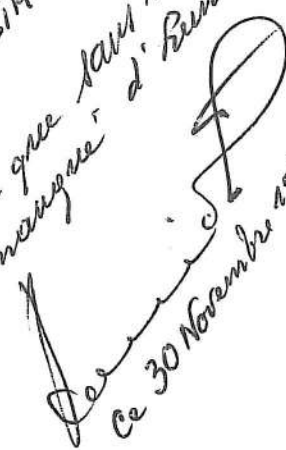


à mon Onu Ami Robert Bogner
qui après avoir fait 14.18 s'est
engagé dès le début Août 1940
après avoir porté aide à BIA HAKIM et fait
Et ALAMEN -
Merci beaucoup pour ce livre des caricatures
ce document est magnifique d'ensemble.


ce 30 Novembre 1972

L'ESPOIR

NE MEURT JAMAIS . . .

Lieutenant-Colonel Raphaël FOLLIOU

I - LE RALLIEMENT

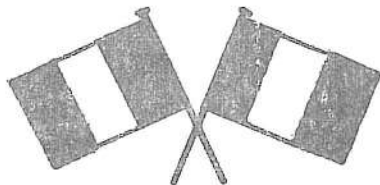
A) - DU LEVANT

B) - DE CHYPRE

Le Général de Gaulle



Chef de la France Libre
Londres Juin 1940



A TOUS LES FRANÇAIS

La France a perdu une bataille!

Mais la France n'a pas perdu la guerre!

Des gouvernants de rencontre ont pu capituler, cédant à la panique, oubliant l'honneur, livrant le pays à la servitude. Cependant, rien n'est perdu!

Rien n'est perdu, parce que cette guerre est une guerre mondiale. Dans l'univers libre, des forces immenses n'ont pas encore donné. Un jour, ces forces écraseront l'ennemi. Il faut que la France, ce jour-là, soit présente à la victoire. Alors, elle retrouvera sa liberté et sa grandeur. Tel est mon but, mon seul but!

Voilà pourquoi je convie tous les Français, où qu'ils se trouvent, à s'unir à moi dans l'action, dans le sacrifice et dans l'espérance.

Notre patrie est en péril de mort.

Luttons tous pour la sauver!

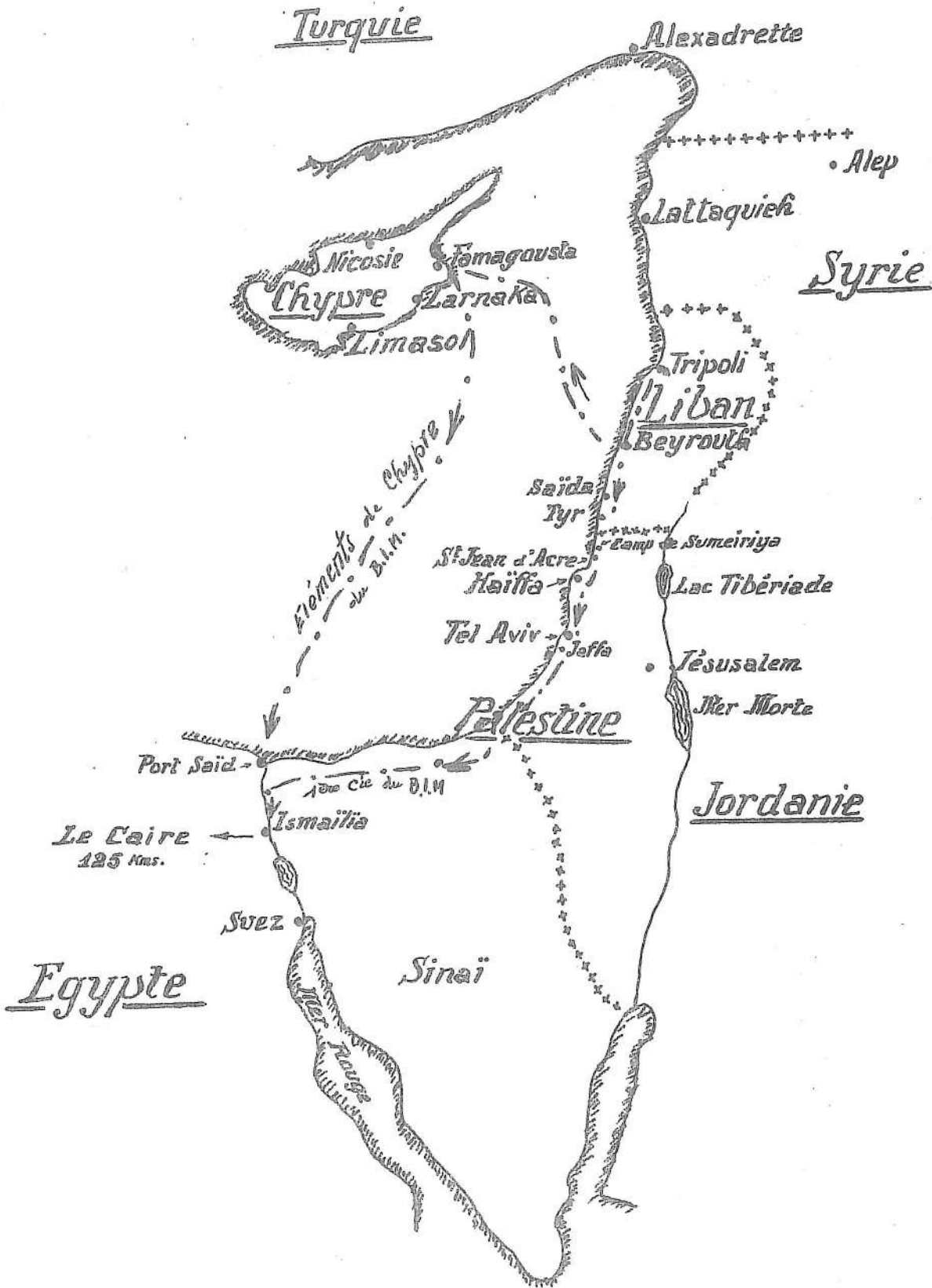
VIVE LA FRANCE !


TO ALL FRENCHMEN..
 A makeshift Government may have capitulated giving way to panic, forgetting honour & devoting their Country into slavery. Yet nothing is lost.
 Nothing is lost because this war is a world war in the true universal sense. Forces have not yet been brought into play. Some day these forces will crush the enemy. On that day France must be present at the Victory. She will then regain her liberty and her grandeur.
 That is my goal, my only goal.
 That is why I call all Frenchmen wherever they may be to unite with me in action in sacrifice and in hope.
 Our Country is in danger of death. Let us fight to save it.
LONG LIVE FRANCE!
 GENERAL DE GAULLE
 4, CARLTON GARDENS
 LONDON, S.W.1

GÉNÉRAL DE GAULLE

QUARTIER-GÉNÉRAL,
4, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.1.

Moyen Orient



I - LE RALLIEMENT DU B. I. M.

A) RALLIEMENT DE LA 1ère UNITE TERRESTRE DE LA FRANCE LIBRE LA PREMIERE
AU COMBAT

Le 24ème Régiment d'Infanterie Coloniale stationnait à Tripoli du Liban depuis septembre 1939. Seule unité métropolitaine blanche du Levant, elle comprenait 90 % de soldats de métier, 10 % de réservistes ou du contingent.

Elle était commandée par le Colonel FONFERRIER qui en fit un régiment d'Elite, la garnison britannique de Chypre étant trop peu nombreuse, le Général WAVELL, Commandant en Chef des Troupes Alliées au Moyen Orient, demanda au Général MITTELHAUSER, Commandant au Levant, l'envoi d'un bataillon français à Chypre.

En effet, l'Italie qui avait attaqué la France le 10 juin 1940, possédait dans le Dédocanèse des terrains d'aviation d'où des avions de bombardement pouvait attaquer Chypre et les côtes du Levant.

Le 15 juin 1940, le 3ème Bataillon du 24ème R.I.C. quittait Tripoli et via Beyrouth arrivait à Famagousta le 17 juin, prenant garnison à Famagousta, Larnaka, Limasol, secteur sud de l'île, la garnison britannique tenant le Nord et le Nord Ouest de Chypre.

Depuis le 22 juin, craignant les bombardements italiens par avion, le régiment se dispersait dans la nature, sous les oliviers à 4 km dans l'Est de Tripoli, laissant seulement dans les casernes toutes les installations de transmission radio. Le personnel de ce service n'avait pas autorisation de quitter les casernes, de ce fait, la troupe n'avait aucune nouvelle de ce qui se passait en France.

Une compagnie de sécurité stationnait dans la ville de Tripoli, aux écoles italiennes. Le 25 juin ma compagnie, c'est-à-dire la 3ème compagnie du 24ème R.I.C. était en stationnement dans cette ville.

Le 27 juin, un de mes Adjudants assurant une permanence au bureau de la place de Tripoli, me transmet un télégramme ouvert de l'Etat Major de Beyrouth, annonçant l'ARMISTICE.

Il était 16 heures 30 le 27 juin.

Ne mettant pas cinq minutes à réfléchir, sachant qu'ANGLETERRE et FRANCE avaient décidé au cours des premiers mois de la guerre de s'interdire de conclure un ARMISTICE séparé, je rassemblais ma compagnie et lui annonçais que je continuais le Combat et partais en Palestine rejoindre l'Armée Britannique. Je ne pensais ni à ma famille restée en France, ni à la suppression possible de la retraite.

Sur le champ, toute la compagnie décida de me suivre.

Seule recommandation à ma troupe : le silence absolu à ce sujet et pour plus de précaution, interdiction de quitter le cantonnement.

Néanmoins, le Sous-Lieutenant de LABORDES de la 1ère compagnie du 24ème R.I.C. étant en ville en mission et apprenant que nous partions en Palestine, vint me trouver me demandant de se joindre à nous.

Chaque compagnie du Régiment ne possédant qu'un camion pour tout moyen de transport, je l'engageais à remettre de faux ordres de mission à quatre chauffeurs avec leur camion, à effectuer le plein et embarquer un fût de 200 litres d'essence. Rendez-vous fut pris à ma compagnie à 22 heures 50 précises.

Pendant ce temps, dans le cadre de mon Unité, le Sergent-Chef CLOCHARD prenait tous les livrets matricules de la troupe et préparait un ordre de mission me désignant pour me rendre à Nakoura (Liban) avec ma compagnie. Pas de bagages et le plein d'armes et munitions.

Sur la demande de mes hommes je me rendis auprès du Colonel FONFERRIER vers 19 heures. Le voyant rentrer d'une conférence à la division, je jugeais n'avoir pas à le mettre au courant de notre départ.

Embarquement dans les cinq camions en cinq minutes et nous quittons Tripoli à 23 heures, nous avons à effectuer de Tripoli à Nakoura par Beyrouth environ 180 km et ce avec des chauffeurs qui avaient rarement conduit la nuit.

Mon unité comprenait :

- 2 Sous-Lieutenants : ROUX de ma compagnie, rentré depuis peu en France pour maladie, de LABORDES de la 1ère compagnie avec quelques hommes.
- 23 Sous-Officiers de carrière et 100 Caporaux et Hommes également pour la plupart des engagés.

A peine venions nous de quitter Tripoli et à moins d'un km de cette ville nous fumes arrêtés par une patrouille de gendarmes. J'avais pris la précaution de me placer près du chauffeur. La 1ère voiture du convoi (Sergent HARANT), présenta mon ordre de mission et nous continuâmes. Nous rencontrâmes une patrouille de police vers le Narh el Kelb avant Beyrouth, sans nous faire arrêter. Nous arrivions vers 2 heures du matin à Beyrouth et continuions vers Saïda.

Entre ces deux villes un léger arrêt de cinq minutes me permit de désigner un Sous-Officier chargé de couper tout le réseau téléphonique, opération répétée entre Saïda et Tyr. Arrivée à Saïda à 4 heures. Là, de nombreux soldats stationnent en bordure de la route (puisqu'il fait presque jour à cette époque 28 juin) s'affairant auprès des chevaux.

Arrivée à Tyr à 5 heures et 100 mètres après cette ville arrêt de 30 minutes. Pendant que je chargeais de LABORDES d'effectuer la répartition de 200 litres d'essence de réserve je m'éloignais de 50 mètres et parlais à deux gendarmes libanais puis, avec de LABORDES, nous les désarmions les faisant monter dans le dernier camion. Même opération avec un paysan muni d'une bicyclette. 5 km plus loin, le paysan libéré, opération pour la troisième fois pour les 16 fils téléphoniques, arrêt pour libérer quelques km plus loin les deux gendarmes libanais en leur rendant leur revolver vide. A cet arrêt, je prévins la troupe de notre arrivée prochaine à Nakoura (frontière côté Liban) seuls les Sous-Officiers descendraient avec les Officiers, grenades bien en vue au ceinturon.

A Nakoura (Liban), trois gendarmes français nous voyant armés n'insistèrent pas et nous continuâmes notre route sur Nakoura (Palestine).

Entre Nakoura (Liban) et Nakoura (Palestine) nous croisons plusieurs voitures britanniques d'officiers d'Etat-Major, sans doute très inquiets de ne pouvoir communiquer avec Beyrouth. Nous avons coupé les fils téléphoniques.

A Nakoura (Palestine) un jeune lieutenant anglais me demanda quel était notre effectif ? Je le lui fis savoir, puis il me dit :

" J'étais certain que des français viendraient, mais je ne pensais pas que ce serait aussi rapidement".

Deux motocyclistes britanniques nous conduisirent à 10 kms de là à Es Sumeiriya, dans un vaste champ en bordure d'un aqueduc . Aussitôt débarqués, je faisais former les faisceaux enchaînés et les caisses de munitions, tout cet armement à 100 mètres de nous, sans sentinelle, ceci afin de tranquilliser les anglais.

Une demi-heure après notre arrivée nous prenions sur le terrain un breakfast et les tentes nous étaient remises. Je me présentai au lieutenant colonel britannique qui me fit monter dans une voiture militaire à destination de Jérusalem au King David hôtel où se trouvait le grand Etat-Major en Palestine. Après une demi-heure de conversation je revins le même jour au camp de Sumeiriya.

Pendant mon absence quelques compagnies de l'Armée Polonaise, en provenance du Liban, s'étaient installées en bordure de l'aqueduc. A une autre extrémité du camp dans un coin; une vingtaine de fortes têtes espagnoles du 6ème régiment de la Légion du Levant.

Une surprise m'attendait, mon sergent-fourrier qui était également mon chauffeur était reparti sur Beyrouth, il s'agit de Bernard HARENT. En effet, le lendemain il rentrait de Beyrouth. Surpris à Tripoli par notre colonel, commandant le 24ème R.I.C. qui lui dit :

" HARENT vous allez rentrer en Palestine et inviter FOLLIOU et ses hommes à revenir ".

HARENT répond : " Mon colonel il me faut une voiture "

Le colonel reprit : " Non, il y a déjà trop de camions partis, allez "au camp Legoult (caserne) vous vous ferez remettre une moto avec ce papier".

HARENT arrive à la caserne, voit quelques camarades qui poussent doucement une camionnette, passent par les écuries avec une dizaine d'hommes, et lui-même part en moto par la grand'porte !

Le lendemain vers Tyr, HARENT fait charger la moto dans la camionnette bâchée, traverse tranquillement la frontière : les gendarmes avaient été avisés d'avoir à arrêter une moto.

HARENT, après avoir fait la première campagne de Libye, devenait parachutiste, et fut tué à Saint Marcel en Bretagne le 6 juin 1944.

Le 29 juin 40 , REPITON-PRENEUF nous rejoignait et Madame REPITON pendant plus d'une semaine se rendit chaque jour à Beyrouth.

Dès le 28 juin et pendant plusieurs jours, la RADIO-BEYROUTH annonça qu'une compagnie du 24ème R.I.C. cherchait à passer en Palestine, qu'Anglais et Français bombardaient cette Unité dans les barbelés séparant la frontière.

Cette émission allait à l'encontre du but recherché par les Autorités françaises, elle fit réfléchir bien des militaires qui, petit à petit, vinrent se joindre à nous.

C'est ainsi que le lieutenant CLER des chars de Homs arriva avec quelques hommes, surtout des chauffeurs nous amenant une 6 roues LAFFLY, un gros Bull-Dog RENAULT et des camions.

Par ce même convoi arrivèrent également le lieutenant GUEPIN, chasseur alpin, chargé de la sécurité du camp d'aviation de Rayak et le médecin lieutenant BRUNEL du Levant.

Le 1er ou 2 juillet arrivait le capitaine JOURDIER du 1er Spahis Marocain suivi de son escadron, trompettes en tête. Ils étaient passés par Rosh Pinna et Tibériade.

Dès le prêt perçu du 30 juin, nous arrivaient :

- Le sergent PILLARD d'ALEP (Syrie)
- Le sergent ZIRNHELD de Beyrouth (Liban)

Le 2 juillet, de la région de Tripoli nous arrivaient : HEITZMANN, SCHOENLEN, BRUSSON et un autre, chaque jour par divers moyens quelques caporaux et soldats de toutes Armes se joignirent à nous. Puis des légionnaires dont DIAZ avec quelques camarades arrivèrent avec une blindée légère, en ayant perdu une autre, poursuivis par leur capitaine, sans résultat.

Au camp de nombreux hommes étaient piqués par des scorpions, par là immobilisés pendant deux à trois jours pour fièvre.

Les chauffeurs des quatre camions requis par le sous-lieutenant de LABORDE le 27 juin à notre Régiment avec de faux ordres de mission et qui n'étaient pas de ma Compagnie, ayant été induits en erreur, me demandèrent de retourner au 24ème R.I.C. au Liban.

Je les accompagnai à 100 mètres de la frontière libanaise et par la suite j'appris qu'à leur retour au Régiment ils avaient effectué une forte propagande en notre faveur.

Au 24ème R.I.C. jusqu'à notre départ vers la Palestine le 27 juin nous n'avions pas entendu l'APPEL du GENERAL de GAULLE, la radio au Régiment nous avait été supprimée, ce n'est que vers le 5 juillet que nous l'apprimes. Par ailleurs, après l'affaire de Mers el Kébir, le sous-lieutenant ROUX, en mauvais état de santé, demanda aux Autorités britanniques à rentrer au Liban, ce qui lui fut accordé immédiatement.

Pendant la période du 28 juin au 14 juillet, les effectifs ne firent qu'augmenter pour parvenir à près de 250 hommes.

Vers le 6 ou 7 juillet, nous fûmes inspectés par le colonel de LARMINAT, d'ailleurs très rapidement. Il venait de s'évader des arrêts de forteresse à Damas.

Notre séjour à ce camp de Sumeirya consistait à prendre des bains de mer à Nahariya, à être reçus par les Régiments de Cavalerie anglais, à visiter Saint Jean d'Acre et le port d'Haïfa.

Le 14 juillet eut lieu la revue du contingent français.

Le 18 juillet, embarquement à Haïfa en chemin de fer pour Ismaïlia sur le canal de Suez.

A Ismaïlia, agréable surprise ! après avoir été dirigés sur le camp de Moascar, nous trouvâmes une colonie française très importante, travaillant au canal. Immédiatement nous étions adoptés par les familles de pilotes et administratifs de cette compagnie, qui recevaient Officiers, Sous-Officiers et Soldats indifféremment.

L'accueil des colonies françaises et étrangères fut surprenant, que ce soit par les familles CAMPAGNE, NICOLAS, HARENT, CALAS, HERMANN et bien d'autres dont actuellement je ne me souviens plus. Chez le pilote LANGLOIS et les pilotes yougoslaves à Ismaïlia, LAFAILLE à Suez, d'autres à Port Saïd dont SIBERCHICOT, partout l'accueil fut très cordial.

Bien des français me faisaient part de leur agréable surprise de trouver mes hommes, affables, dignes, et tous reprenaient espoir après l'abatement consécutif à l'armistice en FRANCE.

Les autorités britanniques avaient eu l'intelligence de nous ravitailler convenablement et de nous laisser au repos.

La Mère Supérieure MORIN et ses Soeurs avec l'aide très large de la colonie française créaient dès le lendemain de notre arrivée à Ismaïlia un "Foyer", qui dès le début mit du baume au coeur. Nos hommes qui se conduisaient très bien y trouvaient un réel réconfort. Nous avons et avons continué à avoir une grande gratitude envers ces Religieuses et cette colonie française.

Des personnes du canal s'engagèrent chez nous, trois Consuls de France en pays nordiques nous arrivèrent par la Russie, Messieurs COULET, GILBERT, FILLIOL. Tous trois après 1945 devinrent Ambassadeurs de France. Monsieur SCHMITLEN arriva de Riga.

Le Lieutenant Colonel des ESSARTS, de la mission militaire française au Caire, devenait notre Chef.

Pour ma part, j'ai dû me rendre à plusieurs reprises à l'Ambassade de Grande-Bretagne au Caire où Sir LAMPSON, Ambassadeur avait délégué Mr. R. WRIGHT, 1er Conseiller qui faisait établir nos actes d'engagement dans les Forces Françaises Libres du Général de GAULLE à compter du 1er juillet 1940.

Au cours des quelques visites que j'eus à effectuer auprès de Mr. WRIGHT je fus cordialement reçu. Je tiens à rendre hommage à ce dernier pour l'accueil et la rapidité d'exécution dans la délivrance de nos papiers.

Le 25 juillet, nous eûmes la joie d'accueillir à la gare du camp de Moascar le Capitaine LOROTTE rallié le 11 juillet à Chypre avec 350 Officiers, Sous-Officiers et Soldats, de sorte qu'avec cette arrivée l'effectif put former un bataillon. Plus ancien dans le grade de Capitaine, il en prenait le commandement. Le bataillon prit nom de :

1er BATAILLON D'INFANTERIE DE MARINE (B. I. M.)

Vers la fin du mois de juillet 1941, nous recevions la visite du Commandant BERTRAND, chef du 2ème bureau des troupes du Levant, de Beyrouth. Il tenta vainement de nous débaucher et nous faire rejoindre le Liban. Il était d'autant plus vexé qu'un de ses Officiers, le Lieutenant SAVEY (dominicain) venait de nous rejoindre.

A la suite de cet exposé, vous trouverez le récit du ralliement des Troupes françaises de Chypre par le Lieutenant ROUDOT (devenu Commandant à la fin de la guerre) et décédé en A.E.F. 15 jours après m'avoir remis ce récit.

Il est à signaler qu'à l'Etat Major du Bataillon de Chypre, le Sous-Lieutenant JACQUIN, Officier des Transmissions et du Chiffre, était plus spécialement détaché auprès du Lieutenant Colonel LA VILLELEON, Chef du Q.G. avancé de l'éventuel Corps Expéditionnaire d'Orient en vue d'une future campagne dans les Balkans.

Le Capitaine LOROTTE, Commandant le B.I.M. avait un travail particulièrement ingrat, celui d'obtenir du matériel auto-radio, d'armement des Autorités Britanniques, qui elles-mêmes n'en possédaient pas beaucoup pour équiper leurs propres troupes.

Il était entendu dès l'arrivée du Capitaine LOROTTE, que la première Compagnie ralliée serait la première à partir en opération.

En conséquence, tout le matériel auto français dont nous disposions servirait à former les chauffeurs dont nous avons le plus besoin. Le Lieutenant CLERC mon adjoint, venant des Chars, ayant plus de connaissances prit en mains l'instruction des chauffeurs.

La première Compagnie du B.I.M. était ainsi composée :

- Commandant de Compagnie Capitaine FOLLIOT du 24ème R.I.C.
- Adjoint Lieutenant CLERC des Chars
- 1ère Section Lieutenant GUEPIN Alpin
- 2ème Section Lieutenant BARBEROT Marine
- 3ème Section Adjudant BEHELO du 24ème R.I.C.
- 4ème Section S/Lieutenant de LABORDE du 24ème R.I.C.

Avec un imposant encadrement de Sous-Officiers (23).

Quelques rares soldats, très jeunes, du Contingent et surtout des Caporaux chefs, Caporaux et Soldats engagés ou réengagés, de métier.

Du 26 juillet au 24 août le Bataillon se constituait et des renforts venant du Levant par divers moyens, barques, taxis, etc... et en provenance du Canal, étoffaient le Bataillon. Nous reçûmes des Légionnaires, des Aviateurs, des Marins. Travail intense de conduite auto, connaissance de l'armement anglais.

Le 13 août 1940, nous reçûmes le Capitaine Mervyn PHIPPS comme Officier de Liaison. Il est né à Paris, fils de Sir Eric PHIPPS Ambassadeur de Grande Bretagne à Berlin puis à Paris où il était en fonction déjà avant 1939.

Le Capitaine PHIPPS, Cavalier, donc habitué aux reconnaissances, était d'un grand secours auprès du Capitaine LOROTTE pour toutes les interventions à effectuer tant auprès de l'Etat-Major anglais que dans les divers Services britanniques.

L'entente fut absolument parfaite avec le Capitaine PHIPPS qui a su nous comprendre dès le début, au moment de notre instruction et pendant les neuf mois de combats au Désert.

Le Capitaine PHIPPS provenait du 7th Queen's Own Hussards.

Quelques jours avant le 25 août 1940, le bataillon fut informé qu'à l'occasion de la remise du Drapeau français, il serait inspecté par l'Ambassadeur de Grande Bretagne et par le Général WAVELL, commandant en chef au Moyen-Orient.

Une grande effervescence régnait parmi les divers comités de la France Libre d'Egypte, c'était à qui broderait un fanion pour chacune des sections du bataillon.

Le 25 août débuta par une surprise de taille, trois Sous-Officiers méharistes d'une compagnie saharienne nous rejoignirent après quelques milliers de kilomètres dans le Désert en provenance du Tibesti.

En fin de matinée, une chapelle fut dressée par nos soins au camp de Moascar. La messe fut servie par notre Aumonier le Révérend Père FINET, Jésuite dans la Bekka au Liban. Il sera un des rares de cette Congrégation, le plus grand nombre provenant des Dominicains, jusques et y compris le Révérend Père FLORENT, Curé de Saint-Louis de Léningrad.

Ce fut la bénédiction des fanions qui avaient été confectionnés à Port-Saïd, Ismaïlia, Suez, Alexandrie et par les Soeurs du Foyer d'Ismaïlia. Pendant que le Premier Bataillon d'Infanterie de Marine (B.I.M.) se massait pour la revue et le défilé, le Baron de BENOIST, représentant la Compagnie du canal de Suez et Président du Comité National de la France Libre en Egypte, recevait à l'entrée S.E. Sir LAMPSON, Ambassadeur de Grande-Bretagne, les Généraux WAVELL et WILSON, l'Amiral CUNNINGHAM commandant la Flotte britannique en Egypte. Escortés par le Capitaine JOURDIER et son escadron de Spahis marocains, en provenance du Levant, les Autorités britanniques et le Baron de BENOIST s'inclinaient et déposaient des gerbes sur la tombe du Sergent BONNET, notre premier mort.

Ces personnalités rentrant du cimetière se présentaient au champ de manoeuvre situé à côté.

Le Baron de BENOIST, puis Sir LAMPSON prononcèrent une allocution, puis le Drapeau français fut remis par le Capitaine LOROTTE commandant le bataillon à sa garde d'honneur.

Cette remise du Drapeau français fut confiée au Sous-Lieutenant GOURVEZ, Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaillé Militaire de 1914-1918, qui vint se placer auprès de la garde d'honneur de l'Union Jack, emblème offert au bataillon par les Officiers britanniques de la garnison de Chypre.

C'est ainsi que le B.I.M. a été la seule Unité de l'Armée française à posséder deux Drapeaux.

C'est en présence d'une très grande affluence de français d'Egypte, ainsi que des troupes britanniques comprenant :

- Un bataillon du Hampshire Regiment
- D'un important détachement de Troupes australiennes et la musique du York and Lancaster Regiment que la revue fut passée par le Général en Chef WAVELL et suivie d'un défilé.

Revue absolument impeccable qui remonta le moral des Civils français, puis le Baron de BENOIST reçut toutes les personnalités britanniques, égyptiennes et françaises dans une très belle propriété, dans une île appartenant au Canal.

Vers le 29 juillet 1940, par radio nous apprimes qu'enfin toute l'A.E.F., sauf le Gabon, se ralliait au Général de GAULLE les 26, 27 et 28 août.

Pour nous autres, les premiers ralliés, ce fut une joie débordante de ne pas nous trouver isolés.

Entre le 26 août et le 5 septembre, intensification de la conduite auto, réception de tout l'équipement destiné à la Première compagnie du B.I.M. en vue d'un prochain départ au combat.

Le 1er septembre, inspection du bataillon par le Général WILSON, puis manoeuvre dans le désert sous sa direction.

La 1ère compagnie partant à la frontière Egypto-Lybienne le 6 septembre au matin, la veille, le Lieutenant Colonel SALSBURY de l'Etat-Major du Général WAVELL nous réunit le soir avant de partir lui-même pour l'Afrique du Sud, pour nous souhaiter dans un pur français un bon combat et un au revoir.

Personnellement, j'ai revu cet Officier fin 1947 ou au début de 48 à l'Ambassade de Grande-Bretagne à Paris, où, Général de Brigade et Attaché Militaire il assistait à la remise par S.E. l'Ambassadeur de la Croix de la D.S.O. (Distinguished Service Order) qui m'était accordée fin janvier 1941 à la suite de la prise de Tobrouk.

B) - RALLIEMENT DES TROUPES FRANCAISES DE CHYPRE

A la demande du Général WAVELL, Commandant en Chef des Troupes Alliées dans tout le Moyen-Orient, le Général MITTELHAUSER, commandant en chef des Troupes françaises au Levant dut fournir un certain contingent d'éléments blancs aux fins de renforcer la garnison britannique, trop faible, dans l'Ile de Chypre.

A cet effet, le 24ème Régiment d'Infanterie Coloniale de Tripoli fut désigné et le Colonel FONFERRIER qui le commande, désigne le 3ème Bataillon que commandera le Chef de Bataillon GAUTIER.

Cette Unité, quitte ses cantonnements de Tripoli et fait mouvement par convoi auto sur Beyrouth en vue de son embarquement à destination de Chypre.

La composition du Bataillon est la suivante :

- E.M. du Bataillon : (Commandant GAUTIER, Chef de Bataillon
(Capitaine MEUNIER, Adjoint
(Lieutenant CADEAC, Officier des Détails
(S/Lieutenant JACQUIN, Officier de Renseignements
- 9ème Compagnie : (Capitaine CLAUSS, Commandant de Compagnie
(Lieutenant MOREL, Chef de Section
(Lieutenant BARBAS, Chef de Section
- 10ème Compagnie : (Lieutenant GIRAUD, Commandant de Compagnie
(Les Sections sont commandées par des
Adjudants et Sergents Chefs
- 11ème Compagnie : (Lieutenant CAVELIER, Commandant de Compagnie
(S/Lieutenant ROUDAUT, Chef de Section
(S/Lieutenant GOURVEZ, Chef de Section
- Compagnie d'Accompagnement : (Capitaine LOROTTE, Commandant de
Compagnie
(Lieutenant SALUN-PINQUER, Canon de 25
(Lieutenant BLACQLARD, Mortiers

Au Bataillon est adjoint un détachement du Train avec une quinzaine de camionnettes. L'effectif total est d'environ neuf cents hommes. Ce détachement embarque le 17 juin sur deux cargos anglais accompagné par l'aviation, et par trois contre-torpilleurs. Ce même jour le débarquement s'effectue dans le Port de Famagouste, et dès le lendemain les dispositions sont prises pour occuper les points névralgiques et coopérer avec les forces anglaises à la défense de l'Ile.

