

LES DERNIERS ENGAGEMENTS DE LA CAVALERIE MONTÉE



Ce qui suit est le récit de la Campagne d'un Groupe d'escadrons à cheval du 3^{ème} Chasseurs d'Afrique en Tunisie 1942-1943. Sans doute, pour l'Armée française, les dernières missions de la cavalerie montée engagée contre les Italo-allemands de ROMMEL.

Ce récit est paru de l'INFOCOM : d'octobre 2007, janvier et avril 2008.

De la nuit du 7 au 8 novembre 1942 à fin novembre-début décembre :

À la mémoire du cavalier Thomas DE MAZIÈRE tué le sabre à la main et des Chasseurs du peloton DES MOUTIS tombés à Ousseltia pour la France et l'honneur de l'Armée et de la Cavalerie.

Albert ANTHONY

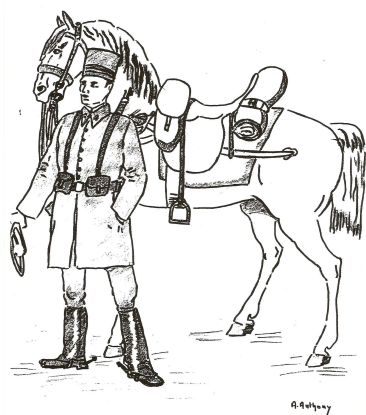
Le groupe d'escadrons à cheval du 3^{ème} Chasseurs d'Afrique Campagne de Tunisie 1942 - 1943

AVANT PROPOS

Les pages qui vont suivre sont le récit de la campagne du groupe d'escadrons montés du 3^{ème} Chasseurs d'Afrique en Tunisie, pendant la second guerre mondiale, entre le mois de novembre 1942 et le mois d'avril 1943.

Ce récit pourrait n'être qu'un récit de guerre parmi tant d'autres, mais il présente deux particularités qui le rendent intéressant au lecteur.

D'une part il se situe à un moment capital pour la guerre et pour la France. En effet, le 8 novembre 1942, au petit jour, les Anglais et les Américains débarquent en Algérie et au Maroc ; les Allemands ripostent en débarquant en Tunisie. Trois jours plus tard, la France entière est occupée, le gouvernement de Vichy est dans les mains du vainqueur de 1940. Ces deux faits vont faire basculer le cours de la guerre. La France, ou du moins ce qu'à l'époque on appelle l'empire français, c'est-à-dire l'Afrique du Nord, l'AOF et l'AEF, va reprendre le combat aux côtés des Alliés jusqu'à la victoire en



commençant par lancer ses troupes, malgré les moyens dérisoires laissés par l'armistice de 1940, contre les Allemands et les Italiens en Tunisie. Ce sera une campagne d'hiver dans les djebels, dure et coûteuse en hommes, mais dont nous sortirons victorieux avec les Anglais et les Américains.

D'autre part, c'est le récit du dernier combat mené par une unité à cheval au sein de l'Armée française. Le 3^{ème} Chasseurs d'Afrique est à cette époque, en garnison à Constantine, un régiment de cavalerie mixte, c'est-à-dire comprenant deux escadrons motorisés et deux escadrons à cheval. Le groupe d'escadrons à cheval va être immédiatement dirigé vers le nord puis le centre de la Tunisie, alors que le groupe motorisé AM et motos le sera vers le sud et la région de Gafsa. Et pendant près de six mois le groupe à cheval va mener des patrouilles incessantes, souvent offensives avec des moyens de feu dérisoires, au profit des unités d'infanterie auxquelles il se trouve rattaché jusqu'au jour où l'ordre viendra de se porter au devant d'éléments blindés allemands, pour en entraver la marche et permettre ainsi la mise en place d'une contre-attaque alliée. Le courage de ces cavaliers, allant jusqu'à la charge le sabre à la main, trouvera sa récompense dans une citation à l'ordre de l'armée, et dans le choix que feront plus tard les États-majors, du 3^{ème} Chasseurs d'Afrique comme régiment de reconnaissance de la 1^{ère} division blindée, fer de lance de la 1^{ère} armée française reconstituée sous les ordres du général DE LATTRE DE TASSIGNY.

Ce récit est aussi le recueil de souvenirs d'un jeune garçon, engagé à 19 ans, sous-officier à 20 ans, de tradition familiale militaire, venu de France comme tant d'autres de ces jeunes, qui mettant leurs espoirs dans une reprise du combat, ont voulu fuir la main mise de l'occupant. Ce sont les impressions instantanées ressenties en face des situations souvent dramatiques provoquées par ce combat particulier qu'est le combat à cheval. Mais c'est aussi toute la chaleur de la camaraderie qui naît naturellement dans de telles circonstances et la confiance aveugle dans ces chefs que sont les « Officiers de Cavalerie ».

Mais que le lecteur n'oublie pas que l'armée française de 1943 ce sont tous ces jeunes hommes, pour la plupart Français de souche, ou pieds noirs, qui vont être des Tirailleurs, des Zouaves, des Chas'd'Af. Et des Spahis, des Légionnaires, chrétiens ou musulmans qu'on va retrouver sur les champs de bataille d'Italie sous les ordres du général JUN, en Provence, dans les Vosges, en Alsace et pour finir sur le Danube avec le général DE LATTRE DE TASSIGNY.

Grâce à eux, la honte de 1940 sera effacée et la France aura sa place à la signature de l'armistice du 8 mai 1945.

Puisse ce récit nous le rappeler ! Il aura alors atteint son but.

I – Nuit du 7 au 8 novembre 1942

Constantine, tout est calme sur le plateau du Mansourah, dans cette nuit claire comme il y en a tant en Algérie. Au nord se découpe sur le ciel la masse noire du bois qui remonte en pente douce vers l'hôpital dominant le célèbre pont suspendu au dessus des gorges du Rummel. De l'autre côté de celles-ci brillent encore quelques lumières de la ville arabe.

Au centre du plateau s'élèvent les bâtiments militaires où sont cantonnés un régiment de cavalerie, un régiment du train, et à quelque distance un escadron de gardes mobiles. Le quartier de cavalerie est le quartier GALLIFFET et le régiment, le 3^{ème} régiment de Chasseurs d'Afrique. GALLIFFET – 3^{ème} RCA, deux noms qui sont intimement liés par le souvenir commun de la guerre de 1870, auxquels il faut ajouter celui du général MARGUERITTE. Car c'est à Sedan sur le plateau de Floing, qu'eut lieu contre les Prussiens la célèbre charge de cavalerie, entraînée d'abord par le général MARGUERITTE puis par le général DE GALLIFFET, après la mort du premier, et dont le 3^{ème} RCA fit partie. Charge remarquée par l'exclamation du roi de Prusse Guillaume 1^{er} (futur empereur) : « *Ah les braves gens* ». La chéchia du Chasseur, depuis en porte la marque indélébile : les 3 raies noires souvenir des trois charges, hélas inutiles. Au général DE WIMPFEN qui lui donnait l'ordre de charger pour la 3^{ème} fois, le général DE GALLIFFET répondit : « *tant qu'il en restera un, mon général* ». Cette phrase célèbre est devenue la devise du 3^{ème} RCA.

Le quartier Galliffet abrite donc en cet automne 1942 le 3^{ème} RCA. C'est un régiment de « l'armée d'armistice », soumis par conséquent aux conditions de cet armistice de 1940 qui frappe la France depuis deux ans et la maintient dans un état semi-comateux. Il est constitué d'engagés volontaires, pour la plupart venus de France, soit de zone libre (jeunes voulant échapper à l'atmosphère pénible qui règne sur le pays), soit de zone occupée, où les réquisitions et les déportations sur l'Allemagne ont commencé, et même d'Alsace où les jeunes sont mobilisés de force dans la Wehrmacht.

Pour l'heure, le régiment mène une vie calme de garnison coupée par les inspections des commissions de contrôle allemandes ou italiennes, à dire vrai fort discrètes. L'été 1942 a vu se dérouler les manœuvres de la division de Constantine, dans la région s'étendant entre Constantine, Philippeville et Mila. Puis la vie de garnison a repris son train-train quotidien.

