



OUVRONS NOS HORIZONS



WWW.FLYR-UAS.COM



OPEX

#Le Mag'

4 O R E M U N

Magazine d'information de la Fédération Nationale des Vétérans OPEX/ONU/OTAN France

Campagne de Norvège



- Campagne de Norvège
- Agenda du Sergent Henri DENAT
- Bataille de Narvik
- Bataille de Namsos
- Combat de rencontre à 3500 M d'altitude





DISTRIBUTEUR EXCLUSIF PROFESSIONNELS / PARTICULIERS



*Produits pour Cheveux Naturels et texturés
Coloration - Décoloration, Aide à la repousse
Petit Matériel*

Mobilier, Agencement de salon de coiffure

*Produits Cheveux et Barbes
Accessoires Barbers*

*Le plus grand Choix Antilles-Guyane
en Tondeuses, Shavers et Accessoires !!*

76 Rue Lieutenant Becker - CAYENNE

Tél. 0594 20 79 21 / 0694 41 28 55

Mail : rd.distribution@gmail.com



Visitez notre site internet rd-distribution-guyane.fr



✓ AMÉNAGEMENT PAYSAGER

✓ ENTRETIEN DES ESPACES VERTS

- Débroussaillage, taille, élagage, abattage, etc...

✓ TERRASSEMENT

- Préparation du terrain, enlèvement de la terre, tranchées, etc ...

✓ NETTOYAGE DE LOCAUX, VOIERIE, TOITURES

- Désinfection, décapage, lustrage, dégraissage, etc ...

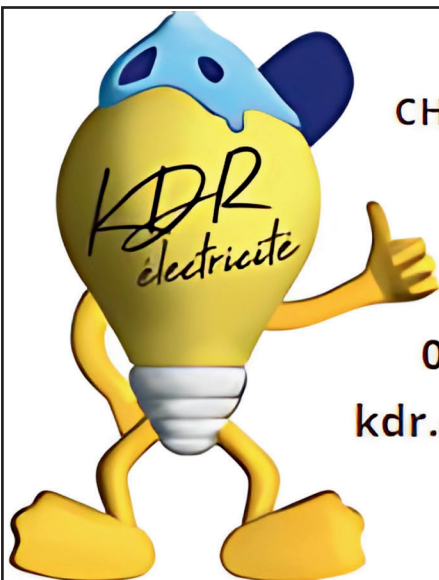


@: tembe.kourou@gmail.com
Tél: 0694 22 05 41

SOMMAIRE

■ ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT	p. 3
■ CAMPAGNE DE NORVÈGE	p. 5-17
■ AGENDA SGT DENAT	p. 18-24
■ BATAILLE DE NARVIK	p. 25-27
■ BATAILLE DE NAMSOS	p. 28-33
■ PRÉSENTATION FNV30F	p. 39-40
■ MONT VALÉRIEN	p. 41-43
■ NOS PARTENAIRES	p. 44
■ NOS RÉALISATIONS	p. 45
■ CHANT DES VÉTÉRANS	p. 47
■ CODE D'HONNEUR VÉTÉRANS	p. 48
■ REMERCIEMENTS	p. 49
■ BULLETINS D'ADHÉSION	p. 50-51

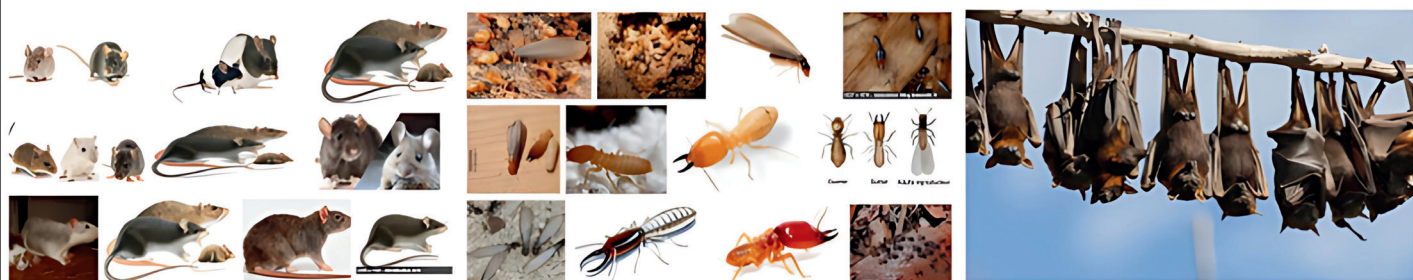




146 AVENUE
CHARLES ISAUTIER
Z.I N°3
97410
SAINT-PIERRE
02.62.39.14.84
kdr.elect@orange.fr



ADN GUYANE TRAITEMENT



SIRET : 837 639 590 00012

Dératisation - Désinsectisation - Traitement Anti-Termite
Assainissement Chauve-Souris - Désinfection

Puces - Tiques - Fourmis - Guêpes Et Toutes Sortes De Nuisibles.

adnguyane.traitement.nuisibles@gmail.com

Tel : 0694 41 47 74

Disponible 7 jours sur 7 // Votre Satisfaction Notre Engagement.

Edito

Mesdames et Messieurs,

Après une année d'interruption due à notre ancien éditeur, dont nous sommes comme vous un simple client, notre éditeur en chef à prospecter et à trouver la Société « E.P.C. » pour éditer notre revue. Nous la remercions d'avoir repris le flambeau pour continuer à faire paraître notre revue « OPEX le Mag » dont tout le monde reconnaît la qualité.



Ce nouveau numéro, à rebours du 80^e anniversaire de la fin de la 2^e guerre mondiale sur le théâtre européen qui sera célébré partout en France, se consacre au début de cette guerre par une campagne oubliée ou peu connue qui a eu lieu pendant ce que l'on a appelé « la drôle de guerre ». C'est un petit objet qui a traversé le temps qui nous a amené à parler de la campagne de Norvège.

Olivier, ancien parachutiste du 8^e RPIMa et ami, a reçu en héritage le « journal de marche », quelques photos et documents de son grand-père, sergent motocycliste à la 45^e puis à la 5^e demi-brigade de Haute-Montagne (BHM). Sur un petit agenda de poche de l'année 1940, il a noté au crayon de bois, presque au jour le jour les événements auxquels il a participé, notamment à la bataille de Namsos en Norvège, aux combats de la Somme, puis pendant la retraite jusqu'à sa démobilisation.

Etant avec les Alpains en cette année 1940, nous avons fait un grand saut jusqu'en 1945 pour relater un combat inconnu qui est pourtant le combat le plus haut d'Europe ! Cet article a été écrit par le Général Pierre Martre, ancien chef de corps de l'Ecole Militaire de Haute-Montagne qui nous a autorisé la publication dans notre revue.

Nous remercions ces deux « frères d'Armes » de nous avoir autorisé la publication de ces deux articles qui rendent hommage à l'armée française en général et aux Chasseurs Alpains en particulier.

Pour que vive la France.

Alain DAGUZAN
Président Fédéral



ANTENNES • INFORMATIQUE • INTERNET

ASSIST'PC

INSTALLATION - DÉPANNAGE - VENTE

0590 55 26 00 • 0690 48 74 06

*Des professionnels qualifiés en informatique et en télécommunication
qui interviennent sur toute la Guadeloupe.*

ASSIST'PC - **DOCTEUR ORDINATEUR**

Imm.Man'Tine - Rue Robert Fulton

ZI de Jarry - 97122 BAIE-MAHAULT

05.90.55.26.00 / 06.90.48.74.06

www.assistpc971.fr



**RÉPARATEUR
LABELLISÉ**




AGEMM
RENT A CAR
LOCATION DE VOITURE

Lot Verte Vallée
Quartier Derrière Bois
97212 SAINT JOSEPH
Martinique
06.96.36.26.30

AGEMM
RENT A CAR



> TRANSPORT VSL

> AMBULANCE



Tél. 0590 52 00 52 - Fax 0590 29 08 11

16, rue Victor Mourasse - Marigot - 97150 Saint Martin
e-mail : ambulancesxm@orange.fr



Campagne de Norvège

La campagne de Norvège, qui dura du 9 avril 1940 au 10 juin 1940, fut le premier affrontement terrestre direct entre les forces alliées - Royaume-Uni, France et Pologne - et les troupes de l'Allemagne nazie lors de la Seconde Guerre mondiale.



La principale raison ayant conduit l'Allemagne à occuper la Norvège était la dépendance de son industrie vis-à-vis du minerai de fer suédois, qu'elle recevait depuis là ces ports, l'Allemagne serait en mesure de recevoir son approvisionnement en minerai et ce malgré le blocus

maritime imposé par la Royal Navy. De plus, cela permettait tant aux Alliés qu'à l'Allemagne de s'opposer sans risquer pour autant une guerre de tranchées à grande échelle que les deux côtés redoutaient. Alors que la bataille de l'Atlantique prenait de l'ampleur, le contrôle des aérodromes norvégiens, comme celui de Stavanger, devenait d'une importance de premier ordre, car ils permettaient aux avions de reconnaissance allemands d'opérer dans l'Atlantique Nord, sans avoir à survoler ou à longer de trop près les côtes britanniques.



Bien que cette campagne se soit soldée par une victoire allemande, elle eut pour inconvénient de mobiliser la majorité de la Kriegsmarine et plusieurs divisions de la Wehrmacht, au détriment du front occidental.

Importance stratégique de la Norvège dans le conflit

La France et le Royaume-Uni avaient tous deux signé par le passé des traités d'assistance militaire avec la Pologne et de ce fait, deux jours après le début de l'invasion de la Pologne par l'Allemagne, le 1er septembre 1939, les deux pays déclaraient la guerre à cette dernière. Toutefois, aucun d'entre eux n'entreprit d'ouvrir un front à l'Ouest, et aucun affrontement d'envergure n'eut lieu entre les deux parties pendant ce que l'on appela la drôle de guerre.

Côté allié, la stratégie était surtout défensive et consistait à attendre le choc retranché dans la ligne Maginot, et à se préparer à intervenir en Belgique en cas de violation de la neutralité belge par les Allemands.

Côté allemand, la majorité des membres du haut commandement militaire était d'avis qu'ils n'avaient pas encore à disposition les forces suffisantes pour lancer un assaut contre la France. Mais la Norvège constituait pour les deux camps un endroit où frapper l'autre.



La Norvège, malgré sa neutralité, revêtait une grande importance stratégique pour les deux camps, et ce pour deux raisons principales. Premièrement, le port de Narvik, duquel étaient expédiées de grandes quantités de minerai de fer suédois, dont l'industrie de guerre allemande était dépendante ; cet itinéraire était tout particulièrement important durant les mois d'hiver, lorsque la mer Baltique était bloquée par les glaces. Narvik prit encore de l'importance lorsque les Britanniques se rendirent compte que le projet Catherine, plan destiné à prendre le contrôle de la Baltique, ne pourrait être mis à exécution. Deuxièmement, les ports de Norvège étaient susceptibles de constituer des trous dans le dispositif de blocus de l'Allemagne, lui donnant accès à l'Atlantique.

Autre point marquant, la Norvège était également importante d'un point de vue symbolique de par les inspirations völkisch du parti nazi d'Adolf Hitler. Nombre de ses membres voyaient en effet le pays comme le berceau de la prétendue race aryenne



La guerre d'hiver

Lorsque l'Union soviétique envahit la Finlande le 30 novembre 1939, les Alliés se trouvent alors aux côtés de la Norvège et de la Suède, apportant leur soutien à la Finlande face à un agresseur démesurément plus grand.

Cette situation représentait une occasion pour les Alliés qui pouvaient ainsi espérer, bien que sincèrement ralliés à la cause finlandaise, utiliser ce prétexte pour envoyer des troupes de soutien,

et en profiter au passage pour occuper les zones minières suédoises et les ports norvégiens. Le plan initialement élaboré par les Alliés prévoyait ainsi l'envoi de deux divisions, fortes de 15 000 hommes, prêtes à en découdre lors d'un éventuel affrontement de grande envergure au centre de la Suède.

Cette initiative inquiéta l'Allemagne. Le Pacte germano-soviétique avait en effet placé la Finlande dans la zone d'influence soviétique, et de ce fait les Allemands se déclarent neutres dans ce conflit. Cette politique provoque alors un élan de sentiment anti-allemand dans toute la Scandinavie, l'Allemagne étant tenue pour alliée des Soviétiques. Le haut commandement allemand craignait alors sérieusement que la Norvège et la Suède autorisent le stationnement de troupes alliées sur leurs territoires, afin d'intervenir en faveur de la Finlande.



Toutefois, de tels déploiements n'arrivèrent jamais, parce que la Norvège et la Suède, aux abois depuis qu'elles avaient été les témoins privilégiés de la « trahison occidentale » à l'encontre de la Pologne lors de son invasion en septembre, ne souhaitent pas mettre en jeu leur neutralité et être entraînées dans la guerre en laissant un droit de passage sur leur territoire à des troupes étrangères. Après la signature du traité de paix de Moscou le 12 mars 1940, tous les plans échaudés par les Alliés furent abandonnés.

Vidkun Quisling et premières approches allemandes

Aux origines du conflit, le haut commandement allemand était d'avis qu'une Norvège neutre était ce qui pouvait leur arriver de mieux. Tant que les Alliés ne pourraient pas pénétrer dans les eaux territoriales norvégiennes, il existerait des passages sécurisés pour les navires marchands naviguant le long des côtes scandinaves, transportant le minerai suédois importé



Le Grand-amiral Erich Raeder était cependant d'avis qu'une invasion était préférable. Il pensait en effet que les ports norvégiens offriraient de meilleures bases d'opérations pour les U-boote utilisés dans le cadre d'un siège des Îles Britanniques, et qu'il était également possible que les Alliés envisagent d'y débarquer.

Le 11 décembre 1939, Hitler et Raeder rencontrèrent Vidkun Quisling, ancien ministre norvégien de la défense devenu chef du parti fasciste norvégien Nasjonal Samling. Les propos que l'on attribue à Quisling lors de cette rencontre concernaient la menace importante d'une invasion de la Norvège par les Britanniques, et affirmaient que le gouvernement norvégien serait plutôt enclin, dans le secret, à collaborer dans le cas d'une occupation allemande (ce qui se révéla faux). Il informa également ses interlocuteurs qu'il était en mesure de leur assurer une coopération maximale avec les forces allemandes, y compris la bienveillance des garde-côtes et l'accessibilité des bases militaires. Trois jours plus tard, Hitler ordonna à l'OKW de se lancer sur la mise au point d'un plan d'invasion de la Norvège.

Lors d'une deuxième réunion avec Quisling le 18 décembre, Hitler renouvela son souhait de maintenir la neutralité de la Norvège mais déclara que si les Alliés portaient la guerre en Scandinavie, il réagirait en conséquence. En effet, il était apparu des suspicions quant à la possible surévaluation qu'aurait pu faire Quisling de sa force à des fins personnelles, et les plans de collaboration avec lui furent abandonnés.

L'incident de l'Altmark

Le 14 février 1940, le pétrolier-ravitailleur allemand *Altmark*, avec à son bord 303 prisonniers de guerre de la marine marchande britannique, reçut l'autorisation lui permettant de naviguer dans les eaux norvégiennes. Conformément aux règlements internationaux, tout navire non combattant d'une nation en guerre peut s'abriter pour quelque temps en eaux neutres, s'il en a au préalable reçu la permission. Lorsqu'un groupe de destroyers britanniques apparut à l'horizon le 16 février, l'*Altmark* alla chercher refuge dans un fjord norvégien. Ignorant les règlements internationaux et la neutralité norvégienne, le HMS *Cossack*, commandé par le capitaine de frégate Vian, pénétra dans le fjord, attaqua l'*Altmark*, l'aborda, tuant sept soldats allemands et libérant les prisonniers. Tout en provoquant la colère des Norvégiens, cette violation de sa neutralité fit couler beaucoup d'encre des deux côtés de la mer du Nord.



Le pétrolier-ravitailleur allemand Altmark



Winston Churchill

Les Alliés considérèrent cet incident comme la preuve qu'il était impossible à la Norvège de se prémunir contre le mésusage qui pouvait être fait de son territoire, et se préparèrent à mettre en œuvre un plan, proposé peu de temps après la chute de la Pologne par le premier Lord de l'Amirauté britannique Winston Churchill, qui consistait à miner la zone. Ce plan fut seulement remis à plus tard dans l'espoir que la Norvège voudrait bien de son propre chef laisser passer les troupes alliées sur son territoire afin d'aller secourir la Finlande.

Pour les Allemands, l'incident de l'*Altmark* montrait l'impossibilité de la Norvège à maintenir sa neutralité sur un territoire tel que le sien et que les Anglais n'avaient que faire de cette neutralité norvégienne. Hitler ordonna que la mise au point des plans d'invasion soit accélérée. Il s'engagea dans cette voie afin de contrer les plans déjà existants de Churchill dans le but d'entraîner les Norvégiens dans la guerre et de prendre le contrôle du port de Narvik. Le 21 février, le général Nikolaus von Falkenhorst fut chargé de la planification de l'invasion et du commandement des troupes terrestres y étant destinées.

Les plans des Alliés

Avec la fin de la guerre d'Hiver, les Alliés en vinrent à la conclusion qu'une occupation de la Norvège et de la Suède ferait plus de mal que de bien, poussant les pays neutres à s'allier à l'Allemagne. Toutefois, le nouveau président du Conseil français, Paul Reynaud, prit une position plus agressive que son prédécesseur face à la question et voulut qu'une résolution d'action un peu plus vigoureuse soit prise face à l'Allemagne. Churchill était un fervent partisan de l'attaque et de l'occupation de la Norvège parce qu'il souhaitait voir les combats s'éloigner de la France et de la Grande-Bretagne afin d'y éviter les destructions sur leurs territoires, comme lors de la guerre précédente. Il y voyait également un moyen d'envahir l'Allemagne par le Nord.

Il fut conclu que l'on utiliserait l'offensive de minage nautique planifiée par Churchill, l'opération Wilfred, destinée à bloquer l'usage des fjords comme abris et à contraindre les bateaux de transport à emprunter les eaux internationales, permettant à la Royal Navy d'y engager le combat et de les détruire. En accompagnement, le plan R4, opération de riposte face à la contre-initiative quasi certaine de l'Allemagne en réaction à l'opération Wilfred, impliquera l'occupation de Trondheim et Bergen par les Alliés, ainsi que la destruction de l'aérodrome de Sola, à côté de Stavanger. Les alliés ne parvinrent par ailleurs à s'accorder au sujet de l'opération supplémentaire Royal Marine, au cours de laquelle de Rhin devait être miné. Si les Britanniques étaient favorables à cette opération, les Français y étaient opposés, puisque leur approvisionnement dépendait lui aussi du Fleuve et qu'ils craignaient des représailles allemandes sur le sol français. Du fait de ces retards dans les accords, l'opération Wilfred, initialement prévue pour le 5 Avril, fut repoussée au 8 Avril lorsque les Britanniques acceptèrent finalement de distinguer les opérations menées en Norvège de celles menées sur le continent.

Les plans des Allemands



Déjà en préparation depuis un temps considérable (quoique non prioritaire), l'opération Weserübung se révéla de première nécessité après l'incident de l'Altmark. Les principaux objectifs de l'invasion consistaient en la capture des ports et la sécurisation des zones d'extraction du minerai de fer, Narvik étant l'objectif essentiel. Il s'agissait également d'assurer un contrôle total du pays afin d'éviter toute velléité de collaboration avec les Alliés. L'opération fut présentée comme une protection militaire de la neutralité norvégienne.

Parmi les questions qui préoccupèrent en interne le haut commandement allemand se trouvait la nécessité d'occuper ou non le Danemark au cours de cette opération. Le Danemark fut considéré comme vital puisque vu sa situation géographique, son occupation allait faciliter grandement le contrôle aérien et naval de la zone. Si certains des généraux consultés étaient pour faire simplement pression sur le Danemark afin qu'il accepte cet état de fait, il fut conclu qu'il serait plus sain pour la poursuite des opérations que le Danemark soit pris de force.

Autre point de dispute qui amena des modifications au plan initial, le Plan Jaune, c'est-à-dire l'invasion prévue du nord de la France et des Pays-Bas, devait prochainement occuper le gros de forces de la Wehrmacht. Comme certaines unités étaient utilisées dans la réalisation des deux invasions, Weserübung ne pouvait pas avoir lieu en même temps que le *Fall Gelb*, et comme les nuits se raccourcissaient à l'approche du printemps, alors que l'obscurité était d'une importance vitale pour cacher la progression des forces navales, il fut ainsi décidé que Weserübung devait être déclenché au plus tôt. De fait, le jour de l'invasion (*Wesertag*) fut fixé au 9 avril 1940, 4 h 15 à l'heure norvégienne (*Weserzeit*) correspondant aux débarquements.



En Norvège, le plan avait pour but de capturer six objectifs primaires à l'occasion d'opérations de débarquement amphibies : Oslo, Kristiansand, Egersund, Bergen, Trondheim et Narvik. En complément, des troupes parachutistes de soutien (des *Fallschirmjäger*) devaient prendre possession d'autres positions clés comme les aérodromes de Fornebu près d'Oslo et de Sola près de Stavanger. Le plan devait permettre de submerger rapidement les forces norvégiennes et d'occuper ces aires vitales avant même que toute forme de résistance ait pu être mise sur pied. Les forces d'attaques étaient organisées en six groupes (*Gruppen* (de)) :

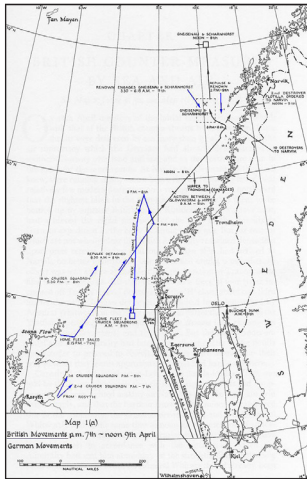
- **Groupe 1** : dix destroyers pour Narvik ;
- **Groupe 2** : le croiseur lourd *Admiral Hipper* et quatre destroyers pour Trondheim ;
- **Groupe 3** : les croiseurs légers *Köln* et *Königsberg* ainsi que des navires de soutien pour Bergen ;
- **Groupe 4** : le croiseur léger *Karlsruhe* et d'autres bâtiments plus petits pour Kristiansand ;
- **Groupe 5** : le croiseur lourd *Blücher* et le cuirassé de poche *Lützow*, le croiseur léger *Emden* et des navires plus légers pour Oslo ;
- **Groupe 6** : quatre dragueurs de mines pour Egersund.

Contre le Danemark, deux brigades motorisées auraient pour mission de capturer les ponts et les troupes danoises, la *Luftwaffe* devait à elle seule capturer Copenhague, et les parachutistes auraient pour mission de s'emparer des terrains d'aviation au nord du pays. Du côté de la *Kriegsmarine*, bien que plusieurs groupes de combat dussent être constitués, aucun ne devait comprendre de navire important.

Les Allemands escomptaient bien ne pas avoir à assumer d'affrontement armé avec les forces militaires des deux pays envahis. Aussi les troupes allemandes reçurent l'ordre de tirer seulement si elles se faisaient tirer dessus.

L'invasion allemande

Mouvements des flottes entre le 7 et le 9 avril



Le tout début de l'invasion allemande date du 3 avril 1940, lorsque des navires ravitailleurs commencèrent à prendre le large afin de devancer le gros de la flotte. Le jour suivant, les Alliés mettaient en branle leurs propres plans en envoyant seize sous-marins à destination du Skagerrak et du Kattegat, destinés à servir de protection contre une éventuelle réaction allemande à l'opération Wilfred, elle-même lancée le jour suivant lorsque l'amiral William Whitworth appareilla de Scapa Flow à bord du HMS *Renown* à destination du Vestfjord en compagnie de douze destroyers.

Le 7 avril, la région fut la cible du mauvais temps, la couvrant d'un épais brouillard et rendant la mer grosse, ce qui incommoda les différents convois. Le *Renown* et sa flotte d'accompagnement furent bientôt pris dans une forte tempête de neige, et le HMS *Glowworm*, un des destroyers d'escorte, dut se disjoindre de l'escadre, à la recherche d'un homme balayé par-dessus bord. Toutefois, le temps vint en aide aux Allemands, leur fournissant un rideau de protection pour leurs forces, et tôt le matin ils purent faire appareiller les Gruppen 1 et 2, ceux qui avaient le plus de chemin à faire.

Bien que le mauvais temps rendît les opérations de reconnaissance difficiles, les deux groupes allemands furent découverts à 170 kilomètres au sud du cap Lindeness (la zone la plus au sud de la Norvège) peu après 8 h 0 par des patrouilles de la RAF, qui les identifièrent comme étant composés d'un croiseur et de six destroyers. Une escadre de bombardiers fut envoyée à leur poursuite et les trouva 125 kilomètres plus au nord que lors du contact précédent. Aucun dégât ne fut infligé lors de l'attaque, mais les forces allemandes furent réévaluées à un croiseur de bataille, deux croiseurs et dix destroyers. De fait des règles strictes alors en application concernant le silence radio, les bombardiers ne purent en rendre compte avant 17 h 30.

Apprenant ces mouvements allemands, l'Amirauté britannique en vint à la conclusion que les Allemands tentaient de forcer le blocus que les Alliés imposaient à l'Allemagne, et comptaient utiliser leurs flottes pour couper les voies commerciales de l'Atlantique. L'amiral Sir Charles Forbes, commandant en chef de la Home Fleet, en fut informé et appareilla à 20 h 15 afin de les intercepter.

Les deux camps n'étant pas réellement conscients de l'importance des agissements de l'autre, tous deux poursuivirent la marche de leurs plans respectifs. Le *Renown* arriva au Vestfjord tard dans la nuit et prit position près de l'entrée du fjord tandis que les destroyers procédaient aux opérations de mouillage des mines. Pendant ce temps, les Allemands faisaient appareiller le reste de leurs forces d'invasion. Le premier contact direct entre les deux adversaires eut lieu le lendemain matin sans qu'il n'ait été du ressort de la volonté de quiconque.



Le Renow

Le *Glowworm*, en route pour rejoindre le *Renown*, sortit de l'épais brouillard sur l'arrière du destroyer allemand Z 11 Bernd von Arnim puis du Z 18 Hans Lüdemann, vers 8 h 0 du matin du 8 avril. Il s'ensuivit immédiatement une escarmouche et les deux destroyers prirent la fuite, appelant à la rescousse. L'Admiral Hipper répondit rapidement à cet appel à l'aide et endommagea rapidement le *Glowworm*. Trop ralenti pour pouvoir distancer le puissant croiseur lourd allemand, le *Glowworm* tenta alors de l'éperonner. Le *Glowworm* occasionna des dommages significatifs au *Hipper* sur son tribord, et le *Glowworm* fut quant à lui détruit par une salve à bout portant tirée juste après. Durant son combat, le *Glowworm* rompit le silence radio et informa l'Amirauté de sa situation. Bien que le destroyer n'eût pas le temps d'achever sa transmission, cela était suffisant pour que l'Amirauté sache que le *Glowworm* avait été aux prises avec un gros navire allemand, que des coups avaient été tirés et que le contact ne pouvait plus être rétabli avec le destroyer. En réponse, l'Amirauté ordonna au *Renown* et à son unique navire d'escorte (les deux autres ayant été se ravitailler en port ami) d'abandonner leur position dans le Vestfjord et de se diriger vers la dernière position connue du *Glowworm*. À 10 h 45, les huit autres destroyers chargés du mouillage des mines reçurent à leur tour l'ordre de s'y rendre...



L'Amiral Hipper



Le sous-marin Polonais ORP Orzeł

À midi, le sous-marin polonais ORP *Orzeł* rencontra et coula le transport de troupes allemand Rio de Janeiro dans le Skagerrak. Parmi les débris furent découverts les corps de soldats allemands en uniforme ainsi que de multiples fournitures militaires. Bien que l'*Orzeł* ait rapporté cet incident à l'Amirauté, celle-ci était trop préoccupée par la situation du *Glowworm* et son assaillant allemand pour y accorder plus d'importance dans le flot d'informations qui lui parvenait. La plupart des soldats allemands naufragés furent recueillis à bord de bateaux de pêche norvégiens, et il ressortait de leur interrogatoire qu'ils étaient destinés à protéger Bergen des Alliés. Cette information fut transmise à Oslo où le Parlement norvégien, le Storting, n'y prêta pas grand intérêt, jugeant que cela relevait de l'ignorance des soldats, et ne prit d'autre mesure que d'alerter les garde-côtes.

À 14 h 0, l'Amirauté reçut l'information selon laquelle la reconnaissance aérienne avait localisé un groupe de navires allemands à une grande distance de Trondheim, direction ouest nord-ouest, cap à l'Ouest. Cela renforçait la thèse soutenue par l'Amirauté d'une tentative de rupture du blocus par les Allemands, et la Home Fleet changea de cap, passant du nord-est au nord-ouest avec à nouveau l'espoir de les intercepter. Par ailleurs, Churchill annula le plan R4 et ordonna aux quatre croiseurs transporteurs de troupe de débarquer leur chargement et d'aller se joindre à la Home Fleet. En réalité, les bâtiments allemands, c'est-à-dire la Groupe 2, en étaient seulement à faire des cercles afin de n'atteindre leur cible, Trondheim, qu'à l'heure dite.

Cette nuit-là, après avoir pris connaissance du grand nombre de rapports mentionnant la présence de vaisseaux allemands au sud de la Norvège, Charles Forbes commença à douter de la validité de l'hypothèse d'une tentative de rupture du blocus, et donna l'ordre à la Home Fleet de mettre cap au Sud en direction du Skagerrak. Il ordonna également au HMS *Repulse*, ainsi qu'à un autre croiseur et plusieurs destroyers, de faire quant à eux route vers le Nord afin de rejoindre le *Renown*.

À 23 h 0, au moment où Forbes venait juste d'être informé de l'incident du *Orzeł*, la Groupe 5 fut approchée par le patrouilleur norvégien *Pol III* à l'entrée du fjord d'Oslo. Le *Pol III* envoya rapidement un message d'alarme aux batteries côtières de Rauøy (sur l'île de Rauøy) et ouvrit le feu sur les torpilleurs *Albatros* au moyen de son unique canon, peu avant d'entrer en collision avec ce dernier. L'*Albatros* et deux autres unités répondirent à coups de canons antiaériens, tuant le commandant et mettant le bateau en feu. La Groupe 5 poursuivit son chemin dans le fjord et passa les batteries côtières avancées sans incident. Plusieurs petits bateaux allemands se séparèrent alors du groupe afin de capturer les fortifications ainsi tournées, ainsi que Horten. Cette activité ne passa pas inaperçue, et bientôt les rapports atteignirent Oslo, provoquant une réunion nocturne au Storting vers minuit. Durant celle-ci, l'assemblée décida de procéder à une mobilisation partielle (avec ordres délivrés par la poste) et une instruction selon laquelle les vaisseaux britanniques et français ne devaient pas être attaqués.



À peu près à ce moment-là, plus au Nord, le *Renown* se repliait sur le après avoir atteint la dernière position connue du *Glowworm*, sans y avoir rien trouvé. La mer grosse avait obligé Whitworth à naviguer plus au nord que nécessaire et l'avait isolé de ses destroyers lorsqu'il fit la rencontre du *Scharnhorst* et du *Gneisenau*. Le *Renown* engagea le combat avec les deux croiseurs de bataille et durant le court combat, le *Gneisenau* eut ses systèmes de réglage de tir endommagés, l'obligeant lui et le *Scharnhorst* à fuir plus au Nord. Le *Renown* tenta la poursuite, mais à 4 h 0 il perdit le contact visuel du fait du mauvais temps.



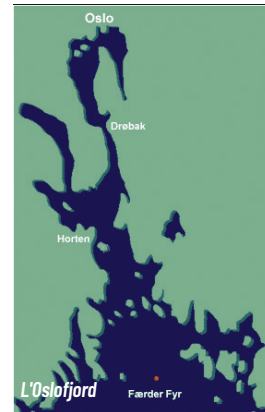
Vestfjord

De nos jours



Weserzeit

L'invasion de la Norvège commence donc au matin du 9 avril 1940. Dans l'Ofotfjord menant à Narvik, les dix destroyers allemands du Groupe 1 sont en approche. Avec le *Renown* et son escorte déroutée plus tôt afin de rendre compte de l'incident du *Glowworm*, aucun vaisseau britannique ne leur barre la voie, et les Allemands peuvent pénétrer dans la zone sans rencontrer de résistance. Au moment où ils atteignent le fond du fjord près de Narvik, la plupart des destroyers avait déjà quitté le regroupement principal afin de capturer les batteries avancées de l'Ofotfjord, en laissant seulement trois avec pour mission de réduire au silence les deux vieux navires de défense côtière norvégiens qui montaient la garde, à savoir le *Eidsvold* et le *Norge*. Bien qu'antédiluviens, les deux vaisseaux étaient en mesure de prendre le dessus sur ces destroyers bien plus légers et au blindage moins épais. Après une courte discussion avec le capitaine de l'*Eidsvold*, les bateaux allemands ouvrirent le feu par précaution sur le navire de défense côtière, le coulant après l'avoir atteint de trois torpilles. Le *Norge* entra dans la bataille peu après et tira sur les destroyers, mais ses régleurs de tir manquaient d'expérience et n'envoya aucun coup au but avant d'être coulé par une bordée de torpilles des destroyers allemands.



À Trondheim, le Groupe 2 ne rencontra également qu'une légère résistance durant le débarquement. Dans le *Trondheimsfjord*, l'*Admiral Hipper* attaqua les batteries côtières pendant que ses destroyers d'escorte, en avant toute, les dépassèrent à une allure de 25 nœuds. Un coup particulièrement bien placé du *Hipper* coupa les câbles d'alimentation des projecteurs et rendit les canons de la batterie inefficaces. Seul un destroyer reçut un coup durant les opérations de débarquement.

À Bergen, les ouvrages de défense côtière offrirent une résistance plus sévère lors de l'approche du Groupe 3, et le croiseur léger *Königsberg* ainsi que le vaisseau d'entraînement d'artillerie *Bremse* furent endommagés, ce dernier l'étant même de manière sérieuse. Le manque de projecteurs de poursuite amoindrit toutefois l'efficacité des canons, et les navires de débarquement purent opérer sans grande opposition une fois à quai. Les fortifications se rendirent peu après, dès l'arrivée d'unités de la Luftwaffe.

À Kristiansand, la résistance des fortifications côtières fut encore plus dure, reportant par deux fois le débarquement et endommageant sérieusement le *Karlsruhe*, le poussant presque à l'échouage. La confusion se répandit toutefois lorsque les Norvégiens reçurent l'ordre de ne pas tirer sur les vaisseaux britanniques ou français, et que les Allemands commencèrent à utiliser des codes norvégiens capturés à Horten. Les Allemands en profitèrent alors pour gagner rapidement le port et y débarquer leurs troupes, capturant la ville à 11 h 0.

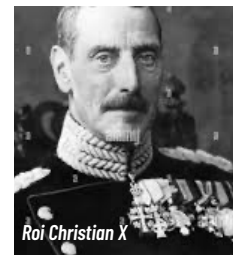
Le Groupe 5 rencontra la résistance la plus sérieuse devant le système de défense intérieur de l'Oslofjord, à proximité de Drøbak. Le *Blücher*, ouvrant le passage, s'approchait des forts en pensant qu'ils seraient pris par surprise et qu'ils ne pourraient pas réagir à temps comme de nombreux autres à l'embouchure du fjord. Le croiseur était à peine arrivé à portée de la batterie que la forteresse d'Oscarsborg ouvrit le feu, mettant chaque coup au but. En quelques minutes, le *Blücher* se trouvait déséparé et ravagé par un terrible incendie. Le croiseur endommagé fut finalement achevé par une salve de torpilles lancées depuis une base terrestre lance-torpilles, il coula avec à son bord la plus grande partie du personnel administratif destiné à la fois à la supervision de l'occupation de la Norvège et à occuper le quartier général de la division devant prendre possession d'Oslo. Le croiseur *Lützow*, également endommagé lors de l'attaque, dut battre en retraite, en compagnie de la totalité du Groupe 5, douze miles au sud vers Sonsbukten où il fit débarquer ses troupes. Cette distance retarda de plus de 24 heures l'arrivée des principales troupes d'invasion allemandes à Oslo, bien que la ville tombât seulement douze heures plus tard, lors de l'arrivée de troupes ayant atterri à l'aérodrome de Fornebu.



Toutefois, ce retard provoqué par les forces norvégiennes rendit possible la fuite plus au nord du roi Haakon VII de Norvège, du Parlement et du trésor national. Cela leur permit également par la suite de gagner le Royaume-Uni. De fait, la Norvège n'a donc jamais capitulé, le gouvernement de Vidkun Quisling fut déclaré illicite, et la Norvège, ainsi que son importante flotte marchande, demeura tout au long de la guerre un allié et non un territoire conquis.

Capture du Danemark

La Wehrmacht franchit la frontière danoise aux environs de 4 h 15 le 9 avril 1940. Lors d'une opération combinée, des troupes allemandes débarquèrent sur les docks de Langelinie dans la capitale danoise, Copenhague, et commencèrent à occuper la ville. Les parachutistes allemands capturèrent également l'aéroport d'Aalborg. Simultanément, un ultimatum fut soumis par l'ambassadeur allemand au roi Christian X.



Roi Christian X

Des annonces faisant état des plans allemands avaient été soumises quelques jours auparavant au Parlement, mais celles-ci étaient restées sans réponse. L'armée danoise était réduite, mal préparée et dotée d'un équipement obsolète, mais elle résistait dans différents endroits dans le pays ; les accrochages les plus sérieux eurent lieu au contact de la Garde Royale, située au palais d'Amalienborg à Copenhague même, et avec les forces massées aux abords de Haderslev dans le Jutland-du-Sud. Vers 6 h 30, le roi Christian X, après s'être entretenu avec le Premier Ministre Thorvald Stauning, décida de capituler, convaincu que toute résistance prolongée ne résulterait qu'en la perte inutile de nouvelles vies danoises. Le peuple danois fut complètement pris au dépourvu par cette occupation et reçut la consigne de coopérer avec les autorités allemandes. L'occupation du Danemark par l'Allemagne fut effective le 10 avril et dura jusqu'au 5 mai 1945.

Une part importante de la marine marchande danoise échappa à l'occupation, car Arnold Peter Møller, président de la compagnie de transport Mærsk, donna le 8 l'ordre à ses 36 navires en haute mer de rallier des ports alliés ou neutres autant que possible.

Prévenant ainsi une invasion allemande, le 12 avril 1940 les forces britanniques occupèrent par mesure de précaution les Îles Féroé, alors *amt* (comté) danois.

Réaction alliée

Peu après, les invasions allemandes de Trondheim, Bergen, Stavanger, ainsi que les escarmouches dans l'Oslofjord furent rendues publiques. Ne voulant pas trop disperser ses forces du fait de la méconnaissance des deux croiseurs de bataille allemands, la Home Fleet choisit de se concentrer dans les environs de Bergen et y répartit une force d'attaque. Les reconnaissances de la RAF rapportèrent bientôt que les forces adverses en présence se révélaient bien plus fortes que prévu, et cela, en plus de la possibilité selon laquelle les Allemands pouvaient être maîtres des batteries de défense côtière, provoqua le rappel de la force d'attaque et l'usage du porte-avions HMS *Furious* afin de lancer ses bombardiers torpilleurs sur les vaisseaux ennemis. Toutefois, cet assaut n'eut jamais lieu, pris de vitesse par les bombardiers de la Luftwaffe attaquant la Home Fleet. Ces derniers coulèrent le destroyer HMS *Gurkha* et contraignirent la Home Fleet à se replier plus au nord lorsque sa défense antiaérienne s'avéra inefficace. La supériorité aérienne allemande dans le secteur poussa les Britanniques à attribuer la zone méridionale d'opérations aux seuls sous-marins et à la RAF, la zone septentrionale demeurant le lieu de concentration des vaisseaux de surface.

En plus des débarquements allemands au sud et au centre de la Norvège, l'Amirauté fut informée par voie de presse de la présence d'un unique destroyer allemand à Narvik. De ce fait, elle décida d'y engager la deuxième flottille de destroyers, constituée principalement de bateaux ayant servi auparavant d'escorte lors de l'opération Wilfred. Cette flottille, sous le commandement du capitaine de la Royal Navy Bernard Warburton-Lee, s'était déjà séparée du *Renown* durant sa poursuite du *Scharnhorst* et du *Gneisenau*, après avoir reçu l'ordre de monter la garde devant l'entrée du Vestfjord. À 16 h 0 le 9 avril, la flottille envoya à terre un officier, à Tranøy, à quatre-vingt kilomètres à l'est de Narvik, où il apprit des habitants que les forces allemandes étaient de quatre à six destroyers et d'un sous-marin. Warburton-Lee télégraphia ces informations à l'Amirauté, en concluant son message par son intention d'attaquer le lendemain « à l'aube, à marée haute », ce qui devrait provoquer la surprise et lui permettre d'éviter les mines. Cette décision fut approuvée par l'Amirauté dans un télégramme la nuit suivante.



Capitaine de la Royal Navy
Bernard Warburton-Lee

Tôt le lendemain matin, Warburton-Lee emmène son navire amiral, le HMS *Hardy*, ainsi que quatre autres destroyers dans l'Ofotfjord. À 04 h 30, il arriva à l'entrée du port de Narvik en compagnie du HMS *Hunter* et du HMS *Havock*, laissant aux HMS *Hotspur* et HMS *Hostile* le soin d'en garder l'entrée et de tenir en respect les batteries côtières. Le brouillard et les chutes de neige très fortes permirent aux forces menées par Warburton-Lee de s'approcher sans être découvertes. Lorsqu'ils entrèrent dans le port lui-même, ils y trouvèrent cinq destroyers allemands et ouvrirent aussitôt le feu, débutant ainsi la première bataille de Narvik. Les bateaux de Warburton-Lee tirèrent trois bordées sur les vaisseaux ennemis.



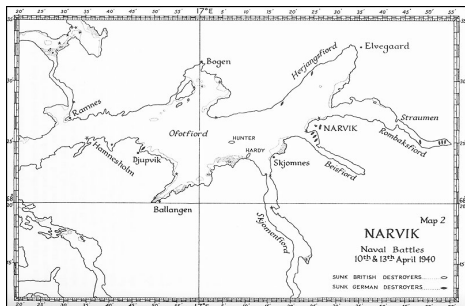
Rejoints après la première passe par le *Hotspur* et le *Hostile*. Ils parvinrent à couler deux vaisseaux, à en désarmer un, et à couler six tankers et vaisseaux de ravitaillement. Le commandant allemand, le capitaine de vaisseau Friedrich Bonte, perdit la vie lorsque son navire amiral le Wilhelm Heidkamp fut coulé. La flottille de Warburton-Lee quitta le port pratiquement indemne.

À 6 h 0, la 2^e flottille de destroyers britannique était sur le chemin du retour, en direction de l'entrée du Vestfjord, lorsque, venant de l'Herjangsfjord derrière elle, trois destroyers allemands apparurent, commandés par le commandant Erich Bey. Quelques minutes après, deux autres arrivèrent face à eux, cernant les forces de Warburton-Lee. Le *Hardy* fut le premier navire touché, et fut rapidement mis hors de combat, échoué par ses officiers après que le vaisseau eut été désarmé. Le *Hunter* fut le suivant à être désarmé, s'arrêtant net au milieu des eaux après plusieurs coups au but. Le *Hotspur* fut ensuite touché, fut atteint au niveau de son système de gouvernail, ce qui le fit entrer en collision avec le *Hunter*. Ils reçurent encore plusieurs coups avant que le *Hotspur* puisse se dégager de l'épave du *Hunter*. Le *Hostile* et le *Havock* avaient pendant ce temps pris le large, mais firent demi-tour afin de couvrir la retraite du *Hotspur*. Les vaisseaux allemands reçurent quelques coups, mais tombèrent surtout à court de carburant, ce qui les empêcha de se lancer dans une poursuite. Une fois sortis de l'Ofotfjord, les trois destroyers britanniques restants purent encore couler le ravitailleur allemand *Ravenfels*.

Peu après cette première bataille de Narvik, deux autres navires allemands furent coulés par les forces britanniques. Une attaque à longue distance menée par le Fleet Air Arm depuis leur base de Hatston dans les Orcades fut envoyée sur Bergen où fut détruit le croiseur léger allemand Königsberg déjà désarmé ; il reste le premier navire de guerre de grande taille coulé par des avions. Par ailleurs, le sous-marin HMS *Truant* coula le croiseur léger *Karlsruhe* dans la nuit du 9 avril peu après que celui-ci eut quitté Kristiansand. Le jour suivant, le *Furious* et le navire de ligne *Warspite* se joignirent à la Home Fleet et une nouvelle attaque aérienne fut menée contre Trondheim dans l'espoir d'y couler le *Admiral Hipper*. Toutefois, le *Admiral Hipper* était déjà parvenu à échapper à la surveillance mise en place au large du port, et était en route pour l'Allemagne lorsque l'attaque fut déclenchée ; aucun des destroyers ou vaisseaux de soutien allemands encore sur place ne fut touché durant l'assaut. Plus au sud, le HMS *Spearfish* eut plus de chance et endommagea sérieusement le croiseur lourd *Lützow* à la minuit du 11 avril, mettant le vaisseau allemand hors de combat pour un an.

Comme il devenait de plus en plus évident que les forces allemandes avaient réussi à quitter les eaux norvégiennes, la Home Fleet mit le cap au Nord sur Narvik dans l'espoir d'y piéger les destroyers restants. En chemin, les vaisseaux subirent quelques attaques de bombardiers allemands, les obligeant à dévier leur route vers l'ouest, plus au large. Au 12 avril, la flotte était à portée de Narvik et on tenta une attaque aérienne à partir du *Furious*, mais ses résultats furent décevants. Il fut alors décidé d'y envoyer le navire de ligne *Warspite* ainsi qu'une puissante escorte, commandés par Whitworth.

Les batailles de Narvik



Au matin du 13 avril, les forces de Whitworth pénétrèrent dans le Vestfjord en utilisant l'avion de reconnaissance du *Warspite* pour lui ouvrir la voie. Tout en localisant deux destroyers ennemis, l'avion de reconnaissance coula un sous-marin allemand, première occurrence d'une telle victoire. Les destroyers du *Warspite* avancèrent trois miles (5 km) devant le navire de ligne, afin d'engager le combat avec leurs homologues allemands venus à leur rencontre, donnant ainsi le coup d'envoi de la Deuxième Bataille de Narvik. Bien qu'aucun des opposants ne reçut de dommage notable, les vaisseaux allemands se trouvèrent bientôt à court de munitions et furent progressivement repoussés hors du port. Cet après-midi-là,

la plupart d'entre eux tenta de s'enfuir par le Rombaksfjord, excepté le destroyer *Künne* qui s'échoua sur le chemin du Herjangsfjord et fut détruit par le HMS *Eskimo*. Quatre destroyers britanniques engagèrent la poursuite, dans le Rombaksfjord, le destroyer *Eskimo* étant bientôt endommagé par l'ennemi qui l'attendait de pied ferme. Toutefois, la situation des Allemands était sans espoir, à court de munitions et de carburant. Lorsque les autres vaisseaux britanniques atteignirent leur position, ils ne purent que constater que leurs équipages avaient abandonné les navires après les avoir sabordés. À 18 h 30, les vaisseaux britanniques quittaient le fjord, désormais nettoyé de toute présence de la Kriegsmarine.

Situation norvégienne



Les invasions allemandes atteignirent pour la plupart leurs objectifs d'assaut simultané et d'attaque par surprise des forces norvégiennes, situation favorisée par l'ordre de mobilisation seulement partielle donné par le gouvernement norvégien, ce dès le premier jour de l'opération, à savoir le 9 avril 1940 et par l'impréparation générale de l'armée norvégienne¹. Tout n'était pas perdu cependant pour les Alliés, avec notamment le Groupe 5 repoussé dans l'Oslofjord, ce qui donna quelques heures de plus aux Norvégiens pour évacuer la famille royale et le gouvernement vers Hamar. Avec le gouvernement en fuite, Vidkun Quisling saisit l'occasion et prit le contrôle d'un émetteur de la radio nationale, annonçant par ce média un coup d'État, se désignant lui-même comme nouveau Premier ministre de Norvège. Son premier acte officiel fut, à 19 h 30 le même jour, d'annuler l'ordre de mobilisation.

Dans la soirée, le gouvernement norvégien s'installa à Elverum, Hamar ne se révélant pas assez sécurisant. Toutes les demandes allemandes furent rejetées et l'*Autorisation d'Elverum* fut ratifiée alors que se faisait sentir la nécessité de mettre sur pied un gouvernement en exil. Toutefois, le caractère désespéré de la situation le poussa à poursuivre les négociations avec les Allemands, prévues pour le jour suivant. Par précaution, le colonel Otto Ruge, inspecteur général de l'infanterie norvégienne, avait disposé un barrage routier à environ 110 km au nord d'Oslo, à Midtskogen, où bientôt se présenta un petit détachement de troupes allemandes mené par l'attaché militaire responsable de l'aviation à l'ambassade d'Allemagne, qui était en train de faire route vers le Nord dans le but de clore au plus tôt l'affaire en capturant le roi Haakon VII. Une escarmouche éclata et les Allemands se replièrent après que l'attaché fut tué par les gardes royaux norvégiens. Le 10 avril, les négociations finales entre Norvégiens et Allemands échouèrent après que la délégation norvégienne, menée par Haakon VII en personne, refusa de reconnaître le nouveau gouvernement constitué par Quisling.



Général de division Otto Ruge

Un des derniers actes pris par les autorités norvégiennes avant leur dispersion fut la promotion d'Otto Ruge au rang de général de division et sa nomination comme commandant en chef de l'armée norvégienne, responsable de la supervision de la résistance à l'agression allemande. Avec les Allemands maîtres des principaux centres urbains, ports et aéroports, tout comme des principaux dépôts d'armes et du réseau de télécommunication, toute velléité de renvoi des Allemands à la mer s'avérait impossible. Au lieu de ceci, Ruge décida que sa seule chance était de jouer la montre, d'immobiliser les Allemands jusqu'à ce que des renforts puissent arriver de France et du Royaume-Uni.



Général Nikolaus Von Falkenhorst

Le 11 avril, après l'arrivée de renforts en provenance d'Oslo, l'offensive du général Nikolaus Von Falkenhorst put commencer. Son objectif était de faire la jonction avec les forces allemandes éparpillées sur le territoire avant que la Norvège ait pu mobiliser ou que toute intervention massive de l'étranger ne puisse arriver. Première tâche, sécuriser l'Oslofjord le plus largement possible, ensuite déployer les 196^e et 163^e divisions d'infanterie allemandes afin d'établir le contact avec les troupes occupant Trondheim.

Au 14 avril, la 1^{re} division norvégienne, stationnée à l'est de l'Oslofjord dans le comté d'Østfold, avait été évacuée en Suède et la 3^e division norvégienne, basée à Kristiansand, s'était rendue. La 4^e division norvégienne, en position autour de Bergen, était parvenue à échapper aux forces allemandes débarquées et débuta rapidement un travail de ralentissement de la progression vers l'est des Allemands. Ses efforts furent bientôt gênés par le fait que la majeure partie des forces de la division dut être transférée vers Valdres afin de soulager la situation dans l'Østland. La 5^e division norvégienne à Trondheim avait perdu la quasi-totalité de ses stocks dès le début de l'invasion, et son commandant avait décidé de rester en position à Steinkjer plutôt que d'attaquer les Allemands. La 6^e division norvégienne, quant à elle, située bien plus au nord, près de la frontière finlandaise, ne se trouvait pas au contact des zones occupées par les Allemands.

Pour le général Ruge, seule la 2^e division norvégienne était donc disponible. Cela ne l'empêcha pas néanmoins de constituer son armée autour de cette unité opérationnelle. Malgré l'afflux de volontaires faisant passer les effectifs de la division de 3 000 à environ 12 000 hommes, et la rallonge budgétaire de 11,1 millions de couronnes norvégiennes (soit 4,5 millions de dollars américains de l'époque) que Ruge reçut, il lui était impossible de mettre sur pied une force capable d'engager une offensive directe contre les Allemands. Au lieu de cela, il choisit de concentrer sa division au débouché des vallées aux confins du Gudbrandsdal et l'Østerdalen, menant d'Oslo à Trondheim. De là, il s'employa à attaquer les Allemands dès que le terrain lui était favorable, procédant par raids éclair, embuscades et destructions sélectives, tout cela dans le but de retarder la progression des deux divisions allemandes vers le nord. Ces méthodes n'eurent jamais la prétention de stopper complètement les Allemands, ceux-ci ayant bientôt recours à leur appui aérien et à des unités de blindés légers afin de briser les points de résistance norvégiens. Le 20 avril, les forces allemandes étaient parvenues à progresser jusqu'à Elverum, soit à 305 km au sud de Trondheim. Du fait des combats incessants, les forces norvégiennes se trouvaient épuisées et cruellement à court de ravitaillement.



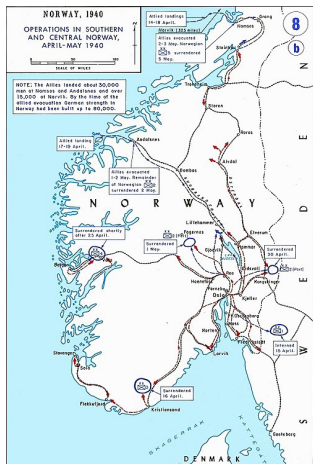
Campagne terrestre

Lorsque l'ampleur de l'invasion allemande devint claire aux yeux des Britanniques, ils commencèrent à préparer la contre-attaque. Les dissensions entre les différentes armes étaient fortes, si bien que, tandis que la British Army, en concertation avec Otto Ruge, souhaitait un assaut sur Trondheim dans le centre de la Norvège, Churchill désirait que l'attaque se fasse sur Narvik. On décida, en compromis, d'envoyer des troupes aux deux endroits.

Campagne en Norvège centrale

Campagne de Namsos

Opérations en Norvège en avril et mai 1940.



Les plans originels de la campagne en Norvège centrale proposaient une attaque sur trois fronts contre Trondheim de la part des forces alliées, pendant que les Norvégiens contiendraient les Allemands au sud. Cette opération reçut le nom d'opération Hammer, et devait débarquer des troupes à Namsos au nord (la **Mauriceforce** ou **force Maurice**), à Åndalsnes au sud (**Sickleforce** ou **force Faucille**), et près de Trondheim à proprement parler (**Hammerforce** ou **force Marteau**). Ce plan initial fut rapidement remanié, dès qu'il fut pressenti qu'un assaut direct sur Trondheim serait bien trop risqué. Du coup, seules les forces Maurice et Faucille seraient débarquées.

Afin de repousser les débarquements alliés qui ne manqueraient pas de se produire, l'Oberkommando der Wehrmacht ordonna à une compagnie de Fallschirmjäger de sauter sur un nœud ferroviaire à Dombås au nord de la vallée de Gudbrandsdal. La troupe atterrit le 14 avril et parvint à bloquer toute communication routière et ferroviaire dans le centre de la Norvège cinq jours durant, lors de ce qu'il convient d'appeler la bataille de Dombås, ce avant d'être contrainte de se rendre à l'armée norvégienne, le 19 avril.

Le 17 avril, la force Maurice, c'est-à-dire au début de l'opération la 146^e brigade d'infanterie britannique du major général Adrian Carton de Wiart, débarque à Namsos. Durant la traversée, les troupes avaient été transférées à bord de destroyers depuis leurs grands transports de troupes, du fait des eaux peu profondes du fjord menant à Namsos ; du fait de la confusion engendrée par ces transbordements, une grande partie de l'approvisionnement et même le commandant de la brigade furent égarés. Autre gros problème pour la force Maurice, l'absence d'appui aérien dont la Luftwaffe put largement tirer profit. Peu après le débarquement, le général de Wiart fit une sortie avec ses hommes hors de Namsos. Les bombardiers allemands ne tardèrent pas, et détruisirent Namsos, privant les Norvégiens d'une nouvelle base. Sans plus y prêter attention, de Wiart avança de 130 kilomètres à l'intérieur des terres jusqu'à Steinkjer, où il put faire la jonction avec la 5^e division norvégienne. Des attaques aériennes incessantes empêchèrent toute offensive d'envergure, et le 21 avril, la force Maurice fut attaquée par la 181^e division d'infanterie allemande, depuis Trondheim. Les Norvégiens durent reculer, laissant Steinkjer aux Allemands.



La force Faucille, soit au début de l'opération la 148^e brigade d'infanterie britannique commandée par le major général Bernard Paget, débarqua à Åndalsnes le 18 avril. D'Åndalsnes, les forces britanniques cheminèrent par voie ferrée jusqu'au village de Dombås, désireuses de progresser vers le nord en direction de Trondheim. Au lieu de cela, elles y furent accueillies par le général Ruge qui les informa que les forces norvégiennes n'étaient pas en mesure de contenir plus longtemps la poussée allemande dans les vallées. Conscient qu'une percée allemande provoquerait à la fois l'encerclement des forces britanniques et la coupure de leur voie d'approvisionnement, Paget envoya ses troupes au sud, à Lillehammer. Elles n'y restèrent cependant pas longtemps, la

148^e brigade étant bientôt attaquée par les troupes de Pellengahr, et fut forcée de rebrousser chemin. Lors de sa retraite par la vallée de Tretten, la 148^e subit de nouveau une attaque, ce qui mit l'unité hors de combat. Pendant ce temps, la 15^e brigade d'infanterie britannique avait débarqué à Åndalsnes et avait commencé son mouvement vers le sud afin de relever la 148^e. Les Britanniques rencontrèrent les forces allemandes qui pourchassaient la 148^e à Kvam, commune entre Tretten et Dombås ; ils furent repoussés jusqu'à Kjorem, où les Alliés subirent de nouvelles dures attaques.

Au 28 avril, les deux forces ayant été mises en échec par les Allemands, il fut décidé de retirer toutes les forces alliées stationnées en Norvège centrale. La force Faucille, aidée par le général Ruge, parvint à retourner à Åndalsnes et à s'en échapper le 2 mai à 2 h 0, quelques heures seulement avant que la 196^e division d'infanterie allemande ne capture le port. La force Maurice, dont les convois de rembarquement avaient été retardés par le brouillard, fut évacuée le 3 mai, bien que deux de leurs vaisseaux de secours, le destroyer français Bison et son homologue britannique HMS Afridi, aient été coulés par des bombardiers en piqué Junkers Ju 87.

L'échec de la campagne centrale est considérée comme étant l'une des causes directes du débat sur la Norvège (célèbre séance de débats tenue à la Chambre des Communes), qui aboutit à la démission du Premier ministre britannique Neville Chamberlain et à la nomination de Winston Churchill à ce poste.

Campagne en Norvège septentrionale

En parallèle de l'opération menée dans le secteur de Trondheim, une deuxième campagne fut lancée au nord, avec pour objectif la recapture de Narvik. Comme dans le cas précédent, l'expédition de Narvik dut faire face à de nombreux obstacles.

Un des premiers problèmes rencontrés par les forces alliées fut l'absence de commandement unifié, ou même de réelle organisation. Les forces navales opérant dans la zone étaient menées par l'amiral de la flotte William Boyle, 12^e comte de Cork, qui avait reçu l'ordre de débarrasser la zone de toute présence allemande au plus vite. Au contraire, le commandant des troupes au sol, major général Pierse Mackesy, avait reçu l'ordre de débarquer en dehors des zones fermement tenues par les Allemands et d'éviter d'endommager les zones peuplées. Les deux commandants se rencontrèrent le 15 avril afin de déterminer quelle serait la meilleure stratégie à adopter. Boyle était pour un assaut immédiat sur Narvik mais Mackesy argumenta qu'une telle manœuvre ne pouvait qu'aboutir à un massacre des troupes de débarquement. Boyle se rallia finalement au point de vue de Mackesy.



Les troupes de Mackesy, nom de code **Rupertforce** (ou **force Rupert**), étaient constituées des soldats de la 24^e brigade de la garde, ainsi que d'unités françaises et polonaises, le CEFS et la Brigade Podhale. Le gros des troupes débarqua à Harstad, petite ville sur l'île de Hinnøya, le 15 avril ; mais du fait de la confusion, du mauvais temps, des installations portuaires inadéquates, des conditionnements peu tactiques de l'approvisionnement et des attaques incessantes des bombardiers allemands, le débarquement prit plus d'une semaine. Parallèlement, la Royal Navy avait réalisé une bien meilleure entrée en scène. Le même 15 avril, elle captura le U-boot

allemand U-49 qui transportait à son bord des documents détaillant le U-boot allemand U-49 qui transportait à son bord des documents détaillant la position de tous les sous-marins allemands en mer de Norvège, annulant ainsi momentanément cette menace.



Canon de campagne Ehrhardt 7.5 cm Model 1901 (en) de l'armée norvégienne en batterie pendant la bataille de Narvik en mai 1940; ce sont les derniers faits d'armes de la nation envahie.

Après l'échec des Alliés en Norvège centrale, on consacra plus d'attention aux forces débarquées au nord, avec par exemple les deux escadrons de chasseurs embarqués, opérant depuis la base aérienne de Bardufoss. L'une était composée de chasseurs Hurricanes, l'autre de Gloster Gladiators.

Le 28 mai, les Alliés étaient parvenus à reprendre Narvik aux Allemands, mais le déclenchement par les Allemands de l'invasion de la France et des Pays-Bas modifia considérablement le cours général de la guerre, réduisant considérablement l'importance stratégique de la Norvège. L'opération *Alphabet*, synonyme de la retraite générale des Alliés en Norvège, fut approuvée le 24 mai.

Le 8 juin, après avoir détruit les lignes de chemin de fer et les installations portuaires, toutes les troupes alliées furent évacuées. Les Allemands lancèrent l'opération *Juno* dans le but de soulager la pression exercée sur la garnison de Narvik mais, lorsque l'évacuation fut découverte, l'objectif de la mission changea pour devenir une partie de chasse au cours de laquelle les destroyers britanniques HMS *Acasta* et HMS *Ardent* et le porte-avions HMS *Glorious* furent interceptés par les cuirassés *Scharnhorst* et *Gneisenau*. La force britannique, commandée par le capitaine Guy D'Oyly-Hughes, fut anéantie en moins de 70 minutes à approximativement 170 milles marins (315 kilomètres) à l'ouest de Harstad. L'attaque provoqua la mort de 1 519 marins.



Occupation

Une fois que les troupes alliées eurent quitté le pays, l'armée norvégienne capitula rapidement devant les forces allemandes. Il s'ensuivit une période d'occupation. Il y eut toutