les bombardements de Berlin

Le 1^{er} octobre 1934, le *Reichszahnärztführer* décrète que tout chirurgien-dentiste qui n'est pas encore installé doit suivre un enseignement idéologique, militaire et professionnel de huit semaines. C'est une condition sine qua non d'agrémentation des caisses.

Lors de la 7^{ème} assemblée des chirurgiens-dentistes d'Al-

lemagne en 1935, le *R.V.* change de nom et devient le « *Deutsche Zahnärzteschaft* ou *D.Z.* (*Association des chirurgiens-dentistes allemands*) ». Par cette évolution, la profession adopte l'idéologie d'aryanisation du régime nazi.

Après 1935, lorsque le service national est mis en place, les chirurgiens-dentistes sont incorporés pour des exercices

militaires à court terme. Après 1933, les connaissances médicales des chirurgiens-dentistes sont utilisées dans la défense aérienne en prévention d'une attaque de pays voisins ou en protection de la population civile en cas d'agression.

Le *D.Z.* participe symboliquement après sa fondation en 1935 à l'équipement de la *Luftwaffe*, en offrant un avion à Göring.

Installée en 1926, la première ambulance dentaire dans une remorque de poids lourds est présentée officiellement au congrès du parti nazi en 1935 à Nuremberg.

Jusqu'à-là, l'assistance et la thérapeutique dentaire ont été trop peu prises en compte sur le plan sanitaire. Dès 1935, la classe médico-dentaire réclame une mise en place à grande échelle d'infrastructures de chirurgie maxillo-faciale pour un éventuel conflit. Jusqu'au début de la Seconde Guerre Mondiale, le système des soins délivrés par le service dentaire de la « *Reichswehr* (*Armée du Reich*) » reste inchangé.

En 1933, le *Reichszahnärztführer* ordonne la création d'une « *Akademie für Zahnärztliche Fortbildung* (*Académie pour la formation continue des chirurgiens-dentistes*) ». Elle permet le contrôle de la profession, la mise en place de l'idéologie nazie au sein de ce métier et la maîtrise du contenu de la formation, ce qui facilite l'endoctrinement. Les chirurgiens-dentistes ont l'obligation d'assister aux enseignements de cet organisme. De 1933 à 1939, Emil Kiefer dirige cette académie. Le 1^{er} janvier 1939, Georg Axhausen remplace Kiefer. Axhausen est un chirurgien maxillo-facial expérimenté de la Première Guerre Mondiale. Il doit adapter la formation aux exigences pratiques de la guerre en préparation.



Prof. Dr. med. dent. h. c.
 Georg Axhausen,
 à Berlin en 1942

Elle a pour principal objectif d'influencer et de contrôler les chirurgiens-dentistes. Par là même, en encadrant leur activité, elle participe à la préparation du pays à la guerre.

L'Etat n'a pas cédé aux revendications de la classe professionnelle qui réclame un service médico-dentaire. L'aménagement de lieux de soins et la rémunération des dentistes qui réclament un rang d'officier comme

les médecins, sont trop coûteux. En cas de guerre, des chirurgiens-dentistes seront engagés et prendront le titre de « *fonctionnaire de haut rang* ». Sans réelle affectation, ils occuperont 1 à 2 postes réservés à ce titre dans les compagnies sanitaires des divisions. Un chirurgien-dentiste devient ainsi responsable d'une division de 18000 hommes.

Un service sanitaire médico-dentaire [2] spécifique est mis en place dès 1933, pour les « *Hitlerjugend (Jeunesses Hitlériennes)* ». En 1938, 800 chirurgiens-dentistes suivent les 7 millions de jeunes déjà rassemblés.

Organisation de ce service après la déclaration de la guerre :

Le 1^{er} septembre 1939, les Allemands pénètrent en Pologne [3]. La Seconde Guerre Mondiale commence.

En 1939, sur 1600 soldats, 73,13% ont besoin de soins [4] dentaires : le besoin en soins est bien réel.

- dans la Luftwaffe (Armée de l'air):

Dès le 8 novembre 1939, des chirurgiens-dentistes sont employés comme officiers de santé du service dentaire de la Luftwaffe.

Pour assurer des soins dentaires suffisants aux soldats de l'armée de l'air [5] pendant la guerre, des postes pour des officiers sanitaires affiliés au service dentaire sont créés dans le corps sanitaire de l'armée de l'air. Ces postes doivent être occupés par des dentistes autorisés. Les unités de troupes reçoivent des dentistes. Chaque région aérienne a environ 100 postes de dentistes de troupes à pourvoir.

Les unités sanitaires et les hôpitaux militaires reçoivent des dentistes de section. Des unités dentaires motorisées peuvent être mises en place en cas de besoin.

Les garnisons particulièrement étendues ont des postes ambulatoires avec 5 ou 6 dentistes et 25 à 30 mécaniciens dentaires. Les coûts pour une ambulance centrale de cette sorte s'élèvent mensuellement à un quart de millions de Reichsmarks.

Environ 1/5 de tous les officiers sanitaires sont des officiers dentaires, soit environ 1500. Les sections sanitaires de remplacement disposent de groupes prêts à intervenir pour le service dentaire.

- dans la Kriegsmarine (Marine de guerre)

Pendant la Première Guerre Mondiale, des dentistes appelés ou volontaires au grade de matelots sont employés comme aide pour le maniement des pièces d'artillerie, sur des bateaux en postes avancés ou comme personnel assistant maritime. À cette époque, en dépit de leurs grades inférieurs et en accord avec leurs supérieurs, des dentistes

« Kriegsmarineverordnungsblatt Nr. 12/1940 vom 1. April 1940

§ 1 : Es wird eine Laufbahn der Marinezahnärzte d.B. gebildet.

II. Besondere Bestimmungen über die Marinezahnärzte d.B.

A. Ergänzung.

Die Marinezahnärzte ergänzen sich aus den in §5 Abs. 1b und §6 bezeichneten Wehrpflichtigen d.B., die zahnärztliche Bestallung besitzen.

B. Ausbildung (der Wehrmachtsbeamtenanwärter d.B.)

Die Marinezahnärzte d.B. haben eine Ausbildungszeit von 8 Wochen abzuleisten. Die Ernennung zum Wehrmachtsbeamtenanwärter d.B. erfolgt bei Feststellung entsprechender Eignung nach Ablauf von 4 wochen Ausbildungszeit durch die Chefs der Marinestationen.

C. Ernennung zum Wehrmachtsbeamten d.B. und Beförderungen.

Die Wehrmachtsbeamtenanwärter d.B. werden nach erfolgreicher Ableistung der vorgeschriebenen Übungen zu Marinezahnärzten d.R. ernannt. Sie können zu Marineoberzahnärzten d.R. befördert werden.

Geeignete ehemalige Offiziere und Wehrmachtsbeamte im Offiziersrang, die die Bestallung als Zahnarzt besitzen, können unmittelbar in den Beurlaubtenstand der Marinezahnärzte überführt werden. Sie erhalten den ihrem bisherigen Rang entsprechenden Dienstgrad.

D. Uniform und Rang.

Die Marinezahnärzte d.R. haben den Rang wie ein Kapitänleutnant, die Marineoberzahnärzte d.R. den wie ein Korvettenkapitän.

Sie tragen die Uniform der Wehrmachtsbeamten d.B. des entsprechenden Ranges mit den in den Bekleidungs- und Anzugsbestimmungen festgelegten Laufbahnabzeichen.

ont soigné les dents de membres d'unités dans des conditions souvent primitives. Les chefs de ces unités ont pris conscience que le suivi dentaire des troupes au front est indispensable. Un soldat qui a besoin de soins dentaires peut être obligé de s'absenter entre une demi-journée et une journée entière selon l'éloignement des postes de soins. Si les soins sont exécutés au sein de l'unité même, le soldat est de nouveau disponible au bout d'une demi-heure. Il est clair que des soins rapides et corrects augmentent la disponibilité et la force de combat de la troupe.

Après 1918, la marine allemande est démantelée.

Le 18 juin 1935, un pacte anglo-allemand [7] est signé qui autorise les Allemands à s'équiper d'une marine de guerre.

En 1940, la Marine enrôle à son tour des praticiens et met

-- TRADUCTION --

(Ordonnance de la Marine de guerre Nr. 12/1940 du 1^{er} Avril 1940 :

§1: est créée une carrière de dentiste de la Marine.

II. Dispositions particulières concernant les dentistes de la Marine.

A. Complément.

Les dentistes de la Marine se recrutent à partir des astreints au service militaire conformément au §5, 1b et §6, et avec une appellation dentaire.

B. Formation (des aspirants au poste de fonctionnaire de la Wehrmacht).

Les dentistes de la marine doivent suivre une formation de 8 semaines. La nomination au grade d'aspirant au poste de fonctionnaire de la Wehrmacht [10] se fait au bout de 4 semaines de formation par le chef des stations de marine sur la base de la constatation des connaissances requises.

C. Nomination au poste de fonctionnaire de la Wehrmacht et avancement.

Les aspirants au poste de fonctionnaire de la Wehrmacht sont nommés dentistes de la Marine après avoir accompli avec succès les exercices demandés. Ils peuvent être avancés au rang de dentiste en chef de la Marine. Des anciens officiers aptes et des fonctionnaires de la Wehrmacht ayant le rang d'officiers, qui possèdent la nomination dentaire, peuvent immédiatement être mis en disponibilité comme dentistes de la Marine. Ils obtiennent alors le grade qui correspond à leur ancien rang.

D. Uniforme et rang.

Les dentistes de la Marine ont le rang de lieutenant de vaisseau, les dentistes en chef, celui de capitaine de corvette. Ils portent l'uniforme des fonctionnaires de la Wehrmacht correspondant au rang qui est le leur avec les insignes particuliers à leur carrière, comme il est prévu dans les ordonnances sur les vêtements et les costumes.) »

aussi en place un service de réserve.

Les dentistes de la Marine [11] sont subordonnés à l'officier en chef du service sanitaire de leur spécialité et au niveau des troupes, à l'officier commandant de garnison. L'expert dentaire doit diriger l'emploi du personnel et surveiller l'utilisation du matériel dentaire. Pour les affaires relevant du domaine strictement dentaire, il est conseillé par un dentiste. Ces experts sont des officiers dentistes avec le grade de médecin en chef de la Marine.

La Wehrmacht et la Luftwaffe ont déjà intégré des dentistes dans les corps des officiers sanitaires, lorsque la Kriegsmarine commence à le faire à l'automne 1944. Les dentistes de la Marine reçoivent le nouveau grade d'aspirant / aspirant chef, selon leur ancien grade, afin de prendre part à la formation d'officier qui se déroule à Stralsund.

À la fin de la formation, les participants deviennent médecin assistant de la Marine.

En février 1945, un second cours a lieu à Stralsund. Les officiers ainsi formés doivent être conduits à Prague pour compléter une compagnie de la Waffen-SS [12]. Grâce à l'intervention du Dr Kutscher [13], médecin en chef de la Marine et expert dentaire au service sanitaire de la mer Baltique, cela sera évité.

Les dentistes recrutent leur personnel. Il provient pour le plus grand nombre de gradés sanitaires, mais aussi de personnel féminin. Après la mise en place de la carrière de dentiste de la Marine, les postulants sont familiarisés avec leur future activité dans une station dentaire de la Marine au cours d'un stage de 4 à 5 semaines. Il y en a un à Baden notamment, près de Vienne. Le personnel féminin s'y retrouve aussi. En effet, les infirmières y sont également formées. Mais, à bord, celles-ci ne sont pas employées. Pour la conception des prothèses, des mécaniciens dentistes et des dentistes non diplômés travaillent dans des laboratoires bien équipés.

Jusqu'en 1943, des initiatives privées et l'improvisation sont encore prépondérantes pour l'acquisition du matériel et des instruments nécessaires. Un équipement standard est imposé cette année-là, pour la Kriegsmarine, dans le décret MDV nr. 271/8 « Soll der Sanitätsausrüstungen, Zahnärztliche Ausrüstung (Stocks pour l'équipement sanitaire et dentaire) ». Cette note est divisée en 6 articles.

« Abschnitt 1 : Zahnärztliche Ausrüstung für Schiffe mit Zahnarzt oder zahnärztlich voll ausgebildetem Sanitätsoffizier. Bezeichnung: Grosse Marinezahnäusrüstung (G.M.Z.A.).

Schiffe mit mehr als 800 Mann hatten einen Zahnarzt oder einen doppelapprobierten Sanitätsoffizier an Bord. In jedem Fall war für die Zahnbehandlung ein besonderer Raum vorgesehen. Für das Instrumentarium war der Zahnarzt verantwortlich, die Soll- und Istbestandskartei sowie der Nachweis über zahnärztliche Verbrauchsgegenstände wurden von der Sanitätsschreibstube geführt. Als Vereinfachung war vorgesehen, da Verbrauchsgegenstände nicht einzeln in Verordnungsbüchern, sondern am Ende eines Vierteljahres in einer Gesamtverbrauchsbescheinigung zusammengefasst wurden.

-- TRADUCTION --

(Article 1: équipement dentaire pour les bateaux avec un dentiste ou un officier sanitaire de formation dentaire complète. Désignation : GMZA (Grand équipement dentaire maritime).

Les bateaux avec plus de 800 hommes d'équipage ont, à bord, un dentiste ou un officier dentaire doublement autorisé. Dans tous les cas, une pièce spéciale est prévue pour les soins dentaires. Le dentiste est responsable de l'équipement instrumental, des fichiers de stockage et de commande ainsi que des



Le Generalleutnant Dr Karl Mauss (1898-1959) :

Karl Mauss [B0] naît le 17 mai 1898, à Plön/Holstein. Il s'inscrit à l'âge de 16 ans dans l'armée allemande. Il n'est pas entré dans sa 17^{ème} année qu'il reçoit la Croix de fer de 2^{ème} classe sur la Somme. À 17 ans, il est promu lieutenant pour bravoure devant l'ennemi. La Croix de fer de 1^{ère} classe lui est décernée dans les Carpates. À la fin de la Première Guerre Mondiale, Mauss [B1] devient premier lieutenant et quitte l'armée. Il décide de passer son baccalauréat pour étudier la médecine dentaire. Il obtient à Hambourg son diplôme de docteur et s'installe à Lübeck. Il a alors trente ans.