Il est à noter que le détachement, renforcé d'une escadrille de chasse basée à Nicosie, dispose d'un effectif deux fois plus considérable que les forces britanniques et de moyens plus puissants, et nous verrons plus loin l'influence qu'aura cette infériorité sur la position que prendront les Anglais à notre égard le jour où s'opérera la dissidence.

L'ensemble du détachement doit assurer la défense de la côte Sud de l'île contre tous débarquements dont elle est menacée à partir des bases italiennes de Rhodes; il doit en outre disposer d'une réserve pour appuyer éventuellement la défense anglaise au Nord de l'île dans la région de Kyrenia.

Le dispositif adopté est le suivant : la 2ème compagnie c'est-à-dire la 10ème occupe l'enceinte de Famagouste, avec une importante réserve composée de la 11ème compagnie, de la compagnie d'accompagnement (C.A.), du détachement du Train, la 9ème compagnie occupe Larnaca.

Ce dispositif sera maintenu jusqu'au jour de la dissidence, et aucun évènement ne viendra troubler la quiétude de l'île.

Le 18 juin, nous lisons dans les journaux grecs que la France est sur le point de capituler, et qu'un jeune Général lève à Londres l'étendard de la Résistance. DE GAULLE ? Connais pas ! Et toi ? Non plus ! Ce sont là les questions et réponses qui circulent parmi les 900 français de l'île.

Pendant quelques jours nous sommes tous trop atterrés par les évènements qui se passent si loin de nous pour penser à autre chose qu'à la capitulation proche, mais bientôt nous reprenons conscience de notre force intacte et de notre isolement qui nous laisse à l'abri des entreprises allemandes. Nous n'avons plus qu'à compter sur nous-mêmes.

Dès la fin de juin on chuchote entre camarades que tout n'est pas perdu, que notre Honneur de Soldat nous commande de poursuivre la lutte aux côtés de nos Alliés anglais et que le Salut de la Patrie exige que nous utilisions nos forces et les armes qu'elles nous a données, jusqu'à épuisement.

Nul ne peut dire d'où surgit cette sainte révolte; peut-être sont-ce les proclamations viriles du Général de GAULLE qui en sont l'origine ? Peut-être sont-ce les raisonnements clairs, froids mais persuasifs du Capitaine LOROTTE, peut-être cela a-t-il germé dans l'esprit de chacun de nous ? Nous le croyons du moins car il nous répugne de soumettre notre esprit dans des circonstances aussi graves.

Dans les premiers jours de juillet des petits rassemblements se forment, se groupent, et bientôt l'idée de résistance prend forme et s'organise. Un conseil de guerre comprenant tous les Officiers acquis à l'idée de résistance se constitue sous la présidence du Capitaine LOROTTE où les décisions, concernant l'attitude à prendre au regard des évènements qui se présentent, sont prises en commun; y assistent : le Capitaine LOROTTE, le Lieutenant CUVELIER, le Lieutenant GIRAUD et presque tous les jeunes Officiers.

Le bloc paraît solide, et nous avons le sentiment de pouvoir conserver la presque totalité du bataillon dans la lutte.

Dès que le Chef de bataillon eut vent de cet esprit de résistance, il eut soin de multiplier les conférences de cadres et les contacts personnels pour nous mettre en garde : "Dans huit jours l'Angleterre aura à son tour fait la culbute et alors notre position risque d'être très dangereuse". Auprès des uns il parle d'obéissance, auprès des autres de devoir, de prudence, de logique et chez tous cherche à saper l'idée de dissidence par tous les moyens.

Il a donné sa parole de ramener le bataillon en Syrie, et il la tiendra envers et contre tous, car poussé par le Capitaine MEUNIER, son adjoint, il emploie maintenant la menace pour faire céder les plus récalcitrants, et d'ailleurs il est convaincu que les anglais l'y aideront pour ne pas se mettre le Gouvernement de Vichy à dos. Les conseils de guerre n'en vont pas moins leur train, et au cours de l'un d'eux il est décidé de n'entreprendre aucun acte de désobéissance tant que le bataillon sera maintenu dans la guerre, c'est-à-dire tant qu'il aura mission de défendre l'île de Chypre.

Pour cela, le Capitaine LOROTTE dispose d'un précieux atout en la personne du Sous-Lieutenant JACQUIN, Officier de renseignements et du chiffre, qui lui donne connaissance de tous les messages secrets émanants de Beyrouth avant de le remettre au chef de bataillon.

L'incident de Mers-El-Kébir apporte un peu de désarroi dans les esprits, et quelque flottement dans la volonté de résistance. Le chef de bataillon profite de ce choc psychologique pour essayer de reprendre le bataillon en main, il salit la trahison anglaise, exalte le sacrifice de nos marins et donne ordre d'abaisser les couleurs en signe de deuil; cet ordre est exécuté, mais le soir nous commentons l'évènement et nous nous persuadons bien vite que les anglais ne pouvaient agir autrement devant cette menace de voir notre flotte rejoindre les ports métropolitains.

Le lendemain nous faisons de nouveau flotter haut nos couleurs pour signifier aux anglais et à la population de l'île angoissée que nous sommes toujours à leurs côtés dans la lutte et que nous nous désolidarisons de ces marins qui auraient dû se sacrifier pour une plus noble cause.

Dans la soirée du 10 juillet le Capitaine LOROTTE convoque le conseil de guerre. Un message chiffré de Beyrouth vient de fixer pour le lendemain le réembarquement du détachement.

Il est temps d'agir. Outre LOROTTE, tous les conjurés sont là y compris les trois Commandants de compagnie de Fusiliers-Voltigeurs.

Il est décidé d'effectuer le mouvement de dissidence dans la matinée du 11 dans l'ordre et le calme, ce qui semble aisé grâce à la position des Commandants de Compagnie et de la presque totalité du cadre des Sous-Officiers.

Dans la matinée du 11 les Unités seront réorganisées pour ne comprendre que les Volontaires auxquels sera confié tout l'armement lourd et l'équipement collectif; les autres seront regroupés à l'intérieur des cantonnements et il leur sera laissé un fusil et dix cartouches pour une question de prestige à leur retour au Liban, et un à deux jours de vivres pour la traversée.

Quant à la position des anglais à notre égard, que sera-t-elle ?

Nous accepteront-ils dans une Légion Etrangère ? où n'interviendront-ils pas tout simplement pour nous faire réembarquer afin d'éviter toute complication diplomatique ?

Les anglais n'ont voulu nous donner aucune assurance, mais LOROTTE affirme que c'est parce qu'ils craignent que notre mouvement entraîne des troubles graves et qu'ils ignorent si nous en sortiront victorieux, mais qu'ils nous accueilleront à bras ouverts s'ils constatent que nous avons la force et l'ordre de notre côté.

Chacun ayant donné l'assurance qu'il ferait le nécessaire, nous nous retirons pour nous préparer au grand jour.

Le 11, la 10ème Compagnie (Lieutenant GIRAUD) s'est barricadée dans son enceinte fortifiée. On ne sait pas trop ce qui s'y passe, mais on a tout lieu de penser que le mouvement de dissidence s'opère sans difficulté car le lieutenant GIRAUD est un homme sûr et il est solidement secondé.

La Compagnie d'accompagnement est à Varosha. Elle se réorganise dans le calme et aura pour mission principale la surveillance du P.C. (Poste de commandement du Bataillon pour empêcher l'E.M. de contrarier la bonne marche des événements.

Le Chef de Bataillon et son Adjoint mesurent d'ailleurs leur impuissance et se tiennent cois.

La 11ème Compagnie (Lieutenant CAVELIER) prend son bain matinal sur la plage de Varosha, car son Chef a décidé de ne poser la question de confiance aux hommes qu'à l'issue du bain. Celui-ci achevé, la Compagnie se forme en colonne et reprend la route des cantonnements sans que CAVELIER ait rien fait. Soupçonnant un revirement dans les intentions de CAVELIER, en chemin les Sous-Lieutenants ROUDAUT et GOURVEZ et les Sous-Officiers séparent le bon grain de l'ivraie; ROUDAUT a bientôt derrière lui 72 hommes et 17 Sous-Officiers, tandis que le Commandant de Compagnie n'a plus à commander qu'une quarantaine d'hommes et deux Sous-Officiers.

Faute de pouvoir mieux faire il s'incline et n'intervient pas pour contrarier les ordres que donne le Sous-Lieutenant ROUDAUT pour la réorganisation de l'Unité et la redistribution des armes, des munitions et des vivres.

La 9ème Compagnie (Capitaine CLAUSS). A Larnaka le Capitaine CLAUSS a écarté le Sous-Lieutenant BARBAS sous le prétexte d'une mission urgente à Nicosie, et au lieu d'exécuter les ordres convenus la veille, il ramène son Unité en bon ordre à Famagouste pour l'embarquement. Là aussi nous sommes trahis. Le Chef de Bataillon a eu raison auprès des faibles et des ambitieux et nous nous doutions bien que CLAUSS n'accepterait pas de se mettre sous les ordres de LOROTTE.

Le Sous-Lieutenant BARBAS prévient LOROTTE de la trahison de son Capitaine; il rejoint son Unité de toute la vitesse de son side car mais ne parviendra qu'à soustraire une trentaine d'hommes à son Capitaine.

Dans la soirée on peut enfin voir clair. Le Lieutenant SALUN PINQUER prend le commandement de la Compagnie d'Accompagnement, formée d'un noyau solide de quelques cent cinquante hommes bien encadrés tant en Officiers qu'en Sous-Officiers.

La 9ème Compagnie est réduite à une trentaine d'hommes commandés par BARBAS. La 10ème Compagnie comprend soixante hommes bien encadrés commandés par le Lieutenant GIRAUD. La 11ème soixante douze hommes et dix sept Sous-Officiers commandés par le Sous-Lieutenant ROUDAUT. Le Capitaine LOROTTE commande le tout soit trois cent quarante hommes à quelques unités près.

L'escadrille de chasse a quitté Nicosie deux à trois jours plus tôt; sous prétexte d'un exercice monté à Rayak par son Chef.

Le détachement du Train commandé par un Sous-Lieutenant de Réserve opte pour le RETOUR EN SYRIE, mais nous lui subtilisons bon nombre de véhicules malgré les ordres contraires.

Le 12 juillet, le Bataillon qui sera désormais connu sous le nom de "BATAILLON D'INFANTRIE DE MARINE" communément appelé B.I.M. En 1942, après les pertes subies à Bir Kakeim, notre Bataillon et celui du Pacifique devinrent le :

"BATAILLON D'INFANTRIE DE MARINE ET DU PACIFIQUE"

Le B.I.M. se regroupe au Gymnasium de Varosha, tandis que les autres éléments se réembarquent dans un désordre indescriptible.

Ce jour même, le Colonel FONFERRIER, dont le prestige était très grand au Régiment, arrive du Liban par avion, harangue le Bataillon avec la permission du Capitaine LOROTTE, met l'accent sur les préparatifs monstres de l'Allemagne et la chute prochaine de l'Angleterre, exalte le sacrifice des mille deux cents marins bretons envoyés par le fond à Mers El Kébir, et fait appel au patriotisme et à la prudence de tous pour nous inviter à retourner au Levant.

Une vibrante "MARSEILLAISE" répond à ces exhortations défaitistes; le Colonel FONFERRIER est vaincu, il nous souhaite bonne chance, et nous sentons qu'au fond de lui-même il ne nous désapprouve pas.

Dans la nuit du 12, le Bataillon est dirigé par voie ferrée sur Nicosie où il reçoit un accueil enthousiaste de la part des Anglais qui pendant ces deux jours avaient fait le vide autour de nous.

Le 14 juillet les Anglais organisent une prise d'armes à laquelle participe le B.I.M. qui est inspecté par le Général commandant les forces d'occupation de l'Ile et par le Résident Général de l'Ile.

Le 15 au cours d'une nouvelle prise d'armes les anglais nous font l'insigne honneur de nous remettre un Drapeau aux couleurs de l'Union Jack, mais ce geste de confiance est assez mal interprété par nous, et nous ne consentons à déployer ce Drapeau que lorsque nous pourrons déployer à côté de lui le Drapeau Français qui nous sera remis un mois plus tard par la Colonie Française d'Ismaïlia.

Le Bataillon qui a demandé à être engagé le plus rapidement possible sur un front de combat quitte Famagouste le 17 juillet à bord d'un cargo égyptien "Fonadiéh" et cingle vers l'Egypte sous escorte de torpilleurs polonais. Après escale à Haïfa le 22, l'Unité débarque à Port Saïd le 23 et est dirigée par voie ferrée sur Ismaïlia où elle arrive le lendemain matin.

Là, nous avons la joie d'être accueillis par la Compagnie du Capitaine FOLLIOU qui nous a devancé sur le chemin de la Libération.

Ce récit m'a été remis par le Commandant ROUDAUT, devenu Administrateur des Colonies à Pawa en A.E.F. quinze jours avant son décès par maladie en 1950-51.

Le Général d'Armée Georges Catroux
Chef Militaire des Français Libres en Moyen-Orient



Délégué Plénipotentiaire de la France Libre en Moyen Orient

Nos Chefs Britanniques au Combat



Le Général de
Corps d'Armée
O'Connor

Col^l le XIII^e Corps d'Armée

Fait prisonnier sur le plateau
dominant Derna (Cyrénaïque Libye)

dans la nuit du 6 au 7 avril 1941

par les éléments de tête lors

de la 1^{re} offensive de Rommel.

S'évade d'Italie lors de
l'entrée des Alliés dans ce Pays.

Reprends un commandement.

Spécialiste des Chars.

Le Général en Chef

Sir Archibald Wavell

Commandant

au Moyen Orient

puis

Vice-Roi

des Indes



Général de Division Creag

Commandant la 7^{ème} Division Blindée
britannique "La Gerboa" ou "Gerboise",
Division appelée "Les Rats au Désert"

La Division la plus ancienne
et la plus célèbre du Moyen-Orient
dont nous faisons partie.



Général de Brigade Gott

est le "Support Group" de la 7^{ème} D.B.
dont les F.L. font partie.

Divisonnaire de la 7^{ème} D.B en avril 1941
à Tobrouk stop la 1^{ère} avance de Rommel, aimé de
tous, redonne confiance à tous.

A El Alamein commande Le XIII^{ème} Corps.

Désigné pour prendre le commandement de la
8^{ème} Armée. Abattu sur "Eysander" non accompa-
gné. Regreté de tous.

Le G^{énéral} Montgomery prend la 8^{ème} Armée.

Le Capitaine Merwyn PHIPPS



Officier de liaison britannique auprès du B.I.M., à l'instruction à Ismailia, y affecté le 13 août 1940.

Né à Paris, fils de Sir Eric Phipps, Ambassadeur de Grande Bretagne à Paris.

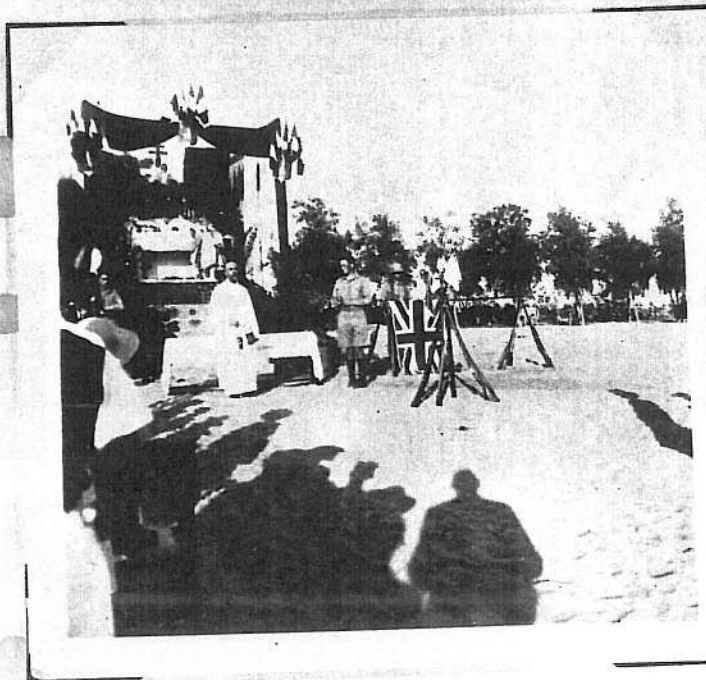
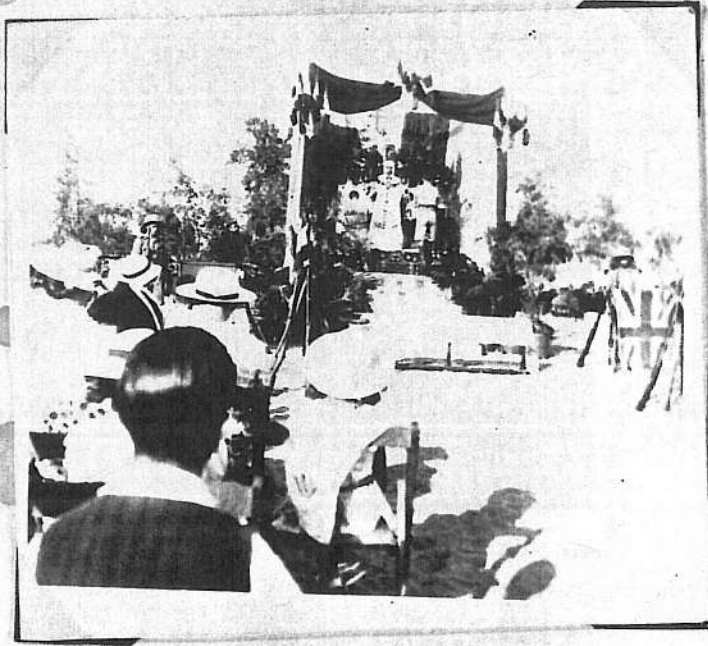
Capitaine de cavalerie provenant du 7th Queens Own Hussars, partira le 6 Sept^{bre} 1940 avec le B.I.M. au front d'Egypte puis de Libye jusqu'au 28 Avril 41.

Nommé Officier britannique de liaison auprès de la 1^{ère} D.F.L., affecté en Palestine à Quastina le 1^{er} Mai. A la disposition du Colonel Collet commandant des Tchekess qui rallie la France Libre le 25.5-41. Participe à la campagne de Syrie puis à nouveau en Egypte et Libye en 42 auprès des F.F.L.

Il nous fut d'un grand secours grâce à sa compréhension à l'esprit des F.L.

Le Général Catroux remet au Capitaine Phipps la Croix de Guerre avec citation à l'Étoile de l'Armée à la suite de la prise de Tobrouk fin Janvier 1941.

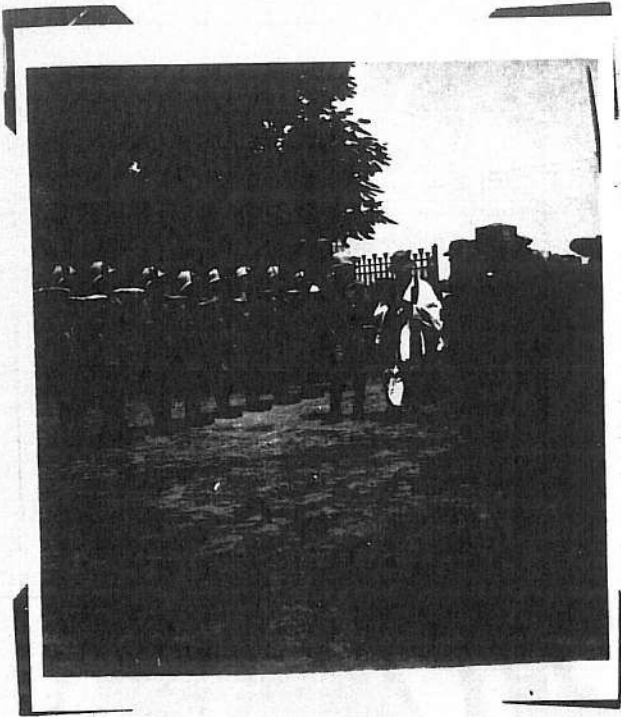
Le matin du 25 Août 1940 Messe par notre Aumonier le R.P. Finet
Bénédiction des Fanions du B.I.M. avant remise du Drapeau Français



Drapeau britannique reçu à
Chypre

Le capitaine Lorotte Cdt le Bataillon
remet des fanions -

Le 25 Août 40 enterrement du Sgt Bonnet
au cimetière d'Ismaïlia



Amiral Cunningham

Général Chef A. Wavell

Général Wilson
Chef E.M.



Sir Lampson Ambassadeur

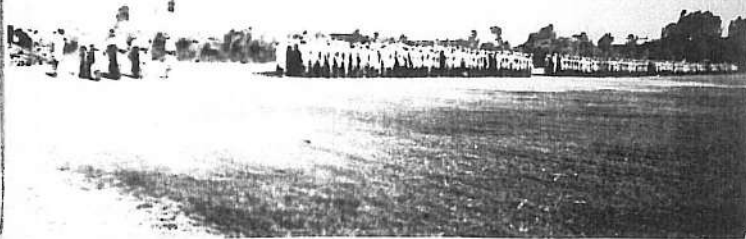
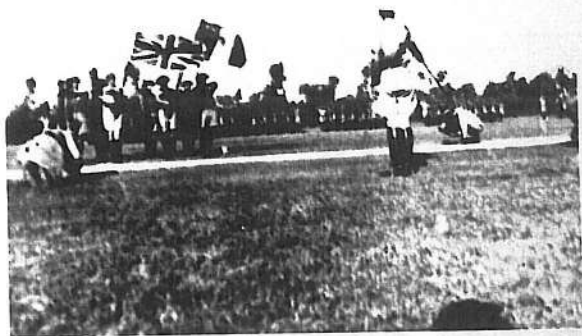
Baron de Berioist Représentant du Canal en Egypte

Président du Comité de la France Libre en Egypte.

remettent chacun une gerbe
au monument aux Morts de 14-18

Le 25 août 40 grand ^{jour} d'Espoir pour les Français

Le Capitaine Lorotte salue les Drapeaux du B.I.M.



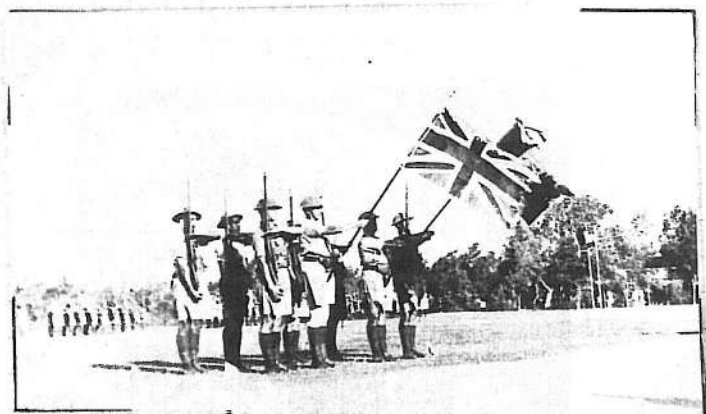
Préparation du Défilé



Allocution du Baron de Benoist après la remise du Drapeau Français au C^{ne} Lorotte le 25-7-40 à Ismaïlia.

Réponse de Sir Lampson Ambassadeur en Egypte de Grande Bretagne en présence des Troupes britanniques et australiennes

et d'un grand nombre de Français et Etrangers d'Egypte.



Le S^r Villars porte le Drapeau
britannique

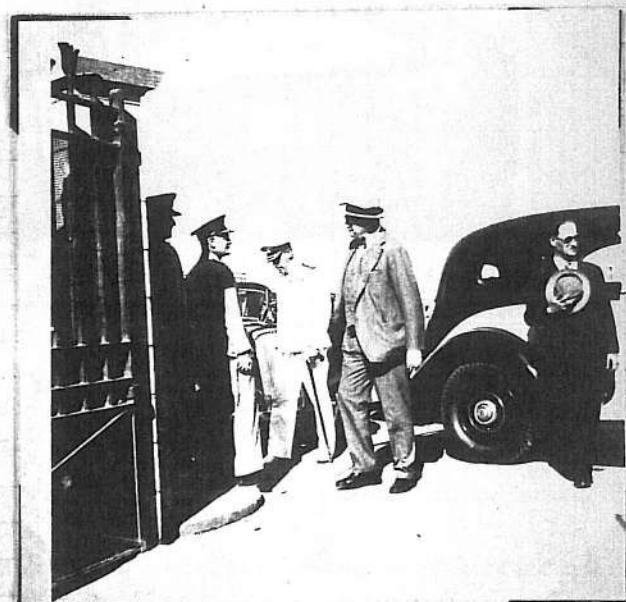
Le S^r Gourvez porte
le Drapeau Français



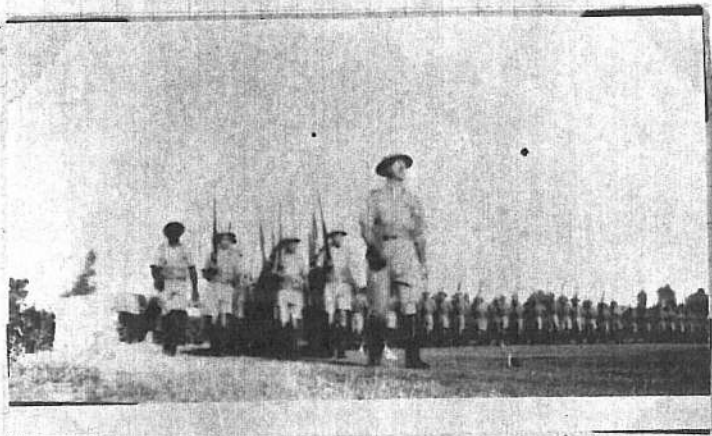
Sir Sampson salue l'Escorte
des Spahis du C^{te} Jourdier



"La Clique"



Adieux des Autorités
britanniques



Le Capitaine Folliot défile en tête du Bataillon

Accueil des Français Libres par les familles françaises et étrangères
 du Canal à Ismaïlia, Port Saïd, Suez, puis au Caire, Alexandrie, Héliouan -
 Détente chez les familles Campagne et Nicolas

Mr. Campagne Martin, Port Zeyet, Heitzmann



au bord du Canal de Suez après le bain
 Ismaïlia

Repos après le Service chez les Nicolas
 à Ismaïlia

Heitzmann Schoentgen Brelin
 S^{rs} de Laborde



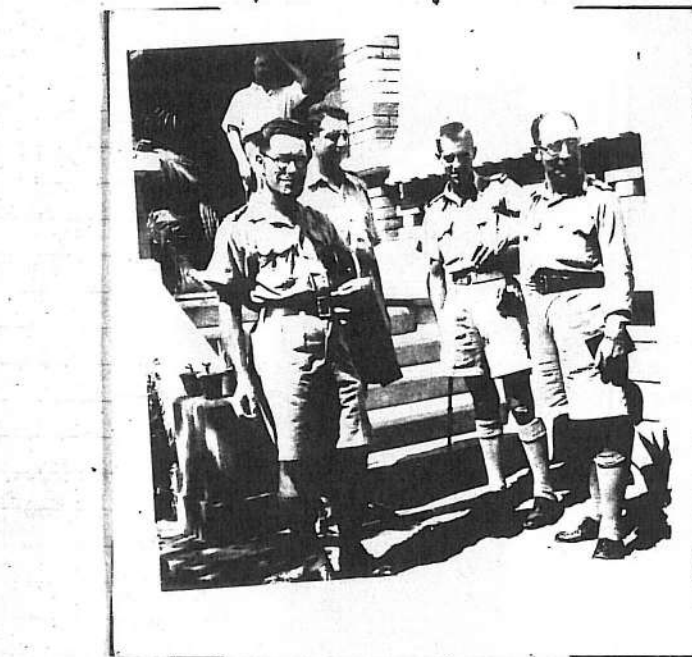
Madame et Mr. Nicolas
 M^{me} Campagne
 Mr. Campagne S^{rs} de Laborde

M^{me} Nicolas Mr. Campagne

La réception par les personnes du Canal
 pendant toute la guerre est inoubliable.

Le manque de photos m'empêche de citer
 toutes les personnes qui nous ont accueillis.

Noël a toujours été gai grâce aux amis
 et en particulier les personnes d'Alexandrie
 nous faisaient parvenir des légumes frais.



S^r Guépin S^r Clerc M^{me} Folliot

Le cadre des Officiers de la 1^{ère} L^{ite} du B.I.M.



↗ St Guépin
 ↘ St Clerc
 ↗ Sst de Saborde
 ↘ C^{no} Folliot

St Barberot



Le Cap^{te} Ch. Clerc au repos au Cercle du Canal.
Termine la guerre Sst C^{no}. Décédé le 1/1/1967.

C^{no} de Saborde tué au Girofano le 13-5-44.

LA 1ère CAMPAGNE D'EGYPTE ET DE LIBYE PAR LE 1er BATAILLON D'INFANTRIE DE MARINE (B.I.M.) DU 6 SEPTEMBRE 1940 AU 9 MAI 1941 - PREMIERE TROUPE FRANCAISE LIBRE AU COMBAT APRES L'ARMISTICE DE 1940 EN FRANCE

Après la présentation par le Capitaine LOROTTE, Commandant le 1er Bataillon B.I.M. à Ismaïlia le 25 août 1940, aux autorités Militaires Britanniques, (Général WAVELL, Commandant en Chef au Moyen-Orient, Général WILSON, Commandant en Egypte et l'Amiral CUNNINGHAM Commandant la Navy en Orient), l'inspection le 27 août 1940 du Général WILSON au B.I.M. celui-ci s'entraînait ferme et l'armement et les moyens de transports étaient fournis à la 1ère Compagnie dont le Capitaine R. FOLLIOU avait le commandement.

Le Capitaine Mervyn PHIPPS (l'officier britannique de liaison) tint des conférences avec les Généraux WAVELL et WILSON, les services de transmission intendance, armement et transports du 2 septembre au 3 inclus.

Le 4 septembre il quitta le Caire pour l'E.M. des Forces britanniques au Western Desert, puis rencontra le Général de Division O'MOORE CREAGH commandant la 7ème D.B. à laquelle nous serons affectés et plus particulièrement au SUPPORT GROUP du Général GOTT, Brigadier à la Passe d'Halfya. Il y resta jusqu'au 8 septembre 1940.

