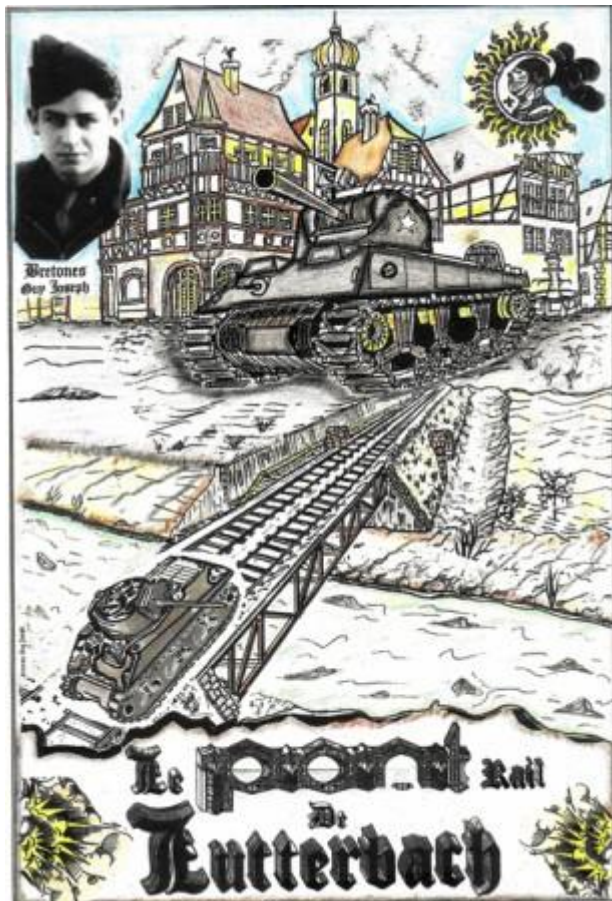


Interview de Guy Bretones, combattant de la seconde guerre mondiale et auteur du livre témoignage « Le Pont-Rail de Lutterbach »

<http://seconde-guerre-mondiale.blogspot.com/>

Guy Bretones vous êtes un ancien du 2° cuirassier, 1°DB et avez débarqué en Provence le 15 aout 1944. A la fin de la guerre, vous êtes à bord de votre Sherman à Ulm en Allemagne avec les survivants de l'épopée de la 1° armée Française. Pourquoi avez vous souhaité écrire « le pont rail de Lutterbach » et pourquoi ce titre ?



Guy Bretones : Une punition injuste récoltée après la fin de la guerre m'avait fait renoncer à participer à toutes formes d'Amicale ou association d'anciens et ce pendant 50 ans, jusqu'aux cérémonies de commémoration du débarquement en Provence. A cette occasion, j'ai lu Les batailles de la Libération et de la Revanche, avec le 2e Cuirassiers, 1944-1945, livre écrit par le Capitaine Kaminsky, officier d'état major responsable du renseignement et des transmissions. De part sa position, le capitaine Kaminsky avait retranscrit les grandes lignes de la vie du 2° cuir mais je ne retrouvais pas dans ses écrits le détail de nos batailles et de nombreux aspects de notre vie. Comme je disposais du journal que j'avais écrit jour après jour lors de la guerre, je me suis fait un devoir de mettre par écrit ce qui ne transparaissait dans Les batailles de la Libération et de la Revanche, avec le 2e Cuirassiers. Mon livre s'appelle « le pont rail de Lutterbach » car la prise de ce pont intact par mon peloton du 2° escadron a permis les percées ultérieures vers le Rhin et l'Allemagne.

Quel a été la motivation profonde de votre engagement dans la 1°Armée Française et comment vous êtes vous retrouvés au 2° régiment de Cuirassier ?

Guy Bretones : La raison de mon engagement est simple : je ne supportais pas la présence allemande en France et voulais contribuer à chasser l'occupant. D'autre part, je n'acceptais pas la déroute de l'armée française en 1940 et étais avide de revanche

Je faisais la navette entre Marseille et Oran et me suis retrouvé bloqué en Algérie après le débarquement américain de 1942. Je me suis inscrit tout d'abord dans les chantiers de jeunesse, qui sous le camouflage de travaux agricoles, prodiguait discrètement une instruction militaire tout en contournant les clauses de l'armistice de 1940 qui limitaient l'armée française à 130 000 hommes. J'y ai passé mes permis de conduire auto, moto et surtout, surtout poids lourds, sésame qui me permettait de conduire des chars. Ayant atteint l'âge minimum pour rejoindre l'armée, j'ai tout naturellement pris un engagement pour la durée de la guerre contre l'Allemagne au 2° Régiment de chasseur d'Afrique, régiment d'appartenance des cadres qui officiaient aux

chantiers de jeunesse.