Dès le rétablissement du service obligatoire, il se fait rappeler au service actif. Il prend aussitôt le grade de Hauptmann (capitaine). Il participe à la campagne de Pologne. Il est alors affecté à la 19^{ème} division blindée en tant que chef de bataillon. Vient la campagne de France où il est le premier à entrer à Calais. Promu lieutenant-colonel, il est transféré sur le front de Russie. Il se distingue encore et reçoit la Croix de chevalier. Il est grièvement blessé près d'Orel. Le 24 novembre 1943, il est décoré de la feuille de chêne. Quand sa division est encerclée à Koursk, il remplace son commandant et fait sortir ses hommes de la poche en n'en perdant que quelques-uns et en sauvant tout son matériel. En janvier 1944, il prend le commandement de la 7^{ème} division blindée. Il se tiendra toujours aux avant-postes, au milieu de ses hommes avec qui il passe chaque instant. Celui qui lui propose un logement digne de son rang, se heurte systématiquement à un refus catégorique. Trois mois plus tard, il est promu major-général. Le 23 août 1944, il permet avec sa division blindée, à des unités d'infanterie de se frayer un chemin dans un village de Lituanie, au milieu des troupes soviétiques. Il y gagne ses épées. Le 2 février 1945, sa voiture est soufflée par une explosion. Il est gravement blessé au point d'être amputé au poste de secours. Sur son ordre, il est placé sur une civière d'où il reprend son commandement. Il s'effondre d'épuisement au bout de quatre jours et est transporté jusqu'à Copenhague. Encore alité, il donnera les ordres appropriés qui permettront à ses hommes de sortir de la nasse où ils se trouvent enfermés. Le 15 avril 1945, il est nommé lieutenant-général et reçoit en décoration les diamants. 27 soldats du III^{ème} Reich seulement, recevront cette distinction. Après la guerre, il ouvre un cabinet dentaire au 3 de la rue Osterkamp, à Hambourg-Wandsbek. Le 9 février 1959, il meurt d'un infarctus du myocarde.

pièces justificatives concernant les objets de consommation dentaires qui sont tenus à jour par le secrétariat sanitaire. A des fins de simplification, ces objets ne doivent pas être notés un par un dans les registres, mais ils doivent être enregistrés dans un carnet une fois par trimestre.) »

Dans la mer du Nord, les dentistes de la Marine travaillent sur des bateaux aménagés en hôpitaux. Ce sont le *Birka* et l'*Alexander von Humboldt*. Ils soignent aussi les soldats en garnison sur les îles proches de la Norvège. Les dentistes officient dès lors dans les hôpitaux militaires de la Marine.

En fonction du tonnage du navire, un équipement médical différent sera attribué. Ainsi, la première génération de croiseurs a un équipement dentaire très primitif : des tours à pied, de simples lampes réglables et de simples chaises avec accoudoirs et repose-tête. La deuxième génération de croiseurs recevra suite à l'ordonnance MDv 271/8, un équipement conforme. Le matériel consommable est à bord, en quantité suffisante. Pourtant, après une année dans l'Atlantique Sud et six autres mois dans le Pacifique, il a fallu renouveler les stocks. La surveillance de la nourriture pour éviter tout risque de scorbut, est confiée au médecin de bord et au médecin d'escadre sur les bateaux sans médecin.

Le croiseur *Atlantis* [14] a été en tout deux mois en mer. Avant le départ en mission, l'équipage de 350 hommes a reçu des soins dentaires. Un marin souffrant des dents en mer n'est plus opérationnel. Autant que les règlements le permettent, afin de supporter le climat tropical, des prothèses fixes ou mobiles ont été mises en place chez ceux qui le nécessitent. Le second médecin, le Dr Bernhard Sprung a achevé un stage dentaire de 4 semaines à la clinique universitaire de Kiel. Une fois en mer, le Dr Sprung effectue 534 plombages et 77 extractions chez les membres de son équipage. Il réalise également 69 extractions et 389 plombages chez les marins des bateaux capturés. Une fois, au port de Saint-Nazaire, les matelots allemands subissent un examen de contrôle qui permet de constater un très bon état des dents et des gencives.

- dans la Heer (Armée de Terre):

Au début de la guerre, le nombre de praticiens est totalement insuffisant et l'instrumentation tellement désuète et obsolète que la Wehrmacht [15] organise la récupération des caisses d'instruments utilisés lors de cursus universitaires.

En 1941, l'équipement des compagnies sanitaires est complété par le sac de marche [16] pour les dentistes [17] qui doivent ainsi pouvoir apporter immédiatement les premiers soins sur le front. À cette fin, les sacs sanitaires déjà mis en place pour les officiers sanitaires sont utilisés. Les stations dentaires mobiles sont elles, équipées d'infrastructures permettant l'économie des métaux. Des petits cubes en acier sont transformés en couronnes anatomiques grâce



« Un chirurgien-dentiste et son assistant en train de soigner un soldat de la Wehrmacht en uniforme, qui a conservé ses lunettes »



Chirurgien-dentiste allemand préparant une couronne





Zahnration: 25.9.44

Zahnerfolg erhalten am: 25.9.44

+ Fehlende Zähne ○ Erfetzte Zähne

8 7 6 5 4 3 2 1 | 1 2 3 4 5 6 7 8

8 7 6 5 4 3 2 1 | 1 2 3 4 5 6 7 8

H. Kasper

Inhaber wird überwiesen:

am (Tag der Zahnration)	an (Name Dienststelle, Schwab-Info)	Gesetzliche Haftentlassung	Befreiung bei abgehenden Dienststellen (Schwab-Info) - Demarkation durch Stempel und Unterschrift
24.4.42	19459		
27.4.42	19459		
1.9.42	41200		
30.1.43	S.F.M.A.		

Der Dienstbuch ist von der zahnärztlichen Dienststelle gemäß dem Dienstbuch zu führen und von dem neuen Dienststelle in der Dienstbuchrechnung von den zahnärztlichen Dienststellen abzugeben, jedoch hier nur bei zahnärztlichen Dienststellen als Dienstbuchausgabe geführt wird. Der alte Dienstbuch ist über die erfolgte Eintragung des Dienstbuches keine Mitteilung zu machen, da beide Dienstbuch dem Dienstbuch unter dem Dienstbuch endgültig als Dienstbuchausgabe. (H.L.D. 11)

+ Fehlende Zähne ○ Erfetzte Zähne

8 7 6 5 4 3 2 1 | 1 2 3 4 5 6 7 8

8 7 6 5 4 3 2 1 | 1 2 3 4 5 6 7 8

H. Kasper

Soldbuch (pièce d'identité) d'un soldat de l'artillerie côtière avec son schéma dentaire. Les soins ont été réalisés à la Marinezahnstation de l'Hafenkommandanten de Nantes (cabinet dentaire de la Marine du Commandement du port de Nantes)

à un simple procédé de pression. L'équipement dentaire est perfectionné avec l'apparition du « Zahnärztliches Gerät 41 (appareil dentaire 41) » qui est composé de 6 coffrets utilisables par les différentes unités de campagne. En plus d'un grand assortiment d'instruments, d'appareils et de médicaments, ils contiennent des réserves de matériel pour plusieurs semaines. Des travaux parfaits et des interventions rapides ont pu être ainsi effectués en un minimum de temps, en évitant le désagrément du démontage-remontage de l'installation. Début 1941, cette installation est complétée par un fauteuil de soins et d'examen.

Très vite, interdiction est faite de solliciter pour des soins dentaires à la troupe ou dans des hôpitaux militaires, des chirurgiens-dentistes [18] appelés sous les drapeaux hors de leurs unités. Des installations dentaires clandestines de fortune voient le jour à toutes les étapes et sur tous les fronts.

Aucune infrastructure satisfaisante n'est en mesure au début de la guerre de garantir une couverture de soins idéale aux soldats face aux besoins réels. Cependant, 80% des blessés à la mâchoire sur le front seront soignés jusqu'à

guérison complète. Pour les coups de feu dans la mâchoire, Axhausen [19] exigera, après des soins dentaires et d'orthopédie maxillaire préliminaires, un soin opératoire de la blessure avec, pour finir, une suture partielle. Les dentistes présents dans les cabinets d'orthodontie [20] des hôpitaux militaires de réserve, avec une formation de chirurgie maxillaire sont employés au poste d'officiers sanitaires, en tant que dentistes de guerre.

L'implication des chirurgiens-dentistes est considérable et contribue fortement à la remise en état plus rapide des blessés, à leur retour sur le front et à la continuation de la guerre.

En 1940, l'« Arbeitsgemeinschaft für Parodontoseforschung (Groupe d'étude pour la recherche sur la parodontologie) » cherche à mettre à profit la guerre pour améliorer et développer les connaissances dans le domaine parodontal. « Wir wollen unseren bescheidenen Teil dazu beitragen, aus den Schrecknissen des Krieges auch für unser Gebiet Positives herauszuholen und nicht nur als Soldaten, sondern auch als Zahnärzte überall unseren Mann zu stehen. – TRADUCTION --(Nous voulons apporter notre modeste contribution, afin de tirer des horreurs de la guerre également, quelque chose de positif dans notre domaine et de faire nos preuves, non seulement en tant que soldats, mais aussi en tant que chirurgiens-dentistes.) »

Au début de la Guerre, le Dr Stück [20] en appelle aux chirurgiens-dentistes et à leur patriotisme.

« Keiner ist unter uns, der nicht in unerschütterlicher Treue und blindem Gehorsam in dieser Stunde dem Führer folgen wollte, komme was da wolle!... Wo der deutsche Zahnärzte auch stehen mag, ... überall wird er sein Letztes hergeben, um dem Führer den Sieg erkämpfen zu helfen. Opfer und Entbehrungen mancher Art werden unausbleiblich sein. Sie werden als selbstverständlich zu erfüllende Pflicht ertragen werden. – TRADUCTION -- (Il n'y a personne parmi nous qui ne soit pas prêt à suivre le Führer avec une confiance inébranlable et une obéissance aveugle, peu importe ce qu'il arrive !... Peu importe où se trouve le dentiste allemand... Partout, il fera tout afin d'aider le Führer à remporter la victoire. Des sacrifices et des privations de toutes sortes seront inévitables. Ils seront naturellement acceptés comme un devoir à accomplir.) »

Aussitôt, 6000 chirurgiens-dentistes sont incorporés.

Cet engouement massif pour le drapeau pose le problème des soins à la population civile. Priorité est donnée aux soldats. Tellement que le Dr. Stück [22] dira: « Der Einberufene an der Front muß die Überzeugung haben, daß für seine Angehörigen in ausreichender und gerechter Weise gesorgt ist. – TRADUCTION -- (L'appelé au front doit avoir la conviction, que l'on s'occupera justement et suffisamment des siens.) »

Il ne s'agit pas là de charité, mais de maintenir le moral des combattants.



Dentiste de la Wehrmacht posant devant le local qui présente une plaque « Zahnstation (Cabinet dentaire) »
- Local vu de l'intérieur

Arbeitsgemeinschaft ou Z.D.A. (Groupe d'étude des chirurgiens-dentistes et des dentistes) » pour résoudre le désastre de santé publique qui se profile à l'horizon. En 1943, le Z.D.A. est autorisé à délivrer l'agrément provisoire nécessaire à la pratique dans les caisses, aux chirurgiens-dentistes et aux dentistes.

En 1943, un second poste de dentiste [26] est créé. Afin d'accélérer la remise en état des troupes, 50 stations dentaires et 19 laboratoires de prothèses dentaires sont installés. Un grand laboratoire civil à Hagen est transformé en laboratoire militaire.

Le 12 avril 1943, Stück [27] ordonne la remise en état des cavités buccales des jeunes hommes nés en 1927, alors âgés de 16 ans, tous susceptibles d'être incorporés. Les soldats qui se battent pour leur pays, doivent être en bonne santé. Tous les chirurgiens-dentistes [28] qui ne sont pas sur le front, doivent participer à cette action. En 1944, il élargit cette action à tous les jeunes hommes nés en 1928 et 1929, alors âgés de 16 et 15 ans.

Avec l'avancée des Alliés, la santé du peuple allemand ne sera plus privilégiée. Le 30 août 1944, le *Reichszahnärztführer* fixe le nombre de consultations hebdomadaires des dentistes pour les civils à 49.

Acculés à la défaite, les Allemands [29] doivent se soumettre aux exigences alliées. Le 8 mai 1945, le Maréchal Keitel signe la capitulation sans condition.

Bibliographie :

- Boyle David, *La Seconde Guerre Mondiale – L'Histoire en images*, Gründ (éd.), Paris, 1999.
- Buchner Alex, *The German Army Medical Corps in WWII*, Schiffer Publishing, Atglen, U.S.A., 1999.
- Bundesarchiv Berlin, Berlin, Allemagne, 2003.
- Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, *Medizin unterm Hakenkreuz*, VEB Verlag und Gesundheit, Allemagne, 1989.
- Charita Joseph, collection privée, Oostduinkerke, Belgique, 2004.
- De Lannoy François, *Une récompense d'exception, les brillants de la croix de chevalier de la Croix de fer*, in 39/45 Magazine, n°211, Bayeux, avril 2004.
- Fack Geoffroy, *La reddition inconditionnelle, la pire faute de toute la guerre ?*, in Seconde Guerre Mondiale 1939 – 1945, n°9, Puteaux, juillet/août 2003.
- Fischer Hubert, *Der deutsche Sanitätsdienst 1921 – 1945*, Biblio Verlag, Osnabrück, 1985, Band 3.
- Fischer Hubert, *Der deutsche Sanitätsdienst 1921 – 1945*, Biblio Verlag, Osnabrück, 1985, Band 4.

Début 1942, des cabinets dentaires sont créés sur les lieux de passage importants. Mais, dans le même temps, des dentistes et des mécaniciens dentaires sont rassemblés dans différentes unités et doivent organiser des stations dentaires [23] avec du matériel provenant de leur propre cabinet ou issu du butin récupéré par la Wehrmacht dans les territoires conquis.

Six à huit stations sont mises en place. Elles sont mobiles et disposent de 3 dentistes, du personnel technique approprié et des meilleurs équipements. Elles sont sous l'autorité de l'inspection sanitaire et doivent intervenir où règnent les besoins dentaires les plus urgents. Quarante à cinquante soldats sont soignés par jour [24].

En 1942, les deux professions dentaires, – chirurgiens-dentistes et dentistes non diplômés [25] –, depuis toujours rivales, s'allient et forment le « Zahnärztlichdentistische

Fraschka Günter, *L'honneur n'a pas de frontières*, France Empire (éd.), Paris.

Haussermann Ekkhard, *Der Weg in die Gleichschaltung, in Zahnärztliche Mitteilungen, Deutsche Zahnärzte 1933 bis 1945*, Köln, 1996 und 1997.

Haussermann Ekkhard, *NS-Zeit – ein Kapitel der Verdrängung, in Zahnärztliche Mitteilungen, Deutsche Zahnärzte 1933 bis 1945*, Köln, 1996 und 1997.

Konieczny Bruno, collection privée, Calais, France, 2003 – 2004.

Riaud Xavier, *Les dentistes allemands sous le III^{ème} Reich*, L'Harmattan (éd.), Collection Allemagne d'hier et d'aujourd'hui, Paris, 2005 (à paraître).

Schulz Claus-Dieter, *Die Militärzahnmedizin in Deutschland*, Bonn, 1993, Beta Verlag, Deutsche Gesellschaft für Wehrmedizin und Wehrpharmazie e.V.

Staatsarchiv Hamburg, *dossier de dénazification du Dr Mauss du 1^{er} janvier 1946*, Hamburg, Allemagne, 2005.

Thiébaud Patrick, *La diplomatie hitlérienne (1^{ère} partie)*, in Seconde Guerre Mondiale, janvier/février 2003, n°6, p. 16 à 23.

(*) 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.

[1] Cf. Haussermann Ekkhard, *NS-Zeit – ein Kapitel der Verdrängung, in Zahnärztliche Mitteilungen, Deutsche Zahnärzte 1933 bis 1945*, Köln, 1996 und 1997, p.14.

Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, *Medizin unterm Hakenkreuz*, VEB Verlag und Gesundheit, 1989, p. 312-313.

[2] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p. 316.

[3] Cf. Boyle David, *La Seconde Guerre Mondiale – L'Histoire en images*, Gründ (éd.), Paris, 1999, p.44.

[4] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p. 325.

[5] Cf. Fischer Hubert, *Der deutsche Sanitätsdienst 1921 – 1945*, Biblio Verlag, Osnabrück, 1985, Band 3, p. 2134.

[6] Cf. Thiébaud Patrick, *La diplomatie hitlérienne (1^{ère} partie)*, in Seconde Guerre Mondiale, janvier/février 2003, n°6, p. 16 à 23.

[7] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p. 325.

[8] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 3, p. 1977 et 1978.

[9] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 3, p. 1978 et 1979.

[10] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 3, p. 1978 et 1979.

[11] En avril 1940, tous les soldats qui sont dentistes de métier, doivent se faire enregistrer et sont retirés des unités peu après, afin d'accomplir la première partie de la formation. Une fois la période de formation terminée, ils ont le grade de dentistes assistants de marine et sont placés sous la direction de l'expert dentaire du service sanitaire.

[12] La Waffen-SS est un corps d'armée d'élite, indépendant

de la Wehrmacht. Elle possède son propre service sanitaire. Son service dentaire est formé des mêmes unités mobiles que la Wehrmacht et de grands centres de soins destinés aux soldats SS et leurs familles. Mais, la particularité de ces centres est qu'un grand nombre d'entre eux se trouvent au sein de grands camps de concentration comme celui de Dachau, du Stutthof ou de Buchenwald... Nous y reviendrons.

[13] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 3, p.1979 à 1981.

[14] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 3, p. 1981

[15] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p.325.

[16] sac de marche : sacoche que le dentiste transporte dans tous ses déplacements, essentiellement équipée de matériel d'urgence (compresses, sutures, anesthésiants et daviers)

[17] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 4, p. 3109.

[18] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p. 325.

[19] Cf. Fischer Hubert, *Der deutsche Sanitätsdienst 1921-1945*, Biblio Verlag, Osnabrück, 1985, Band 4, p. 3109 et 3374.

[20] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 4, p. 3108.

[21] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p. 326.

[22] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p. 327.

[23] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 4, p. 3109 et 3110.

[24] Cf. Buchner Alex, *The German Army Medical Corps in WWII*, Schiffer Publishing, Atglen, 1999, p. 17.

[25] Les chirurgiens-dentistes diplômés sont titulaires d'un doctorat d'État et sont les seuls à suivre une formation universitaire qui les accréditent auprès des caisses. Les dentistes non diplômés pour être reconnus par ces caisses doivent passer un examen approprié.

[26] Cf. Fischer Hubert, 1985, Band 4, p. 3110.

[27] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p.327.

[28] Cf. Cagerodcev Guenadij Ivanovic & Thom Achim, 1989, p. 327.

[29] Cf. Fack Geoffroy, *La reddition inconditionnelle, la pire faute de toute la guerre ?*, in Seconde Guerre Mondiale 1939 – 1945, n°9, Puteaux, juillet/août 2003, p. 39

[30] Cf. Fraschka Günter, *L'honneur n'a pas de frontières*, France-Empire (éd.), Paris, p. 343 à 350.

[31] Cf. Fraschka Günter, *L'honneur n'a pas de frontières*, France-Empire (éd.), Paris, p. 343 à 350.

[32] Cf. Staatsarchiv Hamburg, *dossier de dénazification du Dr Mauss du 1er janvier 1946*, Hamburg, 2005. Ce document confirme le propos de Fraschka. Il convient de rester circonspect et prudent concernant l'historique du Dr Karl Mauss. Certes, son parcours militaire est exemplaire et fait de lui un homme au charisme indéniable. Toutefois, il ne faut pas oublier que Mauss a été le soldat d'un régime totalitaire dont les méfaits, les meurtres et les exactions résonnent encore à nos oreilles, soixante ans après. Il s'est battu pour lui et l'a défendu au point d'en perdre une jambe. Attention donc.

Un séjour à Moscou dense et chargé en émotions

Par
Yves Donjon

Yves Donjon, ancien de l'Armée de l'Air et documentaliste du Musée Normandie-Niemen, est l'auteur de « ceux du Normandie-Niemen », livre de référence qui présente la biographie complète de tous les membres ayant appartenu à cette unité entre septembre 1942 et juin 1945.

La seconde édition de cet ouvrage a été imprimée en 2011 et est disponible chez l'auteur au prix de 23 € port compris, chèque à libeller au nom du « Mémorial Normandie-Niemen » envoyé à : Monsieur Yves Donjon - 21 rue St Nicolas - 22960 Pledran.

L'an dernier, il a été invité à Moscou pour représenter le Régiment lors des cérémonies de commémoration de la Victoire.

Vendredi 6 mai 2011, je quitte ma Bretagne pour la capitale, et le lendemain, prends un avion pour la Russie, étant invité à assister aux célébrations du 66^{ème} anniversaire de la fin de la Grande Guerre patriotique (désignation donnée par les Russes à la Seconde Guerre mondiale).

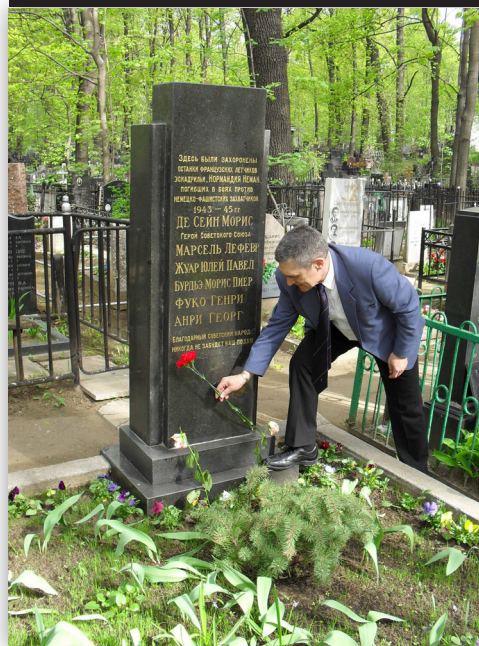
Cette invitation m'a été adressée par trois personnes : le colonel Anatoliy Andréévitch Fétissov, président de l'Association des vétérans russes de Normandie-Niemen, monsieur Youri Rossikhine, directeur de l'École 1666 « Phénix » de Moscou, et monsieur René Barchi, compatriote vivant à Moscou depuis plus de trente-cinq ans et membre extrêmement actif en Russie du « Mémorial Normandie-Niemen ».

Ce dernier m'attend à mon arrivée à l'aéroport de Domodedovo, et durant tout mon séjour à Moscou, il va se révéler pour moi un guide et un interprète exceptionnel. L'aéroport de Domodedovo se trouvant à 42 km au sud-est du centre de Moscou, nous prenons un train de banlieue qui nous amène jusqu'à la gare Paveletsky en un peu moins d'une heure. Puis nous gagnons l'hôtel « Altai » où je vais loger durant mon séjour à Moscou. Le dîner au « Riga », restaurant à proximité de mon hôtel, dans une ambiance musicale typiquement russe, nous donne l'occasion de faire plus ample connaissance.

Dimanche en début de matinée,



Cimetière de Vvedenskoïé.



Cénotaphe à la mémoire de 6 pilotes du Normandie-Niemen

René Barchi et moi nous rendons au cimetière Vvedenskoïe (ou cimetière de la Présentation de la Vierge). Dès la grille d'entrée franchie, un surprenant sentiment de calme et de tranquillité émane des lieux. Ici, les tombes sont entourées d'arbres d'essences diverses et variées, d'où proviennent des gazouillis d'oiseaux, dégageant une étonnante atmosphère de paix et de sérénité. Nous nous arrêtons d'abord devant l'obélisque rendant hommage aux soldats français de la Grande Armée morts durant la campagne de 1812. À côté des grognards de Napoléon est situé le carré français de Normandie-Niemen. Dans celui-ci se trouve une tombe dédiée « Au pilote français inconnu de l'Escadrille Normandie-Niemen » (qui serait très probablement Jean Tulasne), la tombe de Bruno de Faletans et celle de son mécanicien, Sergueï Astrakhov, ainsi qu'un cénotaphe à la mémoire de six pilotes de Normandie-Niemen (De Seynes, Lefèvre, Joire, Bourdieu, Foucaud, Henry) morts pour la liberté et réinhumés en France en 1953. Selon la tradition russe nous déposons des œillets rouges sur chaque monument funéraire et nous nous recueillons longuement avec une grande émotion. À ce moment là, nous voyons arriver vers nous deux dames âgées d'une bonne soixantaine d'années qui nous observent et semblent hésiter à s'approcher plus avant, ayant sans doute peur de nous déranger. Malgré tout, elles s'avancent, déposent des œillets sur les trois monuments funéraires français, s'immo-



Yves Donjon, le Colonel Fétissov, le Colonel Pyotr Roubstov et Grégoriy Gritchenko

bilisent quelques instants sans rien dire et s'en repartent silencieusement. René Barchi et moi nous regardons mutuellement, touchés par le geste de ces femmes. Ces deux dames, nous les retrouvons un peu plus tard, dans l'allée centrale du cimetière, alors que nous nous dirigeons vers la sortie, et René Barchi engage avec elles la conversation. L'une d'elles nous explique qu'en 1953, âgée de 7 ans, elle a assisté en compagnie de sa mère à l'exhumation des cercueils des six pilotes français dont le nom figure sur le cénotaphe. Depuis (avec sa mère jusqu'au décès de celle-ci), elle vient chaque

année, à l'occasion du 9 mai, fleurir les tombes des pilotes français de Normandie-Niemen et rendre ainsi hommage à ces derniers...

René Barchi et moi gagnons ensuite le Parc Lefortovo situé à l'est de Moscou où doit se dérouler une cérémonie commémorative présidée par madame Marie Masdupuy, ministre conseiller. Le quartier de Lefortovo doit son nom à l'amiral François Lefort, proche collaborateur et ami du Tsar Pierre le Grand. C'est dans ce Parc Lefortovo qu'est érigé le magnifique monument en bronze dédié à la mémoire de Normandie-Niemen. Celui-ci est l'œuvre du sculpteur russe Andrei Nikolaï Kolvalchouk et a été inauguré le 10 octobre 2007 par les présidents Nicolas Sarkozy et Vladimir Poutine.

À notre arrivée, sont déjà présents de nombreux anciens combattants russes de la Grande Guerre patriotique ainsi qu'un abondant public. Sur place, avec beaucoup de plaisir, je retrouve (entre autres) trois grands amis de notre mémorial : madame Nadia Nazarenko, de Friasino (banlieue de Moscou), le colonel Piotr Serguéyévitch Roubtsov (commandant du 18^{ème} Régiment de chasse de la Garde dans les années 50) et le colonel Anatoliy Fétissov. Arrivent ensuite les autorités civiles et militaires russes et françaises. Les hymnes nationaux sont interprétés par un orchestre militaire puis des discours sont prononcés par de hautes personnalités et enfin a lieu un dépôt de splendides gerbes au pied du monument Normandie-Niemen. Cette émouvante cérémonie est clôturée par la sonnerie « Aux morts ! », suivie d'une minute de silence rompue par un coup de clairon.

Nous prenons ensuite la direction de la Mission militaire française, située au n° 29 du quai Prechistenskaya (an-



ciennement quai Kropotkine), où doit se tenir une réception donnée par l'ambassade de France. C'est avec beaucoup d'émotion que nous franchissons le seuil de la mission, haut lieu de l'histoire de Normandie-Niemen. Nous sommes reçus par le général Jean Maurin, chef de la mission, et son attaché de l'Air, le lieutenant-colonel Éric Galliaerde^[1]. Avec l'accord de ce dernier, je me rends sur le balcon surplombant la Moscova et offrant un magnifique point de vue de Moscou. Quel étrange et troublant sentiment que de se retrouver près de soixante-dix ans plus tard à l'endroit même où les pilotes de Normandie-Niemen faisaient leurs séances photos. J'ai l'impression que leurs fantômes sont dans mon dos et qu'ils sourient de mon émotion et de mon désarroi...



Yves sur le balcon de la mission militaire

La réception touchant à sa fin, René Barchi et moi accompagnons jusqu'à la plus proche station de métro deux anciens mécaniciens russes de Normandie-Niemen, Vladimir Sobolev et Youri Makssayev (tous deux âgés de 85 ans), ainsi que la fille du général Nikolaï Touniev (décédé en 2003). En cheminant nous croisons des jeunes (et moins jeunes) gens qui saluent avec une profonde déférence nos deux vétérans en leur disant simplement : « Spassiba ! » (Merci). Nous passons devant la magnifique Cathédrale du Christ-Sauveur, plus grande cathédrale de Russie.

¹ Le lieutenant-colonel Éric Galliaerde a cessé ses fonctions en septembre 2011 et a été remplacé à cette même date par le lieutenant-colonel Matthieu Evain.



Soldats russes devant le monument dédié à la mémoire de Normandie-Niemen

Après avoir fait nos adieux à nos amis russes, nous empruntons également le métro pour rejoindre l'École 712. Professeur de français à l'école, madame Natalya Vassilievna Kroupina, bien connue des administrateurs de notre mémorial, est présente pour nous accueillir, accompagnée de madame Nadiejda Alexandrovna Yermakova (responsable du musée de l'école) ainsi que d'une collègue. Bien que nous soyons dimanche et que l'école soit fermée, en plus des professeurs, des élèves et même des parents d'élèves se sont spécialement déplacés en mon honneur... Je suis très touché par ce profond témoignage de sympathie à mon égard. Quatre ravissantes jeunes filles interprètent à mon intention, dans un très bon français, quelques chansons de notre douce France. Guidés par mesdames Kroupina et Yermakova, nous allons ensuite visiter le très beau musée Normandie-Niemen situé au sein même de l'école. J'ai le

grand plaisir d'apposer ma signature (qui sera ultérieurement brodée en lettres d'or) sur une grande toile rouge où les visiteurs de marque du musée sont invités à laisser une trace de leur passage. Je suis honoré que l'on me demande d'accoler mon nom à celui de mon ami le très regretté général Joseph Risso.

Après avoir à regret pris congé de nos hôtes, nous quittons l'École 712 pour nous rendre au domicile du colonel Fétissov chez lequel nous sommes invités à dîner. Ce repas est aussi l'occasion de célébrer un double anniversaire pour le colonel Fétissov : 58 ans ce jour même et 40 années d'une brillante carrière aéronautique. J'ai le plaisir de faire connaissance avec les membres de la famille d'Anatoly Fétissov. Autour d'une table copieusement garnie le dîner se déroule dans une ambiance extrêmement cordiale et conviviale (domaine dans lequel excellent nos amis russes), le champagne et la vodka n'étant sûrement pas étrangers au chaleureux climat de cette soirée !...

