

L'opération anglo-française en Egypte (du 31 octobre au 6 novembre 1956) [fin]

Autor(en): **Perret-Gentil, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **102 (1957)**

Heft 5

PDF erstellt am: **06.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342813>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

exceptionnelle dans le commandement tactique, l'armement, l'entraînement, très souvent aussi le moral, et où il sut s'en servir avec maîtrise. Quand, peu à peu cette supériorité s'effaça, la guerre reprit son aspect « normal ».

Hitler ne voulut pas s'adapter à ces circonstances.

Les opérations allemandes perdirent tout caractère raisonnable ; leur exécution se trouva paralysée. Désormais elles étaient condamnées à l'échec.

KURT VON TIPPESKIRCH

L'opération anglo-française en Egypte

(du 31 octobre au 6 novembre 1956)

(fin)

PARACHUTAGE ET DÉBARQUEMENT

Le débarquement devait avoir lieu le 6 novembre, c'est-à-dire au sixième jour plein de l'opération, sans compter les premières actions du 31 octobre au soir. Et les parachutages devaient suivre immédiatement, une demi-heure après le début du débarquement. Dès le 3 novembre, les aviateurs signalaient qu'ils ne trouvaient plus d'objectifs ; et le 4, ils opérèrent au plus près de Port-Saïd, où furent lâchés des tracts.

Mais dès le second jour il était apparu de toute évidence qu'un temps précieux allait être perdu, durant lequel pouvaient se produire toutes sortes d'interventions, une indignation réelle ou feinte se développant à l'encontre de l'opération alliée. Il fallait donc coûte que coûte hâter l'arrivée de l'armada, dont la vitesse fut poussée au maximum. Et ce fut du

côté français une vraie satisfaction lorsque le commandement anglais décida d'avancer d'un jour les parachutages et de les faire seuls, sans l'appui des forces de débarquement. Un risque était sans doute couru, que justifiait cependant la situation.

A un certain point de vue on peut même dire que deux jours auraient pu être gagnés, en ce sens que l'occupation réussie des deux ports par les parachutistes devait permettre une action beaucoup plus rapide vers le sud des éléments mécaniques. Mais ce second jour hypothétique fut perdu, comme on le verra, d'une autre manière.

Les objectifs furent répartis entre Anglais et Français d'une manière simple : aux premiers incombait de prendre pied sur l'aérodrome de Gamil situé à un renflement de la langue de terre délimitant la lagune de l'ouest, ou lac Mendaleh. Ensuite, tout en interdisant la route à l'ouest vers le delta, ils se rabattraient vers Port-Saïd à l'est. Les Français devaient faire de même, à cheval sur le canal et au sud de Port-Saïd, à proximité de l'usine de purification d'eau qu'il importait de préserver. Leur action devait ensuite converger vers le nord pour opérer la jonction avec les forces anglaises venant de Gamil. En même



La péniche de débarquement s'est arrêtée où l'eau n'est plus assez profonde et l'infanterie franchit le dernier parcours. Les armes lourdes et les munitions sont amenées dans des canots pneumatiques. *(Photo S.C.A.)*

temps il s'agissait de barrer vers le sud la route longeant le canal. Puis, en un second échelon parachuté, il y avait lieu de prendre pied encore au nord et à l'est de Port-Fouad.

Le 5 novembre dès l'aube, ces mouvements furent effectués. Du côté anglais la résistance la plus sérieuse fut rencontrée sur l'aérodrome. Des réseaux de barbelés avaient été installés, ainsi que, moyen inattendu, de gros récipients de pétrole vides entassés et emmêlés de fil de fer. Une résistance moindre se poursuivit dans l'agglomération arabe à l'ouest de la ville. Au début de la journée la DCA égyptienne effectua quelques tirs. Les parachutistes coloniaux trouvèrent aussi des réseaux de barbelés et entassements de récipients à mazout. Les unités larguées sur un espace restreint, rapidement rassemblées et poussées de l'avant, eurent vite raison des résistances grâce à l'armement parachuté, consistant surtout en canons sans recul de 106, transportés à dos d'homme ou sur jeep.

Port-Saïd était défendu par un demi-régiment égyptien de l'armée régulière, quelques bataillons de gardes et une formation de police. Plus au sud, quelques postes de défense avaient été placés de part et d'autre du canal, certains armés de mortiers et de mitrailleuses lourdes. En général les forces égyptiennes engagèrent vigoureusement le combat ; mais elles faiblissaient assez vite lorsque intervenait l'appui de feu aérien demandé par les parachutistes se heurtant à une résistance.

Dès 15 heures, il apparut que la ville de Port-Saïd, ainsi d'ailleurs que celle de Port-Fouad, se trouvait cernée. Des négociations furent engagées pour une reddition, transformée ensuite en un « cessez-le-feu », rompu en fin de journée sur les injonctions de la radio du Caire et... a-t-on ajouté, du consul de l'URSS qui promettait du secours. Les négociations se poursuivirent cependant de différents côtés et d'une manière confuse. En fin de journée la résistance organisée avait pratiquement cessé. Elle se poursuivra toutefois d'une manière sporadique par des éléments isolés tirant des coups de feu dans les rues. Mais aucune guérilla ne parut avoir été réellement ordonnée.

De part et d'autre les pertes avaient été faibles, très faibles du côté allié et nulles en ce qui concerne l'aviation. Les chefs égyptiens ainsi que la majeure partie des unités furent faits prisonniers. D'une manière générale la double opération de parachutage, bien conçue, avait parfaitement réussi. Elle avait donc été livrée seule, sans appui de forces terrestres durant la journée entière et la nuit suivante. L'exemple n'est certes pas valable dans tous les cas, car il réunissait des conditions favorables particulières : la faiblesse ou l'anéantissement des moyens aériens et antiaériens égyptiens ; et la configuration géographique des deux ports, presque îles reliées au continent par d'étroites bandes de terre, dont il suffit de se saisir pour isoler l'ensemble. Il faut ajouter que dans son déroulement l'action doit son succès à l'appui constant de l'aviation.

La journée du 6 novembre fut celle du débarquement, l'armada, navires de guerre et convois de transport, ayant donc gagné un jour sur l'horaire prévu. La situation se présentait d'une manière favorable. Plus aucune réaction aérienne. Les premières unités des deux marines coulèrent quelques petits bâtiments. L'aéronavale française détruisit devant Alexandrie un destroyer d'origine soviétique du type « Choril » à pièces de 130 mm sous deux doubles tourelles ; il avait été livré à l'Égypte quatre mois plus tôt... Cependant la menace des sous-marins pouvait toujours réapparaître ; une riposte aérienne partant de Syrie demeurait également dans les possibilités.

Le débarquement fut précédé de quelques bombardements aériens et de tirs des navires de guerre sur les plages de Port-Saïd et Port-Fouad. Il n'y eut que deux groupes de quelques maisons détruites par suite d'erreur ou d'obus ayant fait ricochet. Quelques grandes citernes de carburant en dehors de ville furent touchées et l'une éventrée par la maladresse du conducteur d'un char égyptien. D'immenses colonnes de fumée se dégagèrent des incendies et donnèrent à toutes les photographies un fond spectaculaire de « grande guerre », que cette opération de police n'eut aucunement.

Les porte-avions étaient à une vingtaine de kilomètres de la terre. Sous leur protection et à l'abri de la couverture aérienne de leur aviation embarquée, les bâtiments spéciaux de débarquement abordèrent sans incident les plages au nord des deux villes, selon la même répartition des objectifs entre les forces alliées. Mais il ne s'agissait encore que d'éléments légers ; du côté français, des commandos de la marine et des formations de parachutistes, avec un armement plus considérable, notamment des mortiers et des chars légers. Les Anglais mirent bientôt à terre des chars lourds, qu'ils appréciaient hautement. Dès midi ils se frayèrent un passage vers le sud, au travers de Port-Saïd, où sévissait plutôt du désordre qu'une résistance. Il importait dès lors d'y progresser le plus rapidement possible. Chacun des alliés y engouffra tous les véhicules à chenilles ou à roues se trouvant à pied d'œuvre.

Mais ce mouvement ne pouvait être effectué que par la seule route longeant le canal à l'ouest, dont le pont sur le canal de dérivation au sud de Port-Saïd avait été endommagé. Des transbordements eurent lieu et du temps fut perdu. Plus grave apparaissait la situation du canal même, obstrué à son entrée par un vrai barrage de bâtiments dynamités et coulés dans le lit navigable : grosses grues flottantes, remorqueurs, et le dragueur le plus moderne du monde ; en tout 21 bateaux. — Les navires de guerre butèrent contre cet obstacle ; seules pouvaient passer les embarcations légères et les unités de débarquement, obligées à de longues manœuvres pour atteindre la route après le pont du canal de dérivation (4 km environ au sud de l'entrée du canal).

