

1940, un semestre après la signature de l'armistice, un amer bilan

Autor(en): **Hartmann, Jean-Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **125 (1980)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-344334>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

1940, un semestre après la signature de l'armistice, un amer bilan

par Jean-Michel Hartmann

Sous le poids de l'occupation, la vie a péniblement repris, avec le sentiment que de l'autre côté de la «Ligne de démarcation» il existait une sorte de paradis. La France occupée se trouvait coupée du monde; de temps à autre, un semblant de vie normale prenait le dessus, mais les bien tristes nouvelles affichées aux murs et bordées de noir ramenaient bien vite les esprits aux dures réalités.

Nous passions nos soirées, après le couvre-feu, en de courtes veillées où l'on évoquait le passé déjà lointain, en faisant toutes sortes de suppositions quant au «futur», en songeant aux pauvres captifs en Allemagne, et plus particulièrement à notre père, qui fut heureusement libéré de l'Oflag XVII-A en 1942 comme ancien combattant de 1914-1918.

Nous nous passions sous le manteau les premiers tracts, dont maints textes de Nostradamus qui nous réconfortaient sur le moment. Les préoccupations du ravitaillement, celui-ci devenant de plus en plus difficile, contribuaient à écarter des soucis majeurs, mais à en retrouver d'autres plus terre-à-terre. Nous sentions le pays se vider, la monnaie RM au change si défavorable (20 RM = Fr. 400.—) favorisait une forme de pillage; 1 500 000 prisonniers (militaires) dont la retenue en Allemagne nous paraissait abusive, injuste et absurde, la transhumance bien organisée des matières premières, des produits de l'agriculture, de machines et du matériel ferroviaire, entre autres, tout cela commençait à peser sévèrement sur le moral des Français et sur l'économie de la France qui, de plus, versait quotidiennement au vainqueur une somme énorme d'argent pour l'entretien de ses troupes d'occupation!

L'annexion pure et simple de l'Alsace-Lorraine, non prévue dans les clauses de l'armistice, dès le début de juillet, avait affecté les Français et nous avait personnellement vivement touchés en tant qu'Alsaciens repliés de Nancy sur Poitiers. Nous avons le bonheur d'être également Suisses, ce dont les Allemands n'avaient pas l'air de tenir compte dans notre cas particulier. La chance a voulu par la suite que

j'évite l'enrôlement de force dans l'armée allemande et de « passer » en Suisse par la petite porte, en 1943, après de scabreuses péripéties et d'y faire presque aussitôt mon « service militaire ».

Après le choc de juin 1940, il fallait relever la tête et nous dirigeons nos regards vers l'Angleterre, malgré la tragique journée du 3 juillet à Mers-el-Kébir. Nous écoutions la BBC et nous nous réconfortions par la présence du général de Gaulle à Londres qui s'efforçait de prouver l'existence d'une France. Nous ne pouvions pas imaginer à l'époque l'ampleur de la bataille morale qu'il menait et la glorieuse épopée qui allait suivre. Nous étions aussi fort nombreux à nous accrocher, comme des enfants, au maréchal Pétain, en dépit de la « poignée de mains » du 25 octobre 1940 à Montoire, après les entretiens Hitler-Laval du 22 en ce même lieu et Hitler-Franco à Hendaye le 23 octobre (j'ai pu voir, près de Poitiers, un convoi insolite, survolé par des Me 109, qui n'était autre que le train « Erika » filant vers Hendaye). Nous pensions que le maréchal jouait le jeu par obligation, en lâchant du lest d'un côté pour sauver le plus possible de l'autre.



Camp d'aviation de Poitiers. 8 juillet 1940. « Feldgrau » passant devant un Bloch 152 saboté par les Français. A cet instant, un pilote de DO.17 basé ici, s'écria: « Und jetzt... schnell nach England! »

Je me souviens fort bien de la « peur » que nous éprouvions en août, à la perspective d'un débarquement en Angleterre, selon des rumeurs qui se sont révélées justes par la suite (*Seelöwe*). Puis la Bataille d'Angleterre nous a fait craindre le pire; elle s'est superposée à la période d'entraînement de *Seelöwe* pour s'intensifier de plus en plus; la Luftwaffe visait en premier lieu à anéantir la RAF en vue d'une invasion pour aboutir à des bombardements intenses sur Londres et d'autres villes. La RAF riposta admirablement et héroïquement; le 25 août, elle effectua sa première attaque sur Berlin et, le 17 septembre, Hitler remit *Seelöwe* au printemps 1941...

