



SOMMAIRE

<i>LE MOT DU PRÉSIDENT</i>	<i>p. 2</i>
<i>LA VIE DE L'ANOLOG</i>	<i>p. 5</i>
<i>L'ARMÉE FANTÔME</i>	<i>p. 6-10</i>
<i>CRÉATION DU COM LOG</i>	<i>p. 11</i>
<i>ARC DE TRIOMPHE</i>	<i>p. 12-13</i>
<i>TRANSPORTS ET VOIE SACRÉE</i>	<i>p. 15-21</i>
<i>FOCH ET LA GRANDE GUERRE</i>	<i>p. 22-23</i>
<i>CARTE DE FAMILLE DE BLESSÉ DE GUERRE</i>	<i>p. 23</i>
<i>CITATION</i>	<i>p. 24</i>



LE MOT DU PRESIDENT

Notre association poursuit son parcours plus que centenaire en faisant son voyage annuel à VERDUN en septembre prochain ; préparé avec minutie par le COL[H] Gilbert COTTE, ce voyage de mémoire permettra une nouvelle fois de méditer sur le prix de la liberté, de la sécurité et de la paix.

C'est aussi à ce titre un voyage d'actualité puisque notre pays est "en guerre", confronté à une menace qui a changé de nature.

Rien de bien nouveau..

"La guerre est un véritable caméléon ...car dans chaque cas concret elle change de nature. "
"De la guerre", Carl Von Clausewitz.

Encore faut-il disposer des moyens adéquats pour faire face aux besoins de sécurité des citoyens; c'est difficile après un rabetage systématique des forces de défense pendant plus de vingt ans.

Rien de bien nouveau...

"Avant d'examiner comment on se servira d'une armée, il faut d'abord en avoir une. "
Gerhard Von Scharnhorst 1808.

Mais il faut du temps pour reconstruire et disposer des moyens opérationnels supplémentaires alors que les besoins, eux, sont immédiats.

Alors, quels choix pour quelles priorités ?

L'espoir fait vivre dit-on; face à un ennemi sanguinaire, l'espoir, c'est peu.

A BIENTÔT

Général [2S] Jacques LAIR
Président de l'ANOLOG

MISE A JOUR DE L'ANNUAIRE

Pour conserver son intérêt et son utilité, un annuaire nécessite des mises à jour aussi régulières que possible. C'est pourquoi vous pouvez mentionner ci-après les modifications vous concernant : adresse, téléphone, internet, changements d'ordre professionnel ou militaire, grade, décorations,... et que vous voudriez voir apporter au document (en précisant éventuellement les dates des modifications).

.....

.....

.....

.....

à envoyer à ANOLOG - 18 Rue de Vezelay - 75008 PARIS ou diffusion@anolog.fr

COTISATIONS 2016 et 2015 : êtes-vous à jour ?

Le Conseil d'administration de l'ANOLOG rappelle que, cette année encore, **le montant de la cotisation n'a pas été augmenté**. Celle-ci est donc restée fixée à **20 €**. Notre trésorier, le Lieutenant-Colonel BERRY, rappelle aux retardataires – il y en a – qu'ils peuvent toujours régler leur dû pour les années 2016 et 2015, voire les années antérieures.

Le Conseil d'Administration profite de ce rappel pour remercier vivement ceux de nos camarades qui ont versé, à l'appui de leur cotisation des années passées, un petit supplément que notre trésorier a enregistré dans les **dons faits à l'association**. La liste des derniers donateurs ainsi enregistrés figure à la rubrique " Vie de l'association ". Car c'est bien de la vie de l'ANOLOG qu'il s'agit lorsque l'on parle de cotisation ou de don... Comme toutes les associations régies par la loi de 1901, l'ANOLOG ne peut en effet subsister que grâce aux cotisations et dons versés par ses adhérents. Merci d'y penser lorsque vous rédigerez votre chèque...

*Coupon à détacher, ou à recopier, avant envoi au trésorier à l'appui du montant de la
cotisation annuelle à l'ANOLOG de 20 € :*

LCL[H] BERRY Jean-Pierre - Trésorier - 203, Rue d'Alésia - 75014 PARIS

NOM : Prénom : Grade

E-mail : Adhérent ANOLOG N° :

RESSORTISSANT O.N.A.C. : carte COMBATTANT N°

et/ou TITRE de RECONNAISSANCE de la NATION TRN N°

☐ **Verse ma cotisation 2016**, par chèque joint à l'ordre de ANOLOG

(plus le cas échéant les cotisations en retard : 20 € par année).

☐ Verse une contribution volontaire à l'ordre de ANOLOG de €, par chèque ci-joint

Date : Signature :

Correspondance éventuelle au verso



Directeur de la publication	GCA [2S]	LAIR Jacques
Rédacteur en chef	CDT [E.R.]	VIAIN Jean-François
Crédit Photo	LCL [H]	ISQUIN Daniel
Mise en page	LCL [H]	RENNINGER André
Coordinateur imprimerie	LCL [H]	RENNINGER André
Etiquettes adresses	LCL [H]	ISQUIN Daniel
Expédition	COL [H]	COTTE Gilbert
	LCL [H]	RENNINGER André

Tous nos remerciements aux correcteurs : LCL [H] BERRY Jean-Pierre, COL [H] COTTE Gilbert, COL [H] PATRY Bernard

LA VIE DE L'ANOLOG

DONS A LA VIE DE L'ASSOCIATION

Le Conseil d'Administration tient à remercier tous les membres qui participent financièrement à la vie de l'Association, ces participations volontaires témoignent d'une très grande adhésion à notre Association, renforcent ses capacités et sa pérennité.

Liste des DONATEURS
période du 16 décembre 2015 au 15 juin 2016

Membres de plus de 85 ans dispensés de cotisation ayant versé 20 € (ou plus)

5443*** CEN **BARBIER Bernard**
5466*** CEN **GUILLAUCHON Fernand**
4817*** LTN **PEZET Jules**
5079*** CNE **RAES Ernest**
6397*** LCL **WEISS Jean-Paul**

Membres d'honneur, membres bienfaiteurs et membres perpétuels dispensés de cotisation, ayant versé une contribution volontaire

5732* LCL **JOURNET Marcel**
0028* GCA **LAIR Jacques**

Membres actifs ayant ajouté une contribution volontaire

5588 CEN **AMINOT J-Sylvain**
6384 CNE **ARRIVAUT Gilles**
5704 LCL **ASCENSIO Gilbert**
5815 LCL **BONNISSENT Luc**
4921 COL **COTTE Gilbert**
4926 CEN **ENGEL Bernard**
5870 CEN **ENGRY Christian**
5029 CBA **GOURNAY René**
5208 COL **GUIDAT Alain**
6328 LCL **ISQUIN Daniel**
5557 LCL **MAS Christian**
5544 CEN **MOINET André**
5057 LCL **PIERRET Philippe**
6002 MGS **PINATON J-Pierre**
5375 CNE **ROUBINET Daniel**
5438 LCL **SAVELLI Gilbert**
6417 CDT **VIAIN Jean-François**

NOUVELLES ADRESSES @

LCL JOURNET : marcel.journet@cegetel.net
LCL LANGARD : philangard@gmail.com
LCL POCOBELLO : philippe.pocobello@free.fr

CHANGEMENTS D'ADRESSE

5535 CNE [H] **BASTARD Yves**
13 Rue Fernand Jarnac
33140 VILLENAVE D'ORNON

5533 LCL [H] **BOR Jean-François**
Les Quatre Vents - 26 Rue Dumaine
85400 LUÇON

5732* LCL [H] **JOURNET Marcel**
6 Rue Édouard Aufrère
91800 BRUNOY

DECES

4902* LCL[H] **Serge MANEUF**

18 déc. 1938 - † .. fév. 2016



Le Lieutenant-colonel Maneuf nous a quittés courant février 2016, il avait 77 ans, au terme de longues souffrances.

Professeur en Creuse puis à Guéret il devint conseiller pédagogique de circonscription.

Il fut appelé au service militaire à Tours puis en Algérie dans le Constantinois.

Revenu à la vie civile il s'impliqua dans les activités de réserves : stage d'officier logisticien à Metz ; séances d'instruction au COMTRAIN de Bordeaux, exercices au COD de Guéret, rallyes, concours de tir.

Il devint président de l'UNOR de Creuse.

Vice -président de l'Amicale du train du Limousin, administrateur à la FNT, le LCL MANEUF était officier de l'ONM.

Il demeure dans notre mémoire comme un modèle de dévouement de droiture et de fidélité.

A sa famille à tous ses proches nos très sincères condoléances.

6095 COL [H] **PICASSETTE Gérard**

31 juillet 1936 - † 10 juin 2016

Nous nous associons à la peine de la famille et nous lui adressons nos condoléances.

DISTINCTION (photo page 14)

Notre camarade et ancien Délégué ANOST en CMD de Metz, le Colonel [H] Jean-Paul BAILLY, 5314 vient d'être promu Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, au titre de la Chancellerie.*

Décret du 25 mars 2016 J.O. du 27 mars.

Après une carrière de chef d'entreprise dans le secteur de l'automobile durant un demi-siècle, le COL. BAILLY est aujourd'hui Président du Conseil Européen du Commerce et de la Réparation Automobile (CECRA), organisme regroupant les professionnels de 24 des 28 pays européens.