Le lendemain matin, René Barchi et moi prenons la direction de l'hôpital Sokolniki où nous sommes attendus pour une visite privée. Après la sortie du métro et avant d'atteindre l'hôpital, il nous faut traverser l'immense Parc Sokolniki (ou Parc des Faucons) situé au nord-est de Moscou. Sur une étendue de 600 ha, avec plusieurs petits lacs bordés de cabanons et sept avenues longées de tilleuls, érables, ormes, bouleaux, frênes, chênes, pins, sapins, mélèzes... qui se rejoignent en son centre, c'est un parc russe typique. On y trouve un labyrinthe, une fête foraine, des parcours de montagnes russes et d'autres installations pour enfants, de nombreux kiosques d'alimentation, ainsi qu'un cinéma, une bibliothèque, un restaurant, une scène de concerts, etc. Tout le parc est pavoisé de drapeaux, banderoles et fleurs pour les célébrations des 66 ans de la fin de la Grande Guerre patriotique, et même les bancs publics arborent pour l'occasion une décoration spéciale. Devant l'entrée de l'hôpital, fixé sur un pylône et comme prêt à s'élancer vers le ciel, trône un superbe et mythique MiG-21 « Fishbed ». À gauche du piédestal est érigée une stèle rendant hommage aux aviateurs et cosmonautes soviétiques ainsi qu'aux Français de Normandie-Niemen. Avec recueillement nous déposons au pied du monument de traditionnels œillets rouges. Le directeur, monsieur Kassianov, nous reçoit en personne pour la visite guidée de son établissement, visite qui va

se révéler fort intéressante.



À l'école 712, Mme Nadiejda Yermakova, des élèves, Yves Donjon et le Colonel Fétissov



Partie ancienne de l'Hopital militaire où est décédé
Marcel Lefèvre

Durant la Seconde Guerre mondiale, l'hôpital militaire Sokolniki était réservé aux personnels de l'aviation soviétique. Au premier étage, dans un hall faisant office de musée, de nombreux panneaux et tableaux retracent l'histoire de l'établissement. On y trouve notamment les portraits des aviateurs (dont beaucoup de Héros de l'Union soviétique) et des cosmonautes (tels Valentina Terechkova, Youri Gagarine, Guerman Titov...) ayant fréquenté l'hôpital. Une partie de cette exposition permanente est consacrée à Normandie-Niemen et plus spécialement aux dix-neuf pilotes français qui y ont été hospitalisés entre 1943 et 1945. Émotionnellement, le point fort de la visite est lorsque nous allons voir la partie ancienne de l'hôpital où Marcel Lefèvre a succombé à ses blessures le 5 juin 1944. Malheureusement, aujourd'hui désaffecté, le bâtiment est désormais fermé pour cause de vétusté et par mesure de sécurité. Une immense tenture peinte en trompe-l'œil (très réaliste) recouvre la totalité de la façade pour masquer l'état de délabrement du bâtiment. De ce fait, c'est à l'extérieur, sous la fenêtre de la chambre où Marcel Lefèvre a rendu son dernier souffle que nous nous recueillons avec une profonde émotion. Monsieur Kassianov nous explique qu'hélas, il ne dispose pas des moyens financiers nécessaires à la réfection de l'ancien hôpital et qu'il recherche activement des crédits à cet effet. Conscients de la chance de cette visite personnalisée, nous remercions notre hôte avec gratitude.

Nous retrouvons ensuite le colonel Fétissoff au lieu de rendez-vous fixé et nous nous rendons tous les trois au domicile de monsieur Moltchanov qui nous accueille en compagnie de sa fille. Agé de 93 ans^[2] Ivan Ivanovitch Moltchanov est le dernier vétéran pilote du 18^{ème} Régiment de chasse de la Garde. Il a participé à la Grande Guerre patriotique depuis le début, d'abord sur le front Nord-Ouest (région de Leningrad) ; a abattu plusieurs chasseurs ennemis

et a été lui-même descendu à deux reprises. Grièvement blessé puis rétabli, il est affecté début 1943 à l'instruction des quatorze premiers pilotes de Normandie et avec le 18^{ème} de la Garde participe à leurs missions jusqu'à la fin de la guerre. J'ai le grand plaisir et l'honneur de lui offrir un exemplaire dédicacé de la nouvelle édition de mon livre « *Ceux de Normandie-Niemen* ». Je suis vraiment étonné et très heureux de constater à quel point ce modeste cadeau semble le combler de joie : il ne cesse de me remercier pour ce présent. Durant le déjeuner, monsieur Moltchanov est intarissable sur les événements qu'il a vécus avec les Français de Normandie-Niemen. C'est un témoin historique et unique de cette période, même si parfois sa mémoire le trahit quelque peu. Il me narre de nombreuses anecdotes passionnantes et tout en l'écoutant attentivement, je regrette de ne pas avoir eu l'idée d'apporter un magnétophone pour enregistrer ses propos.



M. Moltchanov et Yves Donjon

Après le repas, nous sommes rejoints par le maire d'arrondissement accompagné de son épouse, ces derniers venant saluer respectueusement monsieur Moltchanov en ce jour de fête de la Victoire. Il faut savoir qu'en Russie la date marquant la fin de la Seconde Guerre mondiale est le 9 mai, contrairement aux pays d'Europe occidentale qui retiennent la date du 8 mai.

En milieu d'après-midi, nous sommes obligés d'abandonner nos hôtes, ayant des impératifs d'horaires à respecter. Nous quittons aussi le colonel Fétissoff pour aller assister

2
Ivan Ivanovitch Moltchanov a fêté ses 94 printemps le 19 janvier 2012

à la représentation d'un spectacle donné au Palais national du Kremlin (ou « Théâtre du Kremlin »).

Ce théâtre est situé dans l'ancien Palais des Congrès qui fut achevé en 1961. Durant l'ère de l'URSS, cette salle était utilisée pour les grands-messes du Parti communiste par les dignitaires du bloc de l'Est. Aujourd'hui, avec sa capacité de 6 000 places, c'est la salle de spectacles la plus prestigieuse de Moscou.

Une fois installés à nos places numérotées, René Barchi me fait remarquer qu'être dans cette assistance fait de nous des privilégiés. En effet, le spectacle qui s'annonce étant réservé aux seuls vétérans soviétiques et leurs familles, nous ne devons être que très peu d'étrangers présents dans cette salle. Malgré mon ignorance de la langue, je ne suis pas insensible (bien au contraire) à la beauté des chants russes accompagnés de musiques entraînantes, dont les interprètes sont vêtus de splendides costumes. J'admire ces anciens combattants, dont de nombreux nonagénaires, qui tout en frappant des mains reprennent avec enthousiasme certaines chansons et semblent heureux comme des enfants au cirque. Concerts et ballets se succèdent (entrecoupés d'un entracte) avec une cadence soutenue pendant deux heures.

Ce magnifique spectacle terminé, nous décidons de nous promener à l'intérieur de l'enceinte et autour du Kremlin. En premier, nous nous rendons, afin de nous recueillir, devant le tombeau du soldat inconnu situé entre la tour intermédiaire de l'Arsenal et la tour d'angle de l'Arsenal. Gardé par des soldats en armes, le tombeau où brûle une flamme éternelle, disparaît sous une montagne d'œillets rouges. Le long du mur d'enceinte, entre ces deux tours, sont gravés dans la pierre les noms des grandes batailles s'étant déroulées sur le front de l'Est au cours de la Grande Guerre patriotique. Devant chaque nom ont été déposés des œillets rouges, toujours en grande quantité. Nous déambulons en croisant de nombreux badauds venus en ce lieu célébrer la fête de la Victoire. Par endroits, des petits groupes constitués de personnes de toutes générations chantent et jouent de la musique.

Alors que nous nous apprêtons à quitter l'enceinte du Kremlin, je me retourne pour admirer le début du coucher de soleil au-dessus des remparts estimant que cela mérite une photo. Quelques mètres derrière nous chemine un vétéran russe auquel René Barchi demande s'il veut bien poser à mes côtés, ce qu'il accepte de bon gré. En apercevant les insignes que nous arborons sur nos vestons et les pointant du doigt, notre vétéran s'exclame avec un large sourire : « Ah ! Normandie-Niemen ! » et se met immédiatement à chanter !... René Barchi m'explique qu'il s'agit d'une chanson russe des années 50 consacrée à Normandie-Niemen. Notre interlocuteur nous déclare ensuite qu'il fait partie d'une chorale et précise qu'il en est très fier. Nous échangeons avec ce monsieur une chaleureuse poignée de

mais : que cette rencontre fortuite est sympathique !

En ce jour de fête, toute la Place Rouge est pavisée aux couleurs du drapeau national. D'immenses banderoles et de gigantesques panneaux recouvrent une partie des façades des bâtiments du Kremlin ; des tribunes aux sièges blancs, bleus et rouges ont été installées pour assister à la grande parade militaire du matin. Nous passons au pied de la superbe tour du Sauveur dont la grande horloge joue l'hymne national russe et devant l'extraordinaire cathédrale de l'Intercession-de-la-Vierge (ou Saint-Basile-le-Bienheureux) aux neuf coupes multicolores.

Puis nous empruntons le Grand Pont Moskvoetsky (554 m x 40 m) qui relie la Place Rouge à la rue Bolchaya Ordynka. Le pont a été coupé à la circulation et une foule joyeuse s'y presse dans l'attente du feu d'artifice devant être tiré à la nuit tombante au-dessus de la Moscova.

Nous allons ensuite nous restaurer dans un petit café traditionnel où je découvre avec plaisir la bière locale.

Éprouvés par le rythme trépidant de ces deux dernières journées et sachant que le programme qui nous attend le lendemain est encore chargé, nous choisissons de ne pas nous coucher trop tard. Aussi, du feu d'artifice nous ne verrons qu'un ciel illuminé et ne percevons que de lointaines détonations, avant de nous engouffrer dans les superbes sous-sols du métro moscovite.

Mardi 10 mai, mon trop court séjour à Moscou arrive déjà à son terme : en fin d'après-midi je dois reprendre l'avion pour Paris. Comme chaque matin René Barchi vient me chercher à mon hôtel ; avec un sourire complice et mystérieux, il m'informe que le colonel Fétissoff m'a réservé pour aujourd'hui une importante surprise... Colonel Fétissoff que nous retrouvons par ailleurs à une correspondance du métro et en compagnie duquel nous poursuivons notre route en direction de l'École 1666 « Phénix ».

Nous sommes accueillis par monsieur Youri Rossikhine, directeur de l'école, madame Irina Léonidovna Balachova, professeur de français, et quatre charmantes demoiselles qui m'offrent des fleurs. Tous ensemble nous nous rendons dans le ravissant petit parc de l'école pour nous recueillir devant une petite stèle rendant hommage à Normandie-Niemen. Une nouvelle (et dernière) fois nous déposons nos éternels œillets rouges.

Nous gagnons ensuite la salle d'honneur de l'école qui, en réalité, est un musée consacré à Normandie-Niemen, musée d'une extraordinaire richesse. Nous sommes impatientement attendus par les professeurs de français et leurs élèves, filles (en très grande majorité) et garçons de 14 à 18 ans. Les quatre charmantes jeunes filles qui nous ont accueillis à notre arrivée lisent à tour de rôle dans un excellent français un long texte rédigé par leurs soins, texte retraçant



*École 1666 Phenix Yves Donjon,
René Barchi et deux élèves*

l'historique de Normandie-Niemen. Je les félicite sincèrement pour leur maîtrise de la langue française et pour la qualité de leur exposé.

Puis, monsieur Rossikhine prononce un court discours de bienvenue à mon intention avant de céder la parole à madame Balachova. Celle-ci fait de moi un portrait très (trop !) élogieux, puis elle présente mon nouveau livre.

Ce sont ensuite les élèves qui s'adressent à moi. Présument alors devoir parler de notre mémorial, de mon livre, ou plus généralement de Normandie-Niemen, je suis l'objet de questions ayant presque toutes trait à d'autres sujets vraiment divers, tels le football, la cuisine, la littérature, la Russie, la région de France où je réside, ma famille, ma jeunesse, etc. En réponse à une jeune fille qui me demande si je travaillais bien à l'école, j'annonce la note que j'ai « brillamment » obtenue en mathématiques au baccalauréat : semblant étonné un professeur me demande avec circonspection si la notation était sur 10 ou sur 20 ? Précisant que c'était bien sur 20, je déclenche l'hilarité générale... J'ai l'impression d'être devenu subitement très sympathique aux yeux des élèves. D'ailleurs, madame Balachova me confiera plus tard que la sincérité de cette réponse m'a fait obtenir un franc succès auprès d'eux.

Après ce très plaisant jeu des questions-réponses, nous procédons avec nos hôtes à un échange de cadeaux : je reçois entre autres un volumineux et magnifique ouvrage sur Moscou.

Arrive ensuite le moment de la surprise préparée par le colonel Fétissov. Celui-ci prend la parole tout en sortant de sa sacoche une petite boîte renfermant une splendide médaille. S'adressant à moi sur un ton très solennel, il accroche la médaille au revers de mon veston, me serre vigoureusement la main et m'embrasse chaleureusement, cela sous une salve d'applaudissements. Ce n'est que lorsque

René Barchi a terminé de traduire les propos du colonel Fétissov que je commence à comprendre que je viens d'être décoré de l'ordre d'Alexandre Nevski...

Pour une surprise, c'est véritablement une énorme surprise... et quelle émotion ! Je bredouille quelques mots de remerciements, incapable de m'exprimer convenablement tant je suis déconcerté et ému. Je me contente de dire (ce qui est vrai) que je suis extrêmement fier et honoré de recevoir une telle décoration. Étant d'une (trop !?) grande sensibilité je ne parviens pas à dissimuler l'émotion qui me submerge... nos amis russes semblent d'ailleurs partager cette émotion.



*Le Colonel Fétissov décorant Yves Donjon
de l'ordre Alexandre Nevski*

Après cette brève mais (pour moi) mémorable cérémonie, monsieur Rossikhine nous entraîne pour une visite complète de son établissement. Il est très fier notamment de nous montrer la remarquable piscine dans laquelle se déroulent des compétitions officielles. Nous gagnons ensuite une grande salle garnie de nombreuses vitrines présentant des dioramas de batailles ou de scènes de la Seconde Guerre mondiale. Au-dessus des vitrines trône une impressionnante collection de coiffes militaires (casquettes, calots, képis...) de toutes armes et de provenances diverses, dont la France. Au fond de la salle se trouve un stand de tir... avec pistolets au laser. René Barchi et moi nous essayons avec amusement à cet exercice auquel je ne me souviens pas m'être adonné depuis l'époque où j'étais dans l'armée de l'Air, il y a plus de trente ans.

Ensuite, accompagnés de madame Balachova et monsieur Rossikhine, nous allons déjeuner dans la partie de la cantine réservée aux professeurs et aux invités. Puis hélas, vient l'heure de dire à contrecœur au revoir à nos amis russes que je remercie très chaleureusement pour leur extraordinaire accueil.

Nous nous rendons ensuite au siège de l'Association des vétérans russes de Normandie-Niemen. Non loin de la pièce attribuée au colonel Fétissov pour son association se tient le bureau de Gregory Alexandrovitch Gritchenko, auquel nous allons rendre visite. Stature de colosse au large sourire, monsieur Gritchenko est un homme d'affaires fortuné, jouant les mécènes, passionné d'aviation et pilote lui-même. Parmi de nombreux projets, il a celui de remettre le terrain d'aviation de Kationki en l'état dans lequel il se trouvait quand Normandie-Niemen y est arrivé en juin 1943.

J'offre à monsieur Gritchenko un exemplaire de mon livre ainsi qu'un tableau que je lui remets au nom de notre mémorial. Puis, le colonel Fétissov intervient car il a, dit-il, une bonne nouvelle à nous annoncer, nouvelle concernant également René Barchi qui, pour une fois n'étant pas dans la confiance, semble tout aussi surpris que moi.



Bureau de Gregory Gritchenko, Yves Donjon et René Barchi

C'est donc à notre grand étonnement que nous apprenons que nous avons été tous deux nommés « Membre de la Garde » ; le colonel nous remet alors l'insigne de cette distinction en nous félicitant. Il nous précise que nous bénéficions d'une dérogation car normalement cet insigne n'est remis à ses récipiendaires que le 7 mars de chaque année.

Après l'ordre d'Alexandre Nevski reçu à peine quelques heures auparavant, cette autre récompense fait de moi un homme véritablement comblé d'honneurs. Mais je n'ai pas le temps de savourer ce nouveau moment d'émotion car il me faut penser à rejoindre l'aéroport.

J'ai beaucoup de mal à prendre congé de nos hôtes, tout particulièrement d'Anatoliy Fétissov avec lequel j'ai lié de véritables liens d'amitié. Je lui adresse mes remerciements les plus cordiaux et les plus sincères pour l'inoubliable chaleur de l'accueil et pour la gentillesse dont les personnes rencontrées durant mon séjour à Moscou ont fait preuve à mon égard. Je lui redis à quel point je suis fier et honoré des deux distinctions reçues de ses mains.



Bureau de Gregory Gritchenko, Yves Donjon et le Colonel Fétissov

Comme à l'aller, René Barchi m'accompagne jusqu'à l'aéroport Domodedovo. Au moment de lui faire mes adieux j'éprouve un pincement au cœur. Je lui serre longuement la main en le remerciant très chaleureusement d'avoir été mon fidèle et brillant interprète, d'avoir organisé aussi remarquablement mon déplacement moscovite et surtout de m'avoir chaperonné aussi fraternellement. Trop ému, je n'ose avouer à René à quel point je suis heureux de l'avoir désormais pour ami.

Et c'est ainsi que prennent fin trois journées exceptionnelles, empreintes d'émotions, dont le souvenir restera indéfectiblement gravé dans ma mémoire...

Ce récit de mon séjour à Moscou ne serait à mon sens complet si je ne faisais état d'une anecdote qui m'a profondément marqué. Il me semble que celle-ci résume très justement l'intensité de l'impact que Normandie-Niemen a laissé auprès du Russe de la rue. J'estime également qu'elle symbolise parfaitement l'amitié indéfectible qui a lié les Français aux Russes durant la guerre et qui perdure de nos jours.

L'anecdote est la suivante : alors que nous devons nous rendre d'un point à l'autre de Moscou, pour des raisons d'horaires, René Barchi suggère de prendre un taxi plutôt que d'emprunter le métro. Je m'installe à l'arrière du véhicule et René Barchi s'assied à l'avant à côté du chauffeur avec lequel il engage la conversation. Habituellement, René Barchi me fait la traduction des discussions ; pas cette fois-ci. Arrivés à destination, René s'adresse enfin à moi pour me dire : « *C'est bon, tu peux descendre, nous n'avons rien à payer, mais dis merci au chauffeur !* ». Quelque peu interloqué, je me fends d'un *Spasiba* sonore accompagné d'un large sourire et d'un geste de la main pour dire au revoir à notre chauffeur.

Une fois seuls, René me dit que lors de sa discussion avec le chauffeur, il a expliqué à ce dernier que je venais de

France à Moscou pour représenter le Mémorial Normandie-Niemen aux célébrations des 66 ans de la fin de la Grande Guerre patriotique.

prix de la course ! ... Pensez-vous qu'un tel geste puisse avoir lieu en France ?...

Yves Donjon

Eh bien, en remerciement du sang versé sur la terre russe par les pilotes de Normandie-Niemen, et pour leur rendre hommage, notre chauffeur refuse que nous lui réglions le

Documentaliste du Mémorial Normandie-Niemen

Le Mémorial-Normandie-Niemen, gardien de la mémoire de la glorieuse épopée du Groupe de Chasse « Normandie-Niemen », en Russie durant la période 1942-1945, et inauguré le 21 septembre 1992, a dû fermer ses portes au public le 5 décembre 2010 pour raisons économiques.

À la demande du Ministre de la Défense, les collections ont été transférées au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, et par convention signée entre le Mémorial et le M.A.E le 22 avril 2010, un « Espace Normandie-Niemen » d'environ 250 m² devait être ouvert au public en fin d'année 2011.

Or, il s'avère que les sommes réservées pour les travaux de mise aux normes du bâtiment et la scénographie dépassent le budget prévisionnel d'environ 150 000 €. Ni le M.A.E, ni le Mémorial ne sont en capacité de les financer dans l'immédiat. C'est d'autant plus préjudiciable à la manifestation de la mémoire de cette prestigieuse unité, que près de 300 000 personnes visitent chaque année le Musée de l'Air et de l'Espace.

Si nous réussissions à réunir ces sommes dans des délais raisonnables, nous pourrions peut-être espérer une ouverture au public avant l'été 2013.

Aidez-nous à réunir ces fonds, et n'hésitez pas à relayer cet appel. Nous vous en remercions par avance.

Le Président du Mémorial Normandie-Niemen

Jean-François Aniere

MEMORIAL NORMANDIE-NIEMEN

Musée de l'Air et de l'Espace
Aéroport de Paris-Le Bourget
BP 173 - 93352 LE BOURGET Cedex

NB : Les dons au Mémorial étant éligibles à la déduction fiscale selon l'article 238bis-1 du Code Général des Impôts, un reçu vous sera adressé à réception de ce don. Ainsi, au final votre don ne vous coûte véritablement que 34 % de la somme objet du don.

Militaria

 Par
**Mahfoud
 Prestifilippo**
Les Forces Navales Françaises Libres (F.N.F.L.) : 1940-1945

Sortie pratiquement indemne des combats de 1940 après la campagne de Norvège et l'évacuation de Dunkerque, la majeure partie de la flotte française est stationnée en Grande Bretagne ou dans les colonies. Mais les actions menées par l'armée britannique au lendemain de l'armistice freinent considérablement le ralliement des marins à la France libre. Tentons donc de faire un bref historique des F.N.F.L. puis nous présenterons quelques uns de leurs uniformes.


 Les Forces Navales Françaises Libres
 1940-1945

Fin juin 1940, tous les navires qui se trouvent dans les ports occupés ou menacés par les Allemands prennent la mer et gagnent soit l'Angleterre soit l'Afrique. Le texte de l'armistice prévoit le désarmement de la Flotte dans les

ports métropolitains ou coloniaux jusqu'à la cessation des hostilités anglo-allemandes. L'amiral Darlan, ministre du maréchal Pétain, donne l'ordre aux marins de s'y conformer.

La tragédie de Mers-el-Kébir : après la signature de l'armistice, Churchill, n'ayant aucune confiance dans les engagements d'Hitler, craint une mainmise des Allemands sur la Marine Nationale. À l'issue d'ultimes tentatives auprès de la mission navale française à Londres, qui communique très mal avec l'amiral Darlan à Bordeaux, il lance l'opération : « *Catapult* » qui vise à neutraliser la Marine Française le 27 juin 1940. Le 3 juillet, une grande partie de la flotte stationnée à Mers-el-Kébir est mise en demeure par les Britanniques qui lancent plusieurs propositions à la Marine. Après le refus de l'amiral Gensoul, la marine anglaise fait feu sur les bâtiments français. Au total, 1297 marins sont tués dont 977 officiers et hommes d'équipage du cuirassé Bretagne.



À Dakar, quatre jours plus tard, le cuirassé Richelieu est attaqué et endommagé à son tour par des navires britanniques. À Alexandrie, le pire est évité : un accord permet de désarmer l'escadre française sans violence. En Grande Bretagne, la saisie des navires se fait parfois par la force. Les marins français faits prisonniers sont entassés dans des camps improvisés.

Les premiers ralliements

Dès le 1^{er} juillet, l'amiral Muselier s'attaque à une tâche difficile : bâtir une marine avec quelques bâtiments, quelques équipages sans état major, ni documentation, ni arsenaux, dans un pays étranger menacé d'invasion. À cette date, seuls trois bateaux décident de poursuivre la guerre : le sous-marin Rubis commandé par le lieutenant de vaisseau Georges Cabanier ; le sous-marin Narval commandé par le lieutenant de vaisseau François Drogou ; le patrouilleur Président Houduce commandé par l'enseigne de vaisseau Lucien Deschatres. Des bateaux de commerce et des navires de pêche entrent aussi au service de la France Libre. Ainsi l'ensemble des pêcheurs de l'île de Sein s'y engagent massivement. Une école navale est créée à Portsmouth sur le Courbet puis sur le Président Théodore Tissier et ses annexes.

À la fin de 1940, une centaine d'officiers et 3 100 marins sont au combat : patrouilles en mer du Nord, sur les côtes de l'Afrique Équatoriale Française, participation à la bataille de l'Atlantique, protection des voies de ravitaille-

1940 - Brest.

La tenue de notre matelot se compose d'un ensemble bleu marine, d'équipement en cuir (ceinturon et cartouchières), d'un fusil français mas36 (neutralisé), de guêtres blanches, de chaussures noires, d'un bachi, d'un maillot à rayures et d'un caban de la Marine Nationale.

ment britanniques en Méditerranée, dans l'océan Indien et dans le Pacifique. Parties de rien, les Forces Navales Françaises Libres sont fortes de 7 000 hommes lors de la fusion d'août 1943 avec les forces maritimes d'Afrique du Nord. Par ailleurs 5 000 officiers et marins servent dans la marine marchande libre.

Dans l'Empire : Tahiti, les établissements français de l'Inde et de la Nouvelle Calédonie rejoignent spontanément la France Libre mais celle-ci cherche à rallier d'autres territoires. Les FNFL prennent part à la malheureuse expédition de Dakar menée pour obtenir le ralliement de l'Afrique Occidentale Française. En Afrique Équatoriale Française, elles assurent le blocus des côtes du Gabon afin d'empêcher Dakar de ravitailler ce territoire et s'engagent, en novembre 1940, dans un combat fratricide contre le Bougainville resté fidèle au gouvernement de Vichy. Ainsi participent-elles au ralliement du Gabon. Après le ralliement du Cameroun et du Moyen Congo, l'Amiral Émile Muselier décide de créer une base navale en Afrique Équatoriale Française dont l'état major est à Pointe Noire.

Une marine se constitue aussi au Levant après la convention de Saint-Jean d'Acre (14 juillet 1941), commandée par le capitaine de frégate Joseph Kolb Bernard. Les bâtiments FNFL y assurent les escortes le long des côtes de Syrie, de Palestine et d'Égypte, sous le commandement de la Royal Navy britannique.



Quartier-maître de 2^e classe - 1941.

Ce quartier-maître porte le casque colonial avec ruban au nom du bâtiment, la chemisette spéciale avec marques de grade sous l'insigne de poitrine et la pantalon de toile rouge. L'association de ces deux derniers éléments n'est en principe pas prévue par les tableaux réglementant la tenue.

Reconstituons maintenant quelques tableaux représentant les F.N.F.L. durant la période que nous étudions, avec quelques photos de l'auteur pouvant évoquer un fusilier marin de la 1^{ère} division française libre de la campagne de Syrie à la capitulation.



Syrie - 1941.

Notre marin à frère allure, il vient de percevoir de l'équipement et un uniforme d'origine britannique tels que l'équipement en toile, les guêtres, le sac à dos, le casque d'acier et le pistolet mitrailleur britannique STEN (neutralisé également).



Italie - 1944.
Notre fusilier marin a perçu une tenue entièrement américaine mais il a cependant conservé son casque anglais symbole et fierté des premiers ralliés de la 1^{ère} division française libre.



Provence - Août 1944.
Notre fusilier marin arbore fièrement l'insigne de la 1^{ère} division française libre.

Saint-Nazaire à travers les deux guerres mondiales.

Par
Patrick
Fleuridas

À l'évocation du nom de Saint-Nazaire, une foule de souvenirs défile immédiatement. Pourtant l'histoire de cette ville et de son port est courte. Il y a moins de 200 ans, il n'y avait rien dans cet estuaire, mis à part quelques maisons de pêcheurs et de pilotes de Loire.

La Première Guerre mondiale.

Peu d'influence sur le port après l'entrée en guerre de la France. Saint-Nazaire n'est pas un port militaire. Les chantiers navals construisent régulièrement des navires de guerre, dont des cuirassés, depuis des années, mais aussi des navires de commerce ou de croisière. L'entrée en guerre des USA en 1917 va tout bouleverser. En quelques mois Saint-Nazaire se transforme et devient le premier port de débarquement de troupes et de matériel. 250 000 soldats débarquent à partir de juin 1917 et 3 000 000 de tonnes de matériel et marchandises diverses sont déchargés au cours de la guerre. De décembre 1918 à la fin de 1919, près de 487 000 soldats américains rembarquent vers les USA.

Tout l'arrière-pays devient une vaste zone de camps sanitaires, de repos, de transit, de stockage de matériel, d'animaux (les chevaux pour l'artillerie !). Le génie américain creuse deux réserves d'eau potable au nord-ouest de la ville, à l'Immaculée, afin de subvenir aux besoins. Sur le port même, un impressionnant bâtiment frigorifique, le premier ici, permet le stockage des denrées périssables. À Pont-de-Paille, une écluse est construite pour réguler le Brivet. Mais la présence de ces nombreuses troupes engendre aussi des conflits avec les civils. Une unité de « Marines » doit assurer la sécurité du port. Des camps de prisonniers de guerre allemands sont également installés.



Arrivée de prisonniers allemands à Saint-Nazaire

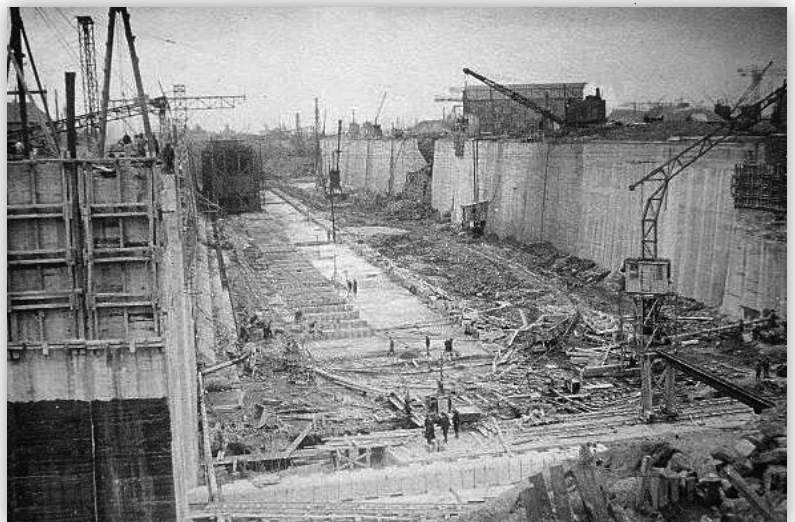
L'Entre-deux guerres.