Oui, en cette fin d'octobre 1940, quelques lueurs d'espoir redonnaient goût à la vie, mais nous ne pouvions nous empêcher de penser à mai et juin 1940 et à ce que l'on allait appeler plus tard les « occasions manquées ». On a trop souvent entendu: « Nous avons été vendus ! » Il n'a jamais été question, au sein du gouvernement, de favoriser une victoire allemande. Il y a eu, certes, une cinquième colonne, mais on a beaucoup exagéré sa forme et sa portée.

Après les hauts faits d'armes tout au long de la campagne de France (que l'on commence à mieux connaître) et alors que l'esprit de combat reprenait une certaine vigueur, l'appel du maréchal Pétain du 17 juin a provoqué un soulagement dans la population désemparée, mais par contre une grande confusion dans la troupe. Les Allemands, qui craignaient encore de la part de l'adversaire de grandes surprises, incitèrent les soldats français à déposer les armes: « C'est Pétain qui vous dit de cesser les combats ! » Donc, combats il y avait ! Malgré cette situation confuse, il y eut des ressaisissements locaux mais efficaces. Rappelons-nous l'extraordinaire action du général Olry, qui fit face à de fortes unités motorisées allemandes appuyées par 150 blindés (dont quelques Panhard 480 pris aux Français) voulant forcer le passage sur Grenoble et attaquer à revers les 3 divisions d'infanterie et 2 régiments de chasseurs alpins retenant les 450 000 Italiens sur les Alpes. Le général Olry rassembla rapidement tout ce qui était disponible, y compris des canons chenillés et des canons destinés à la Roumanie et à la Turquie, servis par des artilleurs « sauvés » à Dunkerque et flanqués de soldats provenant des armées de l'Est... Les Allemands furent refoulés à quatre reprises dès le 21 juin, entre Voreppe et Saint-Gervais, puis bloqués définitivement le 24 au soir après avoir subi de lourdes pertes

en hommes et en matériel. Dans la nuit, l'armistice entra en vigueur! Voilà un bel exemple qui s'ajoute à tant d'autres, comme à ceux relatés avec émotion par Roger Bruge dans son ouvrage «Juin 1940 — le mois maudit» (Fayard) et tout spécialement dans le chapitre «Les combattants du 18 juin».

Le bilan apparaît de plus en plus amer!

Dès l'été 1940 et jusqu'à nos jours, j'ai constamment contré l'esprit de dénigrement manifesté à l'égard de l'armée française et de son équipement. La réalité des durs combats est de plus en plus mise en relief dans des livres et revues spécialisées et lors d'émissions radiophoniques ou télévisées où, toutefois, des contradictions se révèlent assez souvent au niveau du matériel et des chiffres.

Les précisions qui suivent proviennent de souvenirs personnels et de notes datant surtout de 1939 à l'automne 1940 (j'avais entre 16 et 17 ans). J'ai vécu à cette époque dans un milieu d'officiers supérieurs et de généraux, dont Bertrand Gallieni, le petit-fils du maréchal. Je me suis d'ailleurs plongé dans la lecture de nombreux ouvrages où j'ai pu retrouver, dans quelques cas, des chiffres correspondant à peu près aux réalités d'alors.

Mon vœu est de «taillader» quelque peu et sans prétention la légende qui plane au-dessus de tous ceux qui se sont laissés convaincre par les arguments émis en haut lieu et destinés à «excuser» et même «prouver» la défaite de 1940. Le procès de Riom, en 1942, a pourtant été, dans une bonne mesure, le révélateur d'une situation favorable quant aux armements disponibles en mai et juin 1940.

Certes, «vous me direz» qu'il est beaucoup plus grave de conséquences pour un pays d'avoir les armes pour se défendre et de ne les utiliser que partiellement en laissant l'avantage de la stratégie à l'adversaire, que de plier l'échine faute de moyens! Prenons garde! Un climat du même ordre s'installe de nos jours quelque part en Occident! Les armes, même très sophistiquées, ne suffisent pas...

Revenons à mai et juin 1940 — quatre chapitres s'imposent quant à l'armée française, avec quelques points de comparaison quant aux moyens de l'adversaire: l'armée de Terre, avec un accent tout particulier sur la Ligne Maginot et les blindés, la Marine nationale et l'armée de

l'Air. On pourra méditer sur ces semaines troublantes et commençons donc par le bouclier qu'était la Ligne Maginot avec un bref aperçu historique.