Cela ne veut pas dire que nous ne nous intéressons pas à ce qui se passe à l'extérieur. Nous savons fort bien que depuis l'entrée en guerre des États-Unis en 1941, la guerre a pris une nouvelle dimension. La puissance allemande semble stoppée et même fléchir. En Russie, les armées du Reich sont arrivées à l'extrême limite de leur avance et les Russes ont entamé leur contre offensive. La bataille de Stalingrad est engagée. En Afrique, MONTGOMERY vient de battre ROMMEL à El Alamein, et l'Afrika korps commence sa retraite en direction de la Tunisie. Nous comprenons que la guerre est à un tournant et qu'un événement capital va se passer, nous le sentons confusément, mais où et comment ? Nous en serions convaincus si nous connaissions les trois faits essentiels qui, en ce qui nous concernent, viennent de se passer. Ces trois faits sont tout d'abord l'évasion d'Allemagne du général GIRAUD et son départ clandestin de France à bord d'un sous-marin à destination de Gibraltar ; ensuite une rencontre secrète qui a eu lieu sur la côte algérienne, à Cherchell, entre un groupe de civils et de militaires français d'Algérie et les représentants de l'EM Anglo-américain. Du côté français, ce que l'on a appelé le « groupe des cinq », comprenait : Jacques LEMAIGRE DUBREUIL, Jean RIGAULT, Jacques TARBE DE SAINT ARDOUIN (diplomate), le colonel VAN HECKE directeur des chantiers de jeunesse pour l'AFN, et Henri D'ASTIER DE LAVIGERIE.

Or, voici quelques jours passés, notre attention a été soudainement mise en éveil : notre chef de peloton, le lieutenant DES MOUTIS, retour de permission à Alger, nous a réunis, les gradés du peloton et nous a laissé comprendre sur un ton confidentiel qu'un événement « historique » important allait se produire sous peu en Algérie. Et, pour matérialiser cette confiance, il remet à chacun de nous une enveloppe contenant les ordres que nous aurons à exécuter lorsque cet événement se produira. Mon enveloppe est là en ce moment dans mon portefeuille, confirmation de ce que depuis longtemps j'ai cru et espéré, le retour de la France dans la guerre.

Tout dort donc dans le quartier de la cavalerie. Les derniers permissionnaires du samedi sont rentrés à minuit. Les sentinelles du corps de garde sont relevées régulièrement. De temps en temps du côté des écuries le hennissement d'un cheval énervé par la présence toute proche des mules servant au train des escadrons montés.

II – Dimanche 8 novembre 1942

Trois heures du matin. Soudain éclate la sonnerie du trompette de service au bureau du régiment. Les notes de l'alerte résonnent aux quatre coins du quartier. Les sous-officiers de semaine se précipitent dans les chambrées nous réveillant en sursaut. Que se passe-t-il ? Nous n'allons pas tarder à le savoir par l'officier de permanence : les Anglais et les Américains commencent à débarquer dans les ports d'Alger et d'Oran et au Maroc à Rabat et Casablanca. C'est d'abord la stupéfaction, puis la joie. Ainsi ce que nous sentions venir est en train de se produire, en cette nuit du 8 novembre 1942. Mais brusquement je pense aux ordres connus de tous, du gouvernement de Vichy, ordres qui sont de résister par tous les moyens à un débarquement Anglo-américain. Alors c'est contre les Américains et les Anglais que nous allons nous battre, et pas contre les Allemands ? Je ne veux y croire ; incertitude qui malheureusement va durer les 2 ou 3 jours qui viennent.

Les ordres pour l'instant sont de s'équiper et de préparer les paquetages de campagne, opération habituellement longue, à faire le plus rapidement possible.

Les ordonnances des officiers doivent seller immédiatement leurs chevaux et ceux de leurs chefs et descendre en ville chercher ceux-ci. Soudain je me souviens de l'enveloppe que m'a confiée le lieutenant DES MOUTIS, le moment est venu de l'ouvrir. Les ordres sont pour moi de percevoir à l'armurerie de l'escadron l'armement collectif du peloton, ainsi que les munitions individuelles et collectives, cartouches et grenades. Je dois donc attendre que l'armurier nous appelle pour cette distribution.

Entre temps les hommes se sont habillés et terminent la confection des paquetages, les selles sont équipées de leurs sacoches, de leurs fontes, de la couverture et la toile de tente roulées. Bientôt le peloton est prêt, les affaires personnelles que nous laissons sont regroupées ainsi que celles inutiles en campagne ; les retrouverons-nous un jour ?

Le lieutenant arrive, la joie transparaît sur son visage, pour lui, aucun doute, nous allons reprendre la guerre aux côtés des alliés. Mais, pour l'instant, aucun ordre. Dehors le jour commence à poindre, c'est dimanche, la journée s'annonce belle, une journée d'automne à la température douce et agréable. L'animation est aussi intense dans les autres pelotons de l'escadron. Du côté des garages du groupe d'escadrons motorisés, on entend le bruit des moteurs des vieilles AM Panhard et des motos tolérées par les commissions d'armistice. Peut-être les escadrons ont-ils déjà reçu leurs ordres de marche ?

De l'extérieur aucune nouvelle n'arrive. Que se passe-t-il à Alger ? Nous n'avons bien sûr aucune radio à notre disposition. Rien ne filtre du bureau de l'État-major du régiment. Ce manque de nouvelles commence à nous peser.

Comme pour calmer notre impatience l'ordre arrive enfin de se rendre à l'armurerie pour percevoir l'armement et les munitions. Je prends deux ou trois hommes avec moi et la distribution commence. Nous emmenons les FM, les caisses de munitions et de grenades. Dans la chambrée, les gradés procèdent à la répartition des cartouches. Puis l'attente des ordres reprend, énervante.

Il est dix heures, nous apprenons le départ des escadrons motorisés pour Alger par la route de Sétif. Est-ce le signe de ce que nous redoutions, la résistance aux Anglais et aux Américains va-t-elle se produire ? Enfin l'ordre d'aller aux écuries et de seller les chevaux arrive. Chacun hisse sur ses épaules la lourde selle d'arme, y ajoute le mousqueton et le sabre et gagne brinquebalant les abords des écuries où les gardes ont depuis longtemps attaché les chevaux. Bientôt les pelotons sont prêts. Toujours pas de nouvelles de ce qui se passe en Algérie et au Maroc. Nous savons simplement qu'en ville des réservistes ont déjà été rappelés. La matinée va s'achever quand enfin arrive l'ordre de rassemblement pour l'escadron : À cheval ! ; à notre tour de partir : pour où ? Oh pas bien loin, nous franchissons la porte du quartier donnant au nord sur le plateau du Mansourah que nous appelons la « porte à fumier » et nous gagnons le bois. Arrivés sous les pins et les eucalyptus nous mettons pied à terre ; nous avons fait 500 m et l'attente recommence. On discute ferme entre nous et les pronostics vont bon train ; nous pensons naturellement à ce qui se passe en France, mais nous sommes loin de nous douter que nous allons être coupés de nos familles pour plusieurs années. Les officiers groupés autour du lieutenant LE CORBEILLER commandant l'escadron en remplacement du capitaine en permission en France, nous semblent eux aussi bien ignorants des ordres que nous attendons.

Il est midi ; nous subissons les dernières chaleurs de l'automne, nous transpirons sous le drap de la tenue d'hiver. Voici plusieurs heures que l'alerte a sonné et la faim commence à se faire sentir, heureusement arrive l'ordre d'envoyer des corvées chercher aux cuisines du quartier le repas de midi et de donner à manger aux chevaux. Voilà qui va nous occuper un moment. Toujours pas de nouvelles de ce qui se passe en Algérie, seul le départ des escadrons motorisés pour Alger est confirmé. Que diable vont-ils pouvoir faire là-bas ?