Parallèlement à l'activité portuaire, une nouvelle industrie voit le jour dès 1922 : l'aéronautique. À cette époque, les autorités misent sur le développement de ce mode de transport, en particulier les hydravions : c'est ainsi que des

bâtiments d'assemblage, une grande cale inclinée sur la Loire et la première piste d'atterrissage sont construits.

L'échec de cette aventure amène la transformation des ateliers en chaîne de montage d'avions militaires à partir de 1936.

Les chantiers navals construisent des bateaux de plus en plus grands. Aussi le creusement d'une nouvelle écluse débute en 1929 : la forme Joubert, appelée aussi cale « Normandie » car ce paquebot est le premier à l'utiliser. Avec 350 mètres de long sur 50 mètres de large, c'est la plus grande cale d'Europe, capable d'accueillir tous types de navires. Sa neutralisation sera d'ailleurs l'un des objectifs du raid britannique de mars 1942.



Construction de la cale Joubert, 1929-1932

L'activité portuaire est importante et variée. Au nord de Saint-Nazaire, à Donges, débute l'installation d'un lieu de stockage et de raffinage de pétrole. La Compagnie Générale Transatlantique s'installe sur les quais même du port. Administration et entrepôts permettent un bon fonctionnement des lignes transatlantiques avec l'Amérique Centrale.

Les mouvements sociaux de 1936 sont particulièrement importants, paralysant pendant des semaines l'activité du port et des chantiers de construction, ainsi que les forges de Trignac.

La Seconde Guerre mondiale.

- L'arrivée des allemands.

Quand les forces allemandes arrivent à Saint-Nazaire le

22 juin 1940 (celle-ci est déclarée « ville ouverte » depuis la veille), les installations portuaires et les chantiers sont endommagés. Les bombardements allemands sur les forces anglaises en cours d'embarquement ont laissé des traces. Quelques heures auparavant, le cuirassé *Jean Bart*, bien qu'inachevé, a réussi à fuir in extremis.

Jusqu'en septembre, quelques U-Boot font une simple escale de ravitaillement. À partir d'octobre, la 7^{ème} flottille de sous-marins, basée à Kiel, commence timidement son installation. Les trois formes de radoub du bassin de Penhouët sont utilisées ainsi que les quais ouest pour l'entretien des sous-marins.



Construction de la base. Au premier plan des caissons remplis de sable isolent le chantier d'élévation des murs des futures alvéoles. (Photo Bundesarchiv)

- La construction de la base.

Choisi en septembre 1940 en tant que port militaire pour abriter des sous-marins, des membres de l'Organisation Todt visitent le port pour étudier les modalités de la construction d'un abri pour sous-marins. Les travaux préliminaires commencent en janvier 1941, et le chantier démarre au mois de mars. Le 30 juin, les trois premières alvéoles sont inaugurées en présence de Karl Doenitz et du Dr Fritz Todt.

L'utilisation de la darse de retournement des paquebots transatlantiques facilite dans un premier temps l'édification de la base vers le sud. Le bassin est isolé par un barrage de cylindres en palplanches, la vase évacuée et le sol creusé afin de trouver une base rocheuse pour les fondations. Puis la poursuite de l'agrandissement oblige l'OT à détruire les bâtiments de la CGT, puis les quais et à creuser de nouveau. Un grand casernement au nord de l'ouvrage, la construction d'une seconde dalle de protection, puis de la superstructure « fangrost » font que les travaux durent, en fait,

jusqu'en juin 1944, date à laquelle le chantier s'arrête. L'installation de cloches blindées sur le toit ainsi que son renforcement restent inachevés, mais dès juin 1942, quatorze alvéoles sont opérationnelles.

- Le port de guerre.

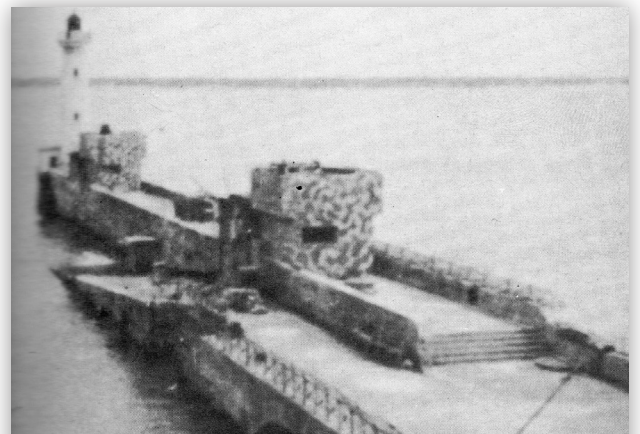
La 7^{ème} flottille de sous-marins (7. U-Flottille) s'installe officiellement en octobre 1940. Elle est suivie par la 6^{ème} flottille (6. U-Flottille) en février 1942. Près de 150 sous-marins transiteront par Saint-Nazaire durant la guerre. Il y a dans les bassins tout un ensemble de navires au service des sous-marins : dragueurs de mines, remorqueurs, briseurs de blocs, patrouilleurs, pétroliers. Si les chantiers de constructions navales ne produisent plus de grosses unités, elles sont largement sollicitées pour les réparations et l'entretien des navires.

Plusieurs dizaines de réservoirs bétonnés et enterrés assurent le stockage du carburant.

Le port est particulièrement bien défendu avec plus de 64 ouvrages. Il est classé stützpunkt « U-Boot hafen » pour le bassin sud et « Nord hafen » pour le bassin de Penhouët au nord. De nombreuses positions de Flak légère sont installées sur les « points hauts » du port : base, écluse protégée, bunkers divers, tours bétonnées ainsi que des bâtiments civils comme celui des douanes ou l'imposant bloc frigo.

L'avant-port est sécurisé par plusieurs lignes de mines à commande électrique.

L'accès final dans l'estuaire est contrôlé. Ainsi entre Le Pointeau au sud, et Ville-ès-Martin au nord, une chaîne avec des mines magnétiques est en place. Le passage se fait obliquement le long de la côte au niveau du StP de Ville-ès-Martin. Un remorqueur ouvre et ferme un étroit passage au gré des demandes, sous la protection des nombreux ouvrages construits en bordure même du rivage.



Le vieux môle et ses deux tours de FlaK, l'un des objectifs des commandos qui débarquent là sous le feu des canons de 22 mm. (Photo D. Mason)

Plusieurs batteries moyennes et lourdes sont réparties de chaque côté de l'estuaire. Leurs champs de tir peuvent pour certaines se croiser, couvrant ainsi l'importante largeur du bras de mer. À partir de 1943 débute la construction d'une batterie super lourde à côté de Batz-sur-mer, à l'ouest de Saint-Nazaire. Elle doit comprendre quatre canons modernes de 30,5 cm Skoda en tourelles blindées avec bunker de service pour les munitions et le personnel. À la fin du conflit, seul un encuvement et son abri annexe sont en cours d'achèvement.

Une ligne principale de combat (HKL) est construite, en arc de cercle de l'ouest à l'est de la ville. C'est une suite de points d'appui plus ou moins importants selon les secteurs. Les marais de Brière, au nord, forment un obstacle naturel. De nombreux ouvrages pour MG, sous cloches blindées ou plaques blindées, s'échelonnent tout au long de cette ligne. Une série de batteries intérieures couvrent les plages de La Baule et de La Turballe et l'arrière-pays. Plus de 400 ouvrages sont édifiés sur l'ensemble des secteurs, de l'embouchure de la Vilaine au nord, à Préfailles au sud.

Le raid du 27 mars 1942

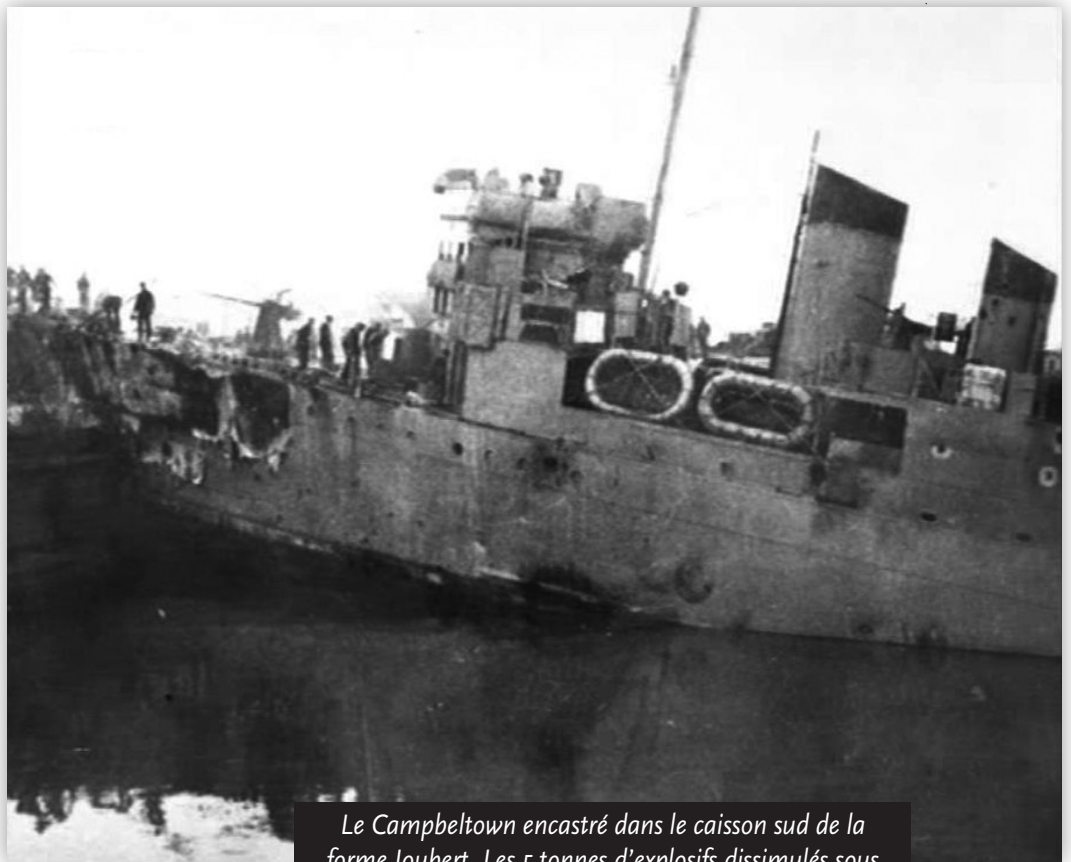
Cet héroïque et sanglant exploit des commandos britanniques s'inscrit dans une suite ininterrompue d'opérations plus ou moins importantes et aux objectifs variés sur les côtes françaises. Pour Saint-Nazaire, l'objectif principal est de rendre inutilisable la forme Joubert par la destruction des deux portes-caisson, du poste de commande des portes et de la station de pompage. Mais tout un ensemble de destructions est programmé : l'entrée sud (portes écluses et pont basculant, usine électrique) et le centre même du port avec le pont tournant et l'écluse de l'ancienne entrée. Les réservoirs de carburant sont aussi des objectifs ainsi que toutes les fortifications du secteur : casemates pour canons ou mitrailleuses, cuves et tours de Flak, emplacement pour projecteurs.

Après l'explosion programmée du Campbeltown, encastré dans le caisson sud de la forme Joubert, cette dernière est envahie par l'eau. Elle ne sera réutilisable qu'après la guerre. La mission principale est remplie. Moins de succès pour les autres objectifs, malgré le courage et la détermination des commandos.

Des 611 raiders de l'opération, 169 sont tués au combat.

La réaction des forces allemandes est déroutante. D'abord incrédule (les navires anglais ont parcouru plus de 800 kilomètres en contournant au large la Bretagne) la ruse britannique de modifier la silhouette du Campbeltown a fonctionné presque jusqu'au bout. Mais quand les Allemands évaluent le stratagème, c'est un feu d'enfer que va subir le convoi. La batterie du Pointeau, relayée par tous les autres points de fortification du secteur du port, tire des centaines d'obus sur les vedettes et le Campbeltown. La majorité des commandos est débarquée à partir du vieux destroyer, maintenant encastré dans la porte-écluse. Les vedettes sont presque toutes touchées et une majorité détruite. Le rembarquement après la mission est largement compromis. Les explosions à retardement du lendemain provoquent une panique chez les Allemands qui tirent sur tout ce qui bouge. Des civils français mais aussi du personnel de l'OT font les frais de ces méprises. Le soupçon des Allemands (non sans fondement), quant à une aide des Français pour cacher les commandos après les combats, provoque des destructions de maisons dans le quartier du Petit Maroc entre autre.

Les soldats britanniques sont enterrés à Escoublac. Les autorités allemandes rendent les hommages militaires lors de la cérémonie.



Le Campbeltown encastré dans le caisson sud de la forme Joubert. Les 5 tonnes d'explosifs dissimulés sous du béton dans le lest du navire, explosent le lendemain, et provoquent la mort de 200 à 300 personnes proches du navire ou en visite dessus

Les bombardements

De mars 1941 à juin 1943, cinquante bombardements détruisent la ville à plus de 85 %. On déplore plus de 450 victimes civiles et des centaines de blessés.

L'ensemble de la population civile est évacué et les services administratifs s'installent à La Baule et Guérande. Moins d'une centaine d'habitants reste la nuit à Saint-Nazaire. Le but déclaré par le « Bomber Command » britannique de détruire toutes les installations utilisées par les allemands est un échec. La ville et ses infrastructures sont rasées, mais la base est intacte et jamais son fonctionnement n'est réellement entravé. Les victimes civiles sont bien plus nombreuses que les militaires allemands, abrités dans les abris anti-aériens construits autour du port ainsi qu'aux deux camps de repos des sous-mariniers établis à l'ouest de la ville, Heinlex et Beauregard. Une importante et efficace défense anti-aérienne allemande cause des pertes non négligeables à l'aviation alliée et la ville est d'ailleurs surnommée pour cette raison « flak-city » par les aviateurs.