Ligne Maginot:

C'est en 1920 déjà qu'un débat eut lieu sur l'idée d'une ligne fortifiée. En 1925 paraît dans la «Revue Militaire française» une étude du capitaine de Gaulle. Il s'y révèle un fervent partisan des fortifications à



Sabordage d'un char Somua S35 à Poitiers, fin juin 1940.

l'est. Toutefois, il se convertira plus tard à une tactique de «déploiements concentrés» d'unités blindées, pour une part sous la protection de l'artillerie de forteresse. (Ce dernier propos entendu lors d'une réunion, à Metz, après les cérémonies du 14 juillet 1939, où le colonel de Gaulle entraîna «ses» chars dans un imposant et bruyant défilé très applaudi.)

En 1927, les études préliminaires de la Ligne sont terminées; à la fin de cette même année, une assemblée de près de 50 généraux eut lieu chez mes grands-parents (qui vivaient sur les arrières des futures fortifications, près de la trouée de la Sarre) chez qui pratiquement la Ligne a été «lancée», *dans l'esprit de l'armée*, après examens sur le terrain, plans en main. Je me souviens de la présence du général Weygand, qui a pris le temps de s'amuser avec le petit bonhomme que j'étais.

Le 29 décembre 1927, Paul Painlevé, ministre de la Guerre, signe le programme d'ensemble des fortifications, et c'est en 1929 qu'André Maginot, alors tout récent ministre de la Guerre, va faire voter le projet de loi sur les défenses des frontières, dont la Ligne, qui hante encore bien des esprits, portera son nom.

La Ligne Maginot comprenait, entre Montmédy et la région de Wissembourg, *22 très gros ouvrages* avec artillerie sous tourelles à éclipse et équipages de 800 hommes en moyenne (dans le fort de Hackenberg, près de Thionville: *1000 hommes* et plus): il s'agissait de véritables cuirassés souterrains, avec de longues galeries (parcourues par des trains électriques) dont les profondeurs atteignent souvent 60 mètres et même près de 100 mètres suivant le relief, reliant casernements, magasins, centrale électrique et accès des blocs d'artillerie (puits verticaux avec ascenseur et escaliers). Cette ossature comportait également *31 importants ouvrages* avec équipages de 200 hommes en moyenne; cet ensemble était épaulé par de nombreux groupes de grosses casemates bien armées et équipées en profondeur avec équipages de 30 hommes en moyenne, ainsi que par de grosses casemates d'infanterie pour 200 à 300 hommes et une série impressionnante de blockhaus. Le tout était bien garni de troupes d'intervalles avec artillerie (également d'artillerie lourde sur voie ferrée) et de blindés. De la région de Haguenau à celle d'Altkirch, de très nombreuses grosses et moyennes casemates et une multitude de blockhaus constituaient la ligne du Rhin.

D'un bout à l'autre de la Ligne, le paysage était sillonné de barbelés; au voisinage des ouvrages et des grosses casemates, le sol était planté de rails; des fossés antichars complétaient ce système de protection. Dans le département de la Moselle, des dispositifs d'inondations étaient bien placés topographiquement. L'offensive allemande du 14 juin a été brisée grâce aussi aux inondations provoquées dans la région de la Sarre, alors que ce même jour défilaient à Paris les troupes de la Wehrmacht.

Tous les forts ont été disposés de manière à se protéger mutuellement. Les tirs étaient d'une précision inouïe, réglés par un système d'observation très étudié et par la reproduction du terrain dans ses moindres détails, avec toutes les maisons, fermes, églises, etc., sur un quadrillage où tout figurait en code. Un objectif pouvait être détruit 2 à 3 minutes après sa découverte. C'est ce qui s'est passé et les Allemands subirent des pertes très sérieuses. La DCA n'était pas indispensable (en l'absence de la DCA d'intervalle qui s'était repliée) et les Stuka ont été bien contrés jusqu'à la fin des combats; un fort attaqué à basse altitude déclenchait le tir d'un fort voisin dont les salves d'obus passaient en gerbes à la hauteur favorable pour le largage des bombes, obligeant les Stuka à opérer de bien plus haut, sans efficacité. Le lieutenant-colonel Rodolphe a agi de la sorte du fort Schoenenbourg pour soutenir celui du Hochwald-Est¹.

Le général von Witzleben et les officiers de son état-major ont été stupéfaits de la forte résistance dans la Ligne Maginot, même après le repli des armées de l'Est.

Il n'est pas possible d'en dire moins sur l'importance de cette ligne de forts dont le major J.-J. Rapin est un grand connaisseur. Benjamin Niederhauser, de Morges, parcourt depuis des années la Ligne Maginot en long, en large et en profondeur; il en connaît les moindres recoins et il prépare une conférence avec diapositives, véritable «son et lumière» avec des anecdotes recueillies sur place, qui lui donneront une âme. J'avoue que la Ligne avait en ces années 30 un certain pouvoir de fascination auréolé de mystère.