La "cravate" lui a été remise le 16 juin 2016 au Palais du Gouverneur Militaire de Metz, par le Général d'Armée Aérienne [2S] Jean-Pierre MARTIN, membre du Conseil de l'Ordre de la Légion d'Honneur.

Toutes nos félicitations.

L'ARMÉE FANTÔME À BREST

AVANT L'INTERVENTION À BREST, L'OPÉRATION " FORTITUDE "

Document transmis par LCL [H] MAHEU • L'auteur est inconnu

L'Opération " FORTITUDE " (en français = *Courage*) est très connue. Durant la Seconde Guerre Mondiale, ce plan imaginé par les Anglais avait pour buts d'abord faire croire aux Allemands que le débarquement aurait lieu vers Calais et Boulogne ("Fortitude-Sud") ou en Norvège ("Fortitude Nord"), puis de leur faire croire que le débarquement en Normandie n'était qu'une manoeuvre de diversion pour retarder l'arrivée des renforts allemands. Le mot anglais désignant ce type d'opérations est "*deception*" c'est-à-dire un mélange de manipulation, tromperie, duperie, et désinformation. Ces manoeuvres destinées à tromper un ennemi sur ses intentions font partie de l'Art de la Guerre et ont toujours existé. Le Cheval de Troie dans l'Antiquité en est un exemple.

De très nombreux moyens furent utilisés pour cette opération en Angleterre par les Forces Alliées à l'intention des avions de reconnaissance allemands et des

agents allemands sur place. Ainsi une forte concentration de forces factices mélangées avec des forces réelles fut déployée dans le sud-est de l'Angleterre. Pour ces unités fantômes, on fabriqua des blindés, des véhicules, des avions Spitfire, des centaines de péniches de débarquement en caoutchouc tous gonflés à l'air, des canons tractés 25-pounder (84 mm) en contreplaqué et aussi 300 faux LCT (Landing Craft Tank) péniches de débarquement en bois de 175 pieds (53 m) de long et pesant 5 tonnes. Il fut aussi créé des faux aérodromes, dont un fut même réellement bombardé par les Allemands ! Pour accroître la véracité de cette force, c'est le Général PATTON, terreur des Allemands, qu'on mit à sa tête. Des visites de hauts gradés, des indiscretions savamment distillées, l'utilisation d'agents doubles et de nombreux échanges de faux messages radios donnant l'illusion de mouvements de troupes complétèrent ces moyens.



Char Sherman M4 en caoutchouc, gonflé à l'air et pesant 50 kg. Quatre hommes suffisent pour le porter !



Half-track en caoutchouc recouvert d'une bâche de camouflage.



Deux faux LCT (Landing Craft Tank) péniches de débarquement en bois de 175 pieds (53 m) de long et pesant 5 tonnes. Noter le camouflage et les immatriculations.

Jusqu'en août 1944, Hitler et le Haut Commandement allemand ont cru que le débarquement de Normandie était une manœuvre de diversion et que le vrai aurait lieu sur les côtes du Pas-de-Calais. L'Opération FORTITUDE avait été un véritable succès car les Allemands pensaient avoir 87 divisions prêtes à débarquer dans le Pas-de-Calais, alors que 42 divisions ont réellement débarqué en Normandie.

En fait l'Opération FORTITUDE était divisée en six opérations secondaires : QUICKSILVER I à VI, elles mêmes redivisées en plusieurs types d'actions. Ainsi tous les acteurs de FORTITUDE agissaient indépendamment, ne sachant pas ce que faisaient

les autres. Et certains se demandaient même si ce qu'ils faisaient leurrait réellement les Allemands. La lecture des archives allemandes après guerre montra que toutes ces manœuvres de "deception" avaient été crues.

Bien sûr tous les documents liés à FORTITUDE étaient classifiés "Top Secret".

Pour l'anecdote, il semblerait que l'idée anglaise de créer des faux engins militaires en caoutchouc soit venue de la grande parade de Noël des magasins MACY's de New-York en 1934, où un énorme "Mickey", fabriqué par GOODYEAR, gonflé à l'hélium était le "clou" du défilé.



Le "Mickey" géant de la Parade de MACY's en 1934

L'UNITÉ "FANTÔME" : LE 23RD HEADQUARTERS SPECIAL TROOPS (23^{ÈME} BATAILLON ⁽¹⁾ SPÉCIAL DE QUARTIER GÉNÉRAL)

Du côté américain, des actions de "deception" eurent lieu. Le Général d'Armée Georges MARSHALL (du Plan éponyme) proposa le premier au Président ROOSEVELT, à la mi-1942, l'idée de la création d'une "ARMÉE FANTÔME". Comme il s'agissait d'opérations ultra secrètes, il n'y a pratiquement pas d'archives sur ces activités. Toutes les informations relatives à cette armée fantôme n'ont été déclassifiées qu'en 1996. Les secrets relatifs au 23^{ème} ont été mieux gardés que les secrets atomiques ! La seule structure connue est le **23rd Headquarters Special Troops** (23^{ème} Bataillon Spécial de Quartier Général) créé officiellement le 20 janvier 1944 avec à sa tête le Colonel Harry REEDER. Cette unité était rattachée à la XII^{ème} Armée du Général Omar BRADLEY. Le Colonel REEDER, vétéran de la Première Guerre Mondiale, était un réel guerrier quoiqu'ayant plutôt l'air d'un principal de collège, fut, au début, déçu de cette affectation. Il aurait préféré une unité plus combattante. Vu l'urgence et le secret, il demanda certains privilèges comme : ne pas passer par les circuits administratifs habituels pour recruter directement certains spécialistes et pour passer des commandes de matériels et fournitures diverses. Il pouvait même demander des blindés et des véhicules.

Mais il est certain qu'avant le débarquement en Normandie, les Américains ont participé à l'Opération FORTITUDE et que leurs industries ont fourni la plupart des leurres en caoutchouc (GOODYEAR, UNITED RUBBER, FIRESTONE), une petite partie a été fabriquée en Grande-Bretagne chez DUNLOP.

Le 23^{ème} Bataillon Spécial de Quartier Général était composé de quatre unités ayant chacune une spécialité différente et un État-Major. L'effectif total était de 1.100 hommes. Beaucoup de ses membres ont connu, avant et après la guerre, des activités très éclectiques.

- le **603^{ème} Bataillon de Camouflage du Génie** (603rd Engineer camouflage battalion) était chargé de créer des illusions parfaites en peignant sur des toiles de jute des camouflages plus vrais que nature, et aussi en faisant de faux bivouacs. Il avait les effectifs les plus nombreux. Son recrutement provenait de nombreux artistes de New-York et Philadelphie, dont beaucoup de diplômés du Pratt Institute (établissement d'enseignement supérieur à New-York). Cet Institut correspondant à nos Beaux-Arts, formait des architectes, des stylistes, des *designers*, des illustrateurs et dessinateurs. Des acteurs, créateurs de mode, peintres, illusionnistes, écrivains, architectes, caricaturistes, collaborateurs d'agence de publicité, machinistes de théâtres, techniciens de cinéma et spectacles, etc. complétaient ce recrutement.

⁽¹⁾ Le terme "Bataillon" a été retenu, même s'il s'agissait d'un "gros bataillon".
On aurait pu aussi traduire et 23^{ème} Force Spéciale de Quartier Général.

Ce bataillon regroupait des "grosses têtes": moyenne des QI = 119 ! Tous ces "artistes" ont parfaitement tenu leurs rôles durant la guerre, même s'il y avait parmi eux un nombre non négligeable d'antimilitaristes ! Ce bataillon a été formé en 1942.

Parmi les célébrités du 603^{ème}, on trouve : Bill BLASS (1922-1982) célèbre créateur de mode qui a habillé plusieurs Premières Dames des USA, et qui fut à la tête d'un empire (maillots de bain, fourrures, bagages, parfums, et chocolats...). Ellsworth KELLY (1923- ?) peintre et sculpteur abstrait qui résida à Paris de 1948 à 1954. Georges DIESTEL Député de l'Ohio. Art KANE (1925-1995) photographe de réputation mondiale. Beaucoup d'idoles de la chanson ont fait appel à lui : Bob Dylan, Jim Morrison, the Rolling Stones, The Who etc. Arthur SINGER (1917-1990) peintre animalier, surtout des oiseaux ! Il faisait partie de Company C of the 603rd Camouflage Engineers, celle qui est intervenue à Saint-Malo en août 1944.

Arthur SHILSTONE (1922- ?) peintre renommé qui travaillait comme illustrateur pour National Geographic Magazine, la NASA ... Vraiment des artistes !

- le **244^{ème} Compagnie de Transmissions** (244th Signal Operations Company) composée de 100 radios et de 100 télégraphistes. Compagnie spécialisée pour l'envoi de faux messages entre de fausses unités et faire croire à la présence de nombreuses troupes. Des opérateurs radio, électroniciens (déjà !), ingénieurs du son y étaient affectés.