Il eût été possible d'accélérer le mouvement vers le sud en procédant à des parachutages à proximité d'Ismaïlia, où l'aviation égyptienne avait été détruite au sol ; ou même non loin du Grand Lac amer. La moitié du canal aurait ainsi été contrôlée après une nouvelle opération de quelques heures. Un régiment de parachutistes se trouvait encore en réserve à Chypre et les moyens blindés sur la route auraient pu rejoindre les éléments largués. Le projet en aurait été débattu.

Toutefois celui-ci présentait des risques sérieux. Des forces blindées égyptiennes stationnaient à l'abri des villages dans la région en question. L'hypothèse d'une réaction aérienne n'était encore pas à écarter entièrement. Et surtout l'état du canal privait les éléments lancés en avant de leur appui tactique, fourni par les navires de guerre, et de leur support logistique. Cette considération fut certes d'un gros poids. En tout cas il eût été nécessaire de monter un nouveau plan d'opération pour que tous les appuis utiles fussent préparés. — C'est donc en quoi fut perdu le deuxième jour. En définitive, chacun des alliés n'aura engagé que 10 000 hommes à peine.

La marche vers le sud se poursuivit jusqu'à 2 heures du lendemain matin (heure locale) et aboutit tout près d'El Kantara. L'élément le plus avancé fut une section de la Légion étrangère parvenue au kilomètre 37. A ce moment entra en vigueur le « Cessez-le-feu » à la suite de circonstances connues.

* * *

Cette opération présente sur le plan militaire l'intérêt certain de la coordination des trois armes, chacune d'elles intervenant à l'appui d'une autre, en général deux par deux ; mais l'aviation est partout présente. Ce n'est qu'à la phase finale que toutes trois agissent en commun. Et dans chaque arme des éléments infiniment diversifiés s'étagent des plus légers jusqu'aux plus lourds. On peut entrevoir également dans cette opération une illustration des concepts futurs : l'importance des préparatifs et l'énormité des moyens d'appui s'échelonnant très loin en arrière, tandis qu'à l'avant ne sera engagée qu'une infanterie de plus en plus réduite. Il est inutile d'insister sur l'importance de l'aviation et ses rôles multiples.

Il est aussi étrange de constater que de simples procédés de destruction, évidemment très favorisés dans le cas présent par la configuration spéciale des lieux, peuvent gêner rapidement et d'une manière efficace une opération d'un caractère hautement technique.

Enfin, dernière remarque, cette opération, s'inscrivant dans la catégorie des conflits dits mineurs, comportait comme telle tous les moyens, sauf les armes atomiques. Or, elle fut arrêtée, non pas par une intervention atomique, mais par sa simple menace...

J. PERRET-GENTIL

Les engins téléguidés

L'emploi des engins téléguidés dans la lutte antichars.

Dans un article paru dans le numéro de novembre 1956 de la *RMS*, nous avons signalé comme moyen susceptible de renforcer notre défense antichars à grande portée les projectiles téléguidés, sans nous étendre davantage sur ces armes, ayant jugé le moment mal choisi. Chacun s'occupant maintenant de défense antichars, parlant à tort et à travers de téléguidés, citant des chiffres erronés avec la plus désarmante assurance, on n'en voudra certes pas à quelqu'un, amené par ses obligations professionnelles à l'étude des téléguidés antichars, de donner quelques précisions qui peuvent être considérées comme une mise au point.

Notons tout d'abord qu'il n'a pas été besoin des événements de Hongrie, de quelques blindés détruits en combat rapproché à Budapest et qui furent d'ailleurs engagés en dépit du bon sens (parce qu'en combats de rues et sans soutien d'infanterie) pour que les responsables de l'armement de notre Armée se préoccupent du renforcement de notre défense antichars. Pas plus les articles de quelques excités que les cours hors service agrémentés par la présence de quelques SCF ne sont déterminants pour la préparation de notre armée. Seul d'une part un entraînement rationnel et bien conçu du combattant antichars dans les écoles de recrues et les cours de