Les Allemands, plus particulièrement, visitent de nos jours par cars entiers des forts dont certains sont en «état de marche»; ils ne cachent pas leur étonnement, voire leur admiration. Quelques forts «impénétrables» sont opérationnels.

25000 hommes sous terre occupaient encore la plupart des forts lors de la signature de l'armistice, le 22 juin 1940, abandonnés par les troupes d'intervalles et l'on se doit de relever que les équipages de nombreux ouvrages se sont valeureusement battus jusqu'au 30 juin (!), soit 5 jours après l'armistice entré en vigueur le 25 juin; le moral était intact ainsi que la majeure partie de l'armement. Ils eurent les honneurs de la guerre, mais la captivité les attendait quand même.

La Ligne Maginot est qualifiée aujourd'hui encore de «géniale» par des officiers compétents en Europe. Sa voisine d'en face, le «Westwal» (appelée à tort Siegfried), était à cette époque assez loin d'être terminée complètement; elle était fondée sur la notion de petits ouvrages bien défendus et très bien disposés.

La Ligne Maginot était à la terre ce que la Marine nationale était à la mer. La marine française avait une confortable quatrième place dans le monde, elle avait atteint vers mai 1940 544205 t. en service et comprenait 7 bâtiments de ligne (plus 4 en construction dont le «Richelieu» et le «Jean-Bart»², de 35000 t.), 1 porte-avions (plus 2 sur cale), 1 porte-hydravions, 7 bâtiments légers de surface (10000 t.), 12 croiseurs (plus 3 sur cale), 36 contre-torpilleurs dont 4 prévus pour 1940, 60 torpilleurs, plus 4 sur cale en 1939, 87 sous-marins, plus 14 sur cale. Total en service: 81, y compris le «Surcouf» de 2880 t. équipé d'un hydravion! Soit un tonnage de 85098 t.

Equipages en 1940: 85000 hommes dont 17850 officiers mariniens, non compris les élèves officiers et les aspirants de réserve en activité.

A Dunkerque, au 4 juin, 2 contre-torpilleurs et 5 torpilleurs, dont le «Sirocco», ont été détruits. Les navires français ont transporté 48474 combattants. Sur les 860 navires britanniques engagés à Dunkerque, 243 ont été coulés, dont 6 destroyers. La France avait engagé 300 navires; jusqu'au 9 juin, l'escadre de l'amiral Cadart transportera 52669 combattants à Brest et 42056 à Cherbourg. Presque tous seront capturés en Bretagne! (Ces derniers chiffres sur Dunkerque relevés dans la revue «Le Journal de la France».)

En mai 1940, la marine allemande comprenait, compte tenu des navires coulés et sérieusement endommagés en mer du Nord (Norvège), environ 154000 t. en service, soit: 2 bâtiments de ligne de 10000 t., 1 de 35000 t. (plus 1 en voie de finition et 1 lancé en 1940),

2 porte-avions lancés, prévus pour fin 1940, 2 croiseurs de 1^{re} classe de 10000 t (plus 2 lancés et non finis), 2 croiseurs de 2^e classe de 6000 t. (plus 4 sur cale), 14 contre-torpilleurs (plus 8 lancés et prévus pour fin 1940), 24 torpilleurs (plus 6 lancés et prévus pour mi-1940 et 11 sur cale ou lancés, prévus pour fin 1940 et 1941), 63 sous-marins de 250 à 740 t. (pour env. 27000 t. au total), le nombre d'unités sur cale et lancées les mois précédents étant imprécis.

Equipages: évalués en 1939 à 60000 hommes environ dont 30000 provenant de la marine marchande.

Ne sont pas comptés pour la France, non plus que pour l'Allemagne, les petits bâtiments de combat et auxiliaires, les vedettes lance-torpilles, mouilleurs et dragueurs de mines, et bâtiments d'école; ni, pour la France, les avisos coloniaux de 2000 t. et ceux de 1^{re} classe et, pour l'Allemagne, les 2 bâtiments-cibles.

Revenons sur terre! Sur le front nord-est, la France alignait 94 divisions, soit: 63 d'infanterie, 7 d'infanterie motorisée, 3 blindées (D.C.R.) plus une en préparation, 3 *légères mécaniques* (blindés), 5 de cavalerie *montée*³ avec appui de blindés, 13 de forteresse (30 divisions étaient d'active). Artillerie: 11000 canons, sans compter les pièces anti-chars. D'autre part, 3 divisions d'infanterie et 2 régiments de chasseurs alpins, 2 bataillons de chars R.35 et 3 groupes d'avions de chasse se trouvaient derrière les très importants secteurs fortifiés des Alpes. D'importantes forces étaient « dispersées » dans les colonies.

