

La dernière reconnaissance d'un officier

À défaut d'un règlement de service en campagne de cavalerie antérieur à 1939, je pense que l'on peut définir une « reconnaissance d'officier » comme la mission donnée à un jeune officier, doté d'une petite escorte, d'aller recueillir un enseignement important, dans une zone dont la situation est mal définie, où en tout cas, le front n'est pas continu.

La dernière « reconnaissance d'officier », a-t-on coutume de dire, fut en 1914-18, celle du lieutenant DU VIGIER, devenu en 1943-45, le brillant commandant de la Première Division Blindée. Mais la mission qui m'a été confiée en Tunisie en 1942, ne trouve-t-elle pas sa place dans l'expression « reconnaissance d'officier » ?

Situation générale en Tunisie :

Au début décembre 1942, les armées, italo-allemandes se repliaient de Tripolitaine vers Tunis ; des renforts aéroportés allemands arrivaient à Tunis dès le débarquement américain au Maroc (novembre 1942).

De l'autre côté, les quelques troupes françaises de l'armée d'armistice en AFN, passaient la frontière algéro-tunisienne d'Ouest en Est avec leur maigre équipement, en devançant les troupes américaines.

Situation particulière :

Le troisième escadron (à cheval) du 3^{ème} RCA quitte sa garnison de Constantine dès le 8 novembre, date du débarquement US au Maroc. Le 6 décembre, cet escadron se trouve dans la région de la Kessera de Maktar, avançant vers l'Est à la rencontre de l'ennemi.

Ce jour-là, je reçois l'ordre de reconnaître avec une petite escorte « la perméabilité » (aux véhicules) du Djebel Ousselat à partir des bois, 2 km de la Kessera de Maktar. Je dispose d'une carte au 1/50 000^{ème} de la région, et mon chef, le lieutenant LE CORBEILLER, devra attendre mon retour 36 heures après, à la bifurcation de la piste avec vers Pichon et de la route Maktar-Pichon par Ousseltia. Avec une voiture (quel luxe...) afin de porter plus vite le renseignement à l'État-major.

Mesures préparatoires :

J'étudie la carte. Je projette de partir aussitôt que possible, c'est-à-dire vers 10 heures, après les préparatifs indispensables. Je note la distance (20 ou 30 km, je ne me souviens plus), et observe qu'à mi-parcours, je traverserai à gué un petit oued où je pourrai faire boire mes chevaux. Je compte arriver le soir près de Pichon, y passer la nuit, reconnaître les passages le lendemain matin, et rentrer aussitôt après, de façon à être à temps au rendez-vous.

Je choisis mon escorte : un sous-officier et 6 cavaliers. Je fais préparer 2 jours de vivres pour les hommes et pour les chevaux (hélas les rations individuelles si pratiques dans un tel cas, étaient encore inconnues). On prépare le pain, le café en grain, le, rôti froid, etc. ... Chaque homme est armé de son sabre et d'un mousqueton avec peu de cartouches ; pas d'arme collective (notre mission doit éviter le combat).

Vers Pichon :

Consigne générale : passer inaperçus.

Mon dispositif est le suivant : deux éclaireurs vont au trot, d'objectif en objectif, points que je définis de ligne de crête en ligne de crête ; le reste du détachement suit au pas, lorsque les éclaireurs ont atteint leur objectif et observé.

Nous progressons ainsi sans problème, dans une zone presque déserte. Toutefois, l'oued sur lequel je comptais pour faire boire mes chevaux est presque à sec ; seules restent quelques flaques d'eau.

En approchant de Pichon, je remarque dans la nature quatre murs entourant une cour ; la carte indique « Maison des Eaux » ; cette dernière semble vide. Nous l'approchons avec prudence, prêts au pire. Notre inquiétude se transforme en joie, car un brave français nous reçoit à bras ouverts. Nous allons pouvoir faire boire les chevaux et passer une nuit à l'abri, avec une garde très légère.