- la **Compagnie A du 293^{ème} Bataillon de Combat du Génie** (Company A 293th Engineer Combat Battalion) assure la protection de l'ensemble, et pour donner l'illusion d'appartenir à une unité très importante sur le terrain, il avait pour mission de gonfler les faux engins à partir de compresseurs mobiles à essence et aussi de simuler de fausses traces de chars avec des bulldozers. Un char factice devait être gonflé en une demi-heure. On y trouvait des ingénieurs, machinistes de théâtres et techniciens de cinéma et spectacles ... Cette Compagnie est devenue la **406th Engineer Combat Company Special**. Certains officiers qui avaient commandé des chars de 32 tonnes s'estimaient frustrés avec un bataillon de chars de 50 kg une fois gonflés.

- la **3132^{ème} Compagnie Spéciale du Service des Transmissions** (3132rd Signal Service Company). Créée officiellement le 1^{er} mars 1944. Sa mission était d'émettre, souvent de nuit, des enregistrements d'effets sonores simulant les bruits des mouvements d'importantes unités blindées : ronflements des moteurs, cliquetis des chenilles ... Chacune de ses trois sections avait cinq half-tracks M3A1 équipés d'énormes haut-parleurs de 1,2m x 1,2m, d'une puissance de 500 watts, diffusant ces sons. Mais comme ils n'existaient que dans la Marine à ce moment ils furent donc adaptés pour être montés sur de vrais half-tracks. Ces haut-parleurs étaient cachés sous des bâches durant la journée pour les soustraire aux vues des reconnaissances aériennes ennemies. Ses effectifs de 145 hommes qui n'étaient pas les plus importants, comportaient des opérateurs radio, des électroniciens, des ingénieurs du son et aussi des météorologues pour étudier la propagation des sons selon les conditions atmosphériques. À noter que, curieusement, cette 3132^{ème} Cie. ne figure pas sur la liste des unités de Transmissions engagées en Normandie ; secret oblige !

L'histoire du Colonel Hilton Howell RAILEY (1895-1970), commandant en second de la 3132^{ème} Compagnie mérite d'être évoquée. Ce charismatique Colonel était la "tête pensante" de cette unité. Vétéran de la Première Guerre Mondiale, il fut acteur, correspondant de guerre en Pologne en 1920, reporter pour différents journaux américains à grands tirages (Evening Mail, Saturday Evening Post, Fortune ...). L'agence de relations publiques qu'il créa à New York se chargea de récolter des fonds pour les expéditions polaires de Richard Byrd. En 1938, il publia un roman : *Touch'd with madness*. Il noua des relations avec des personnages importants : Franklin Roosevelt, Antony Eden, un proche conseiller de Winston Churchill ... Il résida un peu partout : à Panama, à New York, en Europe où il s'intéressa aux usines d'armement Krupp/Allemagne, Vickers/Angleterre, Schneider-Creusot/France ... Il est très vraisemblable qu'il ait fait de l'espionnage pour les USA.

Pour faire plus vrai, les GI du 23^{ème} revêtaient des déguisements divers en portant les insignes d'autres unités, voire certains s'habillaient en Général à bord de jeep, passant en revue ... leurs camarades !

	création	nombre		
		Officiers	engagés	total
603rd Engineer camouflage battalion 603e bataillon de camouflage du Génie	1942	28 + 2	349	379
244th Signal Operations Company 244e Compagnie des Transmissions	1943	11	285	296
Compay A 293th Engineer Combat Battalion Cie. A du 2393e bataillon de Combat du Génie devenu 406th Engineer Combat Company Special	1943 en 1944	5	163	168
3132rd Signal Service Company 3132e Compagnie de Service des Transmissions	mars-44	8	137	145

988

Composition du 23^{ème} Bataillon Spécial

- **L'État-Major du 23^{ème} Bataillon Spécial de Quartier Général.** Autour du Colonel Harry REEDER, commandant le 23^{ème} un État-Major de 112 militaires portait l'effectif total à 1.100 personnels. Le Colonel Clifford SIMENSON, le Commandant Hilton Howell RAILEY, le Colonel Bill ENDERLEIN, le Lieutenant-Colonel TRULY en faisaient partie.

Parmi les officiers de cet État-Major on trouvait d'une part le Commandant Ralph INGERSOLL (1900-1985), ingénieur des Mines, avant de devenir écrivain, reporter et directeur de *Time-Life*, et d'autre part le Capitaine Frederic FOX (1917-1981), diplômé de Princeton, journaliste au New York Times avant d'être conseiller spécial de la Maison Blanche de 1957 à 1961. Il termina sa vie comme pasteur en Arizona. Les premiers éléments du 23^{ème} ont débarqué en France très peu de temps après le 6 juin. L'ensemble du 23^{ème} était en France début août. Cela avait nécessité neuf navires (dont deux LCT) et deux avions C-47. Après être intervenu à Saint-Malo, libérée le 17 août, il fut dirigé en totalité, sauf la Compagnie C du 603^{ème} Bat. de Combat du Génie sur BREST où il arriva vraisemblablement le 19 août.

Les soldats de cette unité n'étaient pas destinés à être au contact direct avec l'ennemi n'ont reçu qu'une formation militaire très succincte. Les faits ultérieurs ont démenti cette hypothèse.

BREST en août 1944

Dés le débarquement réussi et les têtes de pont sécurisées, les Alliés avaient besoin de ports pour recevoir la lourde logistique nécessaire pour les 156.000 soldats alliés débarqués le 6 juin et les 10.000 nouveaux qui arrivaient chaque jour. Les besoins quotidiens étaient de plus de 30.000 tonnes de ravitaillements divers pour les effectifs qui allaient atteindre fin 1944 plus de deux millions de soldats et environ 400.000 véhicules de toutes sortes. Faute de pouvoir utiliser un port en eau profonde, les Alliés décidèrent de construire en urgence de deux ports artificiels – Mulberry Piers – à ARROMANCHES et à OMAHA BEACH (Saint-Laurent-sur-Mer). Mais, en fait ce sont surtout des gros bateaux qui débarquèrent directement hommes et ravitaillements sur les plages normandes à marée basse.

Les Allemands avaient particulièrement renforcé les défenses des côtes et des ports situés dans le Mur de l'Atlantique. Parmi les ports ayant une grande importance stratégique il y avait le port militaire français de BREST, utilisé alors comme base de la Kriegsmarine pour ses U-Boots opérant à l'entrée de la Manche. Les Américains avaient aussi pensé utiliser ce port en envoyant directement leurs bateaux des États-Unis, sans passer par l'Angleterre.

Brest était donc une place forte spécialement importante et considérée comme une **FORTERESSE** (*Festung*). Hitler avait confié le commandement de BREST à un vétéran de l'Afrika Korps : le *Lieutenant-General* (Général de Division) Hermann Bernhard RAMCKE alors âgé de 55 ans. Ce Général, d'origine parachutiste, était un pur et dur nazi à qui Hitler avait donné l'ordre de tenir Brest jusqu'au dernier soldat. Un ordre similaire avait été donné à de nombreux autres lieux. Début août 1944, on comptait 40.000 soldats allemands à Brest : la 2^{ème} division parachutiste (*Fallschirmjäger-Division*) du Général RAMCKE, la 343^{ème} des troupes de SS fanatiques et aussi des troupes diverses chassées par l'avance américaine en Bretagne dont la 266^{ème} précédemment à Saint-Malo. La III^{ème} Armée du Général Georges PATTON, après être restée plusieurs semaines à sécuriser le bocage normand, réalise la percée d'Avranches le 30 juillet lors de l'opération COBRA. Le VIII^{ème} Corps d'Armée du *major-general* (Général de Brigade) Troy MIDDLETON est ensuite chargé de prendre la péninsule bretonne. Une partie du VIII^{ème} C.A. (83^{ème} Division d'Infanterie) combat pour la Libération de Saint-Malo (17 août), une autre partie fonce sur BREST. C'est la 6^{ème} Division Blindée qui arrive le 7 août, puis les 29^{ème} et 8^{ème} Divisions d'Infanterie. La 2^{ème} Division d'Infanterie n'arrivant que le 23. Mais la 6^{ème} Division Blindée US a du partir vers Lorient ou Saint-Nazaire. Autour de Brest les blindés n'étaient pas en nombre suffisant. D'où l'appel au 23^{ème} pour que les Allemands supposent qu'une grande partie de la 6^{ème} Division Blindée était encore présente.

Le 23 août les 29^{ème}, 8^{ème} et 2^{ème} (2) divisions d'infanterie américaines étaient en position au nord de Brest, et la TFB (*Task Force Butler* = brigade mécanisée) était à l'est sur la rive gauche de l'Elorn pour bloquer les communications terrestres allemandes.

Les Allemands se défendirent avec vigueur malgré les 100.000 obus d'artillerie et les 30.000 bombes américains tombés sur Brest. Fin juillet 2015, on a encore retrouvé une bombe américaine non explosée. Les dommages de ces combats acharnés furent considérables : près de 1.000 morts civils, 10.000 soldats morts de chaque côté. Plus de 80 % des immeubles furent détruits et pour éviter que les Américains l'utilisent, le port et les installations portuaires furent sabotés et détruits. À signaler l'explosion le 9 août 1944 de l'abri Sadi-Carnot, où étaient entreposées des munitions et de l'essence, qui entraîna la mort de 371 Français et plus de 500 Allemands. La Libération de Brest eut lieu le 18 septembre 1944. L'apport de la Résistance avec les F.F.I. a contribué à cette Libération en " nettoyant " l'intérieur de la ville. Vu la supériorité numérique des 40.000 Allemands par rapport aux 20.000 Américains, cette Libération fût un exploit.

(2) Ces deux divisions d'infanterie ont débarqué à OMAHA Beach : la 29^{ème} le 6 juin, la 2^{ème} du 9 au 14 juin.

Les opérations du 23^{ème} à BREST

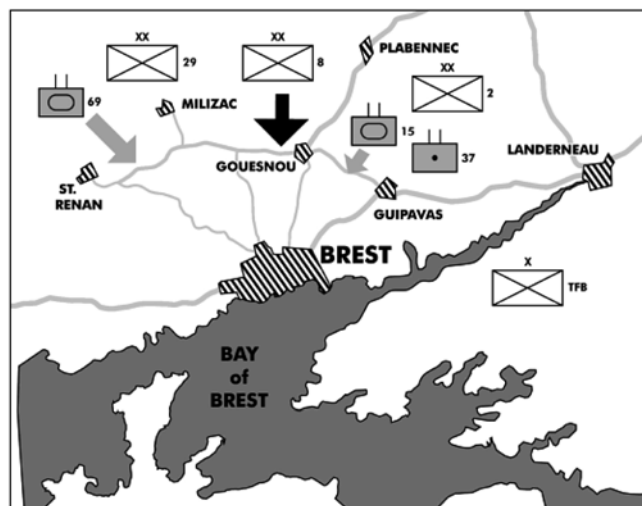
Les insignes sont présentés page 14

La mission du 23rd Headquarters Special Troops (23^{ème} Bataillon Spécial de Quartier Général) spécialisé en "deception" était de donner l'illusion aux Allemands que les Forces américaines étaient plus nombreuses pour les fixer dans Brest, alors qu'au 20 août la 2^{ème} Division d'Infanterie US n'était pas encore arrivée. En particulier il fallait les convaincre de la présence de régiments blindés de la 6^{ème} Division Blindée.

En arrivant le 21 août au soir à LESNEVEN (25 km nord de Brest), le Colonel SNEE avait divisé le 23^{ème} en Forces X, Y et Z. Les Forces X et Y situées devant les divisions US, toutes deux au nord de Brest vers Guivipas, la Force X simulant le 69^{ème} bataillon de chars vers Saint-Renan et la Force Y simulant le 15^{ème} bataillon de chars. La Force Z simulant le 37^{ème} bataillon d'artillerie à l'est de Brest sur la rive gauche de l'Elorn, avec l'aide de vrais chars du 709^{ème} bataillon de chars.

À partir de la nuit du 22 août et pour trois nuits consécutives. Le 23^{ème} a réussi une formidable opération (*terrific show*) de "deception" destinée à leurrer les Allemands en leur faisant supposer qu'ils avaient deux bataillons de chars en face d'eux. Pendant que la 244^{ème} Cie. émettait de nombreux faux messages radios, reflets d'une intense activité. Deux sections⁽³⁾, soit dix half-tracks, de la 3132^{ème} Compagnie, qui venait de débarquer en Normandie le 8 août, diffusaient des enregistrements faisant croire à d'impressionnants mouvements de blindés, accompagnés de vociférations d'ordres et contre-ordres. Les immenses haut-parleurs de 500 watts montés sur les half-tracks portaient à plusieurs kilomètres. Le 37^{ème} Bataillon fictif d'artillerie effectuait des faux tirs à partir de boîtes en fer qui, par télécommande, explosaient de façon très réaliste avec un flash et un bruit caractéristiques. C'était tellement réaliste qu'ils déclenchaient souvent des tirs de contre-batterie de l'adversaire. La section "chimie" de la 3132^{ème} utilisait des générateurs de fumée pour faire encore plus vrai. Afin que l'ennemi ne découvre pas ces haut-parleurs dans les half-track, des charges explosives étaient à bord; les équipages pouvaient les faire exploser dans un délai de 15 secondes. Grâce aux opérations du 23^{ème}, la 2^{ème} Division d'Infanterie US eut le temps d'arriver pour être opérationnelle à partir du 23 août. Ces opérations ont été particulièrement difficiles à cause des conditions météorologiques à partir du 20 août avec de nombreux grains et souvent de la brume (nous sommes en Bretagne !). Plusieurs fois, des patrouilles allemandes se sont approchées à moins de 500 mètres, sans rien remarquer.

Puis la 3132^{ème} Compagnie est repartie à Saint-Malo.



Légende

	Unité réelle		Unité fantôme
	axe de l'attaque réelle		Axe de l'attaque supposée

Positions américaines autour de Brest du 23 au 27 août 1944

Bien que le 23^{ème} ait souvent été très proche des combats, comme à Brest, ses personnels se sont parfois un peu sentis frustrés de n'avoir pas eu beaucoup de récompenses pour leurs actions de "deception". Mais cela est peut être du à la nature ultra secrète de ses activités. Le 23^{ème} n'était pas une unité comme les autres ; il n'était pas tout à fait dans la tradition militaire, car il était véritablement inoffensif et n'a tué aucun ennemi. Certes c'était une unité un peu spéciale, mais qui, comme toutes les armées fantômes, a joué un rôle dans la stratégie globale. Le 23^{ème} a ainsi montré son efficacité en contribuant à la Victoire totale des Alliés en 1945.

De juin 1944 à fin mai 1945 le 23^{ème} est intervenu environ soixante fois en France et en Allemagne, sans que l'ennemi s'en aperçoive ! Il fut dissous en septembre 1945. Contrairement aux autres soldats dont les exploits furent glorifiés partout et surtout dans la presse, les combattants du 23^{ème} ont réalisé qu'aux États-Unis on n'en savait pas plus sur eux qu'en Allemagne.

A la question de leurs enfants :

" Dis, papa qu'as-tu fait à la guerre ? "

Les Vétérans ne pouvaient répondre que :

" Je gonflais des chars en caoutchouc !" ».

Bibliographie (voir page 23)

⁽³⁾ La 3^{ème} section de la 3132^{ème} Cie. était restée à Saint-Malo. A partir de la Libération de Saint-Malo le 17 août, elle diffusait depuis la côte des messages demandant aux Allemands sur l'île de Cézembre de se rendre. Cette île est à 5 km au nord de Saint-Malo. Ils se rendirent effectivement le 2 septembre 1944.



Le 30 juin prochain la 1^{re} Brigade logistique sera dissoute pour laisser place dès le 1^{er} juillet au Commandement de la logistique des forces, le COM LOG, commandé par le général Jean-Marc BACQUET.

La création du COM LOG s'inscrit dans les travaux du modèle « Au contact ! ».

Articulé autour de trois niveaux de responsabilité, le COM LOG s'appuie sur :

- un organisme de conception (EM COM LOG) à Lille, chargé des tâches organiques ;
- 3 organismes de mise en œuvre (CTTS à Montlhéry; PCFL - ex Etat-major de la 1^{re} BL à Montlhéry ; ETLO à Bourges) ;
- 9 régiments représentant le niveau d'exécution (8 formations d'active et 1 de réserve).

Le COM LOG sera la **tête de chaîne de la logistique opérationnelle**, assurant le continuum formation – entraînement – engagement opérationnel, et regroupant les organismes logistiques de l'armée de Terre.

Mission du COM LOG

Coordonner et assurer la préparation opérationnelle logistique des unités de l'armée de Terre et des logisticiens nécessaires aux engagements, optimiser l'emploi des capacités d'acheminements routiers de l'armée de Terre, armer les structures de commandement logistique opératif.



Insigne du COM LOG

Insigne du PCFL -
Poste de Commandement de Force Logistique





Les porte drapeaux se mettent en place



CNE ARRIVAULT
porte drapeau de l'ANOLOG



Le Général LAIR
Président de l'ANOLOG
signe le Livre d'Or.



Les porte drapeaux sont salués



Gerbe de l'ANOLOG
portée par LCL MUSIALOWSKI Commissaire aux Comptes
et COL MAHEU Délégué Régional OUEST

Ce mardi 14 juin 2016 à 18 h 30 le dépôt de gerbe sur la tombe du soldat inconnu sous l'Arc de Triomphe et le ravivage de la flamme revêtaient un caractère très particulier en ce centenaire de la commémoration de la bataille de Verdun; une foule immense dont de nombreux enfants avec leurs enseignants était présente.

Une certaine émotion était palpable dans l'air réunissant jeunes et moins jeunes pour ce souvenir à la fois lointain mais tellement proche dans nos coeurs et nos âmes.

Après le dépôt de gerbe par notre Président, le Général CA (2S) Jacques LAIR, aidé de MAHEU et MUSIALOWSKI, les chorales "les Voix du Lac" d'Enghien-les-Bains et "le Choeur du Relais" de Deuil La barre ont interprété la Marseillaise sous la direction de Mme Annick MAMACOPOULOS, chef de chœur. Nous les remercions vivement pour leur participation devenue désormais incontournable de notre cérémonie.

Un piquet d'honneur d'un peloton du 35^{ème} Régiment d'Artillerie Aéroporté de Tarbes était présent, venu à l'occasion de Sentinelle faire participer ses soldats au devoir de mémoire.

La musique était assurée par la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris.

Une belle cérémonie !

Rendez-vous est déjà pris pour l'année prochaine

CDT [E.R.] Jean-François VIAIN
Secrétaire-Général Adj.