Le corps expéditionnaire britannique comprenait 10 divisions (9 entre Abbeville et Lille et 1 dans la région de Metz, face à Longwy) et disposait d'environ 300 blindés, 2400 canons et 400 avions, dont 50 de liaison et reconnaissance.

L'Allemagne alignait 136 divisions, soit 118 d'infanterie, 7 d'infanterie motorisée, 10 divisions blindées, dont 7 concentrées devant la Belgique et le Luxembourg, plus 1 division de cavalerie (35 divisions étaient d'active). Artillerie: 7500 canons, plus les pièces antichars. En Allemagne, comme en France, une partie des unités de transport et d'artillerie utilisaient le cheval.

Les 2683 blindés que possédait l'Allemagne en mai 1940 étaient tous endivisionnés, ils se répartissaient comme suit: 228 chars tchèques mieux armés que les Mark I et II, 349 Mark III de 19,5 t. (39 transformés en blindés de commandement), 278 Mark IV de 20 t. formaient

l'épine dorsale des Panzerdivisionen. Le «reste» était composé de 523 M. I de 5,7 t. (plus 90 transformés en «commandement» de 6 t.) et de 1226 M. II de 9,5 t. plus env. 100 M. II en réserve, avec des M. I. Les M. I et M. II étaient pauvres en blindage et en armement, c'était une évidence. A cela il faut ajouter plus d'un millier d'automitrailleuses à faible blindage qui complétaient cet «état d'arme blindée». La concentration des blindés en «gros paquets» aux points névralgiques a permis aux Allemands, malgré de lourdes pertes, de forcer les passages avec l'appui de l'aviation; cette tactique d'appui aérien a été utilisée avec succès par la France, mais sporadiquement, lors de contre-attaques (avec *Breguet 693*).

Qu'avait à opposer la France à ce fer de lance? Les bons vieux Renault FT 17? On avait tendance à le croire. L'écho du leitmotiv «Nous n'avions presque pas de chars et pas d'aviation» résonnait d'une région à une autre pour sortir du pays, et les ondes de choc parviennent encore de nos jours à nos oreilles! Toutefois, la vérité



Passage de réfugiés à Poitiers, près de la gare, le 16 juin 1940.

commence à se faire entendre, du moins au sujet des blindés, mais nous sommes encore loin du compte.

On peut évoquer les propos tenus lors de l'émission de la TV suisse italienne du 8 mai dernier où il a été question de la «légende de la supériorité numérique et qualitative des forces allemandes». Les deux historiens (un Français et un Allemand) étaient d'accord sur ce point, sans pour autant mentionner de chiffres.

La France avait à disposition *4157 chars de combat* de grande qualité, dont *1292* étaient endivisionnés et *1860* dispersés en bataillons de soutien d'infanterie de 45 unités chacun; ainsi que *800* en réserve, plus *205* sortis d'usine et non enregistrés.

Il faut ajouter à ces *4157* blindés modernes les *480 AMD Panhard* de plus de 8 t., très efficaces, dont un grand nombre a été capturé par les Allemands; près de 100 unités ont été retournées contre les Français avant l'armistice.

Tous les blindés français, à l'exception des 200 AMR Renault et des 480 AMD Panhard, étaient équipés de tourelles en acier coulé. Le char Somua S. 35 (*490* en service) était le premier char du monde à éléments en acier coulé, il pesait 20 t., était équipé d'un canon de 47 et d'une mitrailleuse sous tourelle, d'une radio, et son blindage maximal était de 40 mm. Il était considéré, même par les Allemands, comme le meilleur char de son époque avec les Renault B. 1 et B. 1bis de 31,5 t. (*377* unités en service) avec 1 canon de 47 et 1 mitrailleuse sous tourelle et 1 canon de 75 et 1 mitrailleuse sous casemate! Radio, blindage maximal de *60 mm*! Le général Guderian devait dire que, pendant la contre-attaque française menée avec 200 blindés, le 10 juin, sur l'Aisne (il perdit une centaine de ses chars), c'est en vain qu'il essaya de détruire deux chars B. 1 avec un canon de 47 pris aux Français et dont les obus à fort pouvoir de pénétration rebondissaient sur ces monstres! Mais pendant ce temps, la 2^e Panzer fonçait sur Reims...