Lorsque le 2^oRCA a pris une organisation à l'américaine en 1 escadron à 17 chars légers et 3 escadrons de 17 chars lourds, une fraction des effectifs dont je faisais partie a été affectée à un nouveau régiment : le 2^o Cuirassier.

Quelques jours après mon engagement et alors que je subissais les effets secondaires des différentes vaccinations obligatoires, j'eus la joie d'être désigné pour conduire des 105 Automoteurs M7 d'Oran en Tunisie. Ce fut mon premier contact avec les chars américains, mais aussi avec les bombardements allemands.

Vous consacrez un gros chapitre à votre préparation et votre affection.

GB : Nous nous sommes intensivement entraînés pendant plus d'un an. Les manœuvres succédaient aux manœuvres. Je suis devenu tireur grâce à mon excellente vision et de bons résultats aux tirs-canon et j'ai été affecté sur un des 5 M4A4 surnuméraires de l'escadron hors rang.

Les conditions de vie étaient dures, nous étions littéralement dévorés par les puces et les moustiques. J'ai attrapé une crise de paludisme qui m'a valu un séjour à l'hôpital. Mon état était devenu si grave que j'ai reçu l'extrême onction. Ayant appris que le débarquement était pour bientôt, je me suis littéralement évadé de l'hôpital sans faire, bien sûr, de papiers. Cela me vaut aujourd'hui de ne pas toucher la pension à laquelle j'aurais droit.

Quels sont les chars sur lesquels vous avez servi ?

GB : Comme je vous l'ai dit, j'ai commencé avec un M4A4 canon de 75 qui équipait les 3 escadrons de chars lourds. Mon char appartenait à l'escadron hors rang et n'avait pas de nom. Lorsque le « Jeanne d'Arc » a été détruit lors de l'assaut de Notre de la Garde à Marseille, nous l'avons remplacé au 3^o peloton du 2^o escadron et notre char a été baptisé « Jeanne d'Arc II » Le II venant du fait que le premier char a été détruit car en cas de remplacement sur panne, le char gardait strictement le même nom. A la fin de la guerre, il y eut même quelques chars nommés III.

J'ai ensuite été affecté sur le Joffre II qui était un M4A1 avec un canon long de 76,2 avec frein de bouche. Le canon de 76,2 permettait de détruire les Tigre et autres Panther.

Votre livre est un formidable témoignage sur les combats auxquels vous avez participé et sur leur âpreté, pourriez vous nous les résumer :

GB : Je suis arrivé en Provence le 15 août 44, J'ai participé comme 6^o char de renfort du 3^o Peloton/2^o Escadron à la prise de Notre Dame de la Garde à Marseille. Ce fut ensuite la montée rapide vers le nord à la poursuite de l'armée allemande en retraite, la libération de Dijon où le Jeanne d'Arc fut le premier char à rentrer dans la ville, puis l'arrivée dans les Vosges, A Ramonchamp avec un équipage réduit à trois et un char embourbé, heureusement dans une position très favorable, nous avons réussi à tenir en respect toute une nuit 2 chars Tigre qui hésitaient à passer devant nous de flanc. Dans le même temps, nous pouvions mitrailler sans nous faire repérer des fantassins allemands qui étaient eux éclairés par une maison en feu.

La libération de l'Alsace fut ponctuée de terribles combats dans le froid et la neige où la première armée française subit de lourdes pertes (Cité Anna, Cité Kulhmann, Mulhouse, Poche de Colmar). L'exploit de notre peloton est d'avoir pris intact le pont rail de Lutterbach qui donnait l'accès au Rhin. J'ai d'ailleurs détruit au premier coup de canon et en tir indirect grâce à des corrections empiriques trouvées lors des entraînements en Algérie, le clocher de l'église qui abritait des guetteurs ennemis.