Le 6 septembre 1940, la 1ère Compagnie quitte dès 5 h. le camp de Moascar à Ismaïlia, traverse le Caire, passe à pied les Pyramides, continue le long désert presque jusqu'à Alexandrie où elle campe à quelque distance, à quelques kms avant.

Pour notre première journée d'un trajet de près de 400 kms en colonne, pas une panne de véhicule, et, ceci à l'honneur du Lieutenant Charles CLERC, mon Adjoint, Ingénieur des Arts et Métiers, sortant des Chars, qui, pendant toute l'instruction et au cours de tout notre séjour au Désert avait pour tâche essentielle la formation des conducteurs, mécaniciens, passant tous les jours, sans exception, une visite des voitures de l'Unité.

Cette façon minutieuse d'inspecter journallement tous les véhicules de la Compagnie nous a permis de les faire durer pendant des milliers de kilomètres de parcours souvent difficiles d'autant plus que les autorités anglaises nous avaient fait savoir les difficultés de remplacer les pièces.

En plus de l'allocation réglementaire du nombre de véhicules remis à toute Unité partant au combat, nous emmenions :

- a) - Un énorme camion "BULL-DOG" Renault
- b) - Un camion six roues "LAFFLY" ayant suivi le lieutenant CLERC dans son évasion depuis Homs (Levant)
- c) - Une auto-mitrailleuse du Levant ayant permis à DIAZ et quatre de ses camarades de s'échapper de Syrie.

Ces trois véhicules supplémentaires ont duré jusqu'en avril 1941.

7 septembre 1940; trajet sans histoire depuis quelques kms avant Alexandrie jusqu'aux environs de Fouka où existait un aérodrome important; juste avant Marsa-Matrouh.

8 septembre 1940; trajet Fouka - quelques kms Est de Sidi Barrani.

9 septembre 1940; Arrivée à Buqbuq à 40 kms Ouest de Sidi Barrani. Nous y trouvons le Capitaine LOROTTE, commandant le bataillon arrivé depuis quelques heures et s'étant présenté au Général GOTT, commandant le Support Group sous les ordres directs de qui nous étions placés.

S'y trouvait également le Capitaine PHIPPS rentrant des postes avancés tenus par un Bataillon du Rifle Brigade (R.B.) tenant la Passe d'Halfaya, près de Sollum (frontière à 37 kms de Buqbuq).

Nous étions près des positions tenues par le 60th KING'S ROYAL RIFLE CORPS (KRRC).

Dans l'Ouest et le Sud-Ouest du R.B. des éléments du 11^{ème} Hussards de reconnaissance et de surveillance, véhicules blindés légers.

La 1^{ère} Compagnie du B.I.M. tenait le secteur N-S situé entre la route Sidi-Barrani - Sollum (Voir carte n° 1) terrain de dunes et marécages le long de la mer exactement entre les pitons côtés 52 et 44.

Dès notre arrivée, vers 16 h. le Sous-Lieutenant de LABORDE, avec le Capitaine PHIPPS et trois hommes partaient en reconnaissance en "BRENN CARRIER", prenaient contact avec le K.R.R.C. dans l'Ouest et rentraient tard dans la nuit.

10 septembre 1940; Au cours de la journée, nous reçûmes ordre de nous installer en position de combat à l'Ouest de la cote 44 de la route à la mer, dans les dunes de sable très friable et d'un blanc éblouissant, notre gauche à proximité de la route Sidi-Barrani - Sollum.

11 septembre 1940; Nous nous exercions à camoufler nos voitures MORRIS le mieux possible avec les filets quand nous reçûmes la visite du Général CREAGH, commandant la 7th Armoured Division (La Gerboa = Gerboise). Nous étions particulièrement fiers d'appartenir à cette fameuse Division, la plus ancienne et la plus célèbre de toutes les troupes britanniques du Western Desert, appelée également "Les Rats du Désert".

Ordre nous arriva du Support Group (Général GOTT) d'avoir à nous tenir prêts à partir, dans une heure, le 11^{ème} Hussards ayant signalé une concentration très importante de six cents véhicules italiens vers Fort-Capuzzo en Cyrénaïque (à 50 kms), c'est-à-dire à l'Ouest de la frontière.

Dans la soirée de ce jour, nous apprîmes que la colonne de ravitaillement du Support Group avait subi vers Barrani un bombardement aérien sans grand dommage. Le Sergent-Chef DUSSEY conduisant le camion de ravitaillement et le Soldat MAUGARD le camion-citerne d'eau nous parvenaient indemnes.

La ration d'eau était de deux litres par jour, ce qui était largement suffisant.

12 septembre 1940; Manquant de boussoles à huile et de quelques pièces de rechange pour véhicules, le Capitaine PHIPPS en effectua la demande urgente au 7th Armd. Div.

Les diverses reconnaissances du 11^{ème} Hussards s'aperçurent que l'Armée italienne venait de l'Ouest en quatre colonnes c'est-à-dire en direction de la frontière comme suit :

- 1°) - Une colonne immobile à 18 kms Est de Sidi Omar
- 2°) - Une autre près de Fort Maddalena
- 3°) - Deux colonnes en direction de Fort Capuzzo

(Voir carte n° 3)

La colonne de Fort Maddalena était bombardée efficacement par la batterie de 25 pdr. du Royal Horse Artillery (RHA) de la "Jock" Campbell.

13 septembre 1940; Devant ces constatations, le 60th KRRC qui se trouvait à proximité du B.I.M. prit position à 32 kms plein sud de Buqbuq, sur les hauteurs dominant Bir Safafi (voir carte n°1) afin de juguler les infiltrations des colonnes provenant de Sidi Omar et Maddalena.

De ce fait, la 1^{ère} Compagnie du B.I.M. passait sous les ordres du 3^{ème} Bataillon des Coldstream Guards au sud de notre position donc plus grand étalement du Support Group le long de la piste de Buqbuq - Bir Safafi.

13,14 septembre nuit; Une patrouille, commandée par mon Adjoint, le Lieutenant CLERC, le Sous-Lieutenant de LABORDE, deux Sous-Officiers et 10 hommes, accompagnée du Capitaine PHIPPS, (ce dernier, je tiens à le signaler a participé à toutes les patrouilles de la 1^{ère} Compagnie) utilisait :

- 1 Brenn Carrier et 2 x 15 cnt.

OBJECTIF : Se rendre à 30 kms S.O. de Sollum pour identification et renseignements sur ENI. R.A.S. - Durée 02.00 h - 07.00 h.

14 septembre 1940; Toute la journée du 14 septembre, le front britannique fut presque tout le temps survolé à 1 500 - 2 000 mètres par un avion d'observation italien. Ni aviation, ni tirs anti-aérien amis. La piste conduisant à Sidi Barrani fut très peu fréquentée ce jour là, par contre le ravitaillement de nuit fut assuré.

15 septembre 1940; Dès l'aube le B.I.M. est survolé (surtout à partir de 12 h 00) et ce, jusqu'à 16 h 30. Au loin vers la Passe d'Halfaya et du plateau libyen vers Sollum que nous distinguons très bien, des centaines de camions descendaient vers la piste Sollum - Sidi-Barrani avec un bruit infernal.

Nous subissons un bombardement d'artillerie ininterrompu, bombardement guidé par le "MOUCHARD italien" en plein sur notre secteur. Beaucoup d'obus arrivent à deux-trois mètres sans éclater. En effet, ils s'enfoncent dans le sable des dunes.

Ce fait me fit souvenir de pareils moments d'autrefois :

" Jeune Aspirant, commandant le Groupe Franc de mon Régiment au début de septembre 1918, nous progressions entre Soissons, et les croupes de Crouy, à travers un terrain marécageux. L'artillerie allemande nous tirait au 77 m/m, guidée par des observatoires des hauteurs de Crouy. Les obus tombaient également sans éclater dans ce terrain spongieux, sans mal pour aucun de nous, quelque fois à un et deux mètres."

Nous apprenions rapidement que deux divisions italiennes descendaient du plateau libyen, à quelques kilomètres à l'ouest de nos positions; nous les voyons s'approcher, puis, plus de troupes britanniques entre nous et les italiens. Le 11^{ème} Hussards et le Rifle Brigade qui tenaient la Passe d'Halfaya et Sollum, submergés par le nombre, avaient dû se retirer en direction du S.E. vers Bir Safafi (Cartes n° 1 et n° 2).

Vers 16 h 30 nous recevions l'ordre de nous replier en direction de Sidi-Barrani à 17 h. précises.

Pendant l'intervalle de trente minutes nous arrivaient trois blessés des Coldstream Guards.

Les italiens étaient à quatre à cinq cents mètres de nous avec en tête des motards et suivis de centaines de camions.

Nous fîmes retraite en direction de Sidi Barrani, en évitant la piste, en passant au Nord de celle-ci par les côtes 44 - 52 - 54 - 55 et la Mer. Vers 0 h. nous stationnions dans un paysage broussailleux et nous nous trouvions en arrière garde. Prenant un sérieux dispositif de sécurité nous pouvions nous accorder quelques heures de repos.

16 septembre 1940; A l'aube nous repartions en direction de Sidi-Barrani quand brusquement deux Compagnies des Coldstream traversèrent dans notre dispositif. Nous en profitons pour leur remettre leurs blessés, ceci au nord de la côte 55 D'Alam el Dab, c'est-à-dire à 4 km O. de Sidi-Barrani pour arriver ensuite à ce dernier point vers 9 h. Là, ravitaillement, nous apprenons que vers 12 h. les dernières voitures de ce Bataillon arriveraient à notre point de stationnement.

Aussitôt nous préparons des "tanakés" de thé que nous distribuons à ces combattants fourbus par la chaleur. Dès ce moment, nous nous sentons totalement adoptés par les britanniques.

Dans l'après-midi, vers 15 h. nous quittons Sidi Barrani à destination d'Alam el Samn.

Je laissais mon adjoint le Lieutenant CLERC avec un groupe de six hommes, en fin de convoi dans la LAFFLY 6 roues, fusil mitrailleur en défense anti-aérienne, en raison de ses connaissances mécaniques pour dépanner si nécessaire.

A peine avions nous dépassé de 4 à 5 kms Sidi Barrani qu'un avion léger italien trompé par l'allure de la LAFFLY à 6 roues, ce qui était courant dans leur formation, survolait à très basse altitude (moins de 100 m.) notre véhicule.

Aussitôt le Caporal-Chef ADDE tirait un chargeur de son F.M. atteignant l'avion italien qui alla s'abimer à moins de 500 m du rivage (voir carte n° 1). Inutile de décrire la joie des compagnons de CLERC.

EXTRAIT DU JOURNAL DE GUERRE DU 7TH QUEEN'S OWN HUSSARDS.-

"Le 15 septembre 1940 l'ennemi progressant dans son avance, notre artillerie harcelait son avant-garde, les Français Libres faisaient de même avec leurs mitrailleuses et F.M. les italiens suivant la route côtière.

"Ce soir là, l'ennemi s'arrêta sur une ligne Nord-Sud passant par Buqbuq, duquel endroit le Support Group avait décroché.

"Le 16, toujours harcelé sur toute la route, l'ennemi atteignait la ligne principale Sidi-Barrani et le Sud. Il commença à préparer des défenses et, le jour suivant, la radio italienne annonçait que la vie normale avait repris à Sidi Barrani et les tramways roulaient.

"Ce fut un éclat de rire général parmi les troupes alliées, sachant pertinemment que Sidi Barrani ne comprenait qu'une seule maison en dur et une dizaine de huttes en torchis, servant en temps de paix d'abris aux patrouilles frontalières égyptiennes, plus quelques soudanais et quelques puits et citernes d'eau.

"Les faits saillants de l'opération avaient été les importantes concentrations de l'ennemi et des reconnaissances très limitées. Il semblait ne pas posséder d'auto-mitrailleuses et leurs motocyclistes ne s'éloignaient guère de plus d'un mile des colonnes principales.

"Les pertes italiennes en véhicules s'élevaient à deux cents.

"Si l'aviation alliée avait été disponible pour attaquer ces colonnes denses, les pertes ennemies eussent été beaucoup plus sévères.

"Lors de la retraite britannique les pertes en tués et manquants s'élevaient à trente.

"Les Français Libres firent une très forte impression sur les alliés britanniques et devinrent de fervents amis du Régiment."

17 septembre 1940; Dans la soirée du 16 au 17 septembre, le Général COCT, commandant le Support Group après une semaine d'accablante chaleur nous autorisait à prendre un bain de mer réparateur sous un éclatant clair de lune. Ce fut un moment particulièrement agréable de cette campagne. (Voir carte n° 2).

Au cours de la journée du 17 septembre nous sommes restés en observation au km 104, auprès de nombreuses voitures ensablées, nous arrivions vers 19 h. au km 91 par une piste côtière en direction de Marsa-Matruh.

18 septembre 1940; Arrivée vers 3 h 30 à proximité du lac Salé à l'ouest de Marsa Matruh. Nous allons nous ravitailler au cours de la journée dans les différents services, surtout en essence et quelques pièces auto et ravitaillement.

Depuis le 16 septembre, le Génie britannique fait sauter la route Sidi-Barrani - Matruh, de nombreuses mines "THERMOS" étant lâchées de nuit par l'aviation italienne, c'est la raison pour laquelle les ordres nous prescrivaient d'emprunter la piste côtière.

19 septembre 1940; Le 19 septembre de bon matin nous dépassions Marsa-Matruh en direction d'Alexandrie et à 5 kms de là nous prenions la piste de Siwa, vers Bir Khalda soit 70 kms en protection du H.Q. du Support Group (Voir carte n° 2).

Installation et perception de fusils anti-tank de 13 mm. Exercices de tir à 500 ms sur des "tanakés". Armes très précises.

20 septembre 1940; Match de foot-ball entre B.I.M. et Rifle Brigade. Notre Régiment (le 26 R.I.C.) de Tripoli étant champion du Levant, nous battions nos amis britanniques, (ceux-ci étant depuis longtemps sans entraînement au Désert) par 3 à 1.

21 septembre 1940; Ma Compagnie se déplace de quelques 15 kms au N.O. de Bir Khalda, vers la cote 238. Nous recevons la visite du Général CREAGH, commandant la 7ème D.B. anglaise qui nous fit le plus grand plaisir en nous remettant un appareil radio recevant la B.B.C. que nous branchions sur l'accumulateur de ma Morris. Cette intention particulièrement délicate nous allait droit au coeur car nous pouvions ainsi avoir des nouvelles des différents fronts de guerre.

Une attraction peu banale au Désert vint distraire cette journée.

Le journaliste BARNES représentant le HERALD TRIBUNE à LONDRES faisait parvenir au Capitaine PHIPPS notre Officier de Liaison sous C/O du H.Q. du Western Desert ce qui suit :

"Cher PHIPPS,

"Ci-joint copie d'un article de BARNES envoyé après notre visite faite auprès de vous et du détachement français les 21-22 septembre 1940 et qu'il nous a prié de vous faire parvenir.

"Je pense que ce sera un bon article quand la version télégraphique sera écrite en langage intelligible.

"Il m'a prié de vous remercier pour votre collaboration. Il a beaucoup apprécié la visite qu'il vous a faite et moi également.

Signé : D. OAKSHOTT

HERALD TRIBUNE BUSHOUSE LONDON :

BARNES avec l'Armée britannique du Western Desert.

Les troupes françaises ont combattu avec la 7ème Division blindée britannique en vue de harasser l'Armée italienne qui avançait entre Sollum et Sidi Barrani.

Aujourd'hui, j'ai parlé aux Officiers et Soldats français qui ont été retirés des positions avancées après 4 jours de combat. Les membres de cette Unité ont exprimé leur fierté d'avoir été les premiers français à combattre l'ennemi au Moyen-Orient depuis la capitulation du Gouvernement de Vichy.

Ce détachement français a été formé par des isolés de l'Armée française du Levant qui s'évadèrent par les frontières de Palestine et de Transjordanie, car MITTELHAUSER alors Commandant en Chef ordonnait de mettre bas les armes, selon les termes de l'Armistice.

Un français de taille moyenne et décidé, commandant cette Unité qui fit action contre les italiens m'a amené à visiter son camp soigneusement camouflé dans le Désert. Au cours de cette visite nous avons vu une voiture blindée française, les chauffeurs avaient traversé tout le désert depuis Palmyre pour rejoindre les armées britanniques. Le Commandant se tournant vers deux Sous-Officiers et un Soldat étaient en train de ramasser des coquillages. "Des escargots, Monsieur, ils sont délicieux en ajoutant en souriant "on est peut-être loin de France, mais nous avons notre plat d'escargots tous les jours, si on a le temps de les préparer ! ils sont délicieux ! Cette variété du désert est aussi bonne que celle que l'on trouve à Paris !

Le Commandant m'amena sous sa tente et prenant une bouteille de Cognac nous dit d'un air malicieux "Nous n'en avons pas souvent, mais l'un de mes Officiers l'a rapporté du Caire. Nous avons bu dans des gobelets en étain et plus tard je demandais ce qu'il en était de la ration traditionnelle de vin de l'Armée française ? Oh c'est fini dit-il Monsieur, comme les anglais nous avons maintenant le thé, au début nous ne l'apprécions pas tellement, mais avec l'habitude c'est mieux que rien !

Bien que le Commandant français soit à juste titre fier de son Unité, il insista plus sur la précision extraordinaire de l'Artillerie britannique dans les récents engagements que sur les exploits de ses propres hommes.

La valeur de cette Unité se répandit comme une traînée de poudre dans le désert et en différents secteurs les Officiers britanniques m'ont signalé le courage de ce détachement sous le feu.

A une occasion, les français ont accueilli à la mitrailleuse les colonnes ennemies distantes de six cents mètres, malgré cette proximité, les français sérieusement accrochés, restèrent calmes et soutenant un feu très fourni, ils forcèrent l'ennemi à reculer pour se mettre à l'abri.

En cette circonstance, les français furent cités à l'honneur.

Une autre fois, une voiture française blindée s'étant enlisée dans le sable, l'ennemi avançant à moins de quatre cents mètres; le tireur continuait de tirer à la mitrailleuse pendant qu'une équipe réussissait à ramener ce véhicule en lieu sûr.

C'étaient des durs dans cette Unité. Non nous n'étions pas des durs mais des volontaires.

Le Commandant français en me faisant ses adieux me prit par le bras et me dit : "La propagande de Syrie veut faire croire que nous sommes mal traités par les britanniques, il n'y a pas un mot de vrai et nous sommes très heureux de combattre avec nos Alliés."

BARNES
"Hôtel METROPOLITAN LE CAIRE"

Du 23 au 27 septembre 1940; Progression vers l'Ouest particulièrement de nuit de la cote 238 à Bir Mumin (cote 181) (Carte n° 2).

Un jour, exercices de déploiement dans le cadre d'une Section progressant loin de l'ennemi, puis dans le cadre d'une Compagnie.

Progression de nuit, tous feux éteints les véhicules les uns derrière les autres avec intervalle d'un mètre, guidés par un seul lumignon rouge.

En stationnement de nuit, en rond, tous véhicules se touchant, moteurs à l'intérieur, ce qui permet avec quarante voitures d'une Unité de faire garder sérieusement celles-ci par deux sentinelles.

Par contre, dès l'aube, vers 4 h. du matin dispersion desdits véhicules sur un grand espace en faisant attention qu'il n'y ait jamais plus de deux voitures pouvant être détruites par l'aviation ennemie.

28 septembre 1940; Installation à Bir Mumin (Voir carte n° 2).

L'Etat-Major du Support Group avec le Général GOTT dans un creux important de la falaise.

La Compagnie du B.I.M. s'installe toutes sections bien dispersées sur le plateau dans un rayon de quatre à cinq cents ms.

Une section au moins à tour de rôle restera sur cet emplacement pour protéger l'E.M. se sera là notre base de stationnement jusqu'au 9 décembre.

Nos véhicules lourds et de ravitaillement s'installeront dans un creux de falaise à dix kms dans l'Est près de la cote 180.

Notre base opérationnelle d'où partiront pendant quarante jours toutes nos reconnaissances patrouilles et attaques se situeront à quarante cinq kms N.N.O. de Bir Mumin, c'est-à-dire à Sanyet el Mamura.

29 septembre 1940; Sanyet et Bir Mamura.

Déplacement de nuit de la Compagnie, nous relevons une des colonnes mobiles (Jock Columms).

Le but est de harceler l'ennemi de nuit.

Nous relevons "G" column, celle commandée par le Major (Granville-Gray), nous faisons partie de "T" column (M.J. THOMAS).

Nuit du 29 au 30 septembre 1940; Le Colonel FOLLIOT et PHIPPS, avec le Sergent CAZILE effectuèrent une reconnaissance de nuit de 0 h. à 5 h. sur Alam El Hatschi sous la protection des véhicules blindés du 11ème Hussards.

Cette position fait partie de toute une ligne de divers points tenus par les italiens depuis El Maktila au bord de mer (23 kms est de Sidi-Barrani) passant par Alam el Hatshi, Nizwet el Habsa, Alam Nibeiba et El Rabia ces deux derniers points étant les plus importants (carte n° 2).

Nuit très fraîche le Capitaine PHIPPS est recouvert d'une peau de mouton presque blanche.

1er et 2 octobre 1940; Toujours reconnaissances et patrouilles par d'autres éléments de la Compagnie dans le même secteur avec point de départ de Bir Mamura vers les approches de Nizwet el Habsa.

3 octobre 1940; Objectif : Nizwet el Habsa - Objet : Faire des prisonniers - Embuscade de ce lieu dit.

Composition Capitaine PHIPPS, Lieutenant CLERC commandant le détachement, Lieutenant GUEPIN + vingt deux hommes, 1 A.M. 2 x 8 lbs 2 x 15 lbs Morris, une "LAFFLY".

Arrivée de la reconnaissance sur la piste Nizwet el Habsa et Alam Nibeïwa vers 0 h 30 le 3 octobre 1940.

Le Sergent LEROY place avec son groupe des mines entre ces deux camps italiens dont l'importance est reconnue à l'aube, et à très courte distance.

Voyant arriver une importante colonne de chars ennemis notre reconnaissance se retire du lieu vers 7 h 40, non sans avoir tué deux ascaris et salé un puits.

Cet élément français passe toute la journée en observation, bien camouflé, il profitera de la nuit suivante pour nous rejoindre.

4 octobre 1940; El Mamura vers 12 h. Quelques avions ennemis survolant la région, ce n'est que le lendemain que cette reconnaissance rejoindra vers 17 h. Bir Mumim, près de l'E.M. du Support Group. (4-5 octobre).

6 octobre 1940; Brouillard très épais, nous étions en surveillance constante en direction de l'Ouest, attendant une incursion ennemie en provenance du très important camp italien établi à El Rabia distant de 80 kms de Bir Mumin notre lieu de stationnement, ce qui dans le désert ne représente que 3 à 4 heures de trajet en véhicules tout terrain.

7 octobre 1940; Plan d'attaque de nuit du camp d'El Rabia le point fort italien. Reconnaissances : Détruire véhicules ennemis.

8 octobre 1940; A l'aube une reconnaissance des Hussards nous signale une concentration très importante de véhicules italiens près de Bir Emba, situé à une douzaine de kms de Nibeïwa au S.S.O., approximativement à mi-chemin entre ce fortin et Rabia. Quelques patrouilles sont lancées en direction de l'O. et du N.O., elles rentrent le 9 octobre au matin.

9 octobre 1940; Le Capitaine FOLLIOT et le Lieutenant BARBEROT partent de nuit à bord d'une Morris, celle du Capitaine, ils rentrent à l'aube après avoir repéré un Bir.

Ils repartent vers 10 h. ayant toujours le même objectif, et toujours sur le véhicule du Capitaine un détachement du 11ème Hussards. Cette fois encore, le Bir repéré la nuit précédente est à nouveau reconnu, l'emplacement du camp fortifié d'Alam El Rabia est en vue à 2 kms plus à l'Ouest. Leurs renseignements sont transmis au Général GOTT qui stationne à moins de quatre cents ms du P.C. du B.I.M. à Bir Mumin.

Ayant effectué deux reconnaissances du camp d'El Rabia de nuit, puis de jour, nous étions certains de retrouver le Bir, le Général GOTT décide alors en conséquence la participation du B.I.M. au complet.

FOLLIOT désigne BARBEROT comme navigateur. La Compagnie s'ébranle vers 17 h 30 pour arriver à distance d'attaque vers 23 h 30. D'abord un épais brouillard, le ciel très floconneux, la lune invisible, impossible de voir la moindre voiture à 10 ms. Pensant arriver à proximité du fameux Bir reconnu deux fois, je fais stationner ma Morris, pour essayer sinon de voir, tout au moins d'écouter le bruit des moteurs de Morris. RIEN.

Comme c'est normal, le Lieutenant BARBEROT avait pris son véhicule pour prendre la tête de la colonne contrairement au cours des deux reconnaissances où lui et moi avions utilisé ma Morris.

10 octobre 1940; Le plus sage était de stopper ne voyant absolument rien et d'attendre l'aube du 10 octobre.

MISSION non accomplie. Je n'étais pas fier lorsque rentré au point de départ je me présentais auprès du Général GOTT pour rendre compte.

Incidentement, en fin de matinée du 10-X, après quelques heures de repos, cherchant la cause de notre échec, nous nous aperçûmes que sur la Morris de BARBEROT et la mienne il y avait entre les boussoles une différence de 2 degrés de magnétisme. Retour à Bir Mumin.

La leçon nous servit par la suite.

Pour y remédier, dans chaque section, chaque véhicule prit pour étalon magnétique celui du Chef de Section, ainsi au moins chaque Chef de voiture qu'il soit Sergent ou Caporal, ainsi que chaque Chauffeur savait la rectification à effectuer par rapport au Chef de Section.

Après un mois de présence au désert, presque tout le monde savait conduire.

15-16 octobre 1940; Le Capitaine PHIPPS comme toujours accompagne toute patrouille. En la circonstance c'est au tour de la Section GUEPIN. La section du Lieutenant GUEPIN patrouille en direction de Sidi Barrani pour faire diversion ayant pour objet : Prise de prisonniers. Le reste de la Compagnie en soutien d'artillerie.

La nuit est claire, duel d'artillerie; le 1/2 Bataillon du Cameron Régiment est à gauche de GUEPIN au S.O., l'opération se prolonge pendant la plus grande partie de la nuit. Cinq ascaris sont tués dans notre secteur.

L'ensemble de cette opération pour le B.I.M. avait été montée de Sanyet El Mamura, que nous rejoignons à l'aube à l'abri de la cote 91. (Carte 2).

21 octobre 1940; Nous restons à l'avant dans ce secteur cote 102. El Mamura pendant la période du 16 au 21 octobre, patrouilles à proximité d'Alam El Samn, par section, à tour de rôle.

22 octobre 1940; Pendant que les britanniques attaquent le Camp de Maktila du Sud au Nord, le B.I.M. partant d'El Mamura, traverse au Nord la route Sidi-Barrani - Matruh, progresse par la piste côtière vers Maktila.

Les italiens ont aménagé à mi-profondeur des BIRS des excavations permettant aux leurs de s'y réfugier, nous les délogeons à la grenade, pertes italiennes aussi bien en surface que dans les puits.

Bon comportement des 1ère, 2ème et 4ème Sections commandées respectivement par GUEPIN, BARBEROT et de LABORDE.

La section BEHELO est en soutien d'artillerie (G. TROOP, F. BATTERY 25 pdr). Regroupement général vers le 23 octobre vers 6 h.

23 octobre 1940; La 1ère Compagnie du B.I.M. est relevée par la Rifle Brigade nous rejoignons Bir Mumin, près du Support Group.

Pendant notre absence de deux jours de nouvelles troupes britanniques sont venues d'Angleterre, pour la première fois elles sont dans le désert.

Chaque nuit, des isolés s'égarèrent. Aussi avec PHIPPS nous décidons d'accrocher à la tente-popote une lanterne face à l'Est, obtenons un petit lot de couvertures supplémentaires et deux ou trois tanakés de thé prêts à reconforter ces égarés. Au petit matin nous les remettons sur la bonne voie.

Le 22-X, lors de l'attaque de Maktila, les italiens avaient par avions et ceci depuis plusieurs jours déversé des tonnes des mines "THERMOS" le long de la route S.B. Matruh, la voiture du Sergent DELSOL, était détruite, lui-même blessé et dirigé sur Marsa-Matruh, soigné par ADORJAN Etudiant en Médecine et accompagné par notre Aumonier le R.P. FINET, venu dès juillet en provenance de Zgortha (Liban).

Dans la France Libre, chaque Bataillon avait son Aumonier, et plusieurs Pasteurs pour l'ensemble des Troupes de la 1ère D.F.L. Les dimanches, quand c'était possible, le Père FINET nous disait la Messe. Homme affable, dans les 45 ans, doué d'un sens profond de l'orientation; par la suite lorsque j'eus les deux Compagnies sous mes ordres, souvent distantes l'une de l'autre de 50 à 100 kms je trouvais en lui mon meilleur Agent de Liaison.

26 octobre 1940; Depuis le 23 octobre nous stationnons à Bir Mumin, et sommes surtout occupés à remettre en état les véhicules quand brusquement une tempête de sable du S.E. survient.

Aucune vue en direction de l'ennemi qui pourrait nous surprendre, l'on ne pourrait non plus entendre aucun bruit de moteur.

La moitié de mon effectif est en alerte, toutes les trois heures relève afin de ne pas être surpris, j'établis la surveillance à cinq cents mètres dans l'Ouest et le Sud Ouest, ainsi le H.Q. sera également à l'abri.

Il fait extrêmement chaud, le sable se mélange au corned beef, seul le thé nous désaltère. Quant aux mouches n'en parlons pas !

27-28-29 octobre 1940; Presque tous les jours, lorsque le B.I.M. se trouve à Bir Mumin, le Capitaine PHIPPS et moi nous nous présentons au Général GOTT commandant le Support Group, ou son Chef d'E.M., tous deux très simples, quelques fois nous sommes invités à déjeuner.

De bonne heure ce 27 octobre nous recevons l'ordre de construire un aérodrome pour avions de liaison "LYSANDER" à 1 km au Sud de Bir Mumin. Nous y parviendrons en trois jours, il s'agit surtout de retirer les grosses pierres et d'aplanir les monticules avec leurs herbes tous les soixante à soixante dix centimètres.

31 octobre 1940; Par vent du Nord-Ouest : terrible tempête de sable, des mouches par milliers.

1er novembre 1940; Le Capitaine PHIPPS part en permission au Caire. Il rend visite au Général CATROUX qui est convaincu que la Syrie réagirait en face d'une attaque allemande éventuelle.

Il paraît qu'on n'encourage pas trop les ralliements au Général de GAULLE. Le manque d'armement et de matériel du côté britannique doit en être la cause.

Lorsque j'ai à faire au Support Group, ne connaissant pas l'anglais, j'emmène le Sous-Lieutenant de LABORDE.

Au cours de sa permission, le Capitaine PHIPPS s'occupe activement auprès des divers Services d'Armement et de Matériel.