Chorales " Les Voix du Lac"
et "Le Choeur du Relais"



Le BERLIET " CBA " du Musée du Train à Bourges.
Il est toujours en état de marche.

LE PRÉSIDENT ET LE CONSEIL D'ADMINISTRATION
VOUS INVITENT
AU VOYAGE D'ÉTUDE ANNUEL 2016 À VERDUN
ET À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ANOLOG
DU MARDI 27 SEPTEMBRE APRÈS-MIDI
AU JEUDI 29 SEPTEMBRE MI-JOURNÉE

NOUS LOGERONS AU CERCLE A METZ
LES REPAS SERONT SERVIS
DANS DES RESTAURANTS DE GRANDE CLASSE
LE DÉPLACEMENT SE FERA EN AUTOCAR
LE PRIX EST RAISONNABLE



Le Général d'Armée Aérienne [2S]
Jean-Pierre MARTIN
remet la cravate de Commandeur au
CO L [H] **Jean-Paul BAILLY**



SIMULANTUR QUAE NON
SUNT QUAE
SUNT VERO DISSIMULANTUR

*Faisons croire ce qui n'existe pas
Cachons ce qui existe réellement*

insigne officiel de 23^{ème} Bataillon,
mais qui n'a jamais été porté car
cette unité était ultra secrète !



Insignes de 2^{ème}, 8^{ème} et 29^{ème} divisions US
ayant réalisé la Libération de Brest
le 18 septembre 1944

ORGANISATION DES TRANSPORTS ET VOIE SACRÉE

Colonel[H] Alain MAHEU et Colonel [H] Daniel LABBE

Le 21 février 1916 à 7 heures 15, un extraordinaire bombardement d'artillerie s'abat sur les premières lignes françaises au nord de Verdun. La bataille de Verdun vient de commencer, elle va durer 300 jours et 300 nuits.

Pendant toute la durée de la bataille, les deux seuls moyens de liaison avec l'arrière étaient d'une part la voie métrique ferroviaire : le "MEUSIEN" (voir article n° 300) et d'autre part une route passant par Bar-le-Duc et rejoignant Verdun.

L'arrivée des véhicules à moteur

Avant 1914, les transports militaires étaient réalisés essentiellement par voie ferrée, et dans une moindre mesure par le Train des Equipages avec des moyens hippomobiles. Ce dernier n'avait pas beaucoup changé depuis sa création en 1807. La Loi du 13 mars 1875 lui conféra le statut d'Arme, mais curieusement il restait sous la coupe de l'Artillerie. En 1914, le Train était responsable de la mobilisation, de l'instruction et de la gestion des formations automobiles. Puis très rapidement il assura tous les transports routiers.

Avec l'arrivée des premiers véhicules à moteur, deux commissions furent créées en 1896 : Commission Militaire des Transports Automobiles dépendant du 4^{ème} Bureau de l'État-Major et la Commission Technique des Automobiles dépendant de l'Artillerie.

La première "instruction provisoire sur l'utilisation des véhicules automobiles en temps de guerre" est signée le 17 avril 1913 par le général Joffre, chef d'état-major général de l'armée sur les propositions des deux Commissions citées plus haut. Ses 157 articles fixent les règles d'emploi des véhicules et la tactique de marche des convois automobiles.

Dès le temps de paix, le 4^{ème} Bureau de l'État-Major avait préparé l'emploi des véhicules automobiles, car les Armées n'avaient en propre en France QUE 174 camions, ambulances et auto-mitrailleuses et 22 voitures particulières. Un plan de réquisition était prévu pour les 3.000 voitures particulières nécessaires aux Armées (il y en avait alors 80.000 immatriculées en France), et pour les 8.000 camions civils subventionnés par le Ministère de la Guerre jusqu'à 30 % du prix dès leurs achats par des sociétés privées. En outre, la Compagnie Générale des Omnibus (C.G.O.) devait mettre immédiatement à disposition de l'Armée des

autobus parisiens. Tout se passa comme prévu et grâce aux réquisitions, l'Armée disposait au 31 août 1914, d'environ 3.500 voitures de tourisme, 1.049 autobus parisiens de la CGO et 6.000 camions. En 1918, ce service automobile comptait 115.000 hommes et 97.000 véhicules.

Comme la Commission Technique des Automobiles dépendait de l'Artillerie, le Directeur du Service Automobile aux Armées, créé le 2 août 1914, le jour de la déclaration de guerre, était le commandant breveté GIRARD, et son adjoint le capitaine breveté DOUMENC, tous les deux artilleurs.

Tous les véhicules dépendaient du "Service Automobile aux Armées". Mais les véhicules issus de la réquisition civile étaient de modèles différents et en nombre insuffisant, il a fallu passer des commandes de camions aux Etats-Unis et en Italie.

Ces camions provenaient d'une trentaine de marques différentes, dont parmi les plus répandues : Berliet, Renault, Latil, White et d'autres comme Ariès, Barron-Vialle, Cottin-Desgouttes, Delaunay-Belleville, de Dion-Bouton, La Buire, Lorraine, Luc-Court, Packard, Panhard, Peugeot, Pierce-Arrow, Rochet-Schneider, Saurer, Schneider, Vermorel...

La plupart avaient une charge utile de 2 à 3 tonnes. Leurs postes de conduite étaient très sommaires. L'absence de portes exposait les conducteurs aux intempéries ; c'est pourquoi certains s'équipaient de peaux de bique, pas très réglementaires ! Leurs roues étaient entourées de bandages en caoutchouc qu'il fallait changer tous les 6.000 / 8.000 kilomètres.

Après quelques problèmes rencontrés au début des hostilités, le Directeur de l'Arrière publia le 15 octobre 1914 une nouvelle "Instruction provisoire" pour les transports de troupes en automobiles (on dirait aujourd'hui : camions). L'unité de transport était responsable unique de ses mouvements, sans se soucier des autres unités. Très vite, pour éviter des conflits, l'organisation des transports a été confiée à une autorité unique, située à un niveau hiérarchique supérieur.

Avant 1914, donc en temps de paix le Train des Equipages Militaires avait 20 escadrons, chacun composé de 3 compagnies de 80 hommes. Lors de la Mobilisation, les 18 premiers escadrons étaient intégrés aux Corps d'Armée et pour les 19^{ème} et 20^{ème},

leurs effectifs augmentèrent de façon spectaculaire pour atteindre des milliers d'hommes, comme par exemple le 20^{ème} Escadron du Train avec 3.900 hommes en 1916 répartis dans plus de 1.000 formations. (Historique

du 20^{ème} Escadron du Train des Équipages Militaires Berger-Levrault P. Chagnoux - 2010)

Le 8^{ème} Escadron du Train comptait 32 compagnies.

en France métropolitaine	31/08/14	31/12/14	31/12/15	01/08/16	01/02/17	01/10/18
voitures tourisme	± 2500	?	?	9 758	10 404	22 315
camionnettes françaises	800	1 240	4 240	3 501	4 192	7 526
camionnettes importées	?	1 000	?	649	759	4 903
autobus	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049
camions français	± 6 000	8 438	16 038	14 374	17 290	35 275**
camions importés		1 240	6 740*	6 462	7 720	13 499
ambulances	?	?	2 200	3 036	3 330	6 686
total	± 11 000	± 13 000	± 31 000	35 793	41 414	84 567
* dont environ 5 000 camions White ** dont 25 000 Berliet CBA						
sources : DOUMENC : Transports automobiles ; BONIFACE et JEUDY : les camions de la victoire ;						
LABBÉ : le Train : histoire et traditions ; NAVARRE : Les services automobiles pendant la guerre.						

évolution du parc de véhicules militaires de 1914 à 1918

Le Service Automobile aux Armées

Tous les camions réquisitionnés ou achetés étaient regroupés de façon à peu près homogènes en sections d'une vingtaine de véhicules. Ces sections étaient spécialisées en T.M. (Transport de Matériels), T.P. (Transport de Personnel dont quelques autobus parisiens), S.S. (Section Sanitaire), R.V.F. (Ravitaillement en Viande Fraîche) formées exclusivement d'autobus parisiens dont les fenêtres étaient remplacées par des grillages, T.M.R. (Transport de Matériel Routier), et S.P. (Sections de Parc pour l'entretien des véhicules).



Tableau de Georges Scott, la « Voie Sacrée », Musée de l'Armée

(G. SCOTT était Sous-Officier au 20^{ème} Escadron du Train en 1916)

Très rapidement, pour pouvoir les identifier, chaque section faisait peindre au pochoir un insigne sur ses camions (un animal, une tête, un objet ...). Quatre sections – soit environ 80 véhicules – plus un atelier de réparations légères formaient un Groupe, qui était l'unité tactique du Service Automobile. Il était commandé par un capitaine. Cinq, six ou sept groupes forment un Groupement, soit de 400 à 600 véhicules. Fin 1915 il y avait 5 groupements, et 13 en 1916. Deux ou trois groupements forment une Réserve (terme militaire sans rapport avec l'idée de deuxième ligne, mais au contraire signifie formation opérationnelle directement utilisable, c'est l'idée de " renfort "). La première Réserve a été créée en avril 1915, elle comportait de 1.000 à 1.500 camions et était toujours à la disposition du Général en Chef.

			nb. de véhicules
une section			20
un groupe =	4	sections	80
un groupement =	5 ou 6	groupes	de 400 à 480
une réserve =	2 ou 3	groupements	de 800 à 1440

Un Groupe a une capacité d'emport d'un Bataillon d'Infanterie, ou d'un jour de vivres pour un Corps d'Armée à deux Divisions. Un Groupement pouvait transporter en une seule fois une brigade d'Infanterie.

Pour assurer la relève des troupes, les approvisionnements en vivres, munitions et matériels, soit de l'ordre d'environ 6.000 tonnes, il fallait, compte tenu de la distance entre les gares et la région de Verdun environ quarante-cinq groupes automobiles (45 X 80 = 3.600 véhicules). Or il n'y avait dans la région de Verdun que les unités automobiles de la III^{ème} Armée, et celles de la Région Fortifiée de Verdun (R.F.V.), c'est-à-dire seulement dix groupes (800 véhicules)

On fit donc appel aux services automobiles du commandant Ballut de la II^{ème} Armée (sept groupes soit 760 véhicules) stationnés dans la région de Vitry-le-François puis appel aux " Réserves " : la réserve Rigaudias, (dix-huit groupes soit 1.440 véhicules), la réserve Collot, (deux groupements soit 800 véhicules) et enfin au groupement indépendant Barthez avec ses

cinq groupes (400 véhicules). L'ensemble représentait cinquante et un groupes soit un nombre suffisant de plus de 3.500 camions.

A noter que les réserves étaient dénommées d'après le nom de leur commandant.

Même si les véhicules étaient affectés en TM ou TP, le principe était leur non-spécialisation et donc les camions pouvaient transporter indifféremment du personnel ou du matériel. Ce principe est toujours en vigueur.

A côté de ces formations, ont été mis en place des Parcs d'entretien et de réparations par Groupe.

On estime que de 15 à 20 % des véhicules étaient indisponibles pour réparations ou réforme.

	sections	8/14	12/14	7/15	6/16	9/18
TM	Transport de Matériel dont munitions		240		535 ?	714
SS	Sections Sanitaires		65		130	198
RVF	Ravitaillement en Viande Fraîche	63	78	99	110	147
TMR	Transport de Matériel Routier		9		?	90
SP	sections de parc (entretien des véhicules)		34		?	52
TP	Transport de Personnel		40		30 ?	22
	soit environ		466		805	1223

in : DOUMENC : Transports automobiles p.9 ; NAVARRE : Les services automobiles pendant la guerre.

répartition des sections

La Commission Régulatrice Automobile et ses pleins pouvoirs

Lors de la Bataille de la Marne, chaque unité organisait ses transports, souvent hippomobiles, voire à pied, sans se préoccuper des autres unités.

Il s'en suivit parfois une certaine pagaille : vitesses de véhicules différentes, conflits aux croisements, etc. créant d'importants embouteillages.

C'est pourquoi la Direction des Services Automobiles aux Armées étudia la création d'un organe nouveau chargé de réguler les transports, car en temps de guerre un des ennemis est le temps.

Ce sera la Commission Régulatrice Automobile.



Autobus de la CGO affectés au Ravitaillement en Viandes Fraîches croisant des véhicules chargés de pierres sur la Voie Sacrée. Remarquer que la chaussée n'est pas bitumée. A gauche, les "Territoriaux" chargés de jeter des cailloux dans les ornières.

©collection Lecerf



Devant l'imminence de l'attaque allemande, le général RAGUENEAU, chargé de la direction de l'arrière, convoque une réunion le 19 février à 17 heures à Bar-le-Duc. L'objet était particulièrement grave car il s'agissait du ravitaillement du Front en troupes, matériels, munitions et vivres. Le commandant GIRARD, Directeur des Services Automobiles aux Armées était représenté par le capitaine DOUMENC¹. Ce dernier prit l'engagement formel d'acheminer vers Verdun, chaque jour, le transport d'un minimum de 2.000 tonnes et 12.000 hommes. En contrepartie, il demanda pratiquement – et obtint – les pleins pouvoirs sur les points ci-après. Restait la validation par le général HERR, commandant la R.F.V. (Région Fortifiée de Verdun), accord qui fût donné le lendemain 20 février, sous réserve de la destruction effective de la voie ferrée venant de Sainte-Menehould, destruction effective dès le 21 février. La R.F.V. fut remplacée par la II^{ème} Armée le 26 février aux ordres du Général Pétain.

¹ **Joseph-Aimé Doumenc**, Grand officier de la Légion d'Honneur né le 16 novembre 1880 à Grenoble et mort le 21 juillet 1948, ancien élève de l'Ecole Polytechnique (1900), artilleur, Officier d'état-major, nommé commandant en 1916 et devenu Directeur du Service Automobile. Il participe aux côtés du général Estienne, à la création des premiers chars d'assaut. Promu général d'armée en 1939.

Voici les " Pleins pouvoirs " demandés par le Service Automobile :

- la route Bar-le-Duc – Verdun affectée exclusivement au Service Automobile qui devient "route gardée"
- gestion de cette route confiée à une CRA Commission Régulatrice Automobile
- route exclusivement réservée aux véhicules à moteur, donc interdite aux véhicules hippomobiles et aux troupes à pied
- possibilités à ces derniers de traverser cette route, sans s'y engager, à certains points précis et sur accord de l'officier régulateur sur place
- l'officier régulateur a tout pouvoir aux passages à niveau pour donner la priorité au Meusien ou aux véhicules, selon les ordres de la CRA
- nécessité d'avoir des personnels pour faire respecter les demandes ci-dessus
- camions circulant par rames
- interdiction aux camions de s'arrêter, sauf panne
- dépannage exclusivement par les moyens de la régulatrice. Si le remorquage était impossible, le camion était versé dans le fossé
- interdiction aux camions de se doubler
- les voitures particulières et les voitures sanitaires peuvent doubler les camions, sauf dans les villages
- chaussée entretenue en permanence nuits et jours
- décision de circulation avec lanternes, feux bleus ou tous-feux éteints
- vitesse maximum imposée:
 - * pour les tracteurs d'artillerie lourde = 4 km/h (8 km/h pour les retours à vide),
 - * camions = 15 km/h et camionnettes = 25 km/h (Certains pensent qu'il s'agit là des premières limitations de vitesse en France !)
- obligation pour le dernier véhicule d'une rame de 10 camions d'avoir un disque rouge à l'arrière
- obligation aux camions de laisser un créneau de 50 mètres minimum derrière un camion avec un disque rouge, ceci pour permettre aux voitures de tourisme de l'Etat-Major et aux ambulances de pouvoir les doubler.

L' E.M. de la 2^{ème} Armée a diffusé à toutes ses unités sa note du 27 février 1916 garantissant les points ci-dessus : ***il est indispensable que la police de la route soit assurée de façon la plus rigoureuse et que l'ordre absolu soit imposé à toute circulation de voiture, de convoi automobile, de troupes et d'isolés.***

La première CRA - Commission Régulatrice Automobile fût créée le lendemain 20 février après que les reconnaissances aient été faites et que les "chefs de canton" aient reçu leurs instructions. La CRA, dont le PC était à Bar-le-Duc, fût opérationnelle le 22 février. Elle était dirigée par le commandant Girard, Commissaire Régulateur, et comprenait 19 officiers, 30 gradés et 225 hommes répartis dans les six cantons.

La ROUTE GARDÉE : la VOIE SACRÉE

L'idée était de réserver à la CRA l'unique route vicinale reliant l'Arrière à Verdun. Entre ses points extrêmes (du sud au nord) : Baudonvilliers et Verdun, elle mesure 79 kilomètres répartis ainsi :

- Baudonvilliers – Bar-le-duc = 18 km ;
- Bar-le-Duc - Moulin Brûlé = 52 km ;
- Moulin Brûlé – Verdun = 9 km.

L'idée de la CRA fût d'exploiter cette route gardée entre Baudonvilliers et le Front de Verdun comme un chemin de fer avec 6 cantons (dans un premier temps 7) de 6,5 km (canton 5 – Moulin Brûlé) à 21 km (canton 3 fusionné avec le 2 bis de Erize-la-Brûlée à Issoncourt), chacun dirigé par un officier régulateur, responsable de son secteur au niveau du respect des directives de la Commission Régulatrice Automobile, telles que : la fluidité du trafic, du réglage des incidents, du dépannage des véhicules. A la différence des cantons ferroviaires, ils ne "bloquaient" pas un convoi tant que le précédent n'avait pas quitté le canton en aval.

Chaque poste de régulation disposait de téléphones. Des éléments de la prévôté étaient à sa disposition pour faire respecter sur la route les consignes du régulateur. Debout pendant de longues heures sans abri, les gendarmes ont rempli ces missions de jalonneur-circulateur. A noter qu'au début, des cavaliers du 4^{ème} Hussards les ont aidés. Très vite, les personnels de la C.R.A. s'identifieront en portant un brassard vert et blanc, d'où leur surnom de "vers blancs". C'est toujours les couleurs des unités de "Circulation" du Train. Vu la réussite du fonctionnement de cette route gardée, le capitaine Doumenc sera promu commandant le 29 juin 1916.