Nous sommes ensuite entrés en Allemagne où dans les derniers jours de la guerre sur le Joffre II à canon de 76,2, idéalement placé et camouflé, j'ai pu contribuer à la destruction d'une colonne de 6 Panther et de nombreux canons tractés par des chevaux. Sur les conseils de mon chef de char, j'ai commencé par tirer sur le sixième char puis le premier. Dans ma lunette, je voyais mes perforants entrer dans les chars aussitôt abandonnés par leurs équipages. Les six chars furent détruits. Je dois avouer que j'ai lâché la gâchette de ma mitrailleuse coaxiale devant le massacre qui se déroulait sous mes yeux.

En 9 mois de guerre, nos pertes furent terribles, à titre d'exemple cinq chefs de chars des 2 Jeanne d'Arc furent tués, sans compter la quasi-totalité des officiers de notre escadron. Je continue de me recueillir sur la tombe de notre chef d'escadron le Capitaine Fougère qui mourut dans les derniers jours de la guerre.

Les disparus étaient remplacés par des jeunes gens qui s'engageaient au fur et à mesure que nous les libérions du joug Allemand. C'est ainsi que mon équipage, merveille de mixité sociale, accueillit Maurice Moullard, futur polytechnicien, qui sera à la base du développement de la Caravelle et le futur banquier Du Passage

Le Sherman était il un bon char ?

GB : Tous les gens qui ont servi dedans l'ont apprécié. Savez comment reconnaître les gens qui ont servi à bord des sherman ? il suffit de leur demander comment on rechargeait les accus de bord. S'ils vous répondent « à l'aide d'un petit moteur à essence appelé le petit joseph », c'est qu'ils étaient bien dans un Sherman.

C'était un char fiable et rapide. Sa fréquence de tir était élevée et sa tourelle tournait très vite grâce à son moteur électrique. Le canon de 75 était trop peu puissant pour perforer les chars allemands, aussi étions nous souvent épaulés par un ou deux tank destroyer M10. L'arrivée des versions avec un canon de 76,2 a permis de corriger le manque de perforation du premier canon.

En tant que Tireur, comment vous occupiez vous de votre canon et quelle était votre tactique ou vos points de visée ?

GB : Je n'ai jamais nettoyé mon canon qui restait propre coup après coup, par contre dès que nous étions de repos, je mettais un soin minutieux à vérifier et régler mon viseur. J'essayais de trouver un arbre un peu rond, faisais placer le char à environ 1600 mètres et effectuais mes réglages dessus. Si je tirais de près et pour éviter les erreurs de parallaxe entre viseur et canon, j'ouvrais la culasse et visais carrément en regardant dans le fut du canon. Le 75 était insuffisant pour percer les blindages des chars lourds allemands aussi j'essayais de placer mon perforant à la jonction de la tourelle et du châssis. Même si le char n'était pas détruit cela bloquait sa tourelle. Cela nous a d'ailleurs sauvés la vie ainsi que je le raconte dans mon livre. Le viseur par son fort grossissement me permettait de voir l'effet de mes obus sur la cible.

J'embarquais aussi un maximum d'obus dans le char quitte à ce qu'ils jonchent le sol de la tourelle. Lors d'attaque dans le brouillard, il était possible de repérer les départs de coup à cause du cercle bleuté qui se formait autour du frein de bouche des Tigre et des Panther. Nous visions le centre de ce cercle, la précision était telle que plus d'une fois nous avons neutralisé le char en face de nous par la destruction de son canon.

La tourelle tournait à l'aide d'un moteur électrique à 2 commandes, celle du chef de char était prioritaire sur la mienne. Comme il bénéficiait d'une meilleure vision extérieure que moi, il positionnait la tourelle sur la cible et me laissait terminer le positionnement.

Vous décrivez les revues, vos chars devaient ils être immaculés ?

GB : Lors des combats, la discipline à ce sujet se relâchait et nous n'avions pas de contraintes particulières, par contre lors de repos ou des inspections, les chars devaient être irréprochables. Certains les passaient même au gasoil pour les faire briller, du coup tous les autres devaient faire de même pour ne pas se faire remarquer. Je n'ai par contre jamais vu la moindre trace de rouille.

Je suis toujours étonné par la rapidité à laquelle les tanks étaient remis en état en cas de coup dur.

GB : C'était effectivement excessivement rapide, nous avions besoin du maximum de chars. Les gens de l'escadron de réparation ont été maintes fois héroïques, n'hésitant pas à réparer sur le champ de bataille sous les balles ou les tirs de mortiers ou fusant.

Monsieur Bretonnes, je vous remercie de nous avoir accordé cet entretien et ne peux qu'inciter les personnes intéressés par l'histoire chars à lire votre magnifique témoignage.