Il revient auprès du B.I.M. à Bir Mumin.

Au B.I.M. tout comme aux Troupes Britanniques il est accordé des permissions dans la proportion de 8 à 10 % des effectifs.

Les divers Comités de la France Libre d'Egypte, c'est-à-dire de Port-Saïd, Ismaïlia, Suez, le Caire et Alexandrie ont l'extrême gentillesse de nous faire parvenir à l'avant des colis et Alexandrie nous envoie quelques légumes frais et même un fût de vin. L'habitude du thé est tellement bien prise qu'en aucun cas il n'y eut de la "resquille".

Je puis dire que presque tous les hommes ont été hébergés surtout chez les personnes françaises du Canal à Ismaïlia ou autres lieux. Pour ma part, je suis allé une fois en huit mois à Ismaïlia et au Caire, les personnes qui ont eu à héberger mes hommes n'ont eu qu'à se louer de leur comportement.

Au cours de cette période nous avons l'honneur de recevoir la visite du Général CATROUX commandant en Chef des Troupes françaises au Moyen-Orient, qui effectuait un voyage auprès des Spahis du Capitaine JOURDIER en Ethiopie et du B.I.M. à la frontière Egypto-Libyenne.

Après une visite de courtoisie auprès du Général CREAGH commandant la 7ème Blindée Britannique et du Général GOTT commandant le Support Group, il nous inspecta et nous l'invitames à notre pauvre popote ainsi que quelques Officiers anglais.

La chaleur étant accablante, nous étions torse nu, il ne s'en est pas offusqué, ou tout au moins il n'en a pas fait la remarque.

Il ne peut y avoir aucun doute sur le fait que le Général CATROUX a dû s'informer de notre comportement auprès des Généraux O.M. CREACH et GOTT, nos Chefs au Combat. L'impression qu'il en retint devait être satisfaisante puisqu'à son arrivée au Caire il procédait aux nominations suivantes :

- Le Capitaine FOLLIOU, le Lieutenant CLERC et le Sous-Lieutenant de LABORDE passaient respectivement au grade supérieur à compter du 25 novembre 1940.

14 novembre 1940; Le Capitaine FOLLIOU et le Capitaine PHIPPS recevaient à l'aérodrome construit par le B.I.M. le Général WAVELL, commandant en chef toutes les Troupes au Moyen-Orient. Une section française en armes était sur le terrain à la descente du Général du "LYSANDER" de liaison.

Nous le connaissions depuis le 25 août 1940, lors de son inspection du Bataillon au complet à Ismaïlia.

Incidemment apprenant que le Général WAVELL connaissait le russe, le Capitaine FOLLIOU échangea avec lui quelques paroles en cette langue.

Période du 15 au 30 novembre 1940; Au cours de cette quinzaine nous nous rendions parfaitement compte que l'heure d'une grande offensive britannique allait sonner.

De plus en plus nombreux, le ravitaillement en essence et en alimentation était stocké dans d'immenses parcs à proximité de nos points de stationnement.

L'aviation italienne se faisait plus active et fin novembre nous étions survolés à très basse altitude ainsi d'ailleurs que l'E.M. du Support Group par un bimoteur où quatre à cinq aviateurs italiens riaient en nous voyant nous précipiter vers nos fusils anti-tanks installés en anti-aérien

1er décembre au 9 décembre 1940; Evacuation du Capitaine PHIPPS au Casualty Clearing station de Mersa Matruh pour jaunisse (ictère) puis le 2-X au Général Hospital. Après sa guérison il resta en convalescence jusqu'au 5 janvier 1941.

La Compagnie quitte Bir Mumin pour Sayet el Mamura d'où à tour de rôle les sections patrouillent en direction des deux camps ennemis de Alam el Hatshi et de Nizwat el Habsa (Carte n° 2).

Mission : Se rendre compte si ces positions sont tenues.

Le Général CATROUX m'ayant fait parvenir les nominations à compter du 25-XI-1940, le Capitaine CLERC prenait le commandement de la 1ère Compagnie du B.I.M. et le Commandant FOLLIOU rejoignait Daba où le Capitaine LOROTTE nommé Chef de Bataillon procédait à l'instruction des trois Compagnies du B.I.M. en attendant leur équipement en armes et matériel.

FOLLIOU y arrivait le 5 décembre. Il y retrouvait le Capitaine GIRAUD commandant la 2ème Compagnie, le Lieutenant ROUDOT, le Lieutenant BARBAS, le Capitaine SAVAY commandant la 3ème Compagnie, les Lieutenants MAGENDI, JACQUIN, SALAUN-PINQUER (de Shangaï) et PICHAT.

9 décembre 1940; Une dernière patrouille commandée par le Sergent-Chef COCHARD opérant dans la nuit du 8 au 9-XII rentrait dans nos lignes. Le Général GOTT en était informé, confirma de l'évacuation du camp italien de Nizwat el Habsa.

La grande offensive britannique s'ébranlait quelques heures après. Premier objectif : la prise de Sidi-Barrani.

Offensive sans interruption jusqu'au début février 41 conduisant les troupes anglaises à la frontière de Tripolitaine, c'est-à-dire jusqu'à Aguéla ou Aguelila et le Golfe de Sirte.

La 1ère Compagnie du B.I.M. avait également participé à la prise de Sidi-Barrani, quelques jours après le Général de GAULLE faisait parvenir au Général CATROUX la 1ère citation du B.I.M. suivante :

"Après plusieurs engagements antérieurs aux avant-postes, ce Bataillon, sous les ordres du Commandant LOROTTE a brillamment attaqué les positions italiennes dans la région de Sidi-Barrani et atteint son objectif, faisant de nombreux prisonniers et capturant un matériel important."

Cette citation ne fut communiquée aux Troupes qu'après la guerre !

Du 9 au 31 décembre 1940; La 1ère Compagnie après Sidi-Barrani arrivait à la frontière Egypto-Libyenne en combattant vers la Passe d'El Faya, les troupes britanniques s'emparant de Sollum et Fort Cappuzo.

La Compagnie du Capitaine GIRAUD (la 2ème Compagnie du B.I.M.) arrivait de Daba le 16 décembre 1940 à la frontière aux environs de Sidi Omar.

Le Commandant LOROTTE recevant à Daba de nombreux colis de Noël destinés au B.I.M., me confiait la mission de distribuer ces colis envoyés par tous les Comités de la France Libre en Egypte. Cette mission particulièrement agréable me faisait arriver auprès des deux Compagnies françaises le 25-XII-40.

En outre, je trouvais la 2ème Compagnie (Capitaine GIRAUD) en plein dans les barbelés séparant l'Egypte de la Libye.

Cette Unité avait subi un bombardement aérien italien.

Plusieurs blessés, quelques véhicules détériorés dans la journée du 23-XII-40 en furent le résultat.

Pour ma part, rentrant à Daba le 28 décembre, j'étais avisé que sur la demande du Général WAVELL au Général CATROUX, j'étais désigné pour prendre le commandement des deux Compagnies du B.I.M. sur le front de Libye.

Par ailleurs, j'apprenais que le Capitaine HORE RIVEN, (arrivé je pense d'Australie) était désigné comme Officier de Liaison britannique auprès du Capitaine GIRAUD commandant la 2ème Compagnie.

En effet, il arriverait quelques fois que les deux Unités françaises auraient à opérer à plus de 50 et même 100 kms l'une de l'autre.

1er janvier 1941; Parti de bonne heure le 31-XII-1940 de Déba, j'arrivais le 1er janvier à l'E.M. du Support Group, à proximité de Bordia (Voir carte n° 3).

Entre Daba et Sollum tout le long de la route et sur ses côtés j'avais vu d'innombrables tanks et avions factices.

Par contre, entre Sollum et Bardia des véhicules et parcs à munitions italiens détruits. (Voir carte n° 6 A)

Le Général GOTT auquel je me présentai me dit :

"Chacune de vos Compagnies est l'une avec le K.R.R.C., l'autre avec le R.B."

Apprenant que sous quelques heures la 1ère Compagnie sous les ordres du Capitaine CLERC attaquerait l'aérodrome de Bardia, la 2ème Compagnie (Capitaine GIRAUD) à sa gauche, toutes deux face à l'Est, je lui demandais l'autorisation de rejoindre la Compagnie CLERC.

Le Général GOTT m'autorisait à rejoindre l'une des Compagnies je choisis celle qui avait le terrain le plus plat, le plus démuné du moindre abri.

A proximité de l'aérodrome j'arrivais en même temps que les derniers éléments de la Compagnie CLERC, les Morris ne stationnaient pas et pendant qu'elles tournaient le Sous-Officier et quatre hommes sautaient hors la piste, les véhicules allant se mettre à l'abri à près d'un kilomètre à l'ouest.

Laissant le Commandement à CLERC, je l'informais que je me mettais entièrement à sa disposition et rejoignais le groupe du Sergent SCHOUSSAREFF le plus à gauche du dispositif. (voir carte n° 6 A).

Bardia (voir carte n° 6 A) était à l'abri d'un long mur bétonné, l'opération s'est déroulée exclusivement au sifflet, groupe par groupe, suivant un ordre établi parfaitement par CLERC.

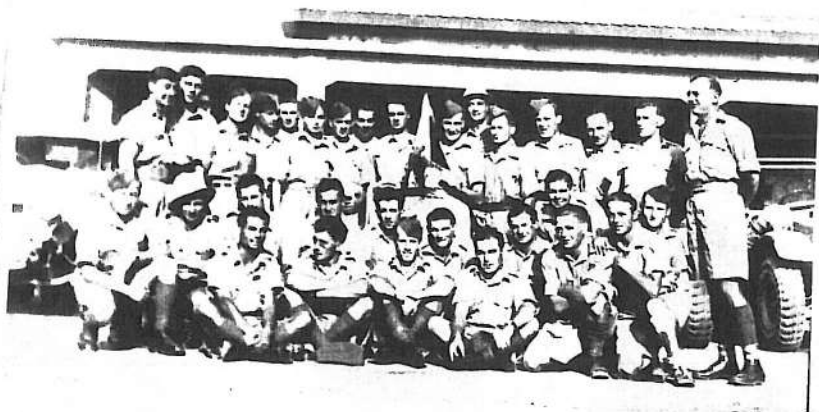
Malgré des tirs de mitrailleuses italiennes sous blockhaus, pas de dégâts.

Pendant ce temps, la 2ème Compagnie était copieusement bombardée.

Le Soldat Emile BELLET était blessé tout contre le mur bétonné, il devait être tué au cours de la 2ème Campagne en 1942.

2 janvier 1941; Suivant les ordres de l'E.M. du Général WAVELL, la 7ème D.B. britannique laissait la prise de Bardia à d'autres éléments et dès cette date progressait en direction de Tobrouk.

Camp de Moascar en bordure d'Ismailia
Un groupe de camarades du B.I.M.



La toilette dans le Desert



le Clerc

le radio Ch. Rudrauf



Sgt Guépin

Palouyret

Castagnet



Castagnet



Guépin

Palouyret

Sgt Delseaux



Diaz + Cap. Potin + Cap. Lalou
+ Sgt Rossi Heitzmann + Bartoli

seule la section Guépin possédait un appareil photos.

2 et 3 janvier 1941; Les deux Compagnies du B.I.M. formaient à partir de cette date un détachement indépendant, quittant les approches de Bardia pour rejoindre Trigh Cappuzo libre de toute atteinte ennemie. (Voir carte n° 6 B adjointe à la carte n° 3 de la partie Est de Cyrénaïque).

BATAILLE DE TOBROUK

Tous les éléments du Support Group étaient informés d'énormes erreurs sur des cartes émises par les italiens et que l'E.M. du Middle East n'avait pas eu le temps de mettre à jour.

Après avoir suivi le Trigh Cappuzo jusqu'à El Adem, ancien grand aérodrome italien et qui par la suite deviendra l'aérodrome britannique pour toute la Cyrénaïque, nous bifurquions vers le N.O. pour atteindre Acroma au S.O. de Tobrouk pour y stationner deux jours soit jusqu'au 5 janvier 1941.

Dans le dispositif d'attaque des Troupes chargées de la prise de Tobrouk, le détachement du B.I.M. tenait l'extrême gauche du secteur, entre la grand'route asphaltée Tobrouk - Bengasi - Tripoli, c'est-à-dire que l'E.M. B.I.M. s'établissait à 1 km, la 1ère Compagnie CLERC ayant la gauche appuyée à la Mer et à l'ouest des marais indiqués sur la carte n° 3, la 2ème Compagnie (GIRAUD) sur les hauteurs de la courbe 100. Les deux Compagnies face à l'Est.

I groupe (Caporal FAUCRET Marceau) au Sémaphore voir emplacements (carte n° 3).

Du 6 au 9 janvier 1941; Le Capitaine PHIPPS ayant achevé sa convalescence quitte le Caire via Daba - Sidi-Barrani - Buqbuq - Sollum - Cappuzo et rejoint le B.I.M. à El Mrassas.

Il faut savoir que non seulement nous avons comme tout le Support Group l'ennemi établi sur les avancées de Tobrouk, mais également plus à l'ouest.

Nos arrières sont protégés dans notre dos par les A.M. du 11ème Hussards qui font face en direction de Bomba.

10 janvier 1941; Depuis le 10 janvier 1941, le détachement du B.I.M. agissant en Unité indépendante dans le cadre du Support Group présente la situation suivante :

A) - Le H.Q. du détachement est à 1 km à l'Est de Zt el Mrassas, ses véhicules à l'abri des vues terrestres dans un ravin aboutissant à la Mer; le ravitaillement s'effectue à proximité de la grand' route Tobrouk - El Gazala au point 380-440 (Voir carte n° 3).

B) - Les deux Compagnies face au N.N.E. en direction de Marsa es Sehel notre futur objectif d'attaque est à 2 kms Est du H.Q. Au Nord touchant la Mer la 1ère Compagnie, plus au Sud la 2ème Compagnie.

Les véhicules abrités et camouflés.

MISSION : Par Compagnie deux patrouilles chaque nuit.

La 1ère : De 18 h 00 à 24 h 00

La 2ème : De 0 h 00 à 6 h 00

La 1ère Compagnie : Sa gauche à la Mer progressant de Wadi en Wadi, objectif : les nuits du 10 au 11 et du 11 au 12-I jusqu'au Wadi el Currat (Voir carte n° 6 B Tobrouk).

La 2ème Compagnie : sa gauche à hauteur de la 1ère Compagnie et toujours en liaison par deux hommes.

La 1ère Compagnie ayant un terrain beaucoup plus difficile en raison de la profondeur de chacun des Wadi, la progression de la 2ème Compagnie se fera plus facilement ayant un terrain moins coupé, son allure devra être moins rapide afin de ne pas se trouver en flèche.

Pour la 2ème Compagnie rechercher si possible la liaison avec le K.R.R. Unité britannique voisine.

De jour, la 1ère Compagnie profitera des petits tertres d'herbe dans les marais le long de la côte.

La 2ème Compagnie utilisera les aspérités du terrain tout en ayant pour les deux Unités des observateurs entre 700 et 1 000 mètres dans leur Est, face à Tobrouk.

11 janvier 1941; Dès le 10 janvier 1941 du fait que le B.I.M. était Unité indépendante, nous recevons le bulletin suivant :

SUPPORT GROUP INTELLIGENCE SUMMARY

Chacun d'eux comportait :

- 1°) - Un exposé général
- 2°) - Activités ennemies
- 3°) - Nos Troupes
- 4°) - Défense de Tobrouk
- 5°) - Activité aérienne ennemie et les nôtres
- 6°) - Equipement ennemi
- 7°) - Secteurs minés par "THERMOS" ENI

et en supplément pendant les jours d'attaque de Tobrouk :

- Points d'eau
- Service Médical
- Points de rassemblement des prisonniers
- Ravitaillement, vivres, essence, munitions etc...

TRADUCTION DU RESUME N° 145 DU SUPPORT GROUP (Service de Renseignements) - (Carte au 1/100.000 de Tobrouk, El Adem et Ain el Gazala)

Informations reçues jusqu'à 10 h 00 le 10 janvier 1941.

1°) - GENERAL : L'ennemi à Tobrouk reste sur le qui vive à l'approche de nos patrouilles vers les défenses.

Quelques canons à longue portée ont bombardé El Adem dans la soirée du 9 au 10-I (Voir carte n° 6 B).

Le Support Group est maintenant en position à l'Ouest de Tobrouk. La 7ème Brigade blindée s'est placée plus à l'Ouest et signale qu'elle a trouvé Gazala vide.

Les Bédouins disent que l'ennemi a quitté Gazala le 7-I sans doute pour Martuba, mais peut-être aussi Derna (Voir carte n° 4).

La 4ème Brigade blindée surveille les défenses vers le Sud et le Sud-Est du Support Group (Voir carte n° 6 B).

2°) - ACTIVITES TERRESTRES ENNEMIES : TAC/R a signalé hier NMS Bomba - Tobrouk. Un petit navire à Bomba. Aucun signe de vie nulle part.

10 h 30 une patrouille du 2ème Bataillon du Rifle Brigade a vu deux canons BREDA montés sur camions à 39724292.

L'ennemi a bombardé à partir de positions Est de Ras El Medavuar (398429) les obus tombèrent dans la zone 39384316 et 402422. Il y a des bombardements intermittents par ces pièces toute la journée.

Deux O.P. (Observations d'Artillerie) furent localisés aux points 39814308 et 39784305.

Les canons à longue portée qui bombardèrent El Adem dans la soirée des 9 et 10 janvier furent signalés au point 409421.

3°) - NOS TROUPES : Dès l'aube du 10 janvier le 1/K.R.R.C. (le 1er Bataillon du King Royal Regiment) envoya un messenger P.I. pour patrouiller le long de la côte vers GADR SCIAES 389445. Aucun ennemi en vue.

On a trouvé des citernes remplies d'eau à 384446. On a analysé l'eau.

Le 1er R.H.A. (Le 1er Royal Horse Artillery) s'installa pour des tirs de défense.

Un Officier du Bataillon A.E. ? s'avança au point 187 394428 dans un BRENN CARRIER et rampa au point 396429 d'où il pût observer les forts à Ras El Medavuar 398429 contre lequel on tira une salve d'obus.

Il pouvait y avoir là des canons anti-tanks. Le seul mouvement constaté fut celui de deux hommes sortant de l'un de ces forts, en courant. On pense que ces forts sont peu défendus.

Le 1er/K.R.R.C. a abattu un C.R. 42 (avion de liaison) avec de petites armes à feu, dans le courant de l'après midi. Le pilote a été capturé.

4°) - LES DEFENSES DE TOBROUK : Les forts de Raz El Medavuar ont des doubles barrières de fil barbelé et il n'est donc pas possible de voir si elles encerclent des forts, des points d'appui isolés ou autre chose.

A L'OUEST. - Les positions de canons en 39854279 ont un mur et des barbelés qui les protègent.

5°) - ACTIVITE AERIENNE : Vers midi (dans le secteur du B.I.M.) on a vu un avion sanitaire le long de la côte venant de l'Est, c'est-à-dire de Tobrouk se dirigeant vers l'Ouest et revenir vers la forteresse au cours de l'après midi.

Le 9 janvier à 10 h 25 un bi-moteur ennemi RECCE, probablement un R.O. 37 vole d'Ouest en Est au dessus 408406.

Dans la matinée du 9 janvier, des avions de combat BREDA ont mitraillé le ravitaillement du Support Group vers Acroma (Voir carte n° 3).

6°) - EQUIPEMENT ENNEMI : On a trouvé de nombreuses rondelles bicolores avec le cercle extérieur peint en jaune dans le magasin de peinture de l'aérodrome d'El Adem ?

7°) - ZONES DE DANGER : Des bombes "THERMOS" sont localisées sur la piste U 9884 :

<u>Destinataires :</u>	<u>Copie N°</u>
I/R.H.A. (Arti.)	1
"M" Bty - 3/R.H.A.	2
I Lt A/A Bty R.A.	3
I/KRRC (King Royal Rgt)	4
2/R.B. (Rifle Bde)	5
French Motor Bon.	6
Commander	7
E.M. avancé 7°Div.Blind.	8/9
E.M. 4°Brig.Blind.	10
E.M. 7ème Div.Blind.	11
E.M. 7ème Hussards	12
C.R.A. 7ème Div.Blindée	13
A.I.L.O.	14
SP.GP.Signals (transmissions)	16
SP.GP. "B" Echelon	15
Journal de Guerre	17/18

Ce tableau de distribution des Renseignements ne sera plus rappelé les jours suivants, il y sera ajouté seulement des Unités nouvelles.

12 janvier 1941 :

RESUME N° 146 DU SUPPORT GROUP (Service de Renseignements) - (Carte 1/100.000 Tobrouk, El Adem, Aïl El Gazala)

1°) - GENERAL : Le Support Group obtient bon nombre de renseignements sur les défenses de Tobrouk dans le secteur Nord-Ouest, par observations dans la journée et des patrouilles nocturnes.

Il n'y a aucun indice que l'ennemi essaiera de sortir de Tobrouk. Les prisonniers faits à Bardia déclaraient qu'ils espéraient que l'aide arriverait dans le courant du mois.

En comptant le laps de temps étalé entre la chute de Bardia et la date d'aujourd'hui, cela laisse 12 jours, au cas où ce renseignement serait précis.

Mais, à moins que n'arrivent des renforts d'hommes et de transports toute contre-attaque de l'Ouest affaiblirait la ligne de défense italienne établie sur la transversale Derna au Nord et Mikili au Sud (Voir carte partie Est n° 4).

2°) - ACTIVITE TERRESTRE ENNEMIE : Nos observatoires d'Artillerie ont signalé un certain mouvement à l'intérieur du périmètre de défense, mais à part des bombardements, l'ennemi reste inactif, la plupart du temps.

10 janvier : Des groupes d'hommes qui paraissaient construire des postes fuient de 39894338 et 39884345 vers Tobrouk.

A 13 h.15 deux camions ont été vus se dirigeant vers le Sud-Ouest partant du point 131 (399433) vers le Wadi 398433 et y revenir encore vers 13 h.45 (Voir carte n° 3 Ras El Sehel).

14 h.25 Un camion se dirigea vers le Nord, provenant du point 86 (400437) vers le Wadi Sehel.

Une certaine activité fut notée dans la zone 40004375 où se trouvent quelques petis abris en pierres et vers quelques huttes en 403433 et 404433.

11 janvier : Quatre véhicules furent signalés dans la zone 39844307 à 10 h.15. Egalement 10 MET et 10 hommes ont été repérés stationnant dans la zone 399431.

On a encore constaté des mouvements dans la zone 403433 - 404433.

Bombardements ennemis :

10 janvier : Des O.P. à 398435 et 386430 ont signalé un bombardement très hostile de nature harassante sur toute la région, par canons de moyen calibre semble-t-il, on ne connaît pas encore les dégâts produits par ces batteries ennemies.

11 janvier : 10 h.15 Les batteries ennemies ont harcelé le point 201 39384298 et en même temps des salves ont atteint la zone point 39084314.

D'autre O.A. ennemis ont été repérés et localisés comme suit :

10-I.- Des mouvements autour de 40144381

11-I.- En 39864307 c'est peut-être un poste d'Infanterie

Nos Troupes : Une patrouille de la 2ème Compagnie Motorisée française (B.I.M.) a inspecté une tour en 39454441, dans la journée du 11 janvier. (En réalité, il s'agit d'un sémaphore indiqué sur la carte n° 3).

Elle a trouvé le bâtiment inoccupé, observé une ligne téléphonique allant du N. au S. (du sémaphore à la mer) et une autre ligne téléphonique qui a été coupée allant d'abord vers le Sud puis à l'Est.

La patrouille est revenue par le Wadi à 39354440 qu'elle indiqua comme n'étant pas un obstacle anti-chars.

Commentaire du Commandant FOLLIOT : Ce sémaphore fera l'objet d'un épisode qui sera relaté quelques jours plus tard.

3°) - DEFENSE DE TOBROUK : Un O.A. à 39694308 a observé les défenses suivantes :

- Un block "Read" a 39784303 (secteur de Ras Es Medauuar)
- Un block "Read" et quelques petits canons dans la zone 39864303
- Un O.A. (Observatoire d'Artillerie) a 39384356 signale que l'ennemi se trouve à l'Est d'une ligne 39824342 Pt. 87 399437-40044416. Aucun fil téléphonique ou barbelé en vue mais des tas de pierres, peut-être obstacle A/T dans la zone 39774344.

4°) - RAPPORT : Sur le terrain (ou champ de bataille) Le Wadi Gattara est particulièrement difficile à traverser pour les tanks entre 38854458 et le point 53 (38894429). Il y a une longue piste en bon état de cinq cents yards de large le long de la côte, elle est bonne au Sud du point 53. Beaucoup plus à l'Ouest mais également du ressort du Support Group.

5°) - ACTIVITE AERIENNE ENNEMIE : 12 h 10 Un avion non identifié, sans doute italien, à deux ou trois moteurs REECE a survolé le Q.G. du Support Group en direction du S.E.

6°) - NOS TROUPES : Une patrouille d'Hurricane fut maintenue dans les airs pendant la plus grande partie de la journée.

7°) - ACTIVITES EN MER : A 16 h 02 Torpilleurs semblables aux navires E. ont été aperçus se dirigeant vers l'Est en convoi 1/2 mile au Nord de Gabr Sciaes 388446 (beaucoup plus dans l'Ouest par rapport à notre point de stationnement).

Plus, en mer, deux sous-marins se dirigeant vers l'Est. Ils plongèrent à 16 h 05.

8°) - BOMBES "THERMOS" : Sont signalées dans la zone 41403950. Les zones dangereuses suivantes sont maintenant sauvées.

a) A un mile de chaque côté et inclus la route Haqfet en Yeza (414398) vers El Adem. Donc beaucoup plus au Sud-Est du Support Group, mais ce renseignement est surtout destiné au ravitaillement de tous genres qui passe par El Adem.

b) Dans un rayon d'un mile au point 147 417408 et Sidi Hezegh 428406.

Distribué le 12-I-41

Major (Illisible)

Brigade Major

RESUME N° 147 DU SERVICE DE RENSEIGNEMENTS DU SUPPORT GROUP (Renseignements reçus jusqu'à 17 h. le 12 janvier 1941) - Traduction

1°) - ACTIVITE ENNEMIE A TERRE : Les 10 et 11 janvier, des déplacements de camions isolés et parfois par deux ou trois ont été signalés dans la région Wadi Sahal 399437.

Peu d'activité le 12 janvier.

Un certain mouvement et quelques camions ont été repérés dans la zone 40054335 ainsi que l'habituel mouvement dans la région de Raz el Medavuar.

Nos Troupes : Une patrouille de "B" Compagnie du 2/R.B. (Rifle Brigade) dans la nuit du 10 au 11 janvier, démarrant de Bir Berraha 28744277 allant à 395430, puis à pied, la patrouille se dirigea vers le Nord jusqu'à la rencontre N. d'une des deux pistes d'Est ou Ouest entre Acroma et Raz El Medavuar.

Après trois cent cinquante yards à l'est, le long de la piste ce qui conduisit cette patrouille à proximité de 396 N. et S. abris de pierres elle aperçut cinq hommes et quelques sangars vers le Sud de la route.

A cet instant un des éclaireurs de la patrouille marcha sur un piège. La patrouille transporta le blessé au camion, l'ennemi ne montrant aucune action offensive. La patrouille se dirigea alors par un détour vers le Sud et arriva apparemment à 397428, elle aperçut cinq MET (transports ennemis mécanisés) vers le S.E. et, après avoir patrouillé six cents yards NNE elle vit encore 20 MET séparés de cinquante yards les uns des autres. Il n'y avait aucun mouvement autour des camions.

Plus dans le Nord elle entendit éclater quelques LMG, sans doute provenant de la position rencontrée plus tôt dans la soirée.

Dans la nuit du 11 au 12, une patrouille de "S" Coy du 2/R.B. alla vers le Sud d'une des deux pistes entre Acroma et Raz El Medavuar.

Elle atteignit le point 39754296 et rencontra une haie double de barbelés de 7 à 8 pieds de haut. Les barbelés n'étaient pas très serrés et un homme sans équipement pouvait ramper dessous. Au delà des barbelés et vers le Sud de la piste à 39794293 il y avait un groupe de "Sangars" et des huttes de pierres d'où sortaient des voix, où abris de pierres sèches.

2°) - ACTIVITE AERIENNE ENNEMIE : A 11 h 30 un avion de la Croix Rouge italienne a volé bas sur le Bataillon Motorisé français au point 387443, pour observer nos positions.

3°) - CHAMPS DE MINES : Nombreux champs de mines dans les secteurs assez plats du K.R.R. et du R.B., par contre, dans le secteur du Bataillon français, le long de la Mer, en raison même de la nature du terrain très accidenté par de profonds ravins très nombreux, peu de mines.

4°) - CONCLUSION : Il semble probable que l'ennemi ait mis des mannequins en de nombreux points, qui sont remplacés de temps à autre effectivement par des soldats italiens ou Ascaris (troupe libyenne).

Les indigènes non militaires, nous rapportent qu'une grande partie de la garnison de Tobrouk l'avait déjà quitté au moment où nos troupes ont encerclé cette ville et ses défenses.

On peut décemment considérer que, seul un petit groupe héroïque est resté en arrière, avec ordre de faire croire à un grand déploiement de forces en faisant usage de leurs tirs d'artillerie.

13 janvier 1941 : Occupation de jour par la 1ère Compagnie du Sémaphore à la cote 20 au point 3946-4442 (Voir carte n° 6).
Edifice dominant tout le long de la cote sur plusieurs kilomètres en direction de l'Est. Le groupe commandé par le Caporal FAUCRET y restera jusqu'au 17-1-1941 nuit et jour, le Capitaine CLERC son Commandant de Compagnie le fera ravitailler.

Le Support Group est avisé par radio du passage d'Est en Ouest à chaque crépuscule d'un avion de la Croix Rouge italienne qui rentre à l'aurore à Tobrouk c'est-à-dire d'Ouest en Est.

15 janvier 1941 : Nous avons la surprise et le plaisir d'être visités par le Lieutenant Colonel des ESSARTS, Chef d'Etat Major du Général CATROUX et par son Adjoint le Chef de Bataillon de CHEVIGNE, tous deux arrivant du Caire.

Incidentement, en 1942, j'ai pu avoir en main le rapport effectué à la suite de cette visite, le voici :

FORCES FRANCAISES LIBRES
DANS LE PROCHE ORIENT
DELEGATION GENERALE
ETAT - MAJOR
6/F

Le CAIRE, le 20 janvier 1941

VOYAGE DANS LE WESTERN DESERT

FICHE N° 2 - INSPECTION DU BATAILLON (B. I. M.)

1° Camp de Daba - 2ème Détachement FOLLIOU : Autrefois rattachées aux deux Bataillons Anglais du Support-Group, les 1ère et 2ème Compagnies ont été réunies sous le commandant du Commandant FOLLIOU et forment désormais un détachement indépendant sous les ordres du Général GOTT commandant le Support-Group.