Soudain les officiers arrivent ; à cheval ! Enfin, çà y est, on part, les pelotons se rassemblent et l'escadron démarre. Nous prenons la route qui sous les arbres descend en lacets sur la ville, et, surprise, nous nous dirigeons vers la gare qui se trouve en contre bas du plateau, le long des gorges du Rummel. Nous y entrons et gagnons la gare à marchandises. Un train est rangé sur la voie et semble nous attendre. Le colonel DE BAZELAIRE est là, lui aussi, avec les officiers de son EM. Nous nous rangeons dans la cour et après une rapide inspection du colonel nous mettons pied à terre. L'ordre de rompre les rangs est bientôt donné. Nouvelle attente. Mais cette fois les informations commencent à circuler. Au petit jour les Anglais et les Américains ont tenté de débarquer dans le port d'Alger et sur les plages avoisinantes, amenés par une flotte immense. Aussitôt les ordres du gouvernement de Vichy ont été exécutés, la résistance a été organisée et la bataille engagée. Il en a été de même à Oran. Mais à la surprise générale l'amiral DARLAN dont la présence à Alger est ignorée de tous a brusquement fait surface et a pris le commandement de l'Algérie dès le début de la matinée. Ce midi il a signé un armistice avec les Américains et donné l'ordre de cesser le feu dans toute l'Algérie. Pour l'instant, on n'en sait pas davantage. Ni où ce train qui semble nous être destiné va nous emmener. Pas contre les Anglais et les Américains en tout cas : voyant que l'amiral n'obéit plus aux ordres de PÉTAİN et laisse les alliés occuper l'AFN, que vont-ils faire les Allemands ? Un début de réponse va nous être donné.

Soudain un bruit de moteur d'avion résonne au loin sur les gorges du Rummel, et va rapidement en s'amplifiant. Deux bombardiers bimoteurs aux ailes frappées de la croix noire et blanche, donc allemands, passent en trombe à basse altitude au-dessus de la gare, remontent, virent et passent une deuxième fois, puis s'éloignent en direction du nord. Notre surprise est grande, personne n'a bougé, et nous restons un peu ahuris de ce qui vient de se passer. D'où venaient ces avions, et que signifie ce survol intempestif ? Reconnaissance, intimidation, nous ne le saurons jamais.

L'après-midi s'achève quand l'ordre d'embarquement arrive enfin. Nous avons fait une fois ou deux une manœuvre d'embarquement en chemin de fer, dans les célèbres « 40 hommes – 8 chevaux ».

Mais maintenant c'est la réalité, et pour beaucoup de jeunes cavaliers, c'est une « première ». L'opération va être longue et ne sera terminée qu'à la nuit. Les wagons sont affectés à chaque peloton. Les chevaux sont dessellés, puis on les fait rentrer un par un dans le wagon, quatre d'un côté de la porte coulissante, quatre de l'autre, se faisant face. Une corde est tendue devant les poitrails de chaque groupe de quatre, et les chevaux sont attachés par leur longe. Dans l'allée centrale ainsi aménagée, les harnachements y sont empilés, un garde chevaux est désigné pour rester dans le wagon. Quant aux cavaliers, ils s'installent tant bien que mal dans le wagon qui leur est réservé. Bientôt tout l'escadron est embarqué, mais pour quelle destination ? En attendant une réponse à cette question, le repas du soir est distribué, et nous faisons connaissance avec la boîte de « corned beef », et la boîte de sardines, qui vont désormais être bien souvent le menu de l'Intendance.

Enfin le lieutenant nous apporte des nouvelles. D'abord les Allemands et les Italiens, depuis cet après-midi, ont commencé à débarquer à Tunis et à Bizerte. Obéissant aux ordres du gouvernement de Vichy, le résident les a laissés faire. Le choc entre les alliés et les forces italo-allemandes débarquées est donc inévitable dans les prochaines heures, sinon dans les tout prochains jours. L'amiral DARLAN n'a paraît-il, pas encore choisi son camp et prescrit pour le moment une stricte neutralité. Toutefois, en ce qui nous concerne, nous partons pour la Tunisie.

Les heures passent. Nous sommes dans la nuit complète, livrés à nos réflexions. Soudain, cela s'agite dans la cour de la gare à marchandises. Nous entendons les cheminots donner les ordres de départ. Bientôt, une violente secousse ébranle notre vieux wagon, qui se met à rouler dans le grincement de ses essieux. Nous partons ! La campagne du 3^{ème} escadron du 3^{ème} RCA, en Tunisie, commence.

III – 9 novembre 1942

Nous avons roulé toute la nuit à la vitesse des trains de marchandises d'Algérie, c'est-à-dire très lente. Les hommes ont retrouvé leur moral que l'inaction avait entamé. Dehors les premières lueurs du jour commencent à poindre. Le bled algérien parfaitement calme défile sous nos yeux. De ci de là, on voit les feux de quelques mechtas qui s'éveillent. Nous passons la gare de Guelma, donc, nous roulons bien vers l'est, vers la frontière tunisienne. Brusquement le convoi prend un embranchement et se dirige vers le nord. Il fait grand jour quand il s'arrête dans une petite gare après s'être rangé le long du quai à marchandises. Où sommes-nous ? Que venons-nous faire ici ? Tout est calme aux alentours, aucune présence militaire. Le temps est beau, le ciel est bleu. Sitôt arrêté, l'ordre de débarquement de l'escadron est donné. Dès l'aube les gardes des chevaux leur ont donné de l'orge (les chevaux barbe mangent de l'orge et non de l'avoine) dans les musettes mangeoires ainsi que du foin. Nous procédons à l'opération inverse de la veille, les chevaux sont descendus un par un et aussitôt sellés. Bientôt les pelotons sont rassemblés attendant les ordres ; le premier qui arrive est d'envoyer les corvées chercher le café aux arabas (*) des cuisines, le second est de faire boire les chevaux à l'abreuvoir de la gare. Nous apprenons également que nous sommes à quelques kilomètres au sud de Bône. Nous ignorons si des Anglais ou des Américains ont débarqué dans le port. Si les Allemands ou les Italiens ont occupé la Tunisie. Pour ceux-ci encore sous l'effet de surprise, cette opération doit quand même leur demander un certain temps.

Le lieutenant DES MOUTIS arrive et passe l'inspection du peloton, puis il nous apprend quelle va être notre première mission. Nous sommes tout près du terrain d'aviation de Bône ; celui-ci doit être occupé dans la journée par un bataillon de parachutistes américains qui sauteront dessus. Nous devons donc assurer en les attendant la protection du terrain et de ses accès afin que l'opération américaine puisse se dérouler sans incident. Cela implique donc, sans en donner l'ordre, d'empêcher les Allemands de l'occuper avant les Américains. Ce n'est plus tout à fait la neutralité prescrite par l'amiral.

L'escadron est à cheval, prêt à partir. Le lieutenant LE CORBEILLER donne l'ordre du départ et les pelotons se dirigent vers le premier acte de ce qui va être la campagne de Tunisie de l'armée française d'Algérie rentrée de nouveau dans la guerre.

Nous sommes bientôt sur les lisières du terrain d'aviation ; au loin nous apercevons les premières maisons de Bône. Le terrain est vide et semble n'avoir pas servi depuis longtemps. Pas d'Allemands ni d'Italiens. Les pelotons sont mis en position sur tout le pourtour de l'objectif des parachutistes. Nous mettons pied à terre. Les gardes chevaux s'éloignent mettre les montures à l'abri, et nous installons chaque groupe de combat, FM en batterie dans la direction d'où l'ennemi pourrait surgir. Evidemment, en dehors des mitrailleuses Hotchkiss du peloton mitraille, nous ne disposons d'aucune défense antiaérienne. Je ne vois pas comment nous pourrions empêcher des avions d'atterrir, à part de les mitrailler une fois au sol.

La matinée s'achève. Il fait beau et chaud, un temps idéal pour l'aviation. Celle-ci ne s'est pas encore manifestée. Le repas est distribué, le moral est bon, finie l'attente énervante de la veille, même si quelques incertitudes demeurent, nous sentons que nous allons enfin servir malgré la faiblesse de nos moyens.