La panoplie des blindés français se composait encore de *1080* Hotchkiss H. 35/39 de 12 t. (*1600* construits), de *955* R. 35 Renault de 10,6 t. (*1750* construits), de *40* R. 40 tout nouveaux, fraîchement engagés en un bataillon; ces trois types étaient en acier coulé, avec blindage maximal de 40 mm. En complément, on trouvait les *100* peu connus FMC-36 de 12,35 t. et les *160* Renault D. 1 de 14 t. et les *100* D. 2 de 19 t. avec radio, dont une partie équipait la 4^e D.C.R. du colonel de

Gaulle qui infligea de sérieuses pertes aux Allemands à Montcornet, le 19 mai, sans pouvoir suivre son action, sa division étant trop hâtivement constituée et sans cordon ombilical vers les arrières. Pour finir, alignons encore les 200 AMR de 6,5 t. de même que les 100 AMC Renault de 9,5 t. de cavalerie.

En complément des 480 AMD qui valaient et dépassaient certains blindés allemands, notons quelques groupes d'automitrailleuses AMR 33 VM et les chasseurs de chars Laffly au nombre de 70. 732 tracteurs modernes de ravitaillement Lorraine et Renault alimentaient en munition et en essence (remorque) les blindés, aidés en cela par de nombreuses chenillettes blindées de ravitaillement d'infanterie. Plus de 6000 de ces engins étaient en service, principalement Renault, ils servaient aussi à la remorque de pièces antichars; fréquemment on les voyait dotés de mitrailleuses. Les Allemands en ont fait bon emploi jusqu'à la fin de la guerre en les équipant de canons, leur donnant une meilleure utilisation. Un blindé transporteur de troupe fut construit avant l'armistice! Sans doute l'un des premiers. Peu avant 1940, Kégresse étudia un engin téléguidé sur chenilles et le Goliath produit par l'Allemagne en 1942 lui ressembla étrangement. Quant aux véhicules chenillés téléguidés et filoguidés VP, 2000 exemplaires étaient commandés à la fin avril 1940!⁴

Il est déroutant de constater que 460 chars R. 35 ont été exportés de 1939 à début mai 1940 dans divers pays dont la Turquie, en plus d'un armement assez considérable, dont 900 canons antichars, 170 de DCA, 600 pièces d'artillerie, 600 mortiers d'infanterie («Revue historique de l'Armée», 1961).

Les Allemands capturèrent une énorme quantité de blindés, en juin 1940, ils en distribuèrent à leurs alliés et en utilisèrent activement dans 4 Panzerdivisionen sur le front russe; d'autres ont été utilisés contre les partisans yougoslaves. Des H. 39 ont été recapturés par les Américains dans les Ardennes! 72 châssis de H. 39 ont été montés de 75 et 105 à la fin de 1940. Le 14 juin, *lors du défilé des troupes allemandes à Paris, ce sont des blindés français*, principalement des H. 39 et Somua 35, qui en furent les martiales vedettes, au *camouflage fraîchement recouvert de croix noires*, tandis que, quelques jours après, à Poitiers, j'ai pu toucher deux «blindés» allemands qui n'étaient autres que des châssis de voitures recouverts de tôles amovibles!

La percée de Sedan par les Panzer, après l'inattendue traversée des Ardennes et la percée de la Somme par ces mêmes unités, est l'exemple de la bonne tactique de l'emploi des blindés, due plus à la valeur du commandement et des équipages qu'à celle, souvent relativement moyenne, du matériel. Du côté français, après la perte de la crème des armées en Belgique, c'est la trop fréquente dispersion des blindés, le manque d'entraînement des équipages, les improvisations tactiques trop peu «payantes», le manque d'information et de coordination, les ordres et contre-ordres à tous les niveaux qui ont semé le désordre et donné un avantage accéléré à l'adversaire, qui a toutefois subi de lourdes pertes; les terribles combats seraient trop longs à évoquer ici. Des historiens ont su les décrire par la plume et par le verbe avec beaucoup de doigté et de cœur.

Quant à l'**armée de l'Air**, elle a été source de controverses et l'objet d'injustes critiques. De nos jours on entend encore trop souvent dire de la bouche de «témoins» de cette époque, *de jeunes aussi*, et même de *quelques* historiens: «La France n'avait pas d'avions, ou si peu!» En mai 1940 l'Allemagne disposait de 3628 appareils, soit de 1016 Me 109 et 110, de 1562 bombardiers (y compris 366 Stuka), de 500 avions de reconnaissance, dont les *fameux Henschel 126*, et de 550 avions de transport, en majorité des Ju 52; à ce chiffre il faut ajouter les avions d'entraînement ainsi que les avions et hydravions de la marine.

Pendant cette période, la France possédait environ 4000 avions modernes soit: près de 1100 Morane 406 (moins rapides mais plus maniables que le Me 109); plus de 600 Bloch 151 et 152 sortis d'usine; 437 Dewoitine 520 construits (l'un des meilleurs chasseurs de son époque, à la «hauteur» du Me 109 et sur le point de devenir un sérieux concurrent du Spitfire britannique et *l'on attendait la sortie prochaine du D. 551, annoncé pour une vitesse de plus de 650 km/h.*); près de 300 Curtiss H. 75 livrés par les USA en 1939; 1060 Potez 63 à 63-11 sortis d'usine; environ 250 Breguet 691 à 695 construits (*remarquables bimoteurs d'attaque dont la pureté des lignes frappe encore de nos jours*); 60 *superbes* bimoteurs de reconnaissance Bloch 174 (ce type d'appareil a été utilisé avec succès par de Saint-Exupéry et pouvait se permettre de flirter avec le Me 109); plus de 350 *bimoteurs de bombardement* Leo 45, *rapides et très maniables*; 60 Amiot 351 à 354, récents et très réputés bimoteurs de bombardement; 187 Glenn-Martin

et 60 Douglas DB 17 livrés par les USA. Il faut ajouter les 1288 avions perdus au combat et détruits au sol, dont certains étaient des modèles moins récents; il y a lieu d'ajouter à ce «compte» les 110 Caudron «Simoun», les très nombreux Caudron «Goéland» de transport, les Caudron 714, les 6 extraordinaires et très prometteurs chasseurs Arsenal VG 33 dont 3 étaient en service «expérimental», et les Bloch 131 et 210, les Potez 540, les gros Farman 222, 223 et 224, les Mureaux 115, les avions et hydravions de l'Aéronavale dont les Chance-Vought et les Loire-Nieuport 40 d'attaque en piqué à la silhouette «Stuka»! ainsi que les avions d'entraînement⁵; enfin, les bombardiers sacrifiés Amiot 143!

A la fin des hostilités, le 25 juin 1940, la France avait plus d'avions que le 10 mai 40, compte tenu des lourdes pertes; 1131 nouveaux avions ont été réceptionnés entre le 10 mai et le 12 juin! (668 chasseurs, 355 bombardiers et 108 avions de reconnaissance). La production d'avions était supérieure à celle de l'Allemagne pendant cette même période. En un peu plus de 10 mois, la France avait réussi à combler le retard accusé à la fin août 1939, trop souvent cité comme référence. Pendant cette période, l'armée de l'Air a réceptionné un total de 4274 appareils de toutes catégories, plus 567 avions réparés en usine; ce chiffre ahurissant et ceux qui vont suivre au sujet du D.520 ont été relevés dans «L'Aviation de chasse française 1918-1940» et «Le Dewoitine D.520» de Jean Cuny et Raymond Danel – Docavia – Ed. Larivière, correspondant à quelques unités près à mes notes de fin 40 et années suivantes. On pourrait ajouter que, pour un temps, on avait oublié de faire grève! Du 10 mai au 22 juin, 258 Dewoitine 520 ont été livrés «bons de guerre» dans 5 groupes de chasse, sur les 437 sortis (105 perdus au combat et par accidents); des 298 survivants le 25 juin, 120 sont restés sous contrôle allemand et italien en zone «Nono»; 175 se sont repliés du 18 au 25 juin en Afrique du Nord, avec le général d'Harcourt, en prévision de la poursuite des combats! 3 D.520 se sont «évadés» en Angleterre. En même temps 146 Curtiss ont traversé la Méditerranée avec un bon lot d'autres avions. Ne cherchons pas à démêler l'écheveau, mais ce «repli» est étrange si l'on considère que dans la moitié nord de la France le «manque» de chasseurs se faisait terriblement sentir et que les pertes n'étaient remplacées qu'au compte-gouttes. Que penser aussi des 374 Potez 63 et des 298 63-11 réceptionnés sur le bon millier de construits dont 48 ont été exportés... et des 150 Bloch 152 au

combat sur les 482 construits! Tout cela laisse rêveur, d'autant plus si l'on songe qu'après l'armistice, 1619 avions de première ligne sont sous contrôle allemand; plus de 600 seront attachés à l'armée de Vichy et pour la plupart repris après le 11 novembre 1942 lors de l'occupation de la zone non occupée. J'ai été le témoin, à Nancy, de passages de nombreux avions français, fin 42. Les Allemands se sont largement servis de la plupart des avions capturés et en ont distribué à leurs alliés. La Roumanie utilisa des Potez 63 jusqu'à fin 1944. Quel gaspillage! mais aussi quels héroïques combats: 1490 pilotes et navigants tués et 530 blessés français! La chasse a effectué 20 100 sorties, 1009 avions allemands ont été abattus, dont 196 par la DCA. Non, le ciel de France n'était pas vide de cocardes bleu blanc rouge! Et c'est ce millier d'avions allemands que les pilotes du Fighter Command n'eurent pas à affronter lors de l'angoissante bataille d'Angleterre. N'est-ce pas là véritablement *le premier tournant de la guerre en faveur des Alliés?*

En conclusion, l'armée française était équipée pour des opérations offensives et défensives à la fois, mais l'esprit de défensive a pris de plus en plus de place en haut lieu pour déteindre sur une partie de l'armée, la Ligne Maginot ayant contribué à cristalliser cette mentalité de retranchement, surtout pendant la «drôle de guerre». Le moral des réservistes a été entamé et l'entraînement s'en est relâché. Aux jours des grands chocs, les défaillances du haut commandement ont provoqué de graves erreurs à tous les échelons et précipité le désordre. La retraite hésitante et beaucoup trop lente des Armées prises au piège en Belgique, le retrait soudain des 9 divisions anglaises du Nord et le repli des armées de l'Est qui n'ont pas pris la bonne direction ont laissé échapper l'occasion de couper en deux les armées allemandes dont les flancs étaient peu garnis et les arrières éparpillés.

Les éternels ordres et contre-ordres et le manque d'information ont plongé les militaires et civils responsables dans l'ignorance des moyens disponibles de défense, dès la fin du mois de mai, alors que l'industrie française a fait face aux programmes prévus, jusqu'au bout. Pendant ce temps, 1 500 000 prisonniers de guerre prenaient le chemin de la captivité dans le dénuement le plus complet, après six semaines de campagne!

Les dramatiques cortèges des réfugiés sur les routes principales, où eurent lieu d'horribles scènes, provoquèrent des embouteillages

«monstres» qui grippèrent maints mouvements de troupes de renfort et créèrent en bien des endroits de gros tampons humains dans l'abandon, entre les adversaires. Les gares étaient encombrées; des trains militaires subissaient les attaques aériennes au milieu des civils, comme à Poitiers, le 19 juin dans l'après-midi, où un long train de munitions a été atteint par des bombes et a sauté alors que des trains de réfugiés et de blessés se trouvaient là. La route, longeant les voies de part et d'autre de la gare, était bourrée de véhicules ployant sous de lourds bagages et d'où les gens fuyaient dans tous les sens. La veille encore je faisais des photos dans ce quartier. Les explosions ont duré des heures, et des débris de toutes sortes pleuvaient sur la ville; après quelques jours de torpeur et de vie cloîtrée, le 24 au matin je me trouvais sur la place d'Armes, au centre de la ville, avec Bertrand Gallieni (ironie du sort), le fils du général Jacquot, Claude et d'autres amis (à qui je dédie ces quelques pages en souvenir de cette époque vécue ensemble) pour être surpris par une colonne motorisée allemande. Dès l'alignement des véhicules fraîchement nettoyés comme pour la parade, nous avons aussitôt réalisé qu'une autre vie allait commencer!

C'est à partir de ce désastre sans précédent que l'Allemagne devint réellement une grande puissance militaire dans les mois qui suivirent, de par la mainmise sur l'industrie et sur le matériel de guerre français.

Rendons un hommage tout particulier à tous les soldats des deux camps tombés en 46 jours de combats. Pour la France, tout près de 100000 morts dont 12 généraux et 220000 blessés, sans oublier les quelques milliers de civils et près de 42000 morts et plus de 110000 blessés chez l'adversaire d'hier devenu l'ami d'aujourd'hui!

Que cette terrible leçon et celles qui ont suivi juin 1940 soient retenues à la lumière des événements actuels! J.-M. H.

¹ *Faites sauter la Ligne Maginot*, de Roger Bruge (Ed. Fayard). Les trois livres de Roger Bruge et celui du lieutenant-colonel Rodolphe sont des témoignages d'une précision remarquable sur les combats dans la Ligne Maginot.

² Le premier encore aux essais, le deuxième en voie de finition.

³ La cavalerie montée était équipée de nombreux véhicules «tout terrain» (en majorité des Laffly, ainsi que des Latil).

⁴ Renseignement confirmé dans «Les véhicules blindés français — 1900-1944» de Pierre Touzin, Ed. EPA.

⁵ Il est intéressant de relever qu'en 1937 ont été formées deux unités d'infanterie de l'air, les 601 et 602 parachutistes, stationnées dans le Midi. Elles n'ont jamais été utilisées.

Les photos ont été prises par J.-M. H.