Avant d'arriver au Détachement, je me suis présenté à ce Général. Il n'a pas tari d'éloges sur FOLLIOU et sur la 1ère Compagnie. La 2ème Compagnie (en renfort depuis un mois) par contre, manque d'instruction des cadres et des hommes. Il est certain qu'à Daba aucun effort n'est fait pour donner à la Troupe la notion du rôle qu'elle est appelée à jouer dans un ensemble motorisé.

Le Détachement lui-même m'a produit la meilleure impression.

Je me suis attaché à voir tout le monde sur le terrain.
Le 15 janvier matin, j'ai inspecté la 1ère Compagnie, le 15 après-midi la 2ème Compagnie.

Elles tiennent un secteur d'environ 4 à 5 kms à l'extrême gauche du dispositif anglais entre Tobrouk et Derna, la gauche à la mer.

Aucun contact avec les italiens dont les premiers éléments se trouvent à 10 kms. Quelques patrouilles vont chaque jour reconnaître les itinéraires en vue de la prochaine attaque.

La physionomie générale du secteur est très calme. Quelques tirs d'artillerie pendant la nuit et quelques bandes de mitrailleuses tirées par des guetteurs nerveux.

Dans cette ambiance le détachement FOLLIOU est persuadé qu'il fait la guerre. Je me suis bien gardé de le détromper !

Le moral est très haut, malgré les conditions de vie assez dures.

Depuis deux mois, en effet, aucune nourriture fraîche n'a été distribuée. Conserves, biscuits et thé constituent les seuls aliments.

Mais personne ne se plaint. Les mêmes hommes dans l'Armée Française accablent le commandement de leurs reproches.

La bonne entente règne entre tous et les deux Officiers de liaison partagent avec bonne humeur la vie d'une popote la plus inconfortable et minable du monde.

Quelques hommes ont eu une belle conduite alors qu'ils étaient persuadés courir de graves dangers. Il importe de les récompenser, quatre ou cinq citations seront incessamment proposées.

J'ai quitté le Détachement en emportant l'impression heureuse d'hommes qui se dépensent sans compter et qui, dans des circonstances graves se montreraient à la hauteur des traditions auxquelles le Haut Commandement français a volontairement renoncé en 1940.

Lieutenant Colonel Breveté des ESSARTS

COMMENTAIRES DU COMMANDANT FOLLIOT A CETTE EPOQUE.-

La confiance exprimée dans la solidité de ce Détachement par le Lieutenant Colonel des ESSARTS dans le rapport ci-dessus a bien été confirmée peu de jours après son passage.

En effet, pendant la tenue de ce secteur d'une durée de 15 jours :

1°) - Le Capitaine TULASNE de l'Aviation Française Libre stationnant à Fouka, obligeait un avion de la Croix Rouge italienne à descendre à 1 km en avant de nos lignes de la 1ère Compagnie. Le 16 janvier, le Caporal chef FAUCRET et son groupe en observation au sémaphore, s'emparaient des sept aviateurs, éteignant un commencement d'incendie de l'avion, sortant des canons de rechange Oërlikon et surtout le courrier destiné à la garnison italienne de Tobrouk. Courrier remis aussitôt au Support-Group, aidant ainsi une identification presque complète de cette garnison.

2°) - Le Lieutenant GUEPIN et le 1er groupe de sa section comprenant : le Sergent ROSSI, le Caporal Chef LALOU, les Caporaux LIMACHER, POTHIN, BARTOLI et HEITZMAM, ce dernier notre Président du B.I.M. et du Pacifique pendant deux nuits complètes entretenant un feu à moins de cinq cents mètres des blockhaus italiens permettant ainsi à la Marine britannique d'ajuster ses tirs d'artillerie sur la ligne des blockhaus Ouest de Tobrouk.

3°) - Le comportement du Détachement Français lors des combats de Tobrouk les 21, 22 et 23 janvier 1941, enlevant cinq blockhaus permettant ainsi par des feux d'enfilade, la progression du K.R.R.C. d'atteindre ses objectifs.

Non seulement le Général WAVELL, Commandant en Chef, le Général CREAGH commandant la 7ème Division blindée, le Général GOTT, commandant le Support Group faisaient parvenir au Détachement français des télégrammes de félicitations mais accordaient dans le Bulletin de Victoire une mention spéciale sur le comportement des français.

De plus, ils mentionnaient aux Troupes britanniques que seul notre Détachement n'avait pas été détecté au cours des combats par l'observation la plus stricte des conversations à la radio.

4°) - Le 29 janvier 1941, le Général CATROUX parlant à la Radio du Caire et par un disque transmis à la B.B.C. de Londres et entendu en France disait à la suite de Tobrouk :

"Le Colonel d'ORNANO, tué au Tchad, les équipages de trois de nos avions dont le seul survivant a été passé par les armes comme rebelle par les italiens les Spahis du Capitaine JOURDIER la France relevée tiendra compte de vos sacrifices et du sang versé. Ces héros rejoignent au Panthéon Idéal Ceux de notre belle infanterie coloniale que, depuis cinq mois, le Commandant FOLLIOU, cet autre marocain, conduit à la Victoire".

5°) - Quand le Lieutenant Colonel des ESSARTS dans son rapport dit : "Dans cette ambiance, le Détachement FOLLIOU est persuadé qu'il a fait la guerre. Je me suis bien gardé de le détromper".

Il avait raison. Pour ma part, ayant fait la guerre de 1914-1918, mon premier combat fut pour la 1ère prise du Fort de Douaumont (18-22 mai 1916) était autrement plus meurtrier. D'ailleurs ma 1ère citation marque "Arrivé le premier sur le Fort et blessé". Quand, commandant le Groupe Franc de mon régiment à Soissons-Crouy puis en Lorraine, j'ai tout de même obtenu quatre citations, dont la dernière le 11 novembre 1918 rentrant d'un coup de main avec des prisonniers, toujours sans un blessé ni un tué, je savais parfaitement que dans le désert le combat était moins meurtrier.

J'avais à maintenir le moral de la Troupe et surtout à lui faire croire que notre présence était une nécessité impérieuse pour le bien du Pays.

D'ailleurs, n'ayant à faire qu'à des Volontaires, je n'eus pas grand mérite. Le principal en la circonstance, c'était que notre Présence dans les Troupes britanniques, soit appréciée.

Du 16 au 20 janvier 1941 : Chaque nuit, nos patrouilles se rapprochaient de plus en plus près des défenses ennemies, après avoir occupé le Wadi El Currat, l'ensemble des Unités avec leur matériel de transport progressait par l'occupation des Wadis Maagheb, puis Bu Gtesciata et Bu Dueisa à 1 500 mètres des blockhaus ennemis.

RESUME N° 151 (Renseignements reçus jusqu'à 17 h 00 le 16 janvier 1941) - (Référence Cartes Tobrouk 1/100.000 et 1/50.000 - De plus voir les cartes n° 3, 4 et 6 B établies en vue de ce rapport)

1°) - GENERAL : La situation demeure inchangée sur le front du Support Group.

La visibilité a été très réduite toute la journée du 15 janvier et l'observation des défenses fut pratiquement impossible. Dans l'Ouest, les patrouilles de la 7ème Brigade motorisée ont atteint Martouba Est (carte 4) quelques miles sur la route S.W. P 6906. Elles ont signalé des NMS c'est-à-dire R.A.S.

Pour la première fois depuis quelques jours, des avions ennemis ont été repérés, survolant nos Troupes.

2°) - ACTIVITE AERIENNE ENNEMIE : 16 janvier 10 h 30 : Un avion "recce" ennemi sans marques sur les ailes mais avec une Croix Rouge sur la queue a volé à cinq cents pieds au-dessus de la position près de la Mer du Bataillon Motorisé français au point 388405. L'avion est reparti vers la Mer, direction Est quand on lui a "tiré dessus".

13 h 00 : Douze monoplans bimoteur ont survolé en direction de Derna (est de la carte n° 4) le point 385438 à mille cinq cents pieds d'altitude

13 h 35 : Deux bombardiers ennemis ont survolé la Mer O-NO au-dessus du point 388430 à dix mille pieds.

13 h 40 : Cinq autres volèrent dans la même direction et à la même altitude.

Le Strait/R, tôt le matin a signalé que la majorité des avions ennemis était de retour au sol au Sud de Bengasi (Ouest de la carte n° 4) bien que quelques autres soient allés atterrir vers Derna et quarante à cinquante gros bombardiers d'un type nouveau stationnaient sur deux aérodromes au Sud de Derna.

3°) - LES DEFENSES DE TOBROUK : Les photos aériennes indiquent que la ligne de défense intérieure existe à peine et quoiqu'il y ait quelques postes isolés et quelques batteries elle est probablement inefficace.

RESUME N° 153 DU SUPPORT GROUP (Renseignements parvenus jusqu'à 17 h 00 le 18 janvier 1941) - (Mêmes cartes 6 B, 3 et 4)

1°) - ACTIVITE TERRESTRE ENNEMIE : Visibilité nulle toute la journée d'où aucun rapport de mouvements ennemis.

2°) - NOS TROUPES : Nos troupes ont harcelé encore l'ennemi par artillerie et "Brenn" (chenillettes armées de mitrailleuses) dans la nuit du 17 au 18 janvier. La réaction ennemie fut plus calme que la nuit précédente.

Les Bataillons des R.B.K.R.R. ou français lancent leurs patrouilles sans rencontrer d'importantes réactions ennemies.

INFORMATIONS DE L'OUEST : En effet, depuis l'encerclement de Tobrouk le 9 janvier le Support Group non seulement dans le secteur Ouest fait face à Tobrouk avec le R.B. en liaison avec les Troupes australiennes, le K.R. en liaison avec le B.I.M., une grande partie de son artillerie divisionnaire et quelques tanks. Le Support Group fait face aussi à l'ennemi vers l'Ouest en direction de El Gazala, Martouba, Derna (Voir cartes n° 3 et 4) avec le 11ème Hussards (A.M.) tanks et artillerie.

Très tôt, à l'aube du 16 janvier une patrouille du 11ème Hussards avec 2 "Breda" portés A/A (canons anti-tanks) se dirige vers la courbe sur le Trigh Enver Bey (trigh = piste) UO 677 d'où elle pouvait observer Micheli (carte n° 4).

Un avion ennemi Recce repéra la patrouille et plus tard des motocyclistes s'avancèrent et prirent la patrouille à parti avec L.M.G. (abréviation de Light Machine-Guns = F.M.)

La patrouille subit le feu d'artillerie et d'anti-tanks.

Il semble que l'ennemi tient à ce que Micheli ne tombe pas entre nos mains !

19 janvier 1941

SUPPORT GROUP INTELLIGENCE SUMMARY N° 154 (Informations reçues avant 17 h 00
Le 19 janvier 1941)

1°) - ACTIVITE TERRESTRE ENNEMIE : Le 18 janvier la tempête de sable exceptionnellement forte a ramené par moments la visibilité à quelques mètres et il y eut donc peu de possibilités d'observer les mouvements ennemis.

Quelques coups de feu intermittents, dans la journée, particulièrement dans les zones 391432 et 395431.

2°) - ACTIVITE TERRESTRE DE NOS TROUPES :

a) Une patrouille du 2/R.B. dans la nuit du 18/19 janvier est sortie pour harceler l'ennemi dans la région de Raz El Medavuar. Au point 3957 4293 elle trouva un camion R.F. qui avait été abandonné le 15 janvier. Les lumières étaient encore allumées et le camion pouvait encore démarrer. La patrouille se dirigea ensuite vers le point 201 (3962 4291) mais à proximité du point 3962 4289 une sorte d'explosion se fit entendre vers les éléments arrières de la patrouille et dix secondes après il y eut encore deux autres explosions plus proches.

Le chef de la patrouille et deux soldats furent blessés (deux sérieusement) et l'on dut aller rechercher leurs camions !

Le chef de la patrouille croit fermement qu'il ne toucha aucun fil et bien qu'il retournât sur le lieu des explosions pour retrouver les fusils des deux soldats blessés, il ne put voir aucun piège au-dessus du sol.

b) Le 1er Groupe du Royal Horse Artillery bombarda l'ennemi à diverses reprises au cours de la nuit du 18/19 janvier.

c) Une patrouille de la Compagnie "C" du I/K.R.R.C. tira à diverses reprises sur les postes ennemis S. 15 et S. 17 à coups de canon "BREN" du point 135 3968 4340 à 3 h 00 le 19 janvier.

3°) - LES DEFENSES DE TOBROUK : Un point d'observation de B.O. Bty I/R.H.A. signale que les postes S. 41, S. 39, S. 37 et S. 35 étaient définitivement occupés.

"Dents de Dragon" et quelques hommes furent aperçus sur le côté oriental du Wadi dans la partie Nord de 398 433.

Un document pris à l'ennemi signale un champ de mines linéaire entre les postes R.1, R.3, R.11, R.13, R.17 et R. 21.

4°) - ACTIVITE AERIENNE :

ENNEMI : LE 18 JANVIER, 10 h 20 un "Fighter" ennemi a survolé 392 435 de Tobrouk allant vers le Nord.

ALLIEE : LE 19 JANVIER, Un "Hurricane" qui patrouillait dans la région de Tobrouk - Gambut à 15 h 00 n'est pas rentré. On recherche des renseignements sur les mouvements du Hurricane vers cette heure.

5°) - IDENTIFICATIONS : Les lettres, dans le courrier transporté par l'avion de la Croix Rouge italienne atteint par le Capitaine TULASNE dans le secteur français, étaient adressées aux :

- 69 ème Régiment d'Infanterie	61 complètement bon	}	61 Division
- 70 ème Régiment d'Infanterie	62 Bon d'inf.		61 Division
- 26 ème Régiment d'Artillerie	(17 ème Division)		
- 22 ème Bataillon Ragg.	Bty GAF.		

6°) - ZONE DE DANGER : Des bombes "THERMOS" sont signalées dans toute la zone 388 437 et 369 437.

20 janvier 1941

Signé : Brigade Major

20 et nuit du 20/21 janvier 1941 : A la demande du Général GOTT, commandant le Support Group, le détachement français qui tient le secteur Nord-Ouest en bordure de Mer, face à l'Est (voir carte n° 6 B de Tobrouk) fournit une petite équipe commandée par le Lieutenant GUEPIN.

Mission : (Voir carte n° 6 B de Tobrouk - Défenses) - Face au détachement français, les blockhaus italiens sont établis sur Umm Cuheil, Bir El Meclub, puis dans le même alignement face au K.R., la Royal Navy doit bombarder les défenses italiennes du secteur général du Support Group.

Les français feront brûler dans les nuits des 20 au 21 et du 21 au 22 janvier 1941 un genre de feu "GREGEOIS". A cette fin, il leur est fourni un fût de 200 litres comprenant du goudron, de l'huile de vidange auto et un peu d'essence.

Ce feu sera situé sur la crête séparant le Wadi Sehel du Wadi Bu Dueisa vers la cote 73 soit à environ 1 km des blockhaus ennemis.

Ce feu éteint par des tirs d'artillerie fût rallumé à nouveau et entretenu la 2ème nuit pendant cinq heures.

Les navires britanniques connaissant la distance qui les sépare de la côte, la position des blockhaus italiens et celle du brûlot ou feu "GREGEOIS" obtiendront ainsi un certain angle et leurs obus ne pourront tomber dans le secteur allié.

Ces dispositions prises, la Marine effectua un bombardement intensif sur une profondeur de plus de 10 kms qui dura toutes ces deux nuits.

Mais l'ennemi réagit, tant et si bien qu'il parvint à éteindre un feu dans la nuit, ce qui n'empêcha pas le Lieutenant GUEPIN et son équipe de rallumer ce feu. Une équipe de remplacement avait été désigné du 20 au 21.

Il ne fait aucun doute que du fait de ce feu, le moral de l'ennemi ne fit que baisser, indépendamment des destructions effectuées.

Le 21 janvier, dès le matin de cette journée, de nombreuses voitures-radio s'établirent à la cote 27, à l'abri de la cote 30 donc des vues ennemies. Elles travaillaient avec la Marine, le Support Group, les diverses batteries d'artillerie de calibres divers et avec nos propres radios. J'ai compté jusqu'à onze véhicules y compris nos voitures radio en relation avec la Marine, la 7ème D.B. britannique, le Support Group, avec l'artillerie alliée (E.M.), les observatoires de cette arme, le B.I.M., le K.R.R.C. et R.B.

Le Capitaine HORE-RUTVEN, Officier de liaison de la 2ème Compagnie s'occupait plus particulièrement de tous les renseignements qui nous étaient destinés, tandis que le Capitaine PHIPPS était auprès de la Compagnie CLERC (1ère) presque au contact avec des italiens.

Dans la nuit du 20 au 21, une dernière patrouille, commandée par le Lieutenant BARBEROT accompagné seulement de deux soldats, DESMET et THONET dans le Wadi Sehel remonta la falaise où était établie la ligne des blockhaus ENI. En rentrant BARBEROT me dit être parvenu à 20 mètres de ceux-ci.
Confirmation le 23 janvier par des Prisonniers.

SUPPORT GROUP INTELLIGENCE SUMMARY N° 156 (Informations reçues jusqu'à 17 h 00 le 21 janvier 1941)

1°) - SITUATION GENERALE LE 22 JANVIER 1941 : L'attaque fut déclenchée comme prévu et à 9 h 40 les australiens avaient atteint leurs objectifs.

A 12 h 15, tout le terrain compris entre les secteurs Bir Umm Haleiga et Sidi Daud, c'est-à-dire les routes macadamisées venant d'El Adem et Bardia et leur jonction jusqu'à la position fortifiée A.A. 103 était entre nos mains.

Le Caire avait mis à la disposition des australiens des moyens nombreux et puissants.

Face à notre Support Group, l'artillerie ennemie très active, s'opposait à nos patrouilles.

2°) - ACTIVITE TERRESTRE ENNEMIE :

a) Une patrouille du I/K.R.R.C. dans la nuit du 20/21 janvier a harcelé les positions ennemies dans les zones 398 435, 399 435 et 399 436. La réplique ennemie a été sans effet.

b) Feu ennemi défensif, très puissant dans la zone 395 432

c) Feu ennemi sur toute la zone du Support Group jusqu'à 9 h 00

d) Feu ennemi dans la zone 396 431, 396 432 jusqu'à 7 h 30.

e et f) Activité dans le camp 4045 4336

g) Ce camp ENI prend feu à 11 h 00

h) Mouvement de troupes italiennes d'Ouest en Est vers les fortifications ennemies bétonnées de Tobrouk.

3°) - NOS TROUPES : Une patrouille du I/K.R.R.C. détecte des champs de mines dans la zone 395 439 et atteint 3970 4379. Sans incident.

Le Bataillon motorisé français signale un bombardement de son secteur à 10 h 35.

Il informe que Wadi Sehel que dominant les blockhaus italiens installés sur Umm Cuheil est encore occupé par l'ennemi le 21 janvier à 17 h 00.

4°) - ACTIVITE AERIENNE :

Ennemie.- Un bombardier ennemi volant à basse altitude était très actif dans le début de la matinée du 21 janvier, lâchant des bombes "THERMOS" sur toute la zone.

Alliée.- Des patrouilles de "GLADIATORS" furent maintenues toute la journée.

Le TAC/R 21 janvier signale dix avions ennemis sur la piste d'atterrissage de Derna. Les NMS = R.A.S. sur toutes les pistes menant dans le Sud et le S.E. de Derna à Martuba et El Ezzeiat (Voir carte n° 4).

Sur la piste d'atterrissage juste au Nord de Wadi Maalega P 42, se trouvent quinze avions ennemis calcinés.

Le Wadi semble être un sérieux obstacle pour M.T. = Transports motorisés.

5°) - ZONES DE DANGER : La partie du Support Group faisant face depuis les 9 et 10 janvier vers l'Ouest (11ème Hussards, tanks et Artillerie) signale de nombreuses zones minées et particulièrement au S.E. de Bir Aleim (Voir carte n° 4).

Remis le 22 janvier 1941

Dans le secteur du B.I.M. nos patrouilles rentrant vers 24 h 00 et 6 h 00 ont eu jusqu'à ce jour la chance de ne pas rencontrer de mines. Sans doute, agissant de nuit elles n'empruntèrent pas les sentiers créés par les italiens dans la traversée des Wadis Bu Ghesciala, Bu Gteifa, Bu Dueisa, Sehel et pour terminer Umm Cuheil lieu des blockhaus ennemis.

22 janvier 1941: Dès le matin du jour de l'attaque, le B.I.M. comme sans doute les autres troupes du Support Group reçu l'ordre de partir à l'attaque sans couverture, seulement armes et munitions.

A cette date, la 1ère Compagnie partie en septembre 1940 en chemisette et short légers n'avait perçu de battle dress aussi les nuits à cette époque étaient particulièrement fraîches. Il n'en était pas de même pour la 2ème Compagnie partie au front en vêtements d'hiver. Le matin du 22 janvier 1941 notre premier tué était le soldat FLEURY, Observateur, par balle au front (section GUEPIN).

Dans l'après-midi du 22, à la suite d'un bombardement aux engins d'accompagnement (mortiers) tirés des blockhaus nous faisant face, à moins de cinq cents mètres, nous avons quatre tués à la section GUEPIN. Trois hommes du même groupe, le Caporal Chef LALOU, le Caporal POTIN et le Soldat BARTOLI.

Le lendemain, 23 janvier le R.P. FINET, notre Aumonier les enterrait au carrefour de la grand'route Tobrouk - Derna et Mrassas - Acroma.

Au cours de cette journée, je me rendis auprès du Capitaine CLERC commandant la 1ère Compagnie, puis auprès du Capitaine anglais GOSCHEN du "Rocket" Troop du 1er Royal Horse Artilleris. Le Capitaine John GOSCHEN agissant en qualité d'Observateur d'artillerie fut protégé par un groupe de la 1ère Compagnie pendant trois jours sans pouvoir bouger. Evidemment le ramping était de rigueur. Observatoire installé à la cote 89 sur les hauteurs de Ras Bu Ghesciata (Carte n° 6 B de Tobrouk).

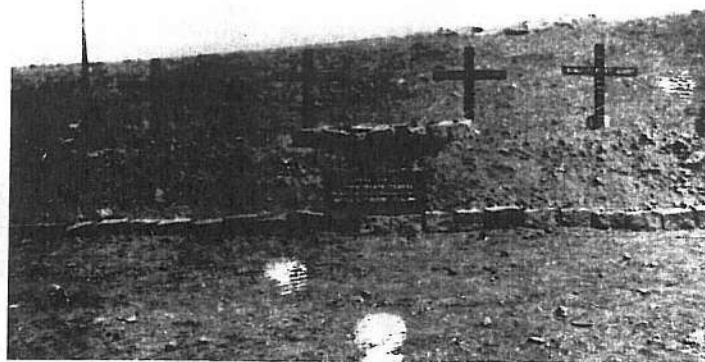
En fin d'après midi du 22 janvier les véhicules des deux Compagnies se mettent hors la vue de l'ennemi dans le Wadi Bu Dueisa (carte n° 6 B) ainsi que le personnel de la 2ème Compagnie en réserve.

Nos premiers tués au combat. Prise de Tobrouk 22-1-41

Caporal *Potin*

Soldat *Bartoli*

Caporal Chef
Laou



Soldat *Fleury*

C'est autour des tombes de nos tués que fut érigé
le cimetière des Allemands et Italiens en 1941-1942



Visite le 2-2-41 après Tobrouk

par le C^{dt} Lorotte, le C^{no} Siberchicot c^{dt} la 4^{eme} Cie et du S^t Mirkin.



Visite du C^{no} Siberchicot de la 4^{eme} Cie du B.I.M à la pépinière



Il fait froid
au Desert
en février

S^t Chef Helsol

C^{no} Siberchicot

Convoi au Desert



C^{te} de garde du B.I.M. au P.C. du G^l Montgomery



Sol. Bégwitz →
Compagnon
de la Libération

← C^{te} de Laborde
Compagnon
de la Libération

↑ Heitzmann ↑ Le Casi



*Trois Compagnons de la Libération
dans le Desert libyen*

← *Sr^e Rudrauf
(radio)*

↑ *Cap. Chef Faucret* ↑ *Sol^e Le Sec*



Les joies du Desert

*Le C^{me} Siberchicot C^{et} la 4^{me} C^{ie} du B.I.M en visite
Michili en février 1941*

23 janvier 1941 : Dans la nuit du 22 au 23 janvier pendant qu'un groupe de chacune des quatre sections harcèlent de toutes leurs armes situées à l'Ouest de Wadi Sehel, la 1ère Compagnie dès la tombée de la nuit dévale dans ce même Wadi profond de 30 à 80 mètres s'adossant aux parois à pic côté Est.

Et c'est ainsi que les blockhaus italiens furent abordés à l'aurore du 23 janvier et furent pris les uns après les autres avant midi.

La section du Lieutenant de LABORDE la plus au Sud de notre dispositif prenait à partie des éléments italiens faisant face à l'unité britannique voisine, c'est-à-dire le K.R.R.C.

A partir de 15 h 00 évacuation des prisonniers près de 1.000 environ, y compris 30 Officiers, 12 marins, 75 "Ascaris" des unités Bersagliaris des Alpains du 64ème Régiment d'Infanterie, la 4ème Milice, (chemises noires), Ingénieurs du Génie, Fusilliers, etc...

Il y eut beaucoup de blessés et de tués parmi les italiens, lorsque en quittant leurs blockhaus, ils eurent à descendre et remonter le Wadi Sehel, profond de 45 à 80 mètres, parsemé de très nombreuses mines anti-personnel posées par leurs propres troupes (Voir carte 6 B).

L'évacuation s'effectua sur Acroma (Voir carte 3) où furent rassemblés les 15.000 prisonniers du Support Group.

Autant l'Armée italienne fut digne, autant les "Chemises Noires" récriminèrent et renièrent MUSSOLINI.

Je me rendis avec notre Aumonier, le R.P. FINET pour un dernier adieu à nos tués avec quelques hommes. Ci-joint une photo montrant qu'au cours des combats en 1942 dans cette même région, nos tombes furent entourées de nombreuses autres, de soldats allemands.

23 janvier soir au 25 janvier inclus : Le regroupement des deux Compagnies se faisait près d'Acroma, pour réorganisation et ravitaillement en vivres, munitions et essence - Inspection des véhicules.

FELICITATIONS DE LA PART DU GENERAL CATROUX AU COMMANDEMENT BRITANNIQUE A LA SUITE DES OPERATIONS DE TOBROUK

Destinataire : 1er Bataillon Motorisé Français

Expéditeur : Général WAVELL commandant en Chef le Moyen-Orient

N° d'ordre 8.539 du 25 janvier 1941 :

Le message du B.T.I. pour MARA (notre indicatif) (1er B.I.M.) commence comme suit :

"Pour le Major FOLLIOT, pour les Unités Françaises avancées du Général CATROUX".

"Je suis informé de la brillante conduite de vos Unités devant Tobrouk. Je leur envoie mes plus sincères félicitations et affections".

Le Général CREAGH commandant la 7ème Division blindée du désert a le grand plaisir d'ordonner la diffusion du message suivant à toutes les Troupes :

"LE COMMANDANT DES FORCES, FELICITE TOUTES LES UNITES ET EN PARTICULIER LES UNITES FRANCAISES POUR LA PART IMPORTANTE FOURNIE DANS LA PRISE DE "TOBROUK".

Lettre adressée au Commandant FOLLIOT le 25 janvier 1941 par le Général GOTT, commandant le Support Group devant Tobrouk.

Mon cher Commandant,

"C'est avec un infini plaisir que je vous adresse les félicitations du Général CATROUX auxquelles j'ajoute les miennes et celles du Général CREAGH.

"Je n'ai pas été déçu par l'action du 1er Bataillon motorisé français devant Tobrouk et j'espère vous voir dans un ou deux jours.

"Demain, je dois aller de l'avant effectuer une reconnaissance".

Très sincèrement vôtre

GOTT

Les Autorités Militaires britanniques très satisfaites de la participation énergique du détachement aux opérations de Tobrouk, m'ont demandé de leur faire parvenir les noms d'un Officier et de trois Militaires d'autres rangs pour des distinctions anglaises.

Le Capitaine CLERC, commandant la 1ère Compagnie, interrogé à ce sujet a désigné :

- Officier : le Lieutenant GUEPIN Germain
- Troupe : le Sergent ROSSI Georges
le Caporal Chef BOOZ Désiré
le Soldat CASTAGNE Charles

Peu de jours après, j'étais informé par le Support Group que les distinctions britanniques suivantes étaient décernées au Lieutenant GUEPIN la M.C. (Military Cross), au Sergent ROSSI, au Caporal-Chef BOOZ et au Soldat CASTAGNE la M.M. (ou Military Medal) et à moi-même la D.S.O. ou Distinguished Service Order, correspondant à Commandeur de la Légion d'Honneur, puisque seule la (Victoria Cross) est supérieure aux ordres militaires anglais et qu'infiniment peu d'étrangers sont titulaires de cette distinction.

Anticipant sur l'ordre chronologique je recevais le radio suivant :
OMAD (notre indicatif après Tobrouk) H.Q. B.T.E. 29/1/41/
FOLLOWING FOR MAJOR FOLLIOT COMMANDING FRENCH DETACHEMENT IN
FORWARD AREA.

Veillez adresser télégraphiquement : Primo, les propositions dont vous avez entretenu Colonel des ESSARTS - Secundo, trente propositions pour Officiers, Sous-Officiers et Soldats s'étant distingués au cours opération Tobrouk pour des ESSARTS.- IMPORTANT.

Ce qui fut fait par écrit.

Du 23 au 25 janvier 1941 : Le Support Group agissant sur deux fronts à la fois :

a) - D'abord d'Ouest en Est face à Tobrouk

b) - Face à l'Ouest en direction de El Gazala, Martouba, Derna nous recevions toujours des renseignements sur la zone avancée.

RENSEIGNEMENTS SUR LA ZONE AVANCEE (Carte n° 4)

1°) - ACTIVITE ENNEMIE : Dans la région de Martouba le 21 janvier nos patrouilles signalent 10 Médium tanks et artillerie, 30 MET (Abréviation de transports mécanisés ennemis) dans le Sud de la jonction de la piste Martouba-Derna.

Ils se retirèrent à 2 miles au S.W. de la jonction de la piste.

2°) - RESULTAT DES INTERROGATOIRES DES PRISONNIERS DE GUERRE : Bengasi n'a pas de défenses et seulement deux régiments d'Infanterie comme garnison.

Des renforts en grand nombre sont attendus d'Italie et de Tripoli. Certains auraient déjà été débarqués.

Il y a un Bataillon de 600 à 700 parachutistes à Barcé, qui subit un entraînement intensif, avec sauts de 3 000 pieds ce qui les affecte beaucoup.

Le personnel est composé d'indigènes mitigés et d'italiens. Leur moral est, paraît-il toujours aussi bon dans l'ensemble.