Soudain nous entendons un grondement lointain qui va grandissant ; nous levons la tête et de fait nous voyons dans le ciel, en direction de l'ouest une multitude de petits points noirs qui viennent vers nous et que rapidement nous pouvons identifier. Ce sont les avions que nous attendons. Ils sont rangés en escadrille en ordre de vol, à environ 500 m d'altitude. Aussi nous distinguons fort bien les appareils : bimoteurs gris, massifs aux ailes et aux fuselages frappés de l'étoile blanche, marque bientôt célèbre de l'US Air Force. Le lieutenant nous dit, qu'il s'agit du Douglas DC 3 qui va devenir l'avion le plus répandu de la 2^{ème} Guerre mondiale, aussi bien en Europe qu'en Afrique ou en Asie. Sur le côté de chaque fuselage une porte ouverte, mais nous ne pouvons distinguer les hommes qui doivent se trouver à l'intérieur.

(*) Charrettes attelées de mulets, formant le Train de l'escadron

Notre émotion est grande à l'idée que nous allons assister au premier parachutage d'Américains sur le sol africain depuis 1 an qu'ils sont entrés dans la guerre. Eux aussi, là haut doivent avoir une certaine appréhension, c'est assurément le premier saut en opération, sans de gros risques, heureusement. Bientôt les premières escadrilles en vol par trois arrivent à l'aplomb du terrain, et tout à coup nous voyons des petits bonshommes noirs qui, par la porte ouverte se détachent des appareils suspendus par un fil. Ça y est, ils sautent, le parachute s'ouvre, d'abord comme un long boudin blanc, puis comme une grosse fleur blanche et nous pouvons distinguer nettement chaque parachutiste suspendu après les cordes de son parachute. Les avions se succèdent par trois et ils sont maintenant des centaines d'hommes dans le ciel bleu qui descendent lentement. Quel magnifique spectacle, je crois qu'il restera gravé dans la mémoire de chacun de nous. Quel réconfort il nous apporte après ces deux années humiliantes que nous venons de vivre. Mais hélas, j'aperçois aussi deux parachutes qui ne sont pas ouverts et tombent en torche. Ce sont certainement les deux premiers morts de ce bataillon, pour la libération de pays qui ne sont pas le leur. Les avions finissent de passer, nous en avons compté une bonne trentaine. Ils tournent et repartent vers l'ouest. Au sol nous apercevons les hommes qui se rassemblent et se dirigent vers le nord du terrain.

Nous n'aurons aucun contact avec eux, mais plus tard nous apprendrons que ce bataillon parachutiste, le n° 1 de l'armée américaine était commandé par le colonel RAFFLES, le type parfait du cow-boy et qu'il est destiné à s'illustrer plus tard dans le sud tunisien lors de l'offensive allemande sur Sbeitla et Kasserine.

Pour nous notre mission semble terminée. L'après-midi s'achève, la nuit ne va pas tarder à tomber. L'ordre de rassembler les pelotons est donné. Les gardes chevaux amènent nos montures et bientôt l'escadron est de nouveau à cheval. Nous repartons en direction de la gare où nous avons débarqué ce matin. Il fait nuit lorsque nous y arrivons et nous retrouvons notre train qui nous attend le long du quai à marchandises. L'opération d'embarquement de l'escadron va se dérouler à la lumière de quelques lampes à pétrole fournies par le chef de gare. Tout se passe sans incident, à part une pauvre mule des arabas qui se casse une patte entre le quai et le wagon. Elle est aussitôt abattue. Nous sommes de nouveau dans nos wagons, attendant le départ du convoi. Je ne peux m'empêcher de repenser au spectacle que nous avons eu sous les yeux cet après-midi, image rassurante parce qu'elle est la preuve qu'on peut opposer aux Allemands des forces aussi puissantes que les leurs.

Le peloton est endormi quand le train démarre et reprend sa marche vers l'est.

IV – 10 novembre 1942

Le jour commence à poindre quand le convoi stoppe dans une petite gare. C'est Gardimaou, la frontière tunisienne. Les hommes se réveillent et regardent par la porte du wagon ce paysage qui va bientôt être le théâtre d'une bataille longue et violente et dont l'issue sera capitale pour la suite de la guerre.

De nouveau l'ordre de débarquer est donné et comme la veille nous descendons les chevaux. Bientôt les pelotons sont rassemblés dans la cour de la gare prêts à partir. La Tunisie nous est ouverte. Mais où sont les Allemands et les Italiens ? Nous l'ignorons. Tout ce que nous savons bientôt, c'est que nous allons effectuer la même mission que la veille à Souk El Arba où se trouve un terrain d'aviation important que les parachutistes américains doivent occuper dans la journée. Mais cette fois les risques de heurt avec les Allemands sont plus vraisemblables. L'escadron démarre et prend la grand route Alger – Tunis parallèle à la voie ferrée que nous venons de quitter. Il fait jour mais le ciel est gris et il fait froid. L'escadron s'étire pelotons après pelotons, le train des arabas fermant la marche. Nous allons au pas et les fers des chevaux résonnent allégrement sur le macadam. Tout est calme autour de nous, pour l'instant nous ne voyons guère de différence entre l'Algérie et la Tunisie, les mêmes mechtas, les mêmes gourbis, mais pas une âme qui vive. Soudain un grondement, deux avions surgissent en rase motte et longent notre colonne. Ce sont des avions de chasse, aux ailes et fuselages frappés de la croix blanche et noire de la Luftwaffe, le célèbre Messerschmitt dont nous devons apprendre à nous méfier.

Ils n'ont aucune manifestation agressive, mais ils nous prouvent que les Allemands sont bien là, ils s'éloignent en direction de Tunis.

Au bout de plusieurs kilomètres, nous atteignons l'entrée d'un gros village : c'est Souk El Arba, la première localité importante de Tunisie depuis la frontière. Pour l'instant tout est calme mais nous y trouvons quelques éléments de l'armée française de Tunisie qui se sont repliés en vitesse en direction de l'Algérie dès le débarquement des Allemands et des Italiens. Il s'agit essentiellement de troupe de DCA avec leurs canons légers montés sur camionnettes, matériel relativement récent. Ils nous apprennent que deux avions allemands, venus chercher les commissions d'armistice, ont décollé il y a peu de temps du terrain d'aviation. Celui-ci se trouve de l'autre côté du village à proximité de la route de Tunis. L'escadron s'y rend et le même scénario que la veille se déroule. C'est alors que le lieutenant DES MOUTIS me donne l'ordre de prendre mon groupe de combat et de le suivre à cheval. Nous nous remettons en selle et nous revenons sur nos pas. Mais au lieu de prendre à l'ouest la route d'Algérie, nous prenons au nord la route qui mène à la côte, à Tabarka, le 1^{er} port de Tunisie après la frontière. Souk El Arba se trouve dans une plaine parallèle à la mer jusqu'à Tunis, par Pont du Fhas et Tebourouk, mais dominée au nord par une chaîne de montagnes qui la sépare de celle-ci, avec quelques passages sur le littoral. C'est une magnifique voie d'invasion vers l'Algérie, celle suivie par les Romains lors des guerres puniques contre Hannibal, la plaine de la Medjerda. Au sud, nous apercevons au loin de nouvelles cimes de montagnes, les premiers contreforts de la « dorsale tunisienne ». Aujourd'hui, nous ignorons qu'elles serviront de cadre à la campagne qui vient de commencer.

Nous atteignons bientôt un pont sur un oued peu profond à la sortie du village. Le lieutenant me donne l'ordre d'installer le groupe de chaque côté de la route en position défensive, le FM en batterie couvrant celle-ci. Les consignes sont teintées de neutralité. Simplement reconnaître tout élément étranger se présentant sur la route, au besoin les renseigner. S'ils sont allemands n'engager le combat que si eux-mêmes le déclenchent. Tout ce que l'on sait c'est que les Anglais ont débarqué à Tabarka. Il y a donc des chances que ce soit eux qui se présentent. Le lieutenant repart pour le terrain d'aviation. Nous mettons les chevaux à l'abri dans la cour d'une ferme à l'entrée du bourg où se trouvent déjà quelques éléments de DCA française.