*Saint-Nazaire et le port sous les bombes
(photo A. Chazette)*

La poche et la reddition

Après le débarquement en Normandie puis la percée d'Avranches et la libération du « Grand Ouest » de la France, Saint-Nazaire, comme Lorient et d'autres ports des côtes françaises, se retrouve encerclée à partir du 4 août 1944. Près de 110 000 Français et près de 28 700 soldats allemands sont pris au piège. Ordre est donné de résister à tout prix afin de fixer les troupes alliées autour de la poche, de maintenir une activité maritime et d'aider à une hypothétique reconquête des territoires perdus. Tous ces objectifs ne seront jamais atteints. Une majorité de troupes françaises issue de la Résistance remplace les unités américaines parties continuer les combats vers l'est et le terri-

toire allemand. Seule la 4^{ème} division d'infanterie participe à l'encerclement. La 6^{ème} Flottille est dissoute, la 7^{ème} transférée en Norvège début août 1944. La base n'accueille plus que quelques sous-marins pour réparation ou des améliorations légères comme la mise en place d'un schnorchel et des liaisons avec les autres poches de l'Atlantique ou de l'Allemagne. Les ateliers fabriquent des matériels militaires, des armements et les marins deviennent des fantassins envoyés en renfort sur les limites de la poche. Quelques combats, parfois sanglants, ponctuent ces neuf mois de peur et de privations pour les « empochés » civils qui sont petit à petit évacués. Les restrictions deviennent insupportables. Plus d'électricité, couvre-feu contraignant. Tout manque à la vie quotidienne. Les simples allumettes ont disparu, mais c'est surtout la pénurie alimentaire qui pose le plus grand problème. Le moral des troupes allemandes reste relativement élevé et les désertions rares. Une discipline rigoureuse est maintenue par le commandant de la « festung », le général Junck. En vertu des accords signés le 11 mai 1945, toutes les installations du port sont rendues intactes. Il ne reste qu'un seul sous-marin, le U 510, en réparation dans l'alvéole n°4. Il sera ensuite utilisé par la Marine Nationale jusqu'en 1959.

La reconstruction

Longtemps, les baraquements des réfugiés ont fait partie du paysage nazairien. Les derniers ne seront détruits qu'au début des années 70... La tâche est immense. Il faut déblayer les ruines, récupérer les matériaux, réparer ce qui peut l'être encore en ces années de restrictions. Les administrations reprennent place dans la ville meurtrie. De nombreux bunkers sont détruits sur le port afin de faciliter le redémarrage des activités commerciales, mais la Compagnie Générale Transatlantique ne reconstruira jamais ses bâtiments et entrepôts rasés par les Allemands lors de l'extension de la base.

Le plan de la ville nouvelle est définitif en 1948, mais que de changements ! Le centre-ville est déplacé plus à l'ouest, le coupant du port. La gare est reconstruite à l'entrée nord de la cité, entraînant une modification du réseau ferré et un déplacement des sens de circulation. Le nouvel axe principal débute d'ailleurs à la gare qui devient la nouvelle entrée de la ville, et s'achève après deux kilomètres d'immeubles aux façades répétitives, à l'imposant hôtel de ville.

L'après-guerre

Dans un premier temps la Marine Française occupe la base, démonte et récupère le matériel, puis la cède aux autorités portuaires. Saint-Nazaire ne sera plus un port de guerre. Plusieurs dragueurs de mines à coque en bois sont construits dans les alvéoles doubles. Puis diverses industries s'installent dans les alvéoles. L'une d'entre elles, au nord de la base, occupe aussi les terrains tout proches. Une alvéole conserve une attribution officielle, celle d'abri-



Le port en 1944. La fourme Joubert est toujours inondée, on y voit les restes du caisson détruit lors du raid de 1942. La base est complète. Coulage de la seconde dalle sur la partie gauche et mise en place de la superstructure Fangrost à droite. L'extension sud est commencée. Les quartiers d'habitations autour de la base sont complètement rasés

ter la vedette des Affaires Maritimes. Les autres sont abandonnées. Des projets sans lendemain fleurissent, comme celui de transformer la base en nouveau terminal pour les liaisons transatlantiques.

Si les chantiers de construction navale reprennent leur activité, le port se meurt, lui, petit à petit. L'activité engendrée par le plan Marshall pour l'aide à la reconstruction, n'est qu'éphémère. L'éclusement obligatoire pour accéder aux bassins du port devient un obstacle. Dans la base, propriété de la ville de Saint-Nazaire, d'importantes transformations ont lieu à partir de la fin des années 90. Tous les vestiges de la guerre sont détruits, y compris les différents étages intérieurs des ateliers et services. Une grande partie de la base n'est plus qu'une grande coque vide dans laquelle prend place un musée sur l'aventure transatlantique et une salle de spectacles.

Une passerelle permet l'accès au toit dont une partie est ouverte au public. Quatre alvéoles sont toujours utilisées par l'industrie du soja.

Conclusion

Si la ville a retrouvé une activité normale, cette dernière est intimement liée aux chantiers navals. La diminution des constructions de navires fragilise directement la ville

qui doit trouver de nouveaux centres d'activités. L'industrie aéronautique, avec l'Aérospatiale et Airbus, est peut-être l'avenir.

L'ouverture du pont franchissant la Loire en 1974 a retiré l'activité liée au bac. La criée disparaît également et, avec elle, les derniers bateaux de pêche. Le port est vide.

L'activité économique maritime se déplace plus en amont dans l'estuaire, à Donges, où l'espace ne manque pas, et où, surtout, les navires, toujours plus grands, plus spécialisés, peuvent accoster sans problème de tirant d'eau ou de passage d'écluse. Seuls les horaires des marées rythment la remontée de l'estuaire par un chenal étroit mais approfondi.

Ici et là des monuments commémorent les moments forts qui se déroulèrent à Saint-Nazaire, pendant la Première et la Seconde Guerre mondiale.

Le quartier ouest du port en mai 1945. En arrière-plan la base et devant, un bunker blanc. Il s'agit d'un abri énergie. À gauche l'ancienne gare et sa verrière. Dans le fond, les chantiers

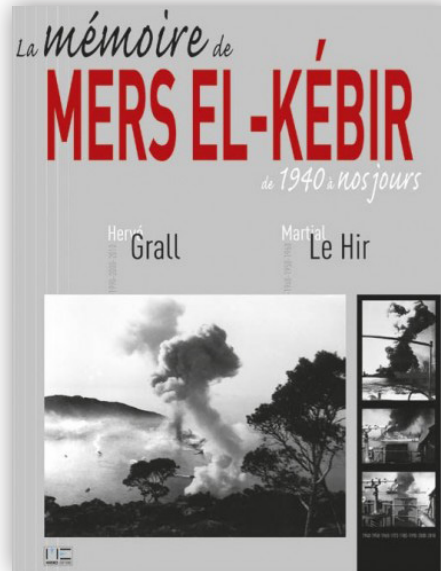


Par
Philippe
Massé

La mémoire de Mers el-Kébir – Hervé Grall-Martial le Hir

Parler de Marine dans ce numéro de l'Histomag'44 sans parler de Mers el-Kébir, est une idée qui m'a effleuré l'esprit, car le sujet est proluxe. Beaucoup d'écrits, du bon et du moins bon, certains théoriciens y sont allés de couplets fort peu glorieux envers les marins anglais. Or, cet ouvrage apporte une vision nouvelle à cet événement, car les photos (dont la plupart sont inédites) et la maîtrise du sujet par ces deux auteurs en font un ouvrage avant tout pédagogique.

Le 16 mars dernier, j'assistais à la librairie Dialogues de Brest à une conférence d'Hervé Grall suite à la parution de son livre co-écrit avec Martial Le Hir « *La mémoire de Mers el-Kébir* » devant une assistance multi-générationnelle, où l'on notait la présence du capitaine de vaisseau Bernard Jacquet, commandant la base navale de Brest et du fils du capitaine de vaisseau Louis Le Pivain, commandant du cuirassé *Bretagne*. Comme d'habitude, dès qu'on évoque en Bretagne ce fait de guerre, l'auditoire est passionné et à l'écoute. En effet, si l'on se retourne dans cette période de l'entre-deux guerres, 70 % des effectifs de la Marine Nationale proviennent de la Bretagne. Le milieu maritime a ceci de particulier : il a la mémoire et le devoir de mémoire tenaces.



Hervé Grall est le fils de l'ingénieur mécanicien Xavier Grall du cuirassé *Dunkerque*. Il sera retrouvé mort le 3 juillet 1940 dans la salle des machines. Hervé Grall est le président de l'Association des Anciens Marins et Victimes de Mers el-Kébir, prix 2010 de l'Académie de marine pour son ouvrage sur la Recouvrance.

Ecrit à quatre mains avec Martial Le Hir, déjà auteur d'un livre sur le sujet : « *Mers el-Kébir & Catapult- les marins de l'oubli* », cet ouvrage laisse avant tout une grande part aux photos de ce drame. En effet, par delà les textes, les photos gravent ces moments pour l'éternité. Mémoire visuelle quasi in-

destructible, les auteurs se sont servis à la base d'un fond de 2000 photos en provenance des adhérents et des sympathisants de l'Association.



Le croiseur de bataille Strasbourg appareille sous le feu de la Royal Navy

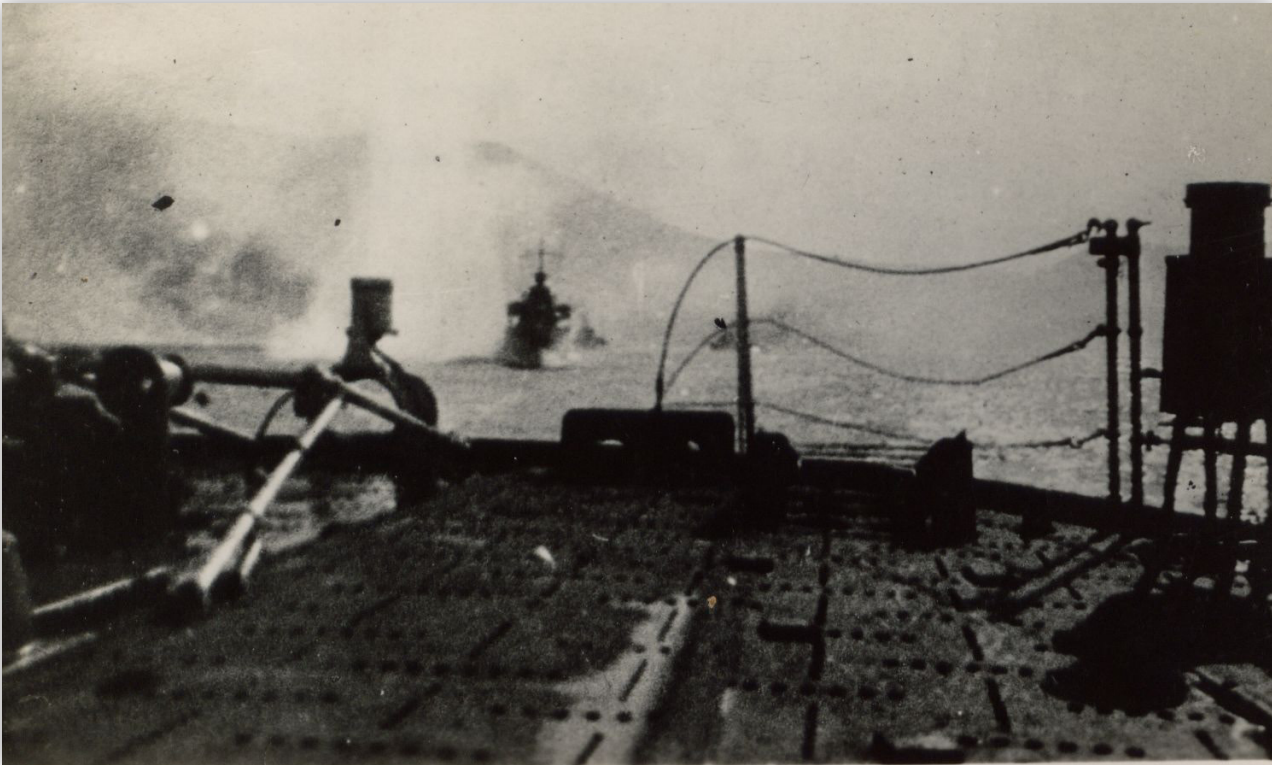
C'est un travail très abouti, le contexte de l'époque est particulièrement bien dressé. Le récit chronologique est sans concession. Mers el-Kébir est et restera dans les esprits un massacre incompris, s'inscrivant dans le cadre de l'opération Catapult qui est déclenchée le 2 juillet 1940. Les premiers sangs qui seront versés en Grande-Bretagne, sur le sous-marin *Surcouf*, posent une interrogation : pourquoi les anciens alliés d'hier en sont-ils venus à se tirer dessus ? Cette incompréhension, qui hante toujours les esprits trouve peut-être ses sources dans le contexte international de l'époque, dont l'article 8 de la convention d'Armistice, mais aussi la volonté de Winston Churchill de continuer le combat. L'opération Catapult a un double effet : montrer à Adolf Hitler la détermination de la Grande-Bretagne à ne pas conclure cette paix voulue par les appeasers et lord Halifax entre autre, mais aussi d'adresser un signal fort vers les alliés de demain, les États-Unis.

L'histoire est ici trop longue à développer et nous sortirions du cadre de l'article : les textes accompagnent parfaitement les photos dédiées.

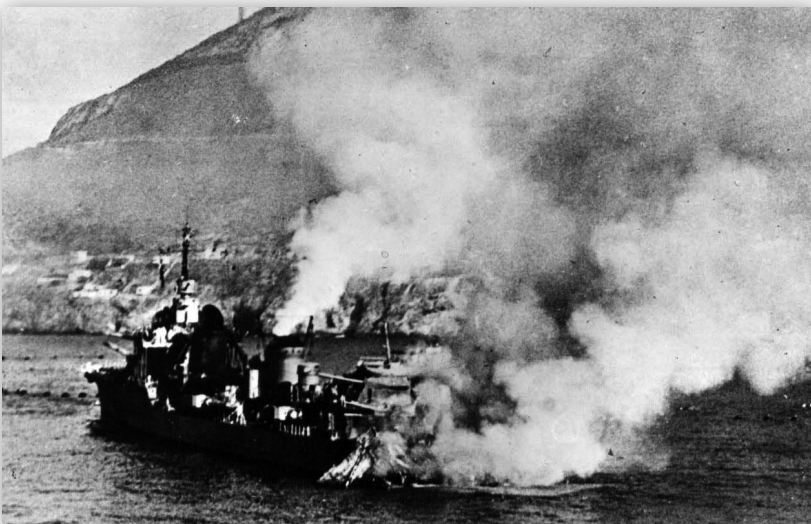
Bien que nous ne soyons pas fondamentalement

d'accord sur certains propos tenus à l'égard des militaires britanniques, ce livre est une excellente source d'information du fait de l'énorme travail de recherche effectué.

Il faudra en effet attendre les années 1970-1980 pour essayer de faire changer la vision des autorités sur cette bataille car dans les esprits on s'interroge : pourquoi les marins n'ont-ils pas combattu ?



Appareillage sous le feu de la Royal Navy. Le contre-torpilleurs le Terrible en ligne de file, dans les eaux du contre-torpilleurs Volta...



Contre-torpilleur Mogador, sa plage arrière détruite par un coup au but qui fit exploser ses grenades anti-sous-marines

Autre aspect traité dans cet ouvrage : l'après-bataille de Mers el-Kébir. En effet, si la rancune est tenace vis-à-vis des anglais, elle est tout aussi tenace vis-à-vis du gouvernement français et du gouvernement algérien.

Plus récemment, il y a eu l'affaire du cimetière profané de Mers el-Kébir et la volonté de voir les cendres des marins revenir en France. Des interrogations, toujours des interrogations lors du transfert des cendres d'un marin inconnu au cimetière de Kerfastras à Brest, car si au départ de l'Algérie les honneurs militaires sont rendus, à l'arrivée en France c'est l'indifférence la plus totale.