Cette "route gardée" avait été améliorée dès 1915 et élargie à 7 mètres pour permettre le croisement de deux camions, l'un montant, l'autre descendant. Elle était en terre, mais avait été cependant partiellement ré-empierrement. Elle est sinueuse et vallonnée. Du 22 février à mai 1916 les conditions météorologiques, particulièrement

difficiles l'ont soumise au gel et au dégel à partir du 28 février la rendant très boueuse. Pour la rendre plus carrossable, le commandant du Génie Richard, chef du service des routes, ingénieur des Ponts et Chaussées dans le civil eut l'idée géniale de faire fragmenter le calcaire qui était à une faible surface des champs à proximité de la route gardée pour l'empierrement.

Ce commandant Richard a ainsi, lui aussi, contribué au succès de cette route gardée en la maintenant en état malgré le trafic intensif.



Couverture d'un petit journal paru en 1920 illustre bien la Voie sacrée

Depuis le dégel, ce fût le travail permanent des Territoriaux surnommés "les pépères" que de jeter ces cailloux calcaires, parfois même sous les roues à bandages des camions, ce qui évitait d'utiliser un rouleau compresseur.

d'après les carnets du brigadier ANDRÉ (20^e escadron du Train)

	1916	
22	février	la nuit : chutes de neige, il gèle et fait très froid
24	"	il fait très froid, il gèle fort
25	"	ça patine dans la neige, il fait très froid
1 ^{er}	mars	il fait beau
6	"	il gèle et neige
8	"	la neige tombe, il gèle et fait froid et il y a du soleil
10	"	mauvais temps, nuages et froid
11	"	beau temps
14	"	temps superbe
15	"	la nuit, il pleut ; le jour, il fait beau
16	"	beau temps et pluie
17	"	grand beau temps

Les Poilus l'avaient baptisée "la route", ce serait Maurice BARRÈS qui lui aurait donné son nom de "VOIE SACRÉE". Officiellement, elle avait été dénommée N35, puis NVS (Nationale Voie Sacrée) et depuis 2006 "D1916".

Dès son inauguration le 21 août 1922, ses points de départ et d'arrivée sont sujets à discussion : départ de BAR-LE-DUC ou de BAUDONVILLIERS (zone d'embarquement proche de SAINT-DIZIER à 18 km sud de Bar-le-Duc) ? et arrivée à MOULIN-BRÛLÉ (commune de NIXÉVILLE) où beaucoup de camions déchargeaient pour repartir ou à VERDUN situé 9 km plus loin ? La polémique est toujours actuelle.

L'Organisation logistique

Une organisation logistique précise fût mise en place par la CRA et par la Commission régulatrice des Chemins de Fer basée à Saint-Dizier. C'est à cette dernière qu'incombait tout le ravitaillement de Verdun.

Les troupes débarquaient de l'arrière dans les régions de Revigny sur Orain, Bar-le-Duc et Ligny-en-Barrois, elles étaient chargées dans les camions des sections TP (Transport de Personnel) qui montaient par la route gardée pour débarquer autour de Verdun, les parcours terminaux s'effectuant à pied.

Les trains de munitions arrivaient à Bar-le-Duc et à Saint-Dizier, d'où soit les sections de TM (Transports de Matériels) les emmenaient sur Verdun par la route gardée, soit elles étaient acheminées par le " Meusien, lequel transportant - a priori - les munitions les plus lourdes. Un train de 300 tonnes de munitions pouvait être déchargé / rechargé en 3 heures. De même, les trains de ravitaillement en vivres arrivaient surtout à Revigny, où ils étaient transbordés sur le Meusien. A l'arrivée, les trains et les camions étaient déchargés dans des gares ou des lieux à proximité des unités de l'avant, et qui venaient les chercher selon leurs besoins. La majorité des blessés était évacuée sur l'hôpital de Bar-le-Duc.

D'autres gares furent aussi utilisées, mais dans une moindre mesure : Clermont-en-Argonne et Sommeilles, ainsi que les quais du canal de la Marne au Rhin à Contrisson (près de Revigny).



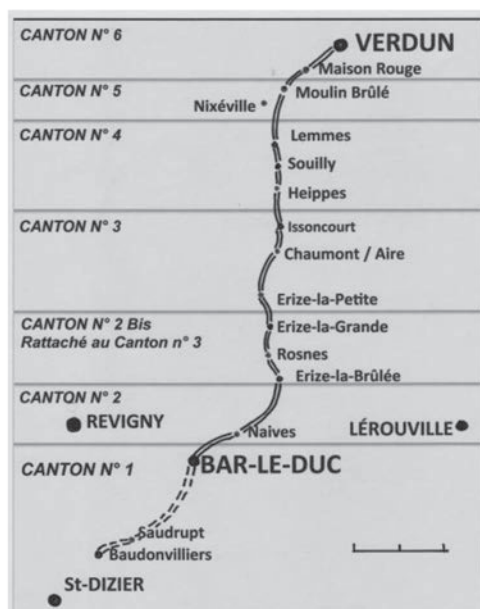
Carte postale d'époque, collection Maheu

Grâce à l'excellente collaboration entre la Régulatrice des Chemins de Fer de Saint-Dizier et la CRA de Bar-le-Duc, les sections automobiles arrivaient en gare en même temps que les trains venant de l'intérieur. Une fois chargées, toutes les sections automobiles complètes, ou non, se regroupaient à Bar-le-Duc où des rues servaient de stationnement et d'attente, avant d'emprunter la route gardée en convoi d'une vingtaine de véhicules.

Au début, des dépôts étaient le long de la route gardée (par exemple munitions à Heippes, Lemmes ...) ce qui paralysait la route le temps du déchargement. Ils furent installés en dehors de la route gardée mais à proximité. On créa même des circuits au Regret et à Nixéville. De véritables "gares" furent créées où les troupes fraîches débarquaient et les troupes relevées rembarquaient au même endroit. Une boucle de retournement y fût créée, elle fût surnommée "le tourniquet". Une fois déchargés, et rechargés tous les camions repartaient vers Bar-le-Duc. C'était un va-et-vient incessant, une véritable noria 24 heures sur 24 !

Au cours des deux premières semaines de l'offensive allemande, entre le 22 février et le 4 mars, les transports de personnels portent sur 132 bataillons, les transports de munitions sur 20.700 tonnes, les transports de vivres sur 1.300 tonnes. Pour le seul mois de mars 578.000 tonnes, dont 140.000 tonnes de cailloux sont transportées. La fréquence des passages atteindra même à certains moments un véhicule toutes les cinq secondes.

Tous les textes indiquent que de février à juin 1916, il passait 6.000 véhicules en 24 heures, c'est-à-dire une moyenne d'un véhicule toutes les 14 secondes dans les deux sens. Soit 125 véhicules par heure dans chaque sens. En supposant que ces véhicules soient répartis en 5 convois de 17 à 20 camions et 25 voitures d'État-Major et ambulances, un calcul simple montre qu'à une vitesse moyenne de 12 km/h, compte tenu de la longueur de chaque véhicule, d'un espacement d'environ 10 mètres entre chaque véhicule, et d'un nouvel espacement de 50 mètres entre chaque rame de 10 véhicules, un convoi de 20 camions passait en un point en 2 minutes 15 secondes. soit un camion environ toutes les 5 secondes par sens dans ce cas. Il pouvait donc y avoir de 6 à 9 départs de convois de 17 à 20 camions par heure, soit un toutes les 7 ou 10 minutes.



Les cantons

Le travail de la CRA à Bar-le-Duc était particulièrement délicat, car les véhicules autorisés sur la route gardée roulaient à des vitesses différentes. Les tracteurs d'artillerie roulant au maximum à 4 km/h parcouraient la route gardée en 14 heures environ. Ils devaient s'arrêter, sur ordre de l'officier régulateur du canton, pour laisser passer des véhicules plus rapides. Les camions la parcouraient, théoriquement, en 4 ½ heures, ou 6 ½ heures s'ils venaient de Baudonvilliers.

Des véhicules circulant à des vitesses différentes, des interruptions pour laisser passer les rafales de 5 ou 6 trains du Meusien aux 5 passages à niveau, tout cela nécessitait une parfaite gestion des mouvements. Ceux-ci étaient "graphiqués" au crayon sur papier. L'informatique n'existait pas encore !

Au début il ne fût pas rare de voir des conducteurs conduire 20 heures d'affilée dans des conditions particulièrement difficiles : neige, verglas, et à partir du 28 février : dégel, boue...

Dès le 29 février, il y a dans la région environ 3.000 camions auxquels s'ajoutent les autobus parisiens transports de viande fraîche et les sanitaires. Au plus fort de la bataille, plus de 8.000 véhicules automobiles de tous types circulent sur la Voie Sacrée. Bientôt, les effectifs à la disposition de la CRA se montent à 24 groupes TP (transport du personnel) et 28 groupes TM (transport de matériel), soit le quart de l'effectif du service automobile de l'époque.

Pendant de longs mois, les transports continuent avec des intensités variables. En octobre 1916, les transports s'accélérent dans les jours qui précèdent la reprise des forts de Douaumont et de Vaux. Il en sera de même du 11 au 15 décembre lors de la reprise de la côte du Poivre qui marque la fin de la bataille de Verdun.

La CRA de Bar-le-Duc a été dissoute le 15 janvier 1917 mais l'expérience acquise s'est avérée fort utile sur la Somme et sur d'autres fronts.