J'installe mes hommes de part et d'autre de la route sur les flancs du remblai et le FM à l'entrée du pont ayant dans son champ de tir la route qui se dirige vers la montagne. Chacun essaye de s'abriter derrière quelques pierres qui se trouvent à cet endroit et la surveillance commence. Le temps s'est dégagé, un peu de ciel bleu apparaît. Tout est calme, pas d'avions dans le ciel. Soudain le lieutenant revient, et c'est une tempête qui s'abat sur moi. J'ai négligé d'avoir fait creuser à chacun de mes hommes un trou individuel, l'enterrant jusqu'au cou. À la première rafale, ils vont tous se faire descendre. Nous devons immédiatement nous mettre au travail. Je reconnais que le lieutenant a parfaitement raison et que nous n'avons pas encore le réflexe de la protection. Il repart, mais dans une heure il veut nous voir dans nos trous. Chacun se met aussitôt à creuser, mais hélas nous n'avons pour le faire qu'une petite pelle bêche de cavalerie individuelle ; Enfin au bout d'un moment nous sommes déjà suffisamment protégés. Et à sa 2^{ème} visite le lieutenant est satisfait. Midi est passé et nous pouvons entamer nos boîtes de « singe » et de sardines. Tout à coup, un bruit d'avion et nous apercevons à l'ouest les escadrilles de DC3 qui, dans la même formation que la veille amènent le bataillon de parachutistes américains. Ils se dirigent vers le terrain d'aviation et bientôt les parachutes s'ouvrent dans le ciel. Les avions vides passent juste à notre verticale à basse altitude, nous distinguons fort bien les courroies de largage qui pendent par les portes ouvertes. Tout redevient calme et nous reprenons notre surveillance. Celle-ci est bientôt troublée par un nouveau grondement, nous levons la tête et cette fois venant de l'est ce sont de nouvelles escadrilles qui arrivent à moyenne altitude, nous pouvons compter une dizaine d'appareils. Surprise et inquiétude, c'est ce que nous éprouvons, car les avions qui approchent sont les bombardiers en piqués stukas allemands facilement reconnaissables à leurs ailes dièdres et leur train d'atterrissage en « pantalon ». Les reproches du lieutenant tout à l'heure prennent maintenant toute leur signification car nul doute que c'est le village qui va subir son premier bombardement... Apparemment non, car les stukas contournent celui-ci puis le délaissent poursuivant leur vol au-dessus de la plaine vers l'ouest. Soudain nous les voyons piquer vers le sol et aussitôt de violentes explosions retentissent et des nuages de fumée s'élèvent vers le ciel ; les stukas viennent d'atteindre la voie ferrée d'Alger-Tunis coupant ainsi tout trafic ferroviaire venant d'Algérie. Les avions reprennent de l'altitude et repartent en direction de Tunis sans avoir été inquiétés. La DCA française a respecté la neutralité, le calme revient, pas pour longtemps... En effet sur la route de Tabarka, débouchant de la montagne, j'aperçois des véhicules qui approchent lentement. De quelle nationalité sont-ils ? Sachant que les Anglais ont débarqué à Tabarka j'imagine qu'il ne peut s'agir que d'un détachement britannique. Je m'avance sur la route faisant signe au véhicule de tête de s'arrêter. Celui-ci obtempère, c'est une automitrailleuse occupée par 4 hommes en kaki, portant un béret noir. Derrière trois autres suivent, il s'agit bien d'une patrouille anglaise. De la première descend un officier mais ignorant les insignes du grade, je pense qu'il s'agit d'un lieutenant. Il se dirige vers moi et je peux distinguer sur son épaule un écusson blanc frappé d'un poing ganté de fer noir. Je saurai bientôt qu'il est l'insigne de la célèbre 1^{ère} division blindée de sa Gracieuse Majesté. Très correct il me salue. Je lui réponds et lui demande en Anglais ce qu'il désire. Apparemment surpris de trouver en face de lui un petit gradé français parlant sa langue, il me demande si les parachutistes sont arrivés et si j'ai vu dans le village d'autres éléments de l'armée britannique. Je réponds par l'affirmative à la 1^{ère} question ; quant à la seconde je ne peux le renseigner, n'étant pas moi-même allé au village depuis la matinée. Satisfait il remonte dans son véhicule et je laisse le passage à la patrouille.

L'après-midi s'achève sans incident. Le lieutenant m'envoie l'ordre par un agent de liaison de regagner le bivouac de l'escadron qui se trouve dans le village. L'escadron s'est installé sur un grand terrain semblable à un terrain de football. Sur un des grands côtés les chevaux sont alignés par peloton, attachés à la chaîne de bivouac, système long à monter et que nous ne tarderons pas à abandonner. Je retrouve mon peloton, vais rendre compte des événements de l'après-midi au lieutenant. Sur l'autre côté du terrain, en face de nous, un fort détachement britannique est aussi en bivouac. Pour la 1^{ère} fois, je vois des chars d'assaut anglais. Ce sont de magnifiques engins très bas sur leurs chenilles qui donnent une impression de vitesse plus que de puissance car ils n'ont qu'un canon de petit calibre dans une tourelle écrasée comme une boîte de carton. Baptisés du nom de « *Valentine* », ils constituent l'essentiel de l'avant-garde de la 1^{ère} division blindée, car sur l'épaule des hommes je reconnais l'insigne que j'ai vu cet après-midi : l'écusson blanc au poing ganté de fer.

Pour l'instant ceux-ci procèdent à la révision de leurs véhicules, car la route a été longue depuis Alger. La nuit tombe, nous allons dormir pour la première fois à la belle étoile et après une deuxième journée de campagne un peu mouvementée. Mais je ne peux m'empêcher de m'interroger sur ce qui nous attend demain car cette situation de semi neutralité ne peut se prolonger. Le retour dans la guerre de la France en Afrique du Nord, que nous souhaitons tous, est maintenant inévitable. Mais quand et comment ? La puissance des Alliés, leur matériel tout neuf nous rassurent mais les Allemands ont encore toutes leurs forces et le choc va être rude.

Le jour se lève, le ciel est gris mais il ne fait pas froid. Le trompette de l'escadron vient de sonner le réveil, nous sortons de nos couvertures tout habillés, nous avons juste quitté nos équipements pour dormir ; chaque peloton va donner à manger et à boire à ses chevaux et faire un peu de pansage en attendant les ordres. En face chez les Anglais nous les voyons procéder à leur traditionnel rasage du matin, opération à laquelle aucun britannique ne doit manquer, même dans les pires circonstances.

Nous prenons notre café quand soudain se répand parmi nous une succession de nouvelles propres à changer le cours de l'histoire. Au matin de cet anniversaire de la victoire de 1918 nous apprenons que la zone libre de France a été entièrement occupée par l'armée allemande et que le gouvernement de Vichy, ainsi que le maréchal, sont probablement prisonniers. Ensuite à quelques kilomètres de nous, à Pont du Phas, les troupes françaises qui avaient réussi à s'échapper de Tunis et de Bizerte ont été rejointes et attaquées par les Allemands qui rompent ainsi l'armistice de 1940. Nous sommes donc de nouveau en guerre. Arrive également d'Alger la nouvelle que l'amiral DARLAN a pris la tête d'un gouvernement provisoire français étendant son autorité sur toutes les colonies d'Afrique. Est-ce de sa propre initiative, ou applique-t-il les ordres du maréchal, donnés secrètement avant son départ de France ? Encore aujourd'hui les historiens s'interrogent. Quoi qu'il en soit, nous voici coupés de la métropole et de nos familles pour de longues années. Nous ne pouvons qu'éprouver de l'inquiétude pour leur sort connaissant déjà celui des populations occupées depuis deux ans.

Enfin dernières nouvelles qui concernent la hiérarchie militaire : le général GIRAUD qui vient d'arriver d'Alger avec les Américains est nommé commandant en chef de toutes les forces militaires d'Afrique du Nord et le général JUIN prend le commandement des troupes françaises qui vont être dirigées vers la Tunisie dans les heures qui viennent, c'est-à-dire le corps de l'armée formé par les divisions d'Oran, Alger et Constantine. Quant au 3^{ème} RCA, nous apprenons que les deux escadrons motorisés, après avoir fait demi-tour sur la route d'Alger ont enfin gagné à toute vitesse le sud tunisien en direction de Gafsa où les attendent pour chacun d'eux les occasions d'inscrire leurs premières actions d'éclat ; ce seront pour l'un l'affaire du train de Maahres, et pour l'autre la capture à Gabès des commissions d'armistice allemandes et italiennes.