Pendant que les hommes s'occupent des chevaux, notre hôte me fait rentrer dans sa maison et je lui explique ma mission. – « Pas besoin, dit-il, d'aller sillonner la montagne ! Montrez-moi votre carte ; je vous marquerai les bons chemins. Quant aux Italiens, ils passent quelquefois à Pichon, sans y rester. Si vous le désirez, nous irons voir demain matin ; il vous suffira de mettre une couverture par-dessus votre uniforme, et je vous emmènerai dans mon tilbury ». C'est ainsi que j'ai fait le tour de Pichon !

Le retour :

Tout se passait donc pour le mieux et le retour – à priori – semblait devoir s’effectuer sans histoire. Mais une pluie diluvienne se mit à tomber ; nous étions vite trempés comme des soupes.

Lorsque nous approchâmes de l’oued abreuvoir, je fus stupéfié de voir que les flaques étaient remplacées par un fleuve grondant, un courant terrible, et peut-être 2 mètres de profondeur. La traversée était impossible.

Je consultais en vain ma carte pour trouver un gué éventuel, lorsque l’un des hommes, pied-noir (donc habitué à ce climat) me dit : - « *Vous savez, mon lieutenant, le niveau peut baisser aussi vite qu’il est monté* ».

Comme à ce moment-là la pluie semblait vouloir s’atténuer, je décidais d’attendre pendant 3 heures (c’est le temps que j’avais gagné en faisant ma reconnaissance d’itinéraire au coin du feu !).

Mais au bout d’un moment, la pluie redoublait. Il n’était plus question d’attendre, ni de traverser avec les chevaux, ici ou ailleurs à cause du courant ; Je décidais donc de traverser tout seul la rivière et de rentrer à pieds, laissant mon escorte aux ordres du sous-officier, avec mission de rentrer au bivouac, dès la décrue.

Quant à moi, je me déshabillais, ne gardant que mon slip, mes chaussures autour du cou, et mon précieux porte-cartes relativement étanche. Je fis mettre bout à bout les cordes longues des 7 chevaux ; j’attachais l’extrémité de cette corde autour de ma taille, et recommandais de tirer à l’autre bout si j’étais trop entraîné par le courant. J’entrais dans l’eau avec mon porte-cartes au bout du bras, et bien sûr, le courant m’entraîna, de sorte que mes hommes tirèrent trop vite sur la corde et me firent boire un bouillon. Mais je réussis à traverser. Je remis mes brodequins sans chaussettes et partis.

Il me restait une dizaine de km à faire et la nuit tombait. Elle devint extrêmement noire et, comme à la Bérézina, il pleuvait toujours. N’oublions pas que nous étions en outre au cœur de l’hiver et qu’il peut faire froid en Tunisie !

Heureusement, cette dernière partie à parcourir était un bon chemin que j’avais pris en sens inverse la veille. Suivre ce chemin semblait simple et je pensais m’y retrouver. Mais la nuit était si noire que je ne voyais même pas le bout de mon bras, et par deux fois, marchant vite pour me réchauffer, j’ai pris la route en travers, trébuchant dans le fossé.

Au bout d’un grand moment, j’ai aperçu une petite lumière. Bien qu’elle fut un peu en dehors de la route, j’y allais : À mon grand étonnement je trouvais un berger arabe bien à l’abri sous son burnous, et qui avait réussi à faire brûler trois bouts de bois pour se réchauffer. Il fut bien sûr aussi étonné que moi, et me fit signe de partager son abri côte à côte avec lui. C’était un ancien militaire, et nous pûmes échanger trois mots. Très vite il me dit que je devais repartir pour ne pas avoir froid, et il me reconduisit jusqu’à la route de peur que je ne la retrouve pas dans le noir absolu.

Enfin, vers minuit, j’arrivais au rendez-vous prévu ; les lanternes allumées de la voiture m’aidèrent à la trouver. Dedans tous dormaient. Imaginez leur stupéfaction, à leur réveil en me voyant nu !

Nu, certes..., mais avec ma mission accomplie ! Nous partîmes aussitôt vers l’État-major.

J’ai su par la suite, que l’État-major ayant changé ses projets, ma carte renseignée était devenue sans intérêt pour lui.

*Général J. DES MOUTIS
3^{ème} RCA
Lieutenant en 1942*