Interrogation aussi sur le pourquoi du refus du gouvernement français de vouloir rapatrier les corps vers la France, la sépulture de l'amiral Darlan enterré là-bas doit être vraisemblablement un problème politique.

Depuis soixante-douze ans tout est fait pour que l'on oublie ce qui s'est passé et rendons à cet ouvrage toutes ses lettres de noblesse pour ce témoignage contre l'oubli et pour qu'on se souvienne : sur l'échiquier de la guerre, la politique n'a que des alliés de circonstance.

La mémoire de Mers el-Kébir – Hervé Grall-Martial le Hir – Marines éditions - Prix 35 €.

Par
Philippe
Massé

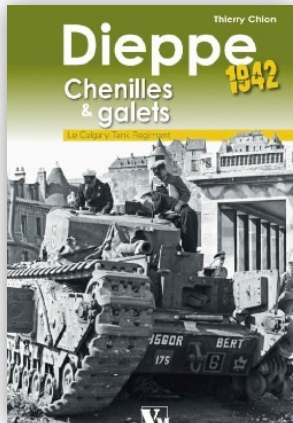
Le coin lecteur

Dans l'Histomag'44 n°76, je me faisais l'écho d'un début d'année morose en terme de publications relatives à la Seconde Guerre Mondiale. Morosité vite levée car plusieurs bonnes nouvelles viennent agrémenter notre rubrique livres. D'abord, saluons l'arrivée d'un nouveau partenaire : Ysec Editions, maison d'édition spécialisée dans les publications liées à la Première et à la Seconde Guerre Mondiale. Le catalogue de publication comprend des auteurs reconnus tels que Didier Lodieu, Jean-Luc Leleu.

Rubrique riche ce mois-ci : nous allons parler de la bataille de Normandie, du raid de Dieppe, de l'amiral Canaris, de Churchill et de Hitler, et d'armes.

Vous savez qu'entre le Forum, «39-45.org», l'Histomag'44 et l'association Remember 39-45 nous avons tous un fil commun : notre amitié pour tous nos camarades Canadiens et plus particulièrement pour le régiment des Fusiliers Mont-Royal. Or cette année, c'est le soixante-dixième anniversaire de ce raid et nous nous devons de débiter notre propos par :

Dieppe 1942 Chenilles et galets 1942 (Le Calgary Tank Regiment)



Thierry Chion- Ysec Editions- Prix : 18 € - 96 pages.

Dieppe 19 août 1942, les chars du Calgary Regiment débarquent. La journée va être terrible pour ce régiment puisque parmi les équipages des 28 chars et des 7 scout-car qui ont débarqué, seuls 3 hommes vont revenir en Grande-Bretagne. Pour les autres, c'est la captivité ou la mort. Or depuis soixante-dix ans de nombreux livres nous

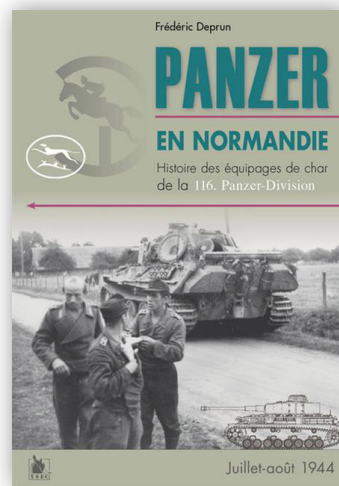
informent que les galets de la plage de Dieppe ont été la raison du tombeau des chars sur ces plages. Or il n'en est rien puisque l'on apprend que la plupart des blindés ont été stoppés par des coups au but de l'artillerie allemande. Ce raid, rappelons-le, est le raid des premières fois : premier engagement des chars Churchill, premier engagement majeur sur le théâtre européen, premier engagement des unités canadiennes. Le travail d'analyse de l'auteur sur le Calgary Tank Regiment, qui notons-le est le premier ouvrage qui réalise un focus sur un régiment, nous permet de mieux appréhender cette journée de combat. Autre point fort de ce livre : l'intérêt porté par l'auteur au transport maritime des blindés et aux sapeurs chargés de détruire les obstacles de plage.

D'un point de vue personnel, c'est le fruit d'un travail de recherches très abouti riche d'une iconographie et d'une cartographie très importante et inédite. Bref, des livres comme nous les aimons qui se consomment sans modération.

Continuons sur la bataille de Normandie et petit coup de cœur personnel.

Panzer en Normandie- Histoire des équipages de char de la 116.panzerdivision.

- Ysec Editions- Prix 36 € - 320 pages.



Petit coup de cœur personnel qui nous ramène entre autre aux Journées du Forum, car la 116. Panzerdivision c'est la division où a servi Nicolas Fank dont il est question. Pour les vétérans des Journées, la rencontre de Nicolas Fank et d'Edouard Podyma a été l'un des moments les plus extraordinaires qu'il nous ait été donné de vivre. Il faut se remémorer ces deux vé-

térans, nous rappeler leur engagement, l'un au sein de la 1^{ère} division blindée polonaise et l'autre malgré-nous engagé de force comme radio du panzer 321 du 3.panzer-régiment 24. Le livre de Frédéric Deprun nous conte l'histoire de ce régiment issu de la fusion de la 16 Pz .Gren.Div décimée en Russie, arrivée en France en fin mars 1944 et de la 179.res Pz Div. La 116. Panzerdivision, dont l'emblème est le lévrier va naître du regroupement de ces deux unités. Le 6 juin 1944 les Alliés débarquent, la 116 Panzerdivision est loin d'avoir le niveau d'entraînement et la dotation en armement est loin d'être conforme. Il va falloir toute la persuasion du General Leutnant Von Schwerin pour qu'on lui livre le bataillon blindé de la 24 Pz.div : la I/pz rgt 24.

Ce livre très technique, fruit d'un travail de fond, nous conduit sur tous les versants de la bataille de Normandie. Beaucoup d'inédit dans les photographies, des cartes précises et très complètes.

Bref comme je le mentionnais plus haut, à classer dans les ouvrages de référence d'une bonne bibliothèque.

Autre ouvrage à référencer dans une bibliothèque.

L'encyclopédie de l'armement mondial

- Editions Grancher - Jean Huon – prix 52 €.



Second volume d'une série qui compte sept tomes dont la parution va s'étaler jusqu'en 2014, cet ouvrage nous détaille l'armement de l'Autriche à la Corée du Sud.

Travail de fourmi recensant les armements anciens et modernes avec un sens du détail et de la minutie, ce livre permet aux amateurs d'armes de connaître avec précision les caractéristiques techniques de tous les armements.

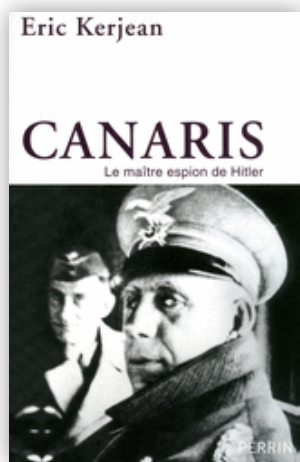
Travail de fond, bien entendu, qui nous fait dire que cette encyclopédie est LA référence pour toutes les questions d'armement ancien et présent.

À consommer sans modération.

Un petit Mea culpa de votre serviteur qui a dû être envouté par le regard bleu ténébreux de Maryline et qui allait oublier un ouvrage fort intéressant :

Canaris Le maître espion d'Hitler

- Eric Kerjean- Editions Perrin- Prix 21 €.



N'ayant hélas pas lu le livre, je m'en remets aux commentaires de la maison d'édition, mais j'avoue une certaine fierté de voir l'un des jeunes auteurs de l'Histomag'44 (Cf Histomag'44 n°67) dont les colonnes ont accueilli les premières lignes de ce livre publié par les Éditions Perrin.

La biographie définitive de la figure la plus trouble du IIIe Reich, Wilhelm Canaris, le maître espion de Hitler de 1935 à 1944.

Rares sont les hommes dont le parcours semble aussi ambigu que celui de l'amiral Canaris. Incontestablement,

Rares sont les hommes dont le parcours semble aussi ambigu que celui de l'amiral Canaris. Incontestablement,

cet ami intime de Heydrich a fait de l'Abwehr, les services secrets militaires de Hitler, une redoutable machine de domination au service du IIIe Reich. Et pourtant, dès 1938, Canaris réussit à s'imposer comme la figure tutélaire de la résistance au sein de la Wehrmacht. Il est vrai que, sans jamais intervenir directement dans les projets de l'opposition, le chef de l'Abwehr a toujours eu connaissance de son existence et de ses objectifs. C'est pourquoi, de la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'à aujourd'hui, journalistes et historiens le présentent comme le chef de file de la résistance allemande au Führer.

Faux, rétorque Eric Kerjean : il est le parfait nazi, convaincu, déterminé et loyal. La « résistance » de Canaris est un mythe. Grâce à une relecture complète des archives et à travers un récit digne d'un roman d'espionnage, l'auteur démontre que ce maître du double jeu laissa en réalité son service de renseignements se transformer en haut lieu de la résistance pour mieux la contrôler. Génie du contre-espionnage, il l'intégra comme un espion infiltre un groupe ennemi : pour le manipuler et l'empêcher d'agir. Contrairement à la vulgate qui fait de Canaris un traître à Hitler, il fut son meilleur serviteur et son plus grand protecteur.

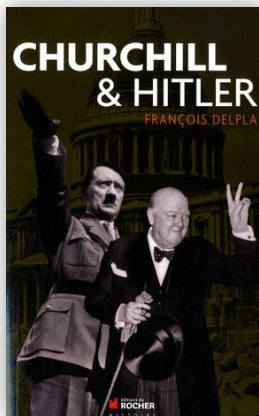
Brestois, Eric Kerjean nous livre ici le fruit de ses travaux qui ont été couronnés de succès lors d'un jury présidé par un certain François Delpla à l'université de Bretagne Occidentale.

Et quand on parle de François Delpla...

Churchill & Hitler

- Francois Delpla - Editions du rocher. Prix : 25 €.

Le premier biographe d'Hitler récidive... Si deux personnalités ont marqué l'histoire de la Seconde Guerre mondiale ce sont bien celles d'Adolf Hitler et de Winston Churchill. Nous trouvons d'un côté le nazisme, unique, folie hitlérienne qui va engendrer une sauvagerie hors du commun.



De l'autre, un Churchill, fin politicien qui se rend compte de la psychose paranoïaque d'Hitler.

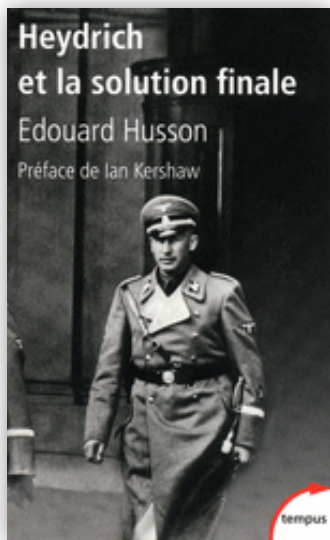
Les deux protagonistes vont déployer pour entrainer des hommes et des pays dans leur combat des qualités oratoires bien connues dans leurs discours et des aptitudes politiques souvent méconnues.

Le livre de François Delpla est le fruit de vingt années de recherches sur le régime nazi et il nous livre sans concession la lutte que vont mener Hitler et Churchill.

Autre sujet d'intéressement : Reinhardt Heydrich, quand l'auteur n'est autre que Edouard Husson.

Heydrich et la solution finale-

Edouard HUSSON –Editions Perrin-Prix : 12 €



Nouvelle édition de ce livre d'Edouard Husson, grand spécialiste de Reinhardt Heydrich.

L'analyse minutieuse du rôle de Reinhardt Heydrich dans la politique antisémite des nazis et l'organisation du génocide.

Edouard Husson analyse le rôle, tragiquement décisif, du SS-Obergruppenführer Heydrich dans la genèse et l'orchestration

du génocide. Des prémices des persécutions aux projets de déportation à l'étranger, des premiers massacres en Pologne jusqu'à la création des camps d'anéantissement, l'auteur révèle à travers l'action du « ministre de la Terreur » du IIIe Reich l'engrenage qui mènera à la Shoah. Cette nouvelle édition comporte des chapitres inédits sur la période 1933-1939 qui, retraçant la « solution finale » depuis ses origines, élargissent encore la portée de cet ouvrage décisif salué à sa parution pour son caractère rigoureux et novateur.

et se concentrer sur sa réussite professionnelle, ignorant la misère des déportés qu'il rencontre.

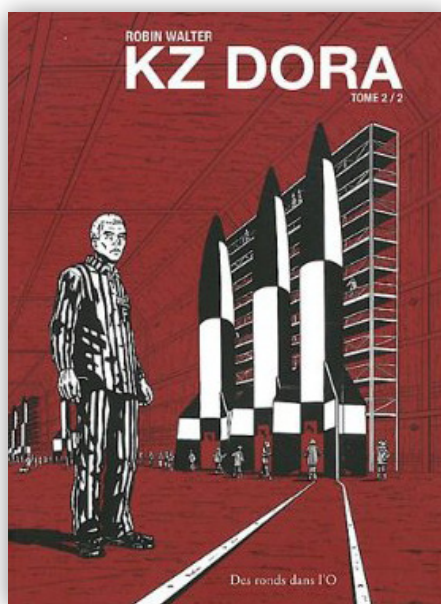
Ce tome 2 nous emmène aussi dans le terrible camp d'Ellrich, un sous-camp de Dora, nous montre les premiers tirs réussis des missiles V2 sur la région parisienne et nous dévoile comment les 2 déportés tentent de survivre, chacun à leur manière, chacun avec leurs armes, la ruse ou la chance.



KZ DORA – tome 2

Robin Walter - Editions des ronds dans l'O - Prix : 16,00 €

Le second tome commence par l'arrivée des 2 français à Dora. Paul, Emile, Hans, Bastian et Michael y sont désormais tous réunis. Les 2 français sont vite séparés, et doivent désormais affronter leur difficile quotidien (dont les premiers mois sans sortir du tunnel), leur travail (dont le labeur est inégal d'une activité à l'autre), les épreuves physiques et morales. Parallèlement, les 2 SS font régner l'ordre et la terreur, le jeune Hans avec plus de zèle que Bastian, qui se contente de faire son boulot. Au milieu de tout ça, Michael, l'ingénieur, le seul parmi les protagonistes à avoir la chance de traverser la guerre au milieu de sa famille, préfère la délaissier



Histomag'44

La Seconde Guerre Mondiale par des passionnés pour des passionnés !

Ce numéro vous a plu ?

Si vous souhaitez donner vos impressions,
débatte des articles que nous vous avons présentés,
le courrier des lecteurs vous attend :

<http://courrierhistomag.39-45.org>

Nous vous rappelons également que la rédaction
reste ouverte à toute proposition d'articles.

Un sujet vous passionne et votre clavier vous démange ?
N'hésitez pas : faites-nous partager vos connaissances !

histomag@39-45.org