Les commentaires vont bon train pour nous, quand le lieutenant DES MOUTIS vient donner l'ordre de rassemblement pour le peloton. Nous sellons en vitesse les chevaux, et rompons les chaînes du bivouac. En quelques minutes nous sommes prêts à partir. La mission du peloton est cette fois-ci une mission de recueil et de protection. Les éléments français de Tunisie se replient en ce moment sur Souk El Arba. Nous devons, à l'entrée du village les accueillir et retarder l'arrivée des Allemands qui les poursuivent.

Mais tout de suite je pense que nous ne sommes pas seuls dans le village, les chars anglais sont là : agit-on en liaison avec eux ? Aucune consigne n'est donnée dans ce sens. Le peloton se met en route à cheval pour gagner les positions qui lui sont attribuées. Il me semble bon, arrivé à cette période décisive de mes souvenirs, d'exposer au lecteur ce qu'est, ce 11 novembre 1942, le 3^{ème} Chasseurs d'Afrique. Il est comme nous l'avons dit plus haut, un régiment de l'« armée d'armistice », constitué d'engagés pour 3 ans. Mais il bénéficie comme tous les régiments d'Afrique du Nord, suivant les conditions d'armistice, de rester dans l'état où il se trouvait le 18 juin 1940, c'est-à-dire de conserver ses effectifs et son armement. Les Allemands craignaient alors, comme le gouvernement de Vichy, que les britanniques, et un an plus tard les américains, ne tentent de s'emparer des colonies françaises pour les entraîner dans la guerre ; en conséquence ils leur laissaient les moyens de se défendre. Cette crainte était bien justifiée par les tentatives du débarquement anglais à Dakar avant la fin de 1940 et plus tard une prise de possession de Madagascar.

L'ordre de bataille du régiment est donc constitué par 2 groupes d'escadrons. Le 1^{er} et le 2^{ème} escadron, est un groupe motorisé d'automitrailleuses Panhard, modèle 1932, conçues pour l'Afrique avec réservoir d'eau supplémentaire. Ce sont des engins avec inverseur, armés d'un canon court de 37 mm et d'une mitrailleuse Reibel, ils n'ont pratiquement pas de moyen radio. Aux pelotons AM s'ajoutent des pelotons motocyclistes sur motos Gnome Rhône, et sur side-cars armés de FM. Ce groupe est commandé par le commandant MANCEAU-DEMIAU. Le 2^{ème} groupe, sous les ordres du commandant GENTIEN, est le groupe à cheval 3^{ème} et 4^{ème} escadrons. Le 4^{ème} escadron est devenu récemment un escadron indigène par suite du manque d'engagés en provenance de France. Ces derniers ont été mutés au 3^{ème} escadron pour porter celui-ci à un effectif complet, et remplacés par des autochtones recrutés suivant la bonne vieille méthode de l'armée d'Afrique dans les douars des Aurès avoisinant Constantine. Quant aux cadres, ils proviennent du 3^{ème} Spahis de Batna. Pour assurer le dépôt du régiment, cet escadron est resté à Constantine. L'effectif est à 3 pelotons de combat. Et un peloton de mitrailleuses et d'engins, dit peloton « mitraille ». Chaque peloton de combat a 3 groupes de combat et un groupe de commandement ce qui porte à un effectif de 40 hommes. Chaque groupe est armé d'un fusil mitrailleur « modèle 1924 modifié 1929 », une bonne arme robuste mais qui n'a pas la vitesse de tir de son homologue allemand. L'armement individuel de chaque cavalier se compose du mousqueton Lebel modèle 14/18, du sabre-baïonnette, et enfin du sabre de cavalerie légère fixé à la selle à la manière arabe. L'ensemble n'est guère différent de celui de la cavalerie montée à la fin de la guerre 1918. On comprend que les commissions d'armistice n'aient guère été impressionnées par une telle puissance de feu.

Quant au peloton mitraille, il dispose de 4 mitrailleuses Hotchkiss, d'un modèle ayant également servi à la guerre précédente et de 2 mortiers de 81 mm, d'un modèle ancien, sans appareil de visée ; FM, mitrailleuses et mortiers sont portés par les chevaux de bât.

Enfin pour l'habillement, nous sommes en tenues de drap d'hiver et ne disposons comme linge de rechange que d'une chemise et d'un caleçon dans la sacoche de cavalerie. Nous sommes remontés en chevaux barbe, excellents petits chevaux robustes adroits passant partout et qui seront pour nous de merveilleux compagnons de campagne. Hélas beaucoup resteront dans les djebels tunisiens et tous mériteront que l'on ait une pensée émue pour eux.

Le mien est un bel alezan répondant au nom de « zig-zag » avec qui je m'entends parfaitement et qui sait me témoigner une amitié fidèle.

Voici donc les conditions matérielles dans lesquelles nous reprenons aujourd'hui le combat pour la France. La pauvreté de nos moyens, dont nous ne nous rendons même pas compte, n'entame pas notre moral qui est maintenant au plus haut, toute incertitude étant maintenant dissipée. Ce qui va faire de la campagne qui s'ouvre, pour toute l'armée française, un fait d'arme propre à effacer la honte de la défaite et de l'armistice.

Mais revenons au récit de cette journée. Nous arrivons donc à la sortie du village, sur la route de Tunis, et mettons pied à terre. Pour mon groupe de combat, je reçois l'ordre de m'installer de part et d'autre de cette route, à la lisière du bourg, dans une position semblable à celle de la veille sur la route de Tabarka. Mais cette fois les consignes ne m'interdisent plus d'ouvrir le feu sur les Allemands. Nous guettons donc sur la route devant nous l'apparition des troupes se repliant sur Souk El Arba.

À ma droite, nous avons à une centaine de mètres le terrain d'aviation ; sur celui-ci se manifeste une certaine activité dont nous ne distinguons pas encore l'origine ni les acteurs, quand soudain se présente dans le ciel une succession d'escadrilles qui descendent vers le sol et commencent à atterrir. Ce sont des avions de chasse, monoplane, monoplace portant des cocardes bleu, blanc, rouge dans l'ordre inverse des couleurs françaises. Ils sont anglais et nous voyons pour la 1^{ère} fois les fameux « Spitfire » et leurs frères « Hurricane » qui ont sauvé l'Angleterre lors de la bataille de Londres. Les abords du terrain en sont bientôt couverts et nous pouvons admirer la finesse de leurs lignes. Ce spectacle va renforcer notre moral en attendant d'en voir un autre qui va être presque comique.

Nous ne relâchons pas pour cela notre surveillance, mais notre attention est attirée par 2 véhicules bizarres qui sortent du village et font quelques mètres sur la route, ils sont peints en vert avec sur les côtés une étoile blanche. On dirait une caisse portée par 4 roues ou une automobile de petite taille, 4 hommes occupent chacune d'elles, vêtus de combinaisons et de blousons verts, sur la tête un casque ressemblant étrangement au casque allemand. Bientôt j'entends parler ces soldats, ils parlent anglais, ce sont donc des Américains, les premiers que nous voyons, et nous aurons sous peu que leurs véhicules s'appelaient des Jeeps. Ils descendent et font quelques pas sur la route, observant celle-ci et les alentours, puis sans nous adresser la parole, ni même faire attention à nous, ils repartent dans leurs voitures vers le village.