Les revers sont attribués à la supériorité de nos A.F.V.

23 janvier 1941 : Objet : PRECAUTIONS DANS LE DESERT

Diffusion à : H.Q. I/R.HA : O.C. I/K.R.R.C.
3/R.HA 2/R.B.
104/R.HA Bon motorisé français
détachement R.E.
S.G. I/45/G Transmissions
O.C. "M" Bat. 3/R.HA
I/I06 Bty R.HA

Etant donné les conditions actuelles dans le désert et l'inexactitude de la carte (Bengazi 1/500.000) les véhicules ne doivent pas sortir seuls. Quand deux véhicules ou plus font des sorties il faudra s'assurer que :

- a) - Un Sous-Officier sera en charge,
- b) - Un compas (ou une boussole) sera emportée
- c) - Les panneaux de mines mots "CONTINUEZ TOUT DROIT sur la PISTE" ne seront pas utilisés. Des instructions plus détaillées doivent être fournies.

H.Q. SUPPORT GROUP - 27 janvier 1941.

CI-JOINT COPIE D'UN RAPPORT EN DATE DU 23 JANVIER 1941 PAR LE COMMANDANT EN CHEF
SUR LA PRISE DE TOBROUK QUI NOUS EST PARVENUE LE 27 JANVIER 1941 ET TRANSMIS
PAR LE SUPPORT GROUP

"Excepté certains Wadis dans le secteur Nord-Ouest qui n'ont pas encore été signalés comme nettoyés des ennemis, la prise de Tobrouk par le XIIIème Corps est maintenant achevée.

"Le succès est dû principalement à un plan d'attaque excellent, préparé par le Commandant de la 6ème Division australienne et qui fut exécuté avec grande vivacité par l'Infanterie australienne et les Troupes britanniques, appuyés par l'Artillerie britannique et australienne, des Unités britanniques de mitrailleuses et avec la coopération de la R.A.F.

"Cette attaque qui pénétra rapidement et profondément les défenses ennemies est la cause de la débâcle générale qui suivit.

"Une coopération victorieuse du Support Group et de la 4ème Royal Horse Artillery division blindée, en particulier contre les défenses du Sud-Ouest et de l'Ouest a permis la capture de nombreux points fortifiés et de prisonniers par les trois Unités du Support Group (Trois Unités : R.B., K.R.R.C. et B.I.M.).

"En particulier, un excellent travail a été fait par le Bataillon des Français Libres opérant dans le secteur côtier occidental.

"Les pertes, pour la Division australienne et le Corps Troops, se monteraient à 250 blessés, et, 40 environ pour le Support Group.

"Les prisonniers sont probablement plus de 15.000 dont 4 Généraux, un Amiral et un certain nombre de marins, environ 200 canons et une quantité non précisée d'autres matériels.

"Les destructions faites par l'ennemi semblent être exercées sur des lubrifiants, des dépôts de munitions, le Croiseur "St GEORGIO" et certains immeubles. Les quais ont été aussi endommagés et les grues sont hors d'usage, mais le port d'amarrage pour les chalans est encore utilisable.

"Deux grandes usines de distillerie d'eau, le réservoir d'eau, la centrale électrique, les magasins de réfrigération et les communications téléphoniques à l'intérieur des défenses, semblent intacts. On n'a trouvé aucune mine ou piège et le Commandant de la forteresse italienne a déclaré qu'aucune mine n'avait été posée.

"Il semble que le réservoir contienne suffisamment d'eau pour approvisionner nos Troupes pendant un mois.

H.Q. SUPPORT GROUP

27 janvier 1941

Du 26 au 28 janvier 1941 : D'Acroma à Bir Aleima (Cartes 3 et 4), le B.I.M. mit trois jours à y parvenir en stationnant de nuit.

Environ 80 kms à vol d'oiseau, mais en réalité 120 kms. Quantité d'erreurs, les cartes italiennes étant inexactes. Nous constatons sur ce parcours des erreurs de 10 kms. D'ailleurs le Support Group nous avait prévenu.

Nous sommes avisés que Micheli a été pris (voir carte 4). La 4ème Armoured Brigade (chars) de la 7ème division blindée est à la poursuite des garnisons de Fort (!) Micheli et environs.

Depuis que les prisonniers italiens de Tobrouk ont été dirigés sur l'Egypte dans divers camps, une vaste opération du XIIIème Corps, sous les ordres du Général O'CONNOR va se développer ayant pour objectif la destruction totale de l'Armée italienne de Cyrénaïque (Province Est de la Libye).

Pendant que la 6ème Division d'Infanterie portée australienne va poursuivre l'ennemi depuis Tobrouk par la grand'route asphaltée passant par le Nord de la Cyrénaïque, c'est-à-dire par Bomba - Derna - Giovanni Berta - Slonta - Maraua - Barcé - El Abiar - Bengasi (cartes 3 et 4).

La 7ème Division blindée britannique d'Acroma - Micheli et de là vers le Sud-Ouest, par une partie du désert très accidentée pour rejoindre Msus, Solouk, Ghemines, Agedabia.

D'autres éléments blindés de la 7ème D.B. de Msous se dirigeant plus au Sud, et par Antelat parvenaient à rejoindre la grand'route Bengasi - Agedabia entre Beda Fomm et la mer (cartes 3 et 4).

29 janvier 1941 : Pour le B.I.M. de Bir Aleima à Hagfet Sidi et Taieb trajet de 55 kms, en protection de l'artillerie, c'est-à-dire à 15 kms dans l'Est de Micheli.

Resté sur place près de 3 jours, le B.I.M. en profite pour une révision de ses véhicules.

Le Capitaine CLERC, dont c'est particulièrement la partie, part au Caire pour en rapporter des pièces détachées.

Le 29 janvier en fin de soirée nous recevions ce qui suit.

RESUME DU SUPPORT GROUP N° 159 (Renseignements reçus jusqu'à 7 h 00 le 29-I-1941)

1°) - SITUATION GENERALE : Les forces ennemies de Micheli réussirent à s'échapper en direction de El Faidia (entre Giovanni Berta et Slonta) hier, bien que talonnées par le 4ème Armoured Brigade. Elles abandonnèrent quelques batteries d'artillerie pour couvrir leur retraite.

4 M 11 tanks furent trouvés sur place à O/9525.

De source arabe, on apprend que l'ennemi a l'intention de se tenir sur une ligne Wadi Cuf à 20 kms à l'Ouest de Beda Litto Ria, laissant des arrières gardes à Chaulan, Ghechab, Giovanni Berta et le Ras El Hilal sur la mer.

Le Support Group s'est assuré des crêtes au Nord de Micheli avec ses éléments avancés. Il y eut deux raids de bombardiers ennemis sur la zone de Micheli.

Les patrouilles "A" Son Escadron du IIème Hussards se retirèrent à l'Ouest de Micheli jusqu'à Got Derva - Chedir Bu Ache.

2°) - ACTIVITE ENNEMIE TERRESTRE : Il n'y eut aucune activité ennemie sur le front du Support Group.

3°) - NOS TROUPES : A 8 h 24 l'escadron "A" du IIème Hussards signale sa présence à 18 miles à l'Ouest du Support Group.

A 9 h 29 cet escadron est maintenant au point T/6188

A 12 h 00 le I/K.R.R.C. se trouve au point U/1294

A 12 h 00 le R.B. au point U/1987

A 12 h 30 le I/R.H.A. au point U/1485, A.E. batterie au point 0585.

A 17 h 45 le I/R.H.A. de son observatoire a vu des obus sous un angle de 329°. C'était le 4/R.H.A. engageant des tanks ennemis dans le secteur O/7214.

4°) - ACTIVITE AERIENNE ENNEMIE : A 9 h 45 un avion "SAVOLA" a survolé venant de l'Ouest les éléments avancés du 2/R.B., près de la montagne et a lâché 6 bombes puis a pris la direction de l'Ouest à une altitude de 100 pieds.

A 15 h 15 un avion Recce = avion de reconnaissance a survolé le H.Q. du Support Group et s'est enfui vers l'Ouest à une altitude de 10.000 pieds.

A 15 h 20 5 "SAVOLA" escortés de 4 Fighters (au moins) ont survolé la montagne et lâché approximativement 40 bombes.

ACTIVITE AERIENNE ALLIEE LE 26 JANVIER 1941 : 6 C.R. 42, I S.79,
2 G. 50 ont été abattus par la R.A.F.

5°) - ORDRE DE BATAILLE ENNEMI :

a) - Des prisonniers (section sanitaire) capturés par le
IIème Hussards sur la piste Giovanni Berta déclarent :

"Le 85ème régiment à Berta et 3 Compagnies du 60ème M.G.
Bataillon avec les forces à Micheli."

b) - Des enveloppes trouvées à Micheli confirment la présence
parmi les forces ennemies du 12ème Régiment d'Artillerie, de la 116ème Baty
anti-tanks 47/32.

Puis viennent des renseignements de source arabe sur l'état
des pistes :

- de Micheli à Msous
- de Msous à Sollouch (90 kms)
- de Sollouch à Antelat

le 29 janvier 1941

1er février 1941 : Depuis l'attaque de Tobrouk les 21, 22 et 25
janvier, le Général GOTT, commandant le Support Group qui n'avait pu nous faire
visite pour l'offensive générale de la Cyrénaïque vint nous voir pour nous
exprimer sa satisfaction mais également pour nous faire savoir que les distinc-
tions britanniques suivantes étaient accordées au B.I.M. soit :

- Commandant FOLLIOU la D.S.O. (Distinguished Service Order)
- Capitaine GUEPIN la M.C. (Military Cross.)
- Caporal Chef BOOZ la M.M. (Military Medal.)
- 1ère Classe CASTAGNE la M.M. (Military Medal.)

Dans la soirée du 1er/2 nous étions à proximité de Micheli.

2 février 1941 : Le Commandant FOLLIOU et le Capitaine PHIPPS se
rendent de bonne heure à Micheli à une conférence présidée par le Général GOTT
en présence de tous les Chefs d'Unités ou Détachements de toutes Armes.
(tanks A.M. Infanterie portée, Artillerie motorisée de tous calibres, Génie).
Pour le B.I.M., ordre de départ de Micheli à 9 h 30 en arrière de
l'artillerie, en rôle anti-chars sur flanc gauche, c'est-à-dire au Sud et Sud-
Ouest pour arriver au cours de l'après-midi à Bir Gerari.

Nuit du 2 au 3 février 1941 : Au départ de Bir Gerari et pendant
toute la nuit sur terrain extrêmement rocailleux, tous feux éteints, vitesse
ne dépassant pas 3-4 kms l'heure, le personnel à terre pour dégager le passage
des véhicules. Ce sera certainement un des parcours les plus difficiles de
toute la campagne.

Puis brusquement, nous parvenons sur un terrain en sable dur (sans
doute un très ancien lac) pendant de nombreux kilomètres pour arriver à
quelques kms Est de Msous un ancien fortin.

4 février 1941 : Arrivée à Msous de bonne heure, poste inoccupé. Nous
tombons sur des hangars de ravitaillement des forces italiennes et nous avons
la chance d'y trouver de grandes meules de fromage dur italien, quelques cais-
ses de gorgonzola, de vins italiens, que notre camion "RENAULT" transporte
(victuailles qui amélioreront notre ravitaillement habituel pendant un mois)

5 février 1941 : Au cours de l'après-midi nous quittons Msous pour arriver le 5 février dans l'après-midi après avoir traversé un terrain très rocailleux et être passés d'Est en Ouest à travers deux chaînes très difficiles terrain miné et fossés anti-chars.

Toujours aucune activité aérienne de la part de l'ennemi.

Le K.R.R. (King Royal Regiment) perd quelques "BREN CARRIERS".

6 février 1941 : Fortin de Solluch : Terminus de la voie ferrée Bengasi - Solluch, la gare, les dépôts d'essence et le ravitaillement sont en feu.

Nous remplaçons le K.R.R. et sommes placés sous les ordres du Lieutenant Colonel SYERS commandant le 64 Medium Regiment d'Artillerie Royal avec lequel nous avons déjà combattu vers Sidi-Barrani.

Mission pour le B.I.M. : Protection des dépôts de munitions, tour d'eau.

Dans l'après midi, nous avons en plus la garde et la fouille de milliers de prisonniers italiens y compris le Commandant en Chef de l'Armée italienne de Cyrénaïque, Général BERGONZOLI (Electric whiskers ou barbe électrique) et autres Officiers Supérieurs italiens. Le soir un repas est offert à ces Officiers dont un Colonel accompagné de sa femme.

7 février 1941 : Nous quittons Solluch par une pluie battante, la première que nous ayons eu depuis septembre, pour rejoindre la grande route asphaltée Bengasi - Agedabia, à Ghemines (fortin) (carte n° 4).

Toutes nos voitures s'enlisent dans la boue, (pendant presque toute la journée, sur un trajet de 20 à 22 kms).

8 février 1941 : Magrun : Ayant quitté de bonne heure Ghemines pour Magrun, nous y arrivons au bout d'une heure. Nous procédons à la récupération d'armes et de munitions.

Pendant ce temps, le Capitaine PHIPPS rend visite à la 7ème Armoured Brigade. Il est mordu par un chien. Affolement au H.Q., immédiatement une injection anti-rabique lui est faite.

Du 9 au 15 février 1941 : Nous quittons Magrun pour le bord de Mer, à hauteur de Beda Fomm, c'est là que le grand coup a été donné par les britanniques aux italiens qui se dirigeaient de Bengasi vers la frontière de Tripolitaine.

Plus de 250 tanks et A.M. italiens ont été détruits.

Ce fut le plus grand désastre infligé aux italiens.

Un amoncellement immense de véhicules, armes, munitions perdus par l'ennemi.

Travail fastidieux pour le B.I.M., rangement de tout ce matériel par catégorie.

16 février 1941 : Du 9 décembre 1940 au début février 1941, l'Armée britannique forte d'un Corps d'Armée (le XIIIème) du Général O'CONNOR comprenant environ 30.000 hommes infligeait à l'Armée italienne des pertes immenses : la prise de cent cinquante mille prisonniers, sans compter les morts, et les blessés évacués vers Tripoli de Libye.

Cette vaste opération a été effectuée à un anglais contre 10 italiens.

La 7ème Division blindée britannique qui depuis septembre 1939 tenait le désert soit en Egypte puis en Cyrénaïque, devait donner du repos à ses hommes et surtout remettre en état ses véhicules de toute catégorie ; et rentrer au Caire et aux environs.

Ce retrait de la 7ème Division blindée britannique des opérations de Cyrénaïque dans la seconde moitié de février 1941 a été désastreuse.

En effet, le Général WAVELL, commandant en Chef au Moyen-Orient et le Général O'CONNOR, commandant le XIIIème Corps d'Armée, c'est-à-dire la plus

grande force britannique constatant la dégradation totale de l'Armée italienne avaient prévu tous les plans d'opérations pour continuer la progression vers Tripoli.

En effet, l'Armée britannique s'éloignant de ses bases de renforts et de ravitaillement du canal de Suez et du Caire, disposait de deux nouveaux ports importants en Cyrénaïque, je veux dire de Tobrouk et Bengasi.

Par ailleurs, se rapprochant de Tripoli, l'aviation britannique eut beaucoup aidé à soulager la tension aérienne allemande et italienne sur Malte qui subissait à ce moment des bombardements ininterrompus !

Malheureusement, le Cabinet de Guerre britannique sous la poigne de Sir Winston CHURCHILL, avait décidé pour des raisons politiques de débarquer des troupes britanniques en Grèce.

Le Maréchal WAVELL eut beau protester, il dut s'incliner.

Les troupes britanniques arrivant de Grande Bretagne en Grèce, non aguerries contre les allemands furent refoulées à la mer, laissant sur place un matériel de guerre important qui eut considérablement aidé l'Armée anglaise à progresser vers Tripoli, ne laissant pas le temps à l'Africa Korps de ROMMEL de débarquer en mars 1941.

Le B.I.M., dut fait du départ de la 7ème Division blindée au Caire, passe sous les ordres de la 17ème Brigade australienne.

20 février 1941 : Le Général O.M. CREAGH, commandant la 7ème Division blindée anglaise à l'extrême amabilité de venir faire ses adieux au détachement du B.I.M. avant de rentrer au Caire.

Il remet au Commandant FOLLIOU son fanion personnel qu'il retire de sa voiture ainsi qu'une lettre sur papier du "MUNICIPIO D'AGEDABIA du 20 février 1941 dont voici la traduction :

"Cher Commandant FOLLIOU,

"La Division est rappelée. J'en profite pour vous dire combien "étaient grands pour moi le plaisir et l'honneur d'avoir eu sous mon "commandement le 1er Bataillon d'Infanterie de Marine.

"J'aurais voulu vous exprimer toute mon admiration pour son "bel esprit combattif et son excellent travail.

"J'espère que le sort nous permettra d'être à nouveau camara-"des d'Armes dans le futur.

"Nous espérons sortir les NAZIS de France et les bouter de "leurs derniers retranchements.

"Bonne chance à vous et merci encore pour le bon travail que "vous avez effectué pour la 7ème Division blindée.

Très sincèrement vôtre

CREAGH"

Au cours des cinq mois et demi passés sous les ordres de la 7ème Division blindée je puis affirmer que le B.I.M. avait eu les meilleures relations avec nos Camarades anglais au combat. Nous regrettons de ne plus appartenir à la Division des "RATS DU DESERT".

Au cours de la 2ème campagne de Libye-Egypte, d'autres Troupes Françaises Libres furent en contact avec cette fameuse Division, mais jamais sous son commandement.

21 février 1941 : J'oublie de dire que sur le lieu de récupération des véhicules (tanks, A.M. etc...) dans l'Ouest de Beda Fomm où nous sommes restés sur place pendant une semaine, nous avons été copieusement bombardés par l'aviation italienne et allemande. Un blessé. Un avion allemand atteint par notre D.C.A. dû atterrir et le pilote fait prisonnier (Oberfeldwebel SCHMADKE) d'une insolence rare, envoyé à la Brigade après interrogatoire. (Ceci se passait le 16 février 1941).

Donc, le 21 février nous arrivons à Agedabia (Voir carte 5). Les Capitaines CLERC commandant la 1ère Compagnie et PHIPPS (Liaison) s'installent à Agedabia.

Je pars avec le Capitaine GIRAUD et la 2ème Compagnie à El Hamar et le Capitaine HORE RUTVEN (Officier de Liaison).

22 et 23 février 1941 : Le camp d'aviation de la R.A.F. touchant la bordure Ouest d'Agedabia comprend :

- 2 Hurricanes

- 2 Lysander (sous les ordres du Sous-Lieutenant STEVENS).

Le 23 février, le camp d'aviation est bombardé par 5 "MESSERSCHMIDT".

Résultat : Un avion italien "GIBLY" détruit, sans plus.

L'aviation britannique ne se manifeste pas, sans doute est-elle prête à partir pour la Grèce où la Crète.

24 février 1941 : Toute la population habitant Agedabia (italienne et arabe) est évacuée en camions sur Bengasi.

25 février 1941 : Bombardement par aviation ennemie d'Agedabia et du camp d'aviation. Pas de dégâts. La Troupe dans les tranchées de sable, les avions anglais sous filets de camouflage, sont bien dissimulés.

26 février 1941 : Ciel très nébuleux, brouillard, aucun bombardement ENI. Beau cadeau pour l'anniversaire de PHIPPS. Dans la soirée nous recevons les instructions suivantes :

CI-JOINT PHOTOCOPIE DES ORDRES EN ANGLAIS - TRADUCTION EN FRANCAIS

"INSTRUCTIONS OPERATIONNELLES DE LA 3ème BRIGADE BLINDEE N° I N° OPS/3 - (26 février 1941)

"Les circonstances administratives imposent un rôle défensif"

"De la situation dans les Balkans, il résulte une diminution des forces britanniques à la disposition du front de Cyrénaïque.

"L'ennemi italien ayant retiré sur Tripoli ce qui restait de son Armée en déroute et du fait qu'il n'était plus poursuivi, commence à montrer plus d'activité dans les Airs.

"La 3ème Division blindée est couverte par le 17ème Bataillon australien, qui, en raison de la situation actuelle est immobile, adoptant une attitude défensive entre Agedabia et Agheila.

"Ce bataillon est protégé par des patrouilles offensives de voitures blindées basées à Agheila (Voir carte 5).

"De même la tâche immédiate de ce Groupe est de s'organiser pour toute action qui peut lui être assignée.

"Par ailleurs, nous devons nous préparer à une recrudescence de l'activité ennemie et dans cette éventualité nous devons protéger les communications et couvrir le flanc Sud et Sud Est de ce Bataillon du 17ème australien. (Le B.I.M. est affecté au Bataillon australien).

"L'activité aérienne ennemie nous dicte de faire attention au (P.A.D.=
"Précaution pour défense aérienne), par le camouflage, la dispersion et l'ob-
"servation.

"Des préparations administratives sont en cours afin de permettre au
"5ème Régiment de tanks actuellement en réserve au "CYRCOMM" (Cyrénaïque
"Command) de rejoindre le 17ème Bataillon australien et de ce fait il stationne
"dans la région d'Antelat.

"Une limite de 100 miles par mois est imposée aux actions des chars
"type CRUSADER. Limitation d'essence.

"Les possibilités d'espionnage par agents ennemis sont évidentes.
"Pour cette raison et pour éviter d'être repéré par air, et pour empêcher de
"perdre la mobilité des chars, de fréquents déplacements seront nécessaires.

"Il sera exceptionnel pour toute Unité de rester plus de six jours
"sur place, il faudra l'approbation du Général pour rester plus longtemps.

"Seules actuellement les Unités s'occupant du rééquipement du 6ème
"Régiment de Chars ne sont pas concernées par cette règle. (Nota.- Ce Régiment
"avait dû utiliser précédemment des tancks italiens laissés à l'abandon).

"Les cartes de cette zone sont inexactes à petite échelle et peu
"détaillées, par conséquent l'étude du terrain est essentielle. Cette étude
"doit être basée d'abord sur la possibilité que l'ennemi aura d'agir contre
"le 17ème australien, d'une façon semblable à la manière que nos Troupes ont
"adopté contre Sidi-Barrani et Tobrouk.

"Les éléments de première importance dans ce cas seront :

- a) - La traversée d'Agadabia du Sud et du Sud-Est
- b) - La traversée du Wadi Faregh
- c) - La zone des dunes autour d'El Gtafia

"Il est aussi important de maintenir les liaisons avec les Troupes
"situées dans le secteur Nord où se trouve le 17ème australien.

"Des reconnaissances à cet effet sont en préparation.

NOTE : THIS INSTRUCTION WAS WRITTEN PRIOR TO THE ORDER TO MOVE FORWARD BEING
RECEIVED AT THIS H.Q.. THEREFORE SOME OF THE POINTS ARE NOW NOT APPLICABLE.

Distribution :

K.D.G.	4 sqn Armd Div Sigs (Radio)
3 H. (Hussards)	3 A.B. Coy RASC (Ravitaillement)
5 R. Tanks	3 A.B. L.R.S.
6 R. Tanks	3 A.B. O.F.P. Sec.
2 R.H.A. (Artillerie)	3 Lt Fd Amb. (Service santé)
Bty I N. (Anti-Aérien)	Bde 2 i/c
I T.H. Rifles	I.O.
Free French Motor Bn.	

Pour information :

H.Q. CYRENAICA Command.
H.Q. 6 Aust. Div.
H.Q. 17 Aust Inf Brigade

1er mars 1941 : Le Capitaine GIRAUD, commandant la 2ème Compagnie du B.I.M. est gravement malade, de santé très délicate il est envoyé sur avis du Médecin Lieutenant DUVAL (venu en décembre 1940 avec cette Unité) sur Alexandrie puis le Caire après être passé par l'hôpital Mrs. de Magrun.

Je désigne le Lieutenant ROUDOTTE pour prendre le commandement de la 2ème Compagnie.

2 mars 1941 : Le Capitaine PHIPPS et moi sommes invités par le Scheikh MOHAMED et TAYB d'Agadabia à un couscous et thé à la menthe. Nous subissons un bombardement aérien. Le "GAFFIR" (gardien) est tué par une bombe.

3 mars 1941 : Nous sommes avisés de bonne heure que :

Le Général en Chef en Cyrénaïque NEMA (Victoria Cross) et le Général Mac KAY commandant la 6ème Division australienne nous visiteront le 4 mars de 15 h 15 à 15 h 30.

Après leur visite, la 1ère Compagnie est remplacée par une section du 2ème Bataillon du 5ème Régiment d'Infanterie australienne.

5 mars 1941 : La 1ère Compagnie du B.I.M. quitte l'aérodrome d'Agadabia et rejoint la 2ème Compagnie du B.I.M. à Sidi El Hamar 15 kms Sud-Est d'Agadabia.

8 mars 1941 : Pour éviter les bombardements aériens les deux Compagnies du B.I.M. se déplacent dans la nuit du 7 au 8 mars sur 60 kms en terrains sablonneux et marécageux vers Marsa el Brega.

Les deux Compagnies sont beaucoup trop dispersées. Pour sa part, la 1ère Compagnie est en position sur un front qui aurait dû être occupé par deux Bataillons (au moins !) Il en était de même pour la seconde.

Il est à remarquer que depuis le 9 décembre, c'est-à-dire depuis l'attaque sur Sidi-Barrani, les Compagnies du B.I.M. en plus de nos propres radios, nous avons au Détachement français une voiture radio britannique à grande puissance et un personnel de trois anglais faisant partie d'un Service Spécial ou Corps autonome le "SIGNAL CORPS", fourni à toutes Unités au combat.

Du 9 mars au 11 inclus : Le 9 mars, la 2ème Compagnie du B.I.M. Lieutenant ROUDOTTE et moi-même participons avec le Capitaine PHIPPS à une reconnaissance profonde de trois jours jusqu'à la frontière de Tripolitaine, c'est-à-dire au Sud-Ouest d'Agueilila ou Agheila avec le Général REMINGTON et le 1er Régiment d'Artillerie australienne.

Le 10 mars, pendant un bombardement aérien ennemi tout le monde s'abritait le mieux possible, le soldat BERDOU Louis, N° matricule 1.081 installé en D.C.A. debout et non abrité tirait sur les avions à 800 m. et recevait deux balles dans les jambes. Evacué - Demande de citation.

Le 1er Régiment australien d'Artillerie était commandé par "HAMMER" MATHEWS.

12 mars 1941 : Les 1ère et 2ème Compagnies du B.I.M. faisant jonction à B. es Suera, plein Sud de Marsa Brega avec mission de surveiller le Wadi el Faregh dans lequel il y avait possibilité pour l'ennemi de s'infiltrer et bien à l'abri des vues.

Nombreuses patrouilles au départ de Bir El Suera vers ce Wadi tant au S.E., S. que S.O.

21 mars 1941 : Le Capitaine Pat HORE-RUTVEN (Liaison) passe à la 1ère Compagnie, le Capitaine PHIPPS à la 2ème Compagnie.

Le front est beaucoup trop étendu du fait d'envoi de Troupes en Grèce et en Crète.

L'aviation britannique trop peu nombreuse pour les mêmes raisons.

Vent très fort du S.O., visibilité presque nulle.

Contact avec Tower HAMLETS Bataillons Territoriaux - Patrouilles de nuit.

22 mars 1941 : Le 22 mars, le Commandant FOLLIOU reçoit du Général REMINGTON commandant la 3ème Brigade de chars anglais la lettre suivante :

"QUARTIER GENERAL DE LA 3ème BRIGADE BLINDEE - Le 22 mars 1941

"Mon cher Commandant,

"J'ai à coeur de vous exprimer toute la satisfaction et l'honneur d'avoir eu sous mon commandement vos deux splendides Compagnies.

"Je m'excuse de ne pas pouvoir faire mes adieux, mon travail ne me permettant de venir en personne vous voir.

"Pourtant, j'espère que nous nous rencontrerons bientôt et qu'ensemble nous aurons des missions de combat.

"Je vous souhaite bonne chance et aussi j'admire l'ardeur la bravoure et l'intelligence de vos hommes qui vivent suivant les traditions de leur race.

"Sincèrement

R. REMINGTON"

NOTA.- Peu de jours après l'attaque du 1er avril 1941 par le Général ROMMEL et l'Afrika Corps, c'est-à-dire vers le 5 avril 1941, le Général REMINGTON était tué et sa brigade blindée anéantie à Mikili (Carte 4)

Du 23 au 31 mars 1941 : L'aviation ennemie devient de plus en plus active du fait de l'absence de celle qui fut dirigée sur Crète et la Grèce nous apprenons que ROMMEL et l'AFRIKA CORPS ont débarqué à Tripoli depuis le début mars.

Nous continuons nos patrouilles dans le secteur S.E. et S.O. de Bir El Suera vers Wadi El Faregh (Carte 5).

A la demande du Général CATROUX, je pars le 27 mars pour le Caire je réussis à rentrer au Détachement du B.I.M. le 31 mars grâce à l'amabilité du Colonel d'Aviation de MARMIER commandant les L.A.M. au Caire, piloté par le Lieutenant CORNEZ.

31 mars 1941 : Je rejoins la 1ère Compagnie du B.I.M. en fin de matinée du 31 mars 1941, à Bir El Suera où je retrouve le Capitaine Pat HORE-RUTVEN, tandis que la 2ème Compagnie du Capitaine GIRAUD avec le Capitaine PHIPPS (Liaison) a reçu ordre de soutenir plus dans l'Ouest le Bataillon du Major Tower HAMLETS, Vers Marsa Brega. Dans la soirée, la 2ème Compagnie est au contact de l'ennemi. Le Caporal-Chef BLINOT et le Soldat LECLER en patrouille sur "MORRIS" sont faits prisonniers par des A.M. allemandes.

Arrivent des renseignements de la Brigade selon lesquels plus que jamais il y avait lieu de se garder en direction du Wadi El Faregh, plein Sud de Bir El Suera, ainsi que vers le S.E. de ce Wadi au Sud des Marais séparant la Cyrénaïque de la Tripolitaine, peut-être même de chars et A.M. pouvant venir de la région de la Palmeraie de Marada qui se trouve très au Sud (plus de 100 kms).

1er avril 1941 : La 2ème Compagnie a ordre de se replier vers Agedabia. L'artillerie amie tire sur la 2ème Compagnie au canon de 25 pdr. et à la mitrailleuse provenant du Royal Northumberland Fusiliers.

Le Capitaine PHIPPS essaie d'arrêter ces tirs et ce n'est qu'au bout de 20 minutes qu'il y parvient.

Heureusement, il n'y a pas de pertes !

Au cours de cet après midi du 1er avril la 2ème Compagnie subit des tirs de mitrailleuses d'une quinzaine d'avions allemands (MESSERSCHMIDT).

Pendant ce temps, la 1ère Compagnie recevait l'ordre de se rendre à Zt Msous (petit fortin) via Antelat (carte 4).

2 avril 1941 : Dans la nuit du 1er au 2 avril, la 2ème Compagnie, la plus avancée dans l'Ouest, devant la progression des chars et A.M. allemands en provenance du S.O. reçoit l'ordre de se replier vers 17 h 00 sur Antelat.

Mais avant, dans la matinée du 2 avril le bataillon Tower HAMLETS près duquel la 2ème Compagnie du B.I.M. se trouve en position, perd ses BRENN CARRIERS avec ses mitrailleuses et les éléments de trois Compagnies. C'est ainsi, en raison de ces pertes amies, que la 2ème Compagnie du B.I.M. est en contact direct avec l'ennemi. La section GOURVEZ est tout à fait en arrière-garde. Ordre de se replier sur Antelat.

Le Lieutenant GOURIEZ dit "JOB" (vieux briscard de la guerre 1914-18 au cours de laquelle, comme Soldat de 2ème classe, il a reçu la Légion d'Honneur après de multiples citations). Ils furent seulement une vingtaine de Soldats à recevoir cette haute distinction.

Dans la nuit du 2 au 3 avril la 2ème Compagnie quittait Antelat pour Zt. Msous rejoignant ainsi la 1ère Compagnie qui s'y trouve depuis 24 h 00.

Mission pour les unités du B.I.M. : La garde des dépôts d'essence, d'eau et de ravitaillement.

RAPPORT AU GENERAL CATROUX (LE 10 AVRIL 1941)

La 1ère Compagnie du B.I.M. au début de l'après-midi du 2 avril reçoit une patrouille du désert à très long rayon d'action comprenant six véhicules rapides (CHEVROLET) sous le commandement d'un Major. Ces véhicules portent 20 jours de vivres et d'essence et parcourent plus de 2 000 kms sans rencontrer de troupes amies. Le Major me demande notre aide pour transporter un de ses Officiers blessé la veille au cours d'une reconnaissance.

La situation était très tendue. (C'était le 1er avril que l'ennemi déclenchait son offensive). Cette patrouille britannique devait assurer par ordre du G.Q.G. de Cyrénaïque les avancées Sud du Fortin de Zt Msous ne pouvait par conséquent distraire aucun de ses véhicules pour accomplir sa mission.

La sanitaire du Détachement français se trouvait avec la 2ème Compagnie du B.I.M. à quelques kilomètres de moi, je donnais ordre au Capitaine GUEPIN commandant la 1ère Compagnie de désigner une voiture de combat avec un chef de voiture et un chauffeur "débrouillard" aptes à rejoindre la Compagnie où elle pourrait être. En effet, nous savions devoir reculer sans connaître la direction à prendre.

Le Caporal Chef LIMACHER, Chef de voiture atteignait après quelques heures dans l'après midi le poste d'Evacuation le plus voisin : Magrun (Entre Agedabia et Bengasi).

Le poste était évacué, la retraite venait de commencer quelques kms. (80) plus au Sud.

La voiture se dirigeait vers Bengasi qu'elle atteignait dans la matinée du 3 avril. Les hôpitaux de cette ville venaient de partir pour Barcé et au-delà, les deux routes encombrées d'interminables convois. La voiture arrivait à Barcé le 3 avril au soir et déposait l'Officier blessé dans une ambulance.

Le 4 avril au matin, le Caporal Chef LIMACHER trouvait un représentant du H.Q. de Cyrénaïque à Barcé qui, sachant que la 1ère Compagnie devait se rendre à El Adem, lui remettait un "pass" bleu que j'ai fait parvenir par la suite au Général CATROUX en date du 10 avril avec mon rapport à ce sujet.

Le camp d'aviation atteint, le chef de voiture n'y trouvait que des aviateurs en train de déménager le matériel et lui conseillent de se rendre à Bardia.

A Bardia personne pour une raison que je puis vous expliquer par lettre. Continuant vers Solloum le Caporal Chef LIMACHER se présentait dans la matinée au bureau de Garnison.

A midi il était convoqué par le Colonel commandant cette garnison qui lui remettait le Pass Form Blanc (cette pièce remise par moi au Général CATROUX) qui lui enjoignait de rejoindre Alexandrie.

A leur arrivée à Alexandrie, tous les hommes se présentaient à l'Adjudant-Chef français du bureau de Garnison au Comité, qui téléphonait au Caire pour rendre compte de l'arrivée de ce personnel et de cette voiture.

De Zt Msous nous rejoignons Sceleidima (Voir carte n° 4) au cours de l'après-midi, puis de nuit du 2 au 3 avril laissant dans l'Ouest Solouch et Bengasi nous nous dirigeons par un terrain particulièrement rocailleux dans la direction d'El Abiar, agglomération que nous dépassons un peu plus à l'Est.

Une tranchée anti-chars nous créa de grosses difficultés que nous franchîmes avec nos "MORRIS". Après avoir essayé avec nos outils d'abaïsser les deux versants de cette tranchée particulièrement large et à bords abrupts, nous étions dans l'obligation d'abandonner notre "bulldog" RENAULT et un gros camion 5 tonnes français.

Nous conservions dans le meilleur état possibles nos véhicules britanniques.

Peu avant l'aurore du 3 avril nous parvenions à la grand'route Bengasi - Barcé.

Le Q.G. du détachement s'établissait à proximité N.E. de cette route, les deux compagnies fournissant chacune la moitié de leur effectif. Les voitures de combat sont affectées à la surveillance Est de cette route à quelques kms de celle-ci afin de la protéger de toute surprise ennemie.

Surveillance de 6 h 00 à midi et de midi à 18 h 00.

Pendant ce temps nous laissons écouler, par cette route macadamisée et à très grand trafic le passage des Unités australiennes en provenance de Sollough - Ghemines et de Bengasi.

Seuls quelques A.M. et surtout le GENIE britannique et australien fermait la marche vers l'Est et faisait sauter les mines, particulièrement dans les endroits les plus resserrés de la dite route.

Cette route, était également protégée dans son secteur Nord par des éléments australiens.

Nuit du 3 au 4 avril 1941 : Les convois se succédaient sans arrêt, plusieurs milliers de véhicules empruntaient cette route et c'est ainsi que partis vers 19 h 00 d'El Abiar pour Barcé nous y parvenions vers 5 h 00 le 4 avril. Là, très longue attente.

Les convois se dirigeant sans interruption d'Ouest en Est, ne laissaient aux voitures de ravitaillement aucune chance de distribuer leurs vivres et l'eau. Seule l'essence stockée en différents points du parcours nous permettait de nous réapprovisionner.

Je puis dire que depuis le 2 avril où à Zt Msous nous nous étions bien ravitaillés en tout, jusqu'à notre arrivée à Tobrouk le 9 avril, nous ne perçûmes aucun vivre.

Heureusement, chaque "MORRIS" possédait une caisse de vivres et une de munitions, nous ne manquâmes de rien sinon d'eau.

Les mêmes dispositions de surveillance furent prises chaque jour de 6 h 00 à 18 h 00.

4 avril 1941 : De Barcé à Derna, pendant des centaines de kms nous entrons dans une partie montagneuse puisque de la cote 205 à Barcé nous montons jusqu'à une cote 800 entre Slonta et Giovanni Berta pour redescendre à Derna ville au bord de mer et au plateau qui surplombe Derna à la cote 200.

La route en de nombreux endroits domine de profonds ravins.

Dans cette journée du 4 avril allant visiter une des sections de surveillance au Sud de la route ma "MORRIS" se trouva à moins de dix mètres de quatre lionnes, le temps de retirer mon mousqueton de son logement; elles avaient disparu. C'est la seule fois que j'en ai vu.

Nuit du 4 au 5 avril : Départ toujours en direction de Derna vers 19 h 00 et toujours en raison des encombrements de la route par les convois et de multiples arrêts nous ne parvenions qu'à effectuer le parcours Barcé - Maraua

Nuit du 5 au 6 avril : Parcours plus long Maraua - proximité de Giovanni-Berta situé à la cote 658.

Nuit du 6 au 7 avril : Nous parcourons le trajet Giovanni-Berta - Derna.

Depuis janvier c'est-à-dire après la prise de Tobrouk le 23 janvier 1941 j'ai constamment eu comme Agent de Liaison, d'ailleurs impeccable le R.P. FINET, notre Aumonier qui circulant dans une voiture légère FIAT de récupération, passait partout en raison de l'encombrement léger de sa voiture.

J'appris par le Père FINET la mort de l'Adjudant RIOU de la 2ème Compagnie, son chauffeur s'étant endormi de fatigue sa MORRIS se retourna dans un ravin. En cet endroit, la route surplombait de profonds ravins, le corps de RIOU s'était écrasé contre des rochers.

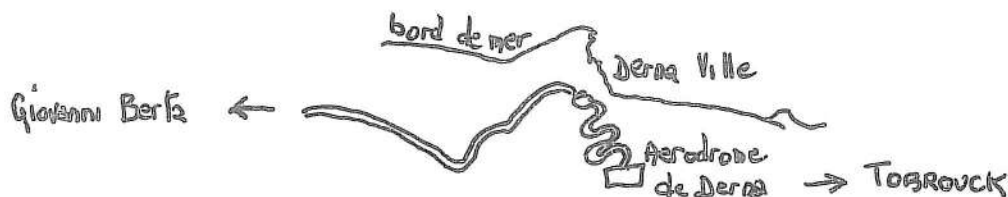
2 à 3 000 voitures se succédaient sans interruption, j'ai pu situer l'endroit de l'accident, environ 16 à 17 kms dans l'Ouest de Derna.

Tandis que la route macadamisée continuait vers la ville de Derna c'est-à-dire au niveau de la mer, trajet que le B.I.M. empruntait à la suite de nombreux autres véhicules, nous apprenions ce qui suit :

Le Général WAVELL, commandant en Chef dans tout le Moyen Orient, envoyait au Caire le Général O'CONNOR commandant le 13ème Corps relever le Général NEAME V.C. (Victoria Cross) commandant en chef en Cyrénaïque.

Le départ du Général O'CONNOR se fit si rapidement du Caire, qu'il ne put changer la couleur de son auto argentée en couleur sable. Sans doute le service de Renseignements allemand en était-il au courant!

Une grande partie de cet immense convoi au lieu de continuer à utiliser la grand'route vers Derna, l'abandonnait à un certain endroit pour prendre une piste rejoignant directement l'aérodrome de Derna situé à environ 200 mètres de hauteur dominant la ville.



Le véhicule argenté contenait le Général NEAME, le Général O'CONNOR et le Colonel COMBE du 11^{ème} Hussards, ce dernier rejoignant la Palestine pour y prendre un Commandement plus important avec un grade supérieur.

En un certain endroit, un Officier Supérieur britannique faisait arrêter la voiture argentée, disant aux Généraux qu'ils étaient demandés en tête de colonne.

La voiture déboitait et se dirigeait vers l'aérodrome de Derna. Stupéfaction ! l'Officier britannique était allemand, parlant la langue anglaise d'une façon parfaite.

Les deux généraux et le Colonel étaient prisonniers.

Sans doute, une colonne blindée allemande venant de Tripolitaine était elle passée soit par la palmeraie de Marada ou le Wadi el Faregh, El Michili et de là l'aérodrome de Derna.

Je sais que le Général O'CONNOR a été dirigé sur l'Italie, mais lorsque ce pays a été conquis par les Alliés, il réussit à s'évader.

Cette opération-surprise a pu s'effectuer sans grand risque étant donné la suprématie aérienne de l'ennemi, l'aviation britannique étant, à cette époque bien occupée en Crète et en Grèce. C'est bien plus tard que nous apprîmes la prise de Chefs de l'Armée.

7 avril 1941 : Le B.I.M. arriva à Derna-ville, nous pûmes nous ravitailler très peu à la NAAFI (Coopérative de l'Armée) NAAFI : NAVY ARMY AND AIR FORCE INSTITUTE elle même déménageant rapidement pour Tobrouk.

Puis nous entreprîmes en longues files de remonter la route particulièrement sinueuse de Derna à son aérodrome situé à une altitude supérieure à 200 mètres.

Sur l'aérodrome toutes les Unités de l'Armée sont mélangées, puis, au bout de quelques heures l'ordre revient, seule la 3^{ème} Brigade Blindée britannique reste à proximité de l'aérodrome, pour sa défense.

8 avril 1941 : Le lendemain, 8 avril, cette Brigade Blindée était partiellement faite prisonnière. Nous la connaissons bien (se reporter au 26 février 1941 nous étions sous son commandement et de son Chef le Général REMINGTON.

A la demande de ce dernier, quand nous étions dans le secteur d'Agadabia (voir carte n° 5) nous lui avons fourni un de nos hommes, le Soldat HASSOUN, parlant parfaitement l'arabe.

Le Général REMINGTON trouva la mort aux environs de Micheli (voir carte n° 4). Le Soldat HASSOUN fut perdu, sans doute prisonnier avec certains éléments de cette Brigade aux approches de l'aérodrome de Derna.

Fin d'après-midi du 8 avril nous nous arrêtons à proximité de Martuba (cote 316), la pression ennemie se faisant moins sentir nous pûmes passer notre première nuit de repos parmi les australiens.

9 avril 1941 : De bonne heure nous quitions les environs de Martuba et laissons de côté Bomba et son golfe, traversons El Gazala pour arriver à Tobrouk nous mettre suivant les ordres à la disposition du Général GOTT qui lui-même venait d'arriver du Caire.

Ce fut pour nous et tous les britanniques qui le connaissaient une véritable joie, tant nous avons tous confiance en lui. Je crois qu'il venait de passer de l'ancien Support Group au commandement de la 7ème D.B. qui n'allait elle-même pas tarder à arriver au Caire où ses troupes depuis fin février avaient pu prendre du repos ayant été sur la brèche depuis septembre 1939, voitures remises en état ou complétées.

Comme les deux Compagnies du B.I.M. étaient motorisées pour les reconnaissances et non transportées par camions. Le Général GOTT décidait que nous ne ferions pas partie de la garnison de Tobrouk.

Pendant qu'il m'informait de sa décision, il me présenta à un Colonel commandant un Régiment hindou lui disant textuellement :

"Pour la garde du camp d'aviation d'El Adem je vous donne ma Troupe "la plus ancienne actuellement ici, les français j'ai entière confiance en "elle". (Voir carte n° 3 au Sud de Tobrouk).

Cette opération avait pour but de protéger le camp d'aviation d'El Adem pendant le temps nécessaire aux britanniques de déménager les avions et tout l'équipement qui s'y trouvaient vers des bases plus dans l'Est.

Le Lieutenant ROUDAUT avait le commandement de la 2ème Compagnie, en attendant l'arrivée du Capitaine BAYLE venant du Caire.

Le Lieutenant GUEPIN nommé Capitaine prenait la 1ère Compagnie.

Le Capitaine CLERC avait une tâche particulièrement importante, étant spécialiste en mécanique automobile il allait d'une Compagnie à l'autre pour remettre en état les véhicules qui après un long service de plus de huit mois avaient du mal à suivre (depuis le début de Mars) c'est-à-dire à partir des environs d'Agedabia.

Les autorités britanniques considéraient qu'en général les véhicules devaient subir une révision générale au bout de six mois.

Le Général GOTT ayant la situation bien en main, le front se stabilisa.

La 2ème Compagnie après le déménagement du camp d'aviation d'El Adem venait prendre position à la Passe de Sollum, tandis que la 1ère Compagnie s'installait quelques jours à la Passe d'El Halfaya couvrant sur les hauteurs la route Sollum - Sidi Barrani (cartes 1,2,3 à la frontière Egypto-Libyenne).

17 avril 1941 : Des renforts parvinrent et plus particulièrement une partie de la 7ème Division Blindée britannique arrivant du Caire, ainsi que des Troupes hindoues, de jeunes Unités venant d'Angleterre où de Grèce, le Général GOTT nous faisait prendre position à Half Way House, c'est-à-dire sur les hauteurs faisant suite à celles qui partent de Sollum, passent par Halfaya et (cote 191) - plein Sud Ouest de Buq Buq. (Voir carte n° 3).

N.B. - Entre le point 207 et Sofafi (35 miles), l'escarpement était impassable aux véhicules sauf qu'à Half Way House, où se trouvait une piste assez minable.

Notre position est renforcée par un peu d'artillerie australienne, les deux Compagnies sont réunies sur cette position qui dispose de vues très éloignées à l'Ouest vers Sidi Omar.

Dans l'impossibilité d'avoir des pièces de rechange pour les différents genres de véhicules, le Capitaine CLERC fait des merveilles en éliminant quelques autos en trop mauvais état, ce qui permet d'habiller d'autres véhicules moins gravement atteints.

Le 1er mai, nous recevons la visite du Général GOTT qui nous exprime de vive voix sa satisfaction pour le comportement du Détachement français au cours de cette retraite exécutée dans de mauvaises conditions de ravitaillement et souvent par des terrains particulièrement détestables !

Il nous annonçait notre prochain retour vers Ismailia pour rejoindre d'autres Forces françaises ayant combattu en Ethiopie et Erytrée.

6 mai 1941 : Le 6 mai 1941 nous étions informés de notre départ pour le lendemain.

7 mai 1941 : Le 7 mai, au matin brouillard très intense, nous ne pouvions nous voir à plus de deux mètres.

L'après-midi, des nuages rouges plafonnant à quatre mètres nous obligeaient, tellement l'air était irrespirable, à monter sur nos "MORRIS". Enfin dans la soirée nous pûmes partir pour rejoindre les approches d'Alexandrie.

8 mai 1941 : Dans l'après-midi du 8 mai 1941 nous arrivions à proximité du Camp de Mena au pied des Pyramides.

A la demande des Autorités britanniques, une fouille extrêmement sérieuse était procédée sur tous les véhicules.

En effet, toutes les voitures, caisses à munitions ou à approvisionnement étaient pendant plusieurs heures visitées.

MOTIF : Recherche de révolvers. Les autorités se rendant compte du nombre considérable d'armes qui faisaient l'objet d'un grand trafic au Caire.

Les français étant peu enclins à rechercher des "SOUVENIRS" trois ou quatre armes furent remises au camp de Mena.

9 mai 1941 : Après plus de huit mois de front, le Détachement rejoignait son point de départ, Ismailia sur le canal de Suez.

Après quelques jours de repos et surtout de remise en état du matériel de transport qui en avait bien besoin, nous partions pour la Palestine.

REFLEXIONS SUR CETTE PREMIERE CAMPAGNE

EGYPTO-LIBYENNE

Les français du Détachement du B.I.M. se sont très rapidement mis à la conduite auto dans le désert, chose inhabituelle pour eux.

A part quelques rares jeunes Soldats, dans l'ensemble cette Troupe était pour un très gros pourcentage composée d'Engagés et de Réengagés.

Les tous jeunes se sont parfaitement comportés aux combats, ainsi le Soldat HEITZMANN, notre Président de l'Association du B.I.M. est un de ceux qui ont combattu jusqu'au 8 mai 1945. Il a préféré rester dans sa première Unité comme Soldat, alors que versé dans un autre Bataillon il eut pu passer Sergent.

Cadre de Sous-Officiers très nombreux, garçons intelligents et débrouillards. A part quelques uns d'entre eux, rentrés dans la vie civile, tous les autres Sous-Officiers après 1945 sont passés Officiers même Supérieurs ou dans l'Administration coloniale arrivant en fin de carrière Administrateurs en Chef ou même Hors classe.

Le Lieutenant CLERC, Ingénieur des Arts et Métiers provenant de l'Armée blindée nous fut d'un concours extrêmement précieux par ses connaissances automobiles.

Il termina la guerre comme Lieutenant-Colonel à la 2ème D.B. Chef de tout le service auto de cette Grande Unité.

Décédé le 1er janvier 1968 à Nancy, Directeur Technique des Laiteries Saint-Hubert - Compagnon de la Libération.

Le Lieutenant GUEPIN, provenant des Chasseurs Alpains termina la première campagne comme Capitaine commandant la 1ère Compagnie, Military Cross après Tobrouk qu'il reçut du Général WAVELL.

Particulièrement aimé de ses hommes.

Le Lieutenant BARBEROT, évadé de la Flotte française stationnée à Alexandrie, qui de 1940 à 1945 participa à tous les combats de la 1ère Division Française Libre, sauva plusieurs Bataillons grâce à ses tanks des Fusiliers Marins. Surnommé " LE CONDOTTIERI ".

Devenu Ambassadeur de France en Oubangui, puis en Uruguay ou au Paraguay.

Compagnon de la Libération.

Le Sous-Lieutenant François de LABORDE, Jeune Officier plein d'allant se comportant avec tellement d'efficacité qu'après Bir Hakeim il était nommé Capitaine.

Blessé gravement en Syrie, blessé deux fois en Italie, y dédédiait en 1944.

Compagnon de la Libération.

L'Adjudant BEHELO Valentin très gravement blessé au combat, une main coupée. Membre du Conseil d'Administration des Compagnons de la Libération. Lui-même Compagnon de la Libération.

Le 25 avril 1941, nous perdions non seulement un bon camarade de combat, mais également un très bon Ami, en la personne de notre Officier de Liaison britannique, le Capitaine Merwyn PHIPPS, devenu Lieutenant-Colonel à la fin de la guerre et actuellement à Fontainebleau.

Il nous quitta après huit mois de séjour au B.I.M. par une tempête de sable pour rejoindre le Caire où il apprit qu'il est nommé Officier de Liaison auprès de la 1ère Division Française Libre en formation en Palestine.

C'est auprès du Colonel COLLET, commandant les Tcherkess qu'il fera campagne en Syrie.

Tous au détachement du B.I.M. nous regrettions le départ du Capitaine M. PHIPPS pour sa très vive compréhension de l'état d'esprit des Français Libres.

Pour son travail acharné auprès des divers Etats-Majors du WESTERN DESERT afin de nous faire obtenir les équipements en armes, munitions, véhicules et ravitaillement etc...

C'est surtout grâce au Capitaine PHIPPS qui m'a fourni de très nombreux renseignements que j'ai pu établir le récit ci-joint.

J'avais demandé au Général CATROUX une citation pour le Capitaine PHIPPS après la prise de Tobrouk fin janvier 1941, ce n'est que dernièrement qu'elle fut attribuée.

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMEE N° 3 BIS

Le Général d'Armée CATROUX, Commandant en Chef cite à l'ordre des FORCES FRANCAISES LIBRES dans le Proche Orient :

Capitaine Merwyn PHIPPS, Officier de Liaison britannique auprès du 1er Bataillon d'Infanterie de Marine.

"Officier britannique servant avec les Unités Françaises Libres
"engagées en Cyrénaïque, a participé à toutes les opérations avec un sang froid
"et une bravoure telles qu'elles lui ont valu le respect et le profond attachement des Soldats français engagés à ses côtés".

Le 31 mai 1941,
Le Général d'Armée,
Commandant en Chef,

Signé : CATROUX.

OBSERVATIONS FAITES PAR LE MARECHAL WAVELL
ET LE GENERAL O'CONNOR AU SUJET DES OPERATIONS EFFECTUEES PAR
ROMMEL EN CYRENAIQUE DU 1er AU 15 AVRIL 1941

En tout premier lieu, il eut fallu d'après le Général WAVELL se rendre compte que la Libye a dû être démunie d'une grande partie des forces britanniques en raison de la décision politique d'envoyer des troupes en Grèce.

Après la victoire en Libye au cours de l'hiver 1940-1941, prise de Tobrouk, anéantissement de toutes les forces italiennes en Cyrénaïque (les britanniques étaient 1 contre 10), le Général O'CONNOR était en possession des plans définitifs afin de poursuivre l'ennemi jusqu'à Tripoli.

Ceci malgré l'allongement considérable des lignes de communications, c'est-à-dire l'éloignement de plus en plus grand du canal de Suez et du Cap par où parvenaient les renforts de troupes, l'armement, le ravitaillement en tout genre.

Les ports de Tobrouk et de Bengasi pouvant être rapidement remis en état, la poursuite des opérations en direction de Tripoli aurait considérablement soulagé la pression que Malte subissait à cette époque de la part de l'ennemi.

Malheureusement, en raison de la décision politique du Cabinet de Guerre, contre laquelle le Maréchal WAVELL a protesté, la meilleure Unité blindée (la 7ème Armoured Division c'est-à-dire la "GERBOA") a dû retourner au Caire pour des réparations essentielles aux véhicules, les forces de remplacement n'avaient pas suffisamment d'entraînement pour des combats au désert, le manque d'expérience des Troupes de reconnaissance et communications, le manque de chars en vue de leur utilisation s'y ajoutèrent.

Par ailleurs, les combats avec des chars et des A.M. capturés aux italiens en fort mauvais état plus particulièrement utilisés par le 6ème Royal Tanks Regiment etc..., les grandes erreurs du Renseignement, le manque d'avions de reconnaissance dont 3 seulement étaient basés à Agedabia en mars 1941, tout ceci explique la nature du déroulement des opérations au début d'avril 1941.

Comme le commandement a su au début de mars que l'AFRIKA KORPS arrivait à Tripoli, WAVELL a lui-même fait la remarque que l'on aurait, au moins, dû prendre des positions défensives bien au delà dans l'Ouest de El Agheila, en se basant sur les marécages.

Pourtant, il faut avouer que tout faisait défaut à ce moment, mines, canons anti-chars etc... cela prévoyait des dispositifs purements de position, en contraste avec la nature essentielle de la tactique du désert qui est la mobilité, pendant l'offensive aussi bien que dans une situation de défense.

Les vieux "Desert Rats" l'avaient compris.

Certains pourraient alléguer que les allemands avaient une connaissance insuffisante des conditions du combat au désert, néanmoins, ils arrivaient avec du matériel entièrement neuf, des canons de chars portant beaucoup plus loin, des combattants rodés par plus d'une année de guerre en France et dans les Balkans.

Sans doute aussi, ROMMEL a-t-il eu plus de liberté de manoeuvre de la part d'HITLER que WAVELL de la part de CHURCHILL !

D'ailleurs, quand ROMMEL s'est trouvé dans des conditions analogues après El Alamein à celles devant lesquelles WAVELL s'est trouvé à El Adheila, il battit en retraite sur une distance beaucoup plus importante et pour l'AFRIKA KORPS ce fut définitif.

Je puis dire en toute sincérité que nos contacts au front avec les hautes autorités britanniques ont toujours été empreintes de beaucoup de gentillesse, de délicatesse et de la plus vive compréhension de leur part. Il en fut de même avec les Cadres et la Troupe ou des services divers anglais.

Notre passage sous le commandement australien pendant plus de deux mois le fut également, avec beaucoup de compréhension.

Le mérite, pour une grande part en revient à nos Officiers de liaison et plus particulièrement au Capitaine M. PHIPPS.

LES 3ème ET 4ème COMPAGNIES DU B. I. M.

Après le départ d'Ismailia le 6 septembre 1940 pour le front d'Egypte, les 2, 3 et 4ème Compagnies étaient dirigées à Daba dans l'Est de Marsa-Matruh, le long de mer et mises par le Capitaine LOROTTE à l'instruction en attendant que l'armement et les véhicules leur parviennent.

La 2ème Compagnie comme dit précédemment rejoignait le front de la 1ère Compagnie du B.I.M. le 16 décembre 1940.

La 3ème Compagnie début mars 1941 sous la forme d'une Compagnie renforcée était dirigée sur l'Erythrée commandée par le Capitaine SAVEY (R.P. Dominicain) et où elle rencontrait ce qui devenait la 1ère Brigade des F.F.L. (Forces Françaises Libres).

Cette Unité fut acheminée par bateaux à roues sur le Nil, voyage splendide au cours duquel furent visités Louqsor et quelques autres temples au bord du fleuve.

Le débarquement fut un exercice technique sans résistance sur la côte d'Erythrée avant de prendre la piste menant à Keren : c'est là qu'eut lieu le premier contact avec nos camarades F.F.L. (B.M. 3 et Légion).

Devant Keren, une attaque en règle menée contre une de nos sections par les singes, à qui nous disputons la source.

La nuit suivant la chute de Keren au cours de laquelle, les chameaux du train d'allègement et de ravitaillement n'ayant pu suivre la cadence, la 3ème Compagnie dû marcher en rond la plus grande partie de la nuit pour n'être pas gelée, à cette altitude, habillée exclusivement de chemisette et de short. Quelques hommes de cette Unité eurent la chance toutefois de bénéficier de l'hospitalité de Légionnaires en s'enroulant à deux dans la fameuse pélerine type "NORVEGE" et en partageant le café et le casse-croûte du matin.

Sur la piste entre Asmara et Massawa, une chasse mémorable à la gazelle qui permit de distribuer quelques cuissots par section, festin interrompu alors que le régal n'était pas encore tout à fait cuit, par l'ordre du départ.

La réception sur le front de Massawa des parlementaires italiens par la section d'appui du B.I.M. (Adjudant BOSSARD).

Au cours de l'attaque sur Massawa l'arrivée en plein, sur une section attaquant un point de résistance (section BOUVIER) d'une rafale de nos 75 dont un seul obus heureusement explose, sans faire de victime.

L'action du Capitaine SAVEY, utilisant l'italien qu'il connaissait pour bluffer la garnison italienne sur le flanc d'attaque et déclenchant la reddition de tout le sous-secteur.

La véritable course en plein soleil d'Erythrée et en plein midi des sections de flanc-garde pour exploiter cet incident et ramasser les italiens partout où des drapeaux blancs apparaissaient avant qu'ils n'aient pu se ressaisir. La résistance fut trop tardive et ne se produisit qu'à l'extrême limite du secteur où une attaque rapide dut être menée ne faisant parmi les nôtres qu'un blessé.

Ce ramassage nous donnait 13 000 prisonniers.

A sa sortie de la ville, rentrant à la Compagnie, le Capitaine SAVEY croisa un motocycliste d'escorte et le Colonel MONCLAR.

A l'occasion de Pâques 1941 fête à Massawa il y a lieu de mentionner un repas de gala organisé avec les moyens du bord entre les Officiers du B.I.M. et le B.M. 3 (Commandant GARBAY).

Le Capitaine CARBIT nous y donna la primeur du fameux récit de l'opération du B.M.3 devant Kubkub, puis de Keren.

Ce fut ensuite le regroupement des Forces Françaises Libres à Quastina en Palestine de toutes les Troupes ayant participé à la campagne Egypto-Libyenne, d'Erythrée comprenant les deux Bataillons des Fusiliers Marins, les Chars, le Génie, l'Artillerie, le Train, les Transmissions, le Service de Santé avec son ambulance Hadfield Spears (anglo-américain où de nombreuses jeunes filles sud-africaines étaient ambulancières).

La campagne effectuée par la 3ème Compagnie du B.I.M. en Erythrée a été ci-dessus décrite par le Lieutenant JACQUIN au Général KOENIG il y a quelques années.

LA 4ÈME COMPAGNIE DU B. I. M.

Du Camp de Daba dans l'Est de Marsa-Matruh la 4ème Compagnie restant seule Unité du B.I.M. fut dirigée sur Ismailia fin mars au Camp de Spinewood achever son instruction en attendant son armement.

Début avril, le Général de GAULLE venu pour inspecter le B.I.M. après avoir visité le 1er Spahis Marocain du Capitaine JOURDIER qui combattait en Ethiopie ne trouvait donc que la 4ème Compagnie.

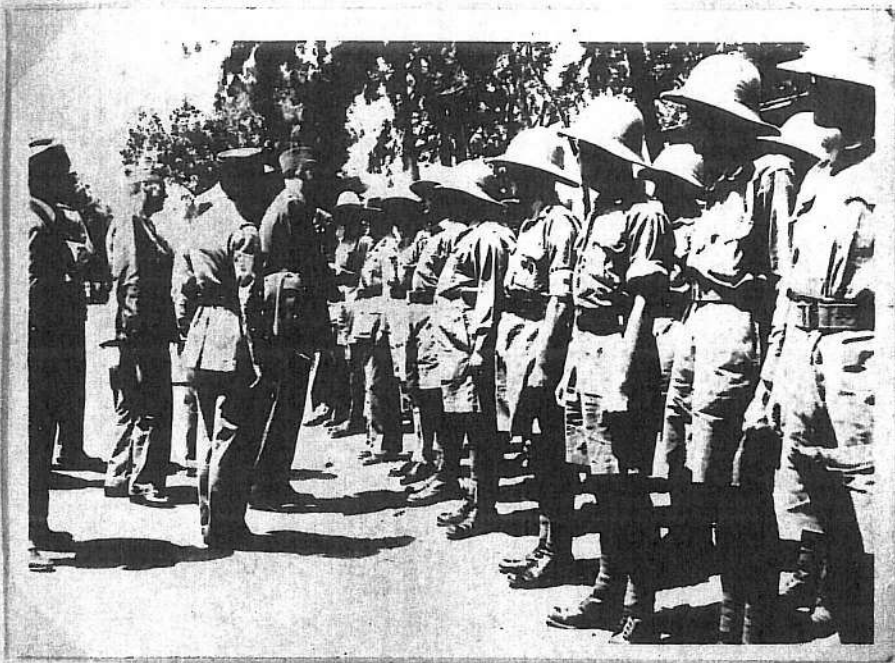
Malgré son désir de venir voir les 1ère et 2ème Compagnies en Libye, les autorités militaires britanniques s'y opposèrent, l'Armée Alliée étant en pleine retraite depuis le 1er avril 1941.

Le Général de GAULLE retournait à Brazzaville et peut-être à Londres, néanmoins il vint en Palestine le mois suivant et le 28 mai 1941 il put remettre à certains d'entre nous la Croix de Compagnon de la Libération et surtout inspecter les Troupes citées plus haut qui formeront la 1ère Division Française Libre.

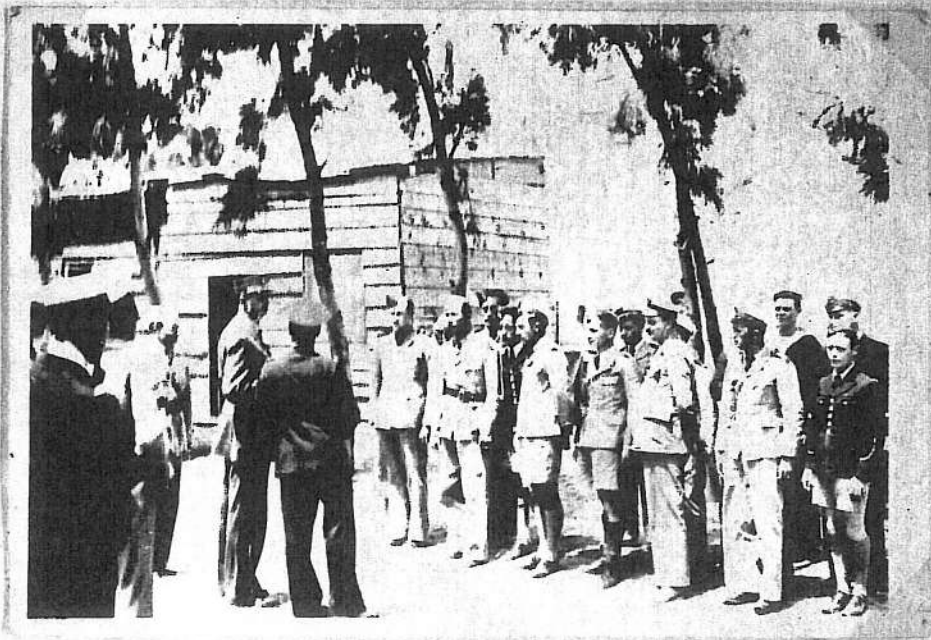
Je dois remercier très vivement non seulement le Capitaine PHIPPS, notre Officier de Liaison, mais encore Messieurs PILLARD, HEITZMANN et pour les photos Jacques CAMPAGNE, et également toutes les familles françaises et étrangères qui nous ont si gentiment accueillis dans diverses villes d'Egypte.

R. FOLLIOU

Le G^l de Gaulle ne peut se rendre en Libye en raison de l'attaque de Rommel
Le 1/4-41 inspecte les troupes au Camp de Spinay Wood à Ismaïlia.
Il ne pourra voir en Libye les 1^{ère} et 2^{ème} C^{ies} du B.I.M. Le G^l O'Connor C^{dt} en Chef au
front venant d'être fait prisonnier avec le G^l Neame C^{dt} les Australiens.



Le C^{lte} Siberchicot
présente la 4^{ème} du B.I.M.
en attente d'armement
en Avril 41



Le Colonel de Marmier
présente
au G^l de Gaulle
un groupe
d'aviateurs



Défilé au Camp de Spinay Wood à Ismaïlia
4^{ème} C^{ie} du B.I.M.

↳ G^é Wilson Chef d'É.M du G^é Wavell.
↳ G^é Catroux

Avril 41



Le Général de Gaulle
parle à la Troupe

Camp de Spinay Wood



G^{le} Catroux
G^{le} de Gaulle
C^{ne} Siberchicot
C^{le} d'Aviation de Marmier



C^{ne} Siberchicot

G^{le} de Gaulle
G^{le} Catroux
C^{dt} de Chevigné
C^{dt} Vermeulen
C^{ne} de Courcel

Form C216
July 1941

MESSAGE FORM

Serial No. 174

ALL AND INSTRUCTIONS

IN AUP Z (D)
OUT N v E Z (S)

No. of Groups GR. 62
OFFICE DATE STAMP

TO : ~~Mr. Smith~~ OMAD
(ABOVE THIS LINE IS FOR SIGNALS USE ONLY.)

FROM: HQ DTE 6/6 29/1
Following set major field commanding beach detachment in forward aspect forward wire a limited address teleg. equipment of Dived or for propositions decorations don't was since undertake about process to command. Lanti. separation your officers some officers of soldiers returned distinguish in line's operation against several dot tobacco in a process.

THIS MESSAGE MAY BE SENT AS WRITTEN BY ALL READERS

IF LIKELY TO BE INTERCEPTED OR FALL INTO ENEMY HANDS, THIS MESSAGE MUST BE SENT IN CODE.

ORIGINATOR'S INSTRUCTIONS DEGREE OF PRIORITY
(171527117)

TIME OF ORIGIN 1702

SIGNED

(BELOW THIS LINE IS FOR SIGNALS USE ONLY)

T.H. 1105

RECEIVED	SENDER	SYSTEM OUT	TIME OUT	READER	SENDER	SYSTEM OUT	TIME OUT	READER	SENDER

T.O.R.

PRINTED BY THE G.P.O. 11, 2, 500 pds. 2/40

C.B. & S. Ltd. T 51/5805.

Première venue du G^l de Gaulle en Egypte Avril 1941.



Le Général remercie très
chaleureusement la Révérende Mère
Morin, Supérieure des Sœurs de
St-Vincent de Paul à Ismaïlia,
qui dès le lendemain de notre
arrivée (19 Juillet 1940) dans cette Ville
avec l'aide des Français du Canal
créait en 24 h. un Foyer du Soldat.
Pour nos hommes c'était
- d'un grand réconfort -

Désireux de nous inspecter sur le front de Libye en Avril 1941, le Général
s'en trouva empêché du fait du recul rapide des Troupes Alliées talonnées
par Rommel. Il en profita pour inspecter la 4^{ème} C^{ie} du B1M au Camp de
Spencerwood à Somalia, la 3^{ème} C^{ie} ayant participé des Mars aux combats de HEREN
et de Massauca (en Erythrée)

Le Capitaine Siberchicot est le Camp -
Le Colonel de Marmier présente au Général
des Ariateurs en stage -



droite
A la tête du Général
Le Colonel VERMEULEN
et Le Général LABROUS

à gauche du Général
Le Capitaine de Courcel



Le Capitaine
Siberchicot de la 1^{ère} C^{ie} du B1M
Colonel de Marmier présente des
ariateurs au G^l de Gaulle

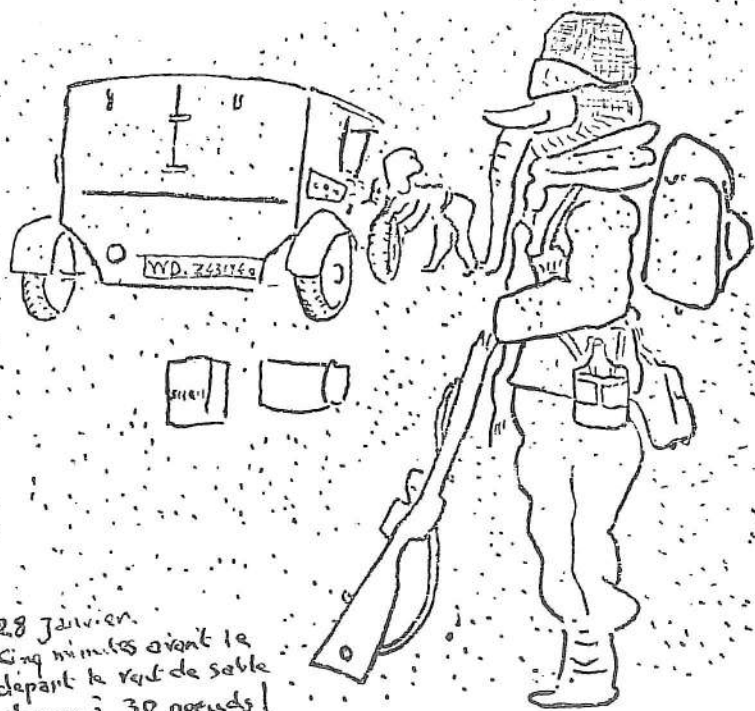
Le dit de la Campagne de Lybie

Adonc, estions partis en guerre
Contre l'ost à Mussolini
Qui dans Sidi Barrani
Se retranchoit dedans la terre
Comme une taupe dans son nid,
Et pensions tailler des croupières
En bouffant du macaroni....
... Or, dégustâmes la poussière
Sans oncques voir Graziani!....

Après dix heures d'une route monotone à travers un désert asiatique le 1^{er} B.I.M. arrive dans un pays verdoyant qui fut jadis une terre promise, et débarqua au Camp de Q... où la 1^{re} D.I. des F.F. ? était en formation.



"Un-qui-a-tout-bouffe", arrivant en permission, du Detachement Avance de la 1^{ere},
 en fiche plein la vue aux petits copains en leur racontant sa dernière patrouille.
 "..... Alors, j'empoigne le Lybien par la fond de son grimpont et j'y fous
 un coup d'pompe sur l'arin! y gueulait comme une femme saoule! ...
 mais mai, j'm' dis" etc ... etc



28 Janvier.
 Cinq minutes avant le
 départ le vent de sable
 donne à 30 noeuds!

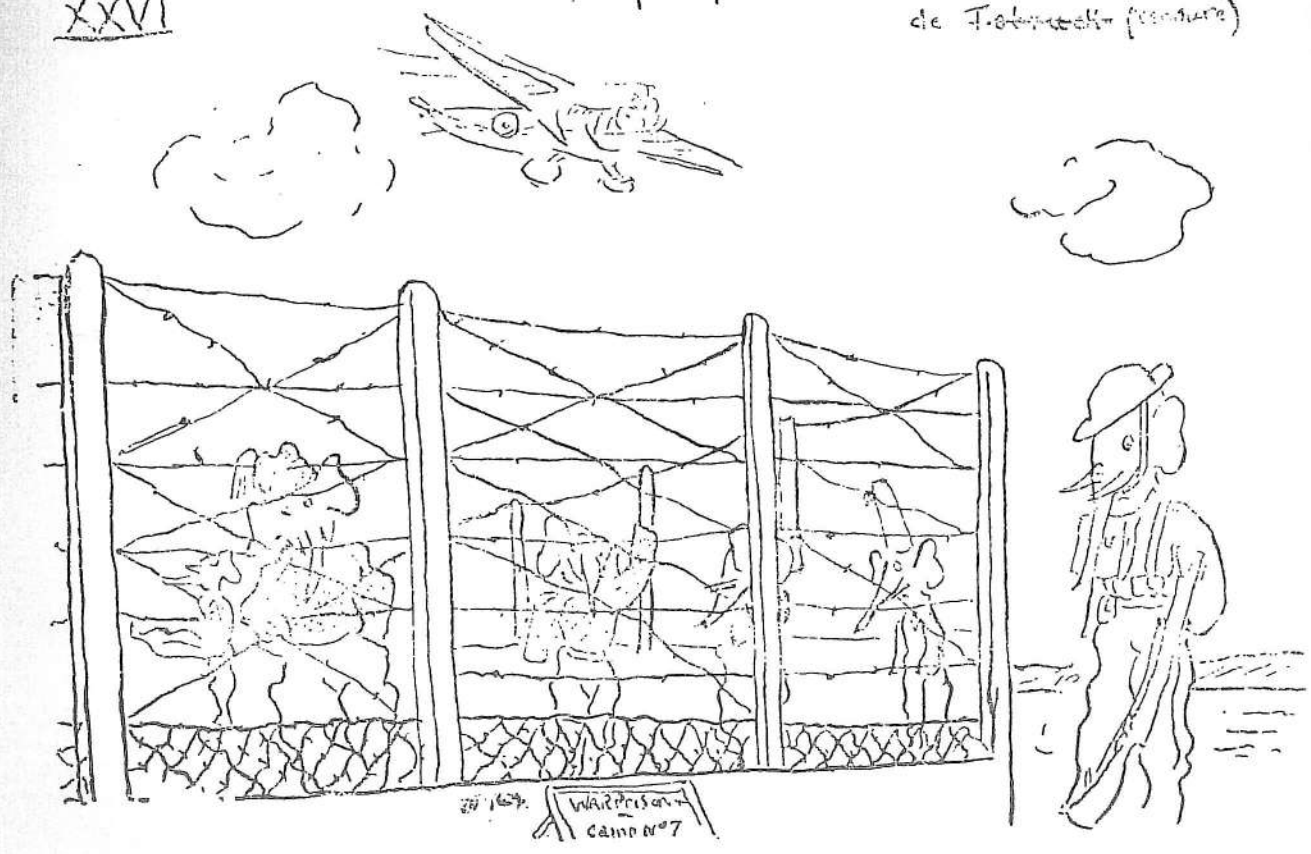
XXV. "On July" dans les rues de T..... - Anisetta italienne offerte par un soldat
australien à un soldat français habillé en
soldat anglais.

30 Janvier 41.

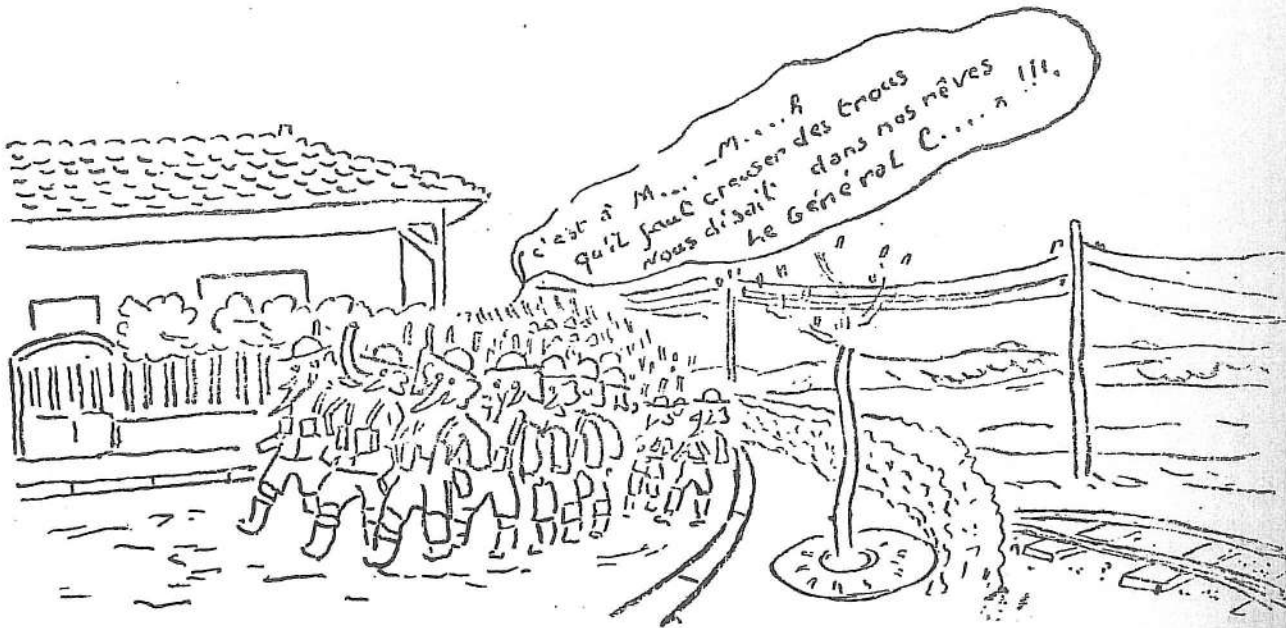


XXVI

Quelques specimens du Zoo aux environs
de Tobrouk (présumé)



XXXVII - Et c'est encore ainsi, que la semaine suivante, le vaillant B.I.M. Avance à son point de départ après une brillante campagne, défait en chanton dans les nues ensolaillées de l'"Emeraude du Désert".

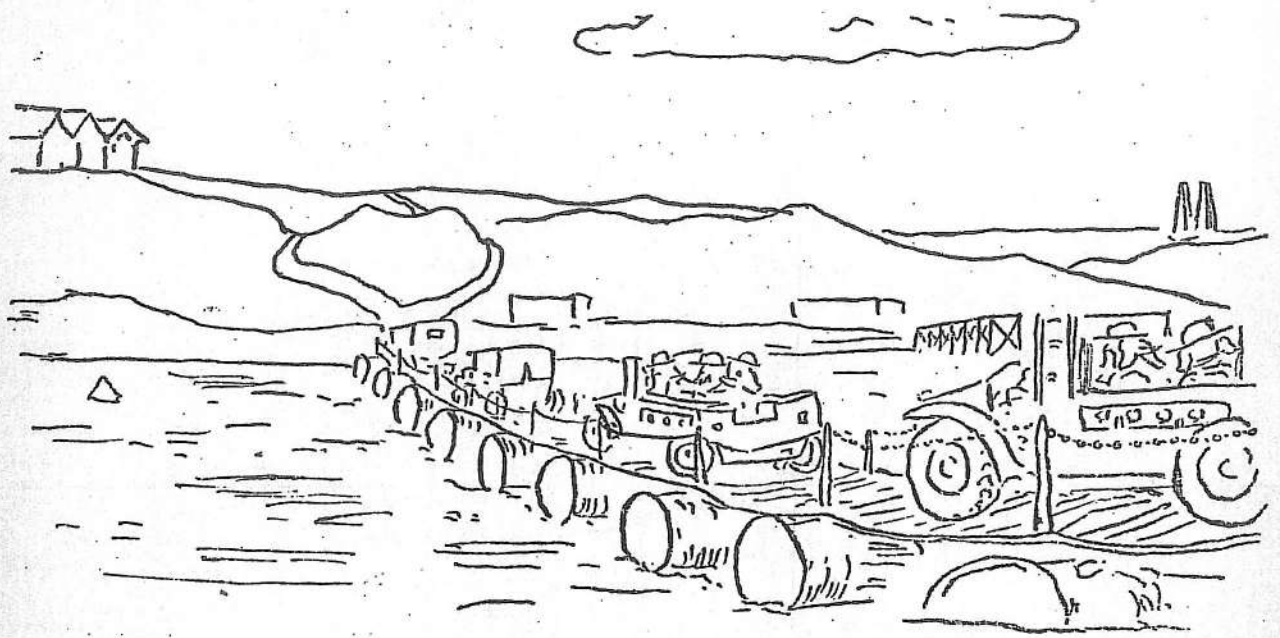


XXXIII Pendant toute la journée du 3 Février, Jullien, Megrier et Kid ney se lièrent à des manœuvres savantes, insinuant et ténaces, pour obtenir de rester avec la H.F. Avance. Le second obtient seul gain de cause.



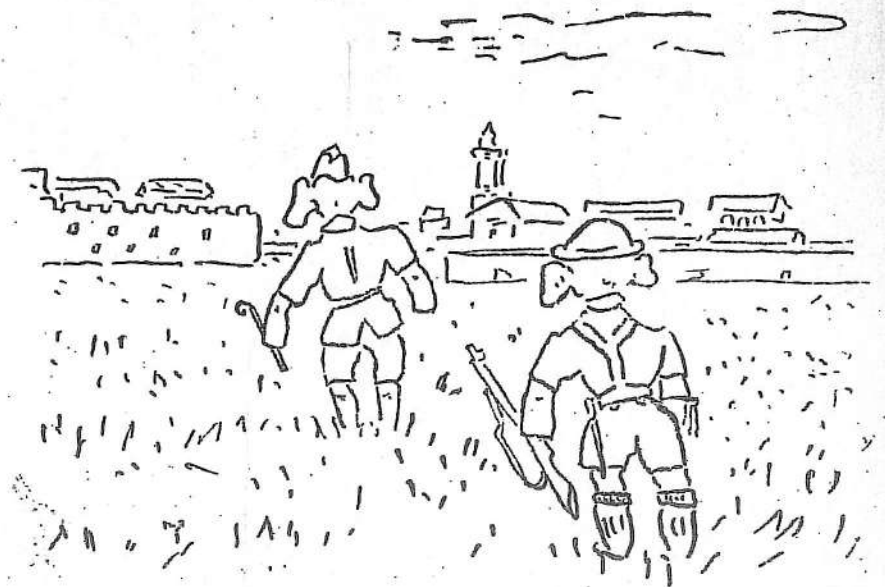
vous reconnaîtrez dans l'un d'eux le 2nd au commandement par la gauche (le 1^{er} Folio?)

... 23 Mai 1941, pour la première fois roulant au complet, le 1^{er} B. I. M. traverse, sur une passerelle flottante, un Canal mondialement connu pour être Universel et Maritime et fait route à l'Est.



8 juin 1941

19h. Convaincu qu'E. : a. est évacué, le Commandant avance fr. :
dement, sa badine à la main - Appelé à le suivre Kidney
n'a plus un poil de sec.

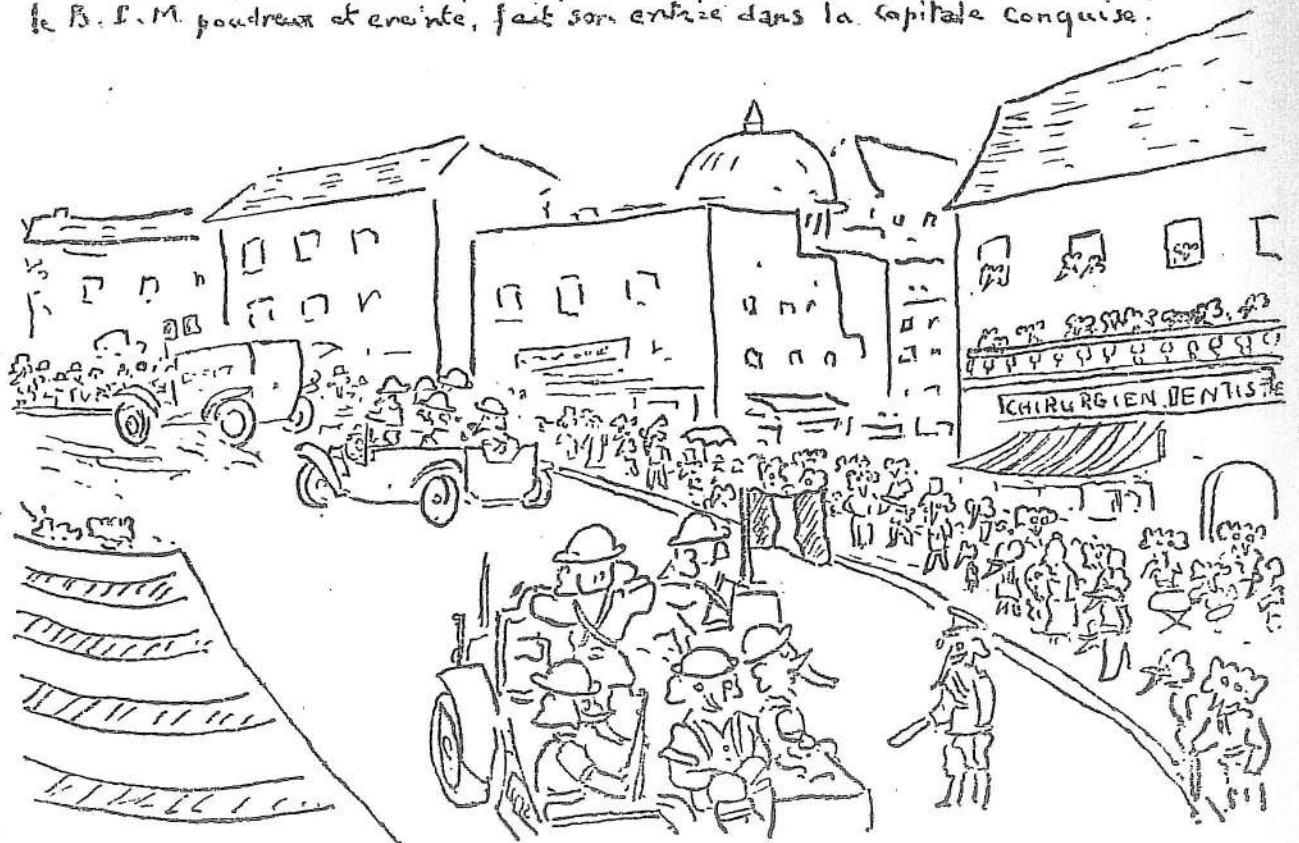


9 Juin 1941

10^h du matin. Moment historique - Kidney, qui garde des prisonniers au bord de la route, est l'ami de la Sainte colise du Général L..... à qui un capitaine Vichyand déclare préférer être Boche plutôt que de combattre avec l'Angleterre parce qu'il est Breton !....



Et le 21 Juin 1941 - à 17^h devant une foule silencieuse - curieuse et un peu inquiète - le B. L. M. poudreux et ensuie, fait son entrée dans la capitale conquise.



PRIERE DU PARA

Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste
Donnez-moi ce qu'on ne vous demande jamais.

Je ne vous demande pas le repos
Ni la tranquillité
Ni celle de l'âme, ni celle du corps.

Je ne vous demande pas la richesse
Ni le succès, ni même la santé.

Tout cà, mon Dieu, on vous le demande tellement
Que vous ne devez plus en avoir.

Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste.
Donnez-moi ce que l'on vous refuse.

Je veux l'insécurité et l'inquiétude.
Je veux la tourmente et la bagarre
Et que vous me les donniez, mon Dieu, définitivement

Que je sois sûr de les avoir toujours
Car je n'aurai pas toujours le courage
De vous le demander.

Donnez-moi mon Dieu, ce qui vous reste.
Donnez-moi ce dont les autres ne veulent pas.
Mais donnez-moi aussi le courage
Et la force et la Foi.

André ZIRNHELD

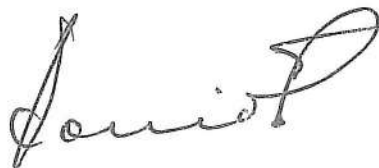
Parachutiste de la France Libre,
Mort au Champ d'Honneur,
en 1942

La réalisation de cet ouvrage a été rendue possible grâce aux documents personnels réunis par Messieurs :

- Merwyn PHIPPS (Britannique) - Officier de liaison auprès du B.I.M.
- Raphaël FOLLIOU (Français) - Commandeur de la Légion d'Honneur - Compagnon de la Libération - D.S.O. - Président d'Honneur de l'Association des Français Libres du Val d'Oise.
- Les photographies ont été prêtées par : Jacques CAMPAGNE d'Ismaïlia.
- Les dessins humoristiques sont du crayon de Robert ROGNON (B.I.M.).
- Le Président de l'Amicale du B.I.M., Monsieur Pierre HEITZMANN a aidé à l'identification des participants.
- Monsieur et Madame Jean Claude NOYER (Amis de la France Libre) ont composé, mis en page et tiré bénévolement cet ouvrage.

Monsieur Robert Rognon qui termine ce récit par ses caricatures si intéressantes

Fait à ENGHIEU, le 1er septembre 1972





RAPHAËL FOLLIOT c. ✱ D. S. O.

L'ESPOIR NE MEURT JAMAIS

E R R A T U M

PHOTO : Nos chefs britanniques au combat - lire : L'offensive de ROMMEL

PAGE 7 : Paragraphe 4 - lire : jusque y compris

PHOTO : Lire : Capitaine Merwyin PHIPPS

PAGE 20 : Paragraphe 2 - (Non nous n'étions pas des durs mais des
Volontaires)

PAGE 20 : Nuit du 29 au 30 septembre 40 - lire : Les capitaines

PAGE 21 : Paragraphe 7 - lire : Le véhicule du capitaine avec un
détachement

Bir = Puits en arabe

PAGE 23 : Dernier paragraphe - lire : Général CREAGH

PAGE 24 : 9 décembre 1940 : le golfe de Syrte (cartes 2-3-4-5)

PAGE 26 : Bataille de Tobrouk - Trigh = Piste

PAGE 45 : Dernière ligne : Supprimer (.....)

PAGE 46 : Dernier alinéa - lire : désastreux

PAGE 50 : 3 mars 1941 - lire : Général en chef NEAME

PAGE 54 : Dernier alinéa - lire : Envoyait du Caire.

PAGE 56 : 17 août 1941 - N.B. - lire : Sauf à Half Wav House

PAGE 58 : Avant dernière ligne - lire : Y décédait avant citation à
l'Ordre de l'Armée

PAGE 59 : Lire - Attribuée et communiquée

PAGE 62 : 2ème ligne : au lieu de à Daba - lire : Sur Daba

PAGE 63 : Au lieu de Fusiliers Marins : Légion

PRIERE DU PARA : Après la signature de André ZIRNHELD : Provenait de la
1ère Compagnie du B.I.M.