Bibliographie :

- Commandant DOUMENC *Les Transports Automobiles sur le Front Français 1914-1918* (Librairie PLON)
- Paul HEUZE : *Les camions de la Victoire, la Renaissance du livre* ; Paris
- A.J. NAVARRE : *les Services Automobiles pendant la guerre*, Lib. Delagrave
- Daniel LABBÉ : *Le TRAIN- Histoire et Traditions*, éditions la SIMARRE
- Daniel LABBÉ : *Journal de Marche de l'Arme du Train, La "VOIE SACRÉE" 1916*, Ecole de la Logistique et du Train, Tours 2008
- Philippe GUEGUEN : *la volonté d'aller plus loin*, Fédération Nationale du Train
- Jean BOUCHERÉ Jean-Michel ALTHUSER : *Histoire du MEUSIEN –La Voie Sacrée ferroviaire*, Editions Lorraines
- Jean-Michel BONIFACE et Jean-Gabriel JEUDY : *les Camions de la Victoire* : éd. MASSIN
- Jean-Claude DEMORY : *Essor de la motorisation 1914-1918* ; E.T.A.I.
- P. CHAGNOUX : *Historique du 20^{ème} Escadron du Train des Équipages Militaires*, Berger-Levrault - 2010
- La "VOIE SACRÉE" : *Le poumon de Verdun* :
secrétariat général pour l'administration direction de la mémoire, du patrimoine et des archives
- Colonel VERNET, "Verdun 1916 : le rail et la route dans la bataille",
in *Revue de la société des amis du musée de l'armée* n° 112,
- Allain BERNÈDE in *Revue Historique des Armées* n°242 déc 2006
- *La Vie du Rail* : numéro spécial 11 novembre 1968
- *Historique du 8^{ème} escadron du Train*
- + divers Internet dont : *inventaires ferroviaires de France – lignes militaires 1914*

FOCH ET LA GRANDE GUERRE

"Parce qu'un homme sans mémoire est un homme sans vie, un peuple sans mémoire est un peuple sans avenir". Comme moi avez-vous pu lire en 4^{ème} de couverture du bulletin 300, cette formule pertinente de Ferdinand FOCH. Ceci m'amène à vous livrer le fruit de mes lectures en ce temps de mémoire du conflit de 1914-1918. Dans le même esprit j'ai relevé également de la part de Foch "les peuples cessent de vivre quand ils cessent de se souvenir". Puisse cette citation inspirer les rédacteurs de nos manuels scolaires d'histoire.

Le Maréchal avait en effet le sens de la formule et j'ai aussi retenu : "j'aime mieux une armée de moutons commandée par un lion, qu'une armée de lions commandée par un âne" ; son sens du commandement s'affirme quand il déclare encore : "une assemblée pour décider doit avoir un nombre impair, mais trois c'est déjà trop".

Né à Tarbes le 2 octobre 1852 dans une famille de catholiques fervents, il doit en 1870 interrompre ses études au collège jésuite Saint Clément de Metz et participe à ce premier conflit au sein du 4^{ème} R.I. Devenu ensuite polytechnicien, il servira au 27^{ème} R.I. avant d'être professeur à l'École de Guerre ; la réalité du champ de bataille déclare-t-il alors, est que l'on n'y étudie pas, on fait ce qu'on peut pour appliquer ce qu'on sait. Ses convictions religieuses dont il ne fait pas mystère, son opposition à la loi de 1905 sur la séparation de l'Eglise et de l'Etat, l'existence d'un frère jésuite, ne favorisent guère son avancement sous un gouvernement républicain très anticlérical. En 1907, il commande néanmoins l'Ecole de Guerre où il développe ses théories sur l'offensive à outrance : "mon centre cède, ma droite recule, situation excellente : j'attaque!".

Lors de la déclaration de guerre en août 1914, il commande la IV^{ème} armée et se fait immédiatement remarquer un mois plus tard en arrêtant sur la Marne, les troupes de Von Klück qui annonçait son entrée dans Paris pour le 8 septembre 1914.

Je reviendrai plus loin sur cette première victoire de la Marne. En 1915 et 1916, c'est encore Foch qui dirige les offensives françaises en Artois et sur la Somme. Ecarté ensuite du commandement en même temps que Joffre, il y revient ensuite après l'échec de Nivelles au Chemin des Dames. Le 26 mars 1918, il est nommé Chef d'Etat-major général avec le titre de Généralissime des armées alliées, lors de la percée des allemands sur l'Oise. En juillet 1918, Foch arrête l'offensive allemande en Champagne avant de passer à la contre-attaque qui se déroule selon ses plans ; le 6 août 1918, il reçoit son bâton de Maréchal de France ; il est élu le même jour à l'Académie Française où il fera son entrée officielle en 1920. Le 11 novembre 1918, il signe l'armistice à Rethondes.

Dès 1920 Foch insiste sur l'idée du maintien de la Rhénanie sous occupation française. Cette année là, il dirige avec Weygand pour Chef d'EM, une mission interalliée pour la Pologne ; après la victoire sur les soviétiques, Foch est fait Maréchal de Pologne. Avec le maréchalat de Grande-Bretagne, c'est son troisième bâton de Maréchal. Foch se retire alors de la vie militaire et publique et décèdera le 20 mars 1929 ; il est inhumé aux Invalides.

Je reviens maintenant sur cette première victoire de la Marne, que la presque unanimité des historiens ont qualifié de miraculeuse. Certes là aussi, la logistique a eu sa part, avec le déplacement durant la nuit du 6 au 7 septembre, de plus de 4.000 hommes qui rejoignent la ligne de feu à bord des taxis parisiens et voitures réquisitionnés par Galliéni alors Gouverneur militaire de Paris. Cela n'explique sans doute pas tout et l'étrangeté de la victoire est prouvée par la déclaration du vaincu de la Marne, le Général Von Klück : *"que des hommes ayant reculé pendant 15 jours, que des hommes couchés par terre et à demi morts de fatigue puissent reprendre le fusil et attaquer au son du clairon, c'est une chose à laquelle nous autres allemands n'avions pas appris à compter, c'est là une possibilité dont il n'a jamais été question dans nos écoles de guerre".*

Quant au Maréchal Foch qui assistait à la messe chaque jour et avait une dévotion constante envers la Vierge, c'est à sa prière fervente qu'il a attribué ses succès, et il ne manquera pas après l'armistice, d'aller lui rendre hommage à la grotte de Lourdes. J'ai pu lire par ailleurs que sa mère connaissait personnellement Bernadette Soubirous.

Au hasard de mes lectures j'ai pu lire également que par cette victoire de la Marne qualifiée de miraculeuse, Jeanne d'Arc avait sauvé une seconde fois la France : terrorisés par l'avancée rapide de Von Klück, les parisiens avaient en effet imploré la Sainte et fait le vœu de lui édifier une église si Paris était épargné. Le 8 septembre 1429, après une nuit de

prières en l'église de Saint Denys de la Chapelle, Jeanne d'Arc avait donné l'assaut à la Porte Saint Honoré avant d'y être blessée et de se retirer vaincue ; 485 ans plus tard et le même jour en la fête de la Nativité de la Vierge, Paris était sauvé. Aujourd'hui, accolée à l'église Saint Denys de la Chapelle se dresse la Basilique Sainte Jeanne d'Arc, sur le parvis de laquelle une stèle rappelle le vœu des parisiens en 1914. A qui attribuer alors la victoire miraculeuse ? il suffit pour cela de répondre à la question : qui sont les deux Saintes Patronnes de la France ?

COL [H] Gilbert COTTE

Délégué ANOLOG

Zone de Défense et Sécurité Est

CHANCELLERIE

PROPOSITION DE LOI

*instituant une **carte de famille de blessé de guerre**,*

ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN PREMIÈRE LECTURE.

L'Assemblée nationale a adopté la proposition de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros : **3606** et **3801**.

Article unique

Il est institué une carte de famille de blessé de guerre, en témoignage de la reconnaissance par la Nation française des sacrifices consentis par les familles des victimes d'une blessure de guerre homologuée par le ministre de la défense.

Cette carte est délivrée par le ministre de la défense sur demande expresse du blessé, de son curateur ou de son tuteur.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 16 juin 2016.

ISSN 1240 – 8468

Le Président, Signé : Claude BARTOLONE

Bibliographie de l'article des pages 7 à 10

- Jonathan GAWNE - Ghosts of the ETO : American Tactical Deception Units in the European Theater, 1944 – 1945
- John REYMOND FORTITUDE SOUTH – Kent's Wartime deception
- Jack KNEECE - Ghost Army of World War II
- + divers sites sur Internet dont Wikipedia



Congrès National de la Fédération Nationale ANDRÉ MAGINOT

www.federation-maginot.com

Le prochain congrès de la Fédération MAGINOT a lieu à BORDEAUX le mardi 13 et le mercredi 14 septembre 2016.

L'ANOLOG sera représentée par :

- *le correspondant MAGINOT : LCL[H] RENNINGER
- *le porte drapeau de l'ANOLOG : CNE[H] ARRIVAULT
- *à titre personnel : LCL[H] BERRY, trésorier de l'ANOLOG



*" AVANT D'EXAMINER COMMENT
ON SE SERVIRA D'UNE ARMÉE,
IL FAUT D'ABORD EN AVOIR UNE. "*

Gerhard Von Scharnhorst 1808