Au bout d'un moment, sortent du village 4 ou 5 camions portant eux aussi l'étoile blanche, massifs et ventrus à 6 roues, la caisse recouverte d'une bâche en toile souple. Ils vont se ranger sur le côté gauche de la route, dans une sorte de terrain vague, en plein dans le champ de tir de mon fusil mitrailleur. Commence alors un spectacle digne du cirque Barnum : des soldats descendent des camions parlant haut et fort avec un accent anglais indescriptible ; sans précipitation ils déchargent des caisses et des sortes de réservoirs métalliques ainsi que des toiles roulées. Aucun ne s'inquiète de ce qui peut se passer sur la route : ils semblent ignorer totalement que les Allemands sont à quelques km et que l'aviation ennemie peut intervenir à tout moment. Aucun groupe de combat ne les accompagne pour assurer un minimum de protection. Nous restons ahuris et stupéfaits d'une telle inconscience de la part de militaires. Peu de temps après une grande tente s'élève, semblable à un chapiteau de cirque et les Américains y installent leurs caisses et leurs espèces de réservoirs qui se révèlent être des fourneaux à pétrole. Nous venons tout simplement d'assister à l'installation d'une cuisine yankee. Mais le spectacle n'est pas fini : à midi nous voyons arriver une file de soldats verts, des assiettes plates d'aluminium à la main, la plupart sont sans armes et forment une queue à l'entrée de la tente, nous rappelant tristement celles que nous connaissons en France depuis longtemps. Tout comme à la chaîne de montage de chez Ford, ils passent devant des serveurs qui leur distribuent les différentes parties de leur repas. Je suis inquiet pour l'avenir, car une telle insouciance, voire incompétence, risque face aux Allemands de coûter très cher. C'est d'ailleurs ce qui ne tardera pas à se produire dans la zone qui leur sera attribuée dans le sud Tunisien.

Le lieutenant DES MOUTIS vient me voir et reste surpris par la situation où je me trouve avec mon groupe. Nous pourrions évidemment nous porter en avant sur la route sur de nouvelles positions, mais nos moyens sont bien faibles pour assurer la protection d'un détachement allié aussi important, qui d'ailleurs ne semble guère s'en soucier. Devant nous la situation des troupes de Tunisie s'est améliorée, elles opposent pour l'instant une résistance efficace aux Allemands en attendant des renforts, en particulier la division blindée britannique qui ne va pas tarder à les rejoindre.

Il n'y a donc plus aucune raison pour que nous restions dans le secteur, et le lieutenant nous donne l'ordre de rejoindre le bivouac. Nous y retrouvons l'escadron, le peloton rassemblés, chevaux sellés, les Anglais s'appêtent eux aussi à faire mouvement, les chars sont en colonne les moteurs tournant au ralenti. Quant à nous une nouvelle mission et une nouvelle destination nous attendent. La 1^{ère} étape va se faire de nuit, afin d'échapper aux regards de l'aviation allemande ou italienne, et d'autres vont suivre jusqu'à ce que nous atteignons la zone de combat qui est attribuée à notre groupe.

VI – Fin novembre, début décembre

Avant de poursuivre le récit de cette campagne, je crois qu'il est utile d'anticiper et d'exposer la situation en Tunisie pour chacune des armées ennemies ou alliées dans ce second front, en Afrique du nord, qui vient de s'ouvrir. En Libye l'Afrika Corps de ROMMEL et les Italiens sont en pleine retraite devant l'armée britannique de MONTGOMERY après sa victoire à El Alamein en octobre 1942. Fin décembre, ils seront à la frontière tunisienne. Au nord de la Tunisie, les Allemands qui ont débarqué à Bizerte et Tunis d'importants effectifs, soutenus par des chars et l'aviation, sous les ordres du général NEHRING, s'avancent dans la Medjerda et le long de la côte nord. Au centre les Italiens ont débarqué à Sousse et à Sfax et s'installent sur une ligne face à la dorsale tunisienne, dont le centre est Kairouan. Du côté allié, le nord jusqu'à la dorsale va être tenu par l'armée anglaise sous les ordres du général ALEXANDER. Sur la dorsale elle-même va s'aligner l'armée française d'Algérie, environ 50 000 hommes : au nord la division d'Alger sous les ordres du général DELIGNE, au sud la division de Constantine avec le général WELVERT. Enfin le sud tunisien, la région de Gafsa, Sbetla et la passe de Kasserine sont tenus par les Américains sous les ordres du général BRADLEY puis du général PATTON après le désastre de Kasserine. L'ensemble des forces alliées en Tunisie est commandé par le général EISENHOWER.

La nuit est complètement tombée quand nous entamons notre première étape sur les contreforts de la dorsale en direction du sud. L'escadron s'allonge sur la route, le peloton mitraille et les arabas formant l'arrière garde. Nous respectons le règlement de cavalerie qui prescrit toutes les heures une marche à pied pour reposer les chevaux une quinzaine de minutes. Cela permet aussi de ne pas s'endormir au pas régulier des chevaux, car les heures passant, le sommeil se fait sentir rapidement. Nous faisons ainsi près de 50 km, et le jour commence à poindre lorsque nous arrivons à l'étape fixée par le commandant d'escadron. Nous dessellons, et faisons boire nos montures, nous leur donnons une musette d'orge bien méritée. Il reste encore à les bouchonner avant de songer à notre repos. Les soins sont enfin terminés et les hommes des pelotons, les sentinelles mises en place, peuvent enfin s'enrouler dans leurs couvertures pour un sommeil réparateur. Heureusement il ne fait pas encore trop froid. Nous sommes sous des arbres, auxquels les chevaux sont attachés à l'abri des regards de l'aviation, tout est calme. L'escadron dort. Cela va se répéter plusieurs jours durant, au rythme des étapes. Nous atteignons ainsi le Kef, puis les collines dominant Maktar. La monotonie de la route et le calme environnant sont coupés par 2 événements : une nuit l'escadron est arrêté sur la route, des autocars semblent nous attendre. En effet, l'ordre est donné de mettre pied à terre et de prendre les dispositions de combat. Les gardes chevaux vont avec ceux-ci trouver un abri, les pelotons s'installent dans les cars, qui nous emmènent dans la nuit. Nous ne comprenons pas ce qui se passe. Bientôt nous arrivons dans un petit village dont le nom nous est inconnu, nous recevons l'ordre d'en organiser la défense. Des Italiens seraient en train de patrouiller dans le secteur ; mais rien ne se passe, le jour se lève et nous retournons aux cars sans avoir tiré un coup de mousqueton. Sur la route nous retrouvons nos chevaux et terminons l'étape. Nous ne saurons jamais ce qui s'est passé. Le second événement me concerne personnellement, il est un tel exemple extraordinaire des hasards de la vie que je ne peux m'empêcher de relater ici. Lorsque je m'étais engagé en 1940 au 2^{ème} Hussards j'avais été accueilli par un brigadier-chef du nom de Paul D.. Or ce gradé, dès l'abord très sympathique était béarnais comme moi et originaire comme moi de la capitale du Béarn. D'où une grande camaraderie s'était immédiatement établie entre nous. Ayant été désigné pour suivre des cours à l'École de cavalerie de Tarbes, je l'avais complètement perdu de vue. Or au cours d'une de ces étapes qui nous menaient vers le sud, l'escadron bivouaquant en bordure de route, je me trouvais de garde vers le milieu de la nuit quand soudain le bruit d'une troupe en marche et des éclats de voix attirent mon attention, j'avance afin de reconnaître qui peut arriver à pareille heure lorsque j'entends des ordres donnés avec un splendide accent béarnais, l'accent de nos montagnes que l'on reconnaît entre mille. Je ne pouvais y croire, cette voix ne m'était pas inconnue : j'appelle « DARNAUDERY », il me répond et nous tombons dans les bras l'un de l'autre. Il amenait le contingent de réservistes mobilisés, affecté au 3^{ème} RCA et à notre escadron qu'il recherchait depuis leur débarquement à Tébessa. Il me raconta alors que démobilisé fin 1940, à la recherche d'un emploi civil, il était devenu secrétaire de commune mixte en Algérie. Mobilisé, il avait été affecté à notre dépôt de Constantine et envoyé avec le premier renfort. Inutile de décrire la joie de nos retrouvailles, nous devons reprendre notre camaraderie qui, encore aujourd'hui, fait de lui mon plus fidèle ami. Il est bien entendu affecté au peloton du lieutenant DES MOUTIS.

Nous continuons donc notre marche, étape après étape, dans une région de plus en plus montagneuse, qui nous amène sans incident notable dans les environs de Maktar, à part quelques survols par des avions difficilement identifiables et qui ne s'intéressent pas à nous. Nous sommes maintenant dans le secteur de la division d'Alger à laquelle nous allons être rattachés. Vers l'est au-delà du djebel se trouvent les premières lignes italiennes. C'est au cours d'une halte de quelques jours sous les chênes liège que va se produire un fait assez exceptionnel. Le soir venu, à son retour du PC, le lieutenant nous rassemble et désigne un groupe de combat qui va l'accompagner à cheval. Il ne nous donne pas d'autres explications, mais nous apprenons qu'il va effectuer une reconnaissance d'officier, seul dans les lignes ennemies, dans les meilleures traditions de la cavalerie. Il s'éloigne avec son groupe qui doit l'escorter jusqu'à un oued à la limite des positions françaises ; au-delà ce sont les Italiens dont les positions sont mal définies et qu'il a pour mission de reconnaître en 48 heures. Au petit jour le groupe revient ayant pour ordre de retourner chercher notre chef à l'expiration de ce délai. Au-delà il devra être porté disparu.

Le temps s'est mis à la pluie. Décembre a commencé, l'hiver tunisien dans le djebel est très froid. Sous l'abri précaire de la toile de tente ou de quelque gourbi, nous sommes vite trempés sans espoir de nous changer ou de nous sécher. Le drap des manteaux s'imprègne d'humidité, impossible d'allumer des feux à cause de l'aviation. Après tout ces km faits sur des routes empierrées, nos uniques chaussures ne demandent qu'à nous lâcher.

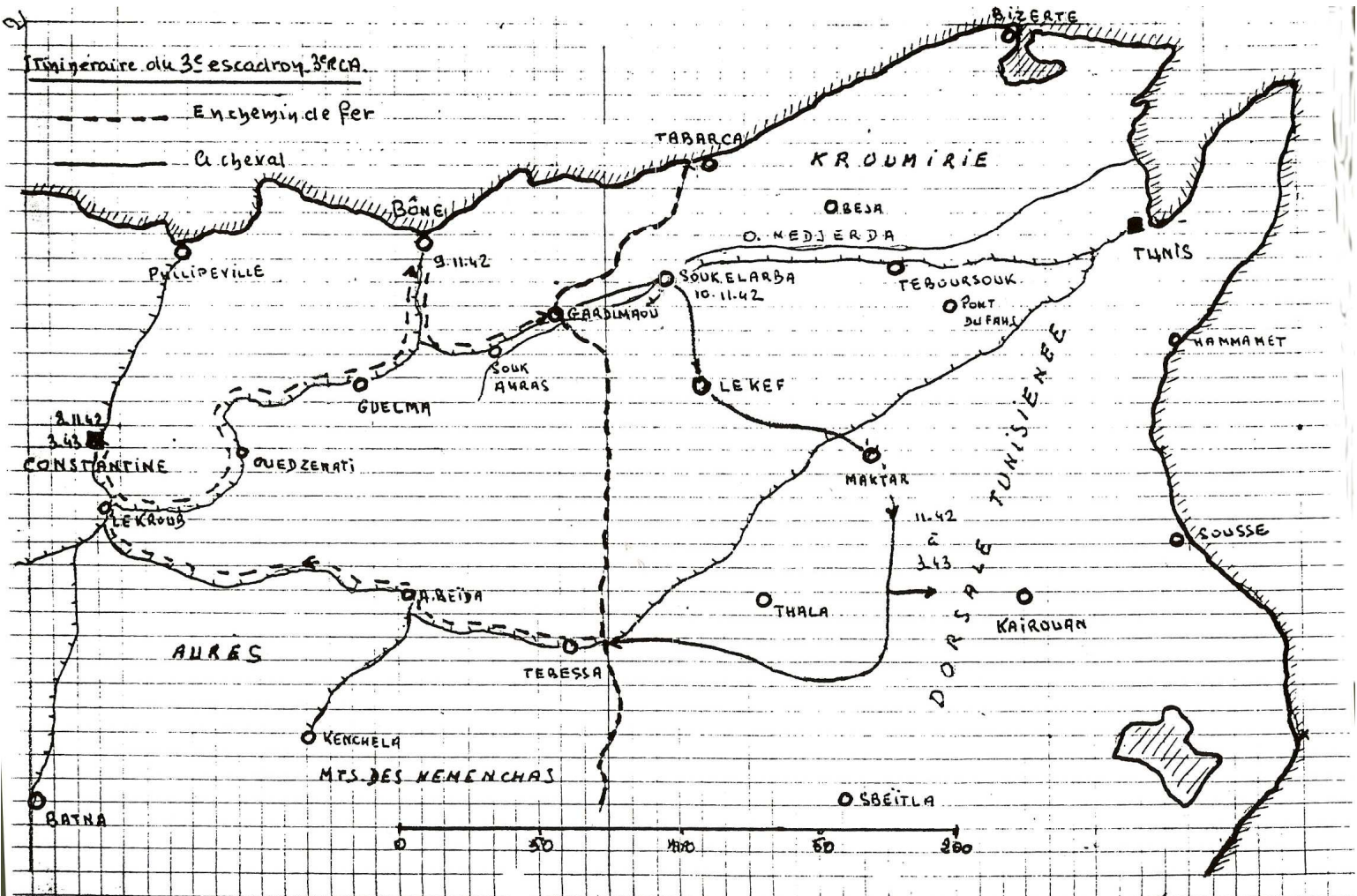
Nos chevaux ont maigri et supportent stoïquement la pluie qui tombe sans arrêt ; leur rusticité, heureusement les protège. Curieusement une légère amélioration de notre situation matérielle va nous être apportée alors que nous attendons le retour de notre officier.

En début d'après-midi, une colonne de camions américains vient s'arrêter sur la route à proximité de notre bivouac. Il en descend une bonne centaine d'hommes, apparemment de l'infanterie. Nous apprenons qu'il s'agit d'une compagnie remontant de la zone des combats du sud tunisien pour quelques jours de repos.

De petites tentes vertes sont montées sous la pluie et nous ne tardons pas à recevoir la visite des « boys », un peu étonnés de rencontrer une troupe qui leur semble d'une autre époque. Ils ne peuvent croire que l'on puisse faire encore la guerre à cheval. À quoi nous leur répondons que dans le djebel, les chevaux peuvent passer là où leurs engins ne pourraient sans doute pas. Comme tous les soldats nous fraternisons ; ils viennent d'un peu tous les Etats-Unis et ne parlent pas le français. Ce qui les fascine, ce sont nos sabres. Comme tout s'acquiert aux USA, pourvu qu'on y mette le prix, plusieurs nous proposent de nous les acheter, ce que naturellement nous refusons surpris et amusés d'une telle offre.

La raison majeure de leur halte est qu'ils attendent leur intendance qui va procéder à leur rééquipement. Voici à peine un mois qu'ils ont débarqué et participé à quelques opérations et déjà tout leur paquetage va être remplacé par du neuf. Aucune armée n'est capable de procurer un tel confort à ses hommes. Et nous comparons avec une certaine amertume notre état qui commence à devenir pitoyable. Pour nous, aucun espoir de recevoir même une simple paire de chaussettes. De leur côté les officiers ont sympathisé et incidemment le capitaine américain apprend notre triste situation matérielle. Le lendemain leurs camions arrivent et les hommes commencent à décharger de gros ballots de toile : ce sont leurs équipements.

C'est alors que l'inattendu se produit, le capitaine vient trouver le lieutenant LE CORBEILLER et lui annonce qu'il fait cadeau à son escadron de tous les sous-vêtements et des chaussures destinées à ses hommes : le lieutenant extrêmement touché, le remercie au nom de tous. Les ballots sont amenés et la distribution d'un gilet, d'un caleçon de laine et d'une paire de chaussures par cavalier s'effectue. Enfin nous allons être au chaud et au sec. Il nous fait également cadeau d'un stock de rations alimentaires made in USA et c'est ainsi que nous faisons connaissance avec la « ration K » boîte de carton paraffinée contenant l'essentiel pour un repas. Le soir arrive et il est temps d'aller rechercher le lieutenant. Le groupe s'équipe pour retourner à l'oued où il l'avait laissé. Nous faisons des prières pour qu'il soit bien au rendez-vous. Dans la nuit, ils reviennent avec le lieutenant qui se rend au PC rendre compte. Il est probable que les informations qu'il ramène vont avoir des conséquences sur notre destination future.



Croquis à main levée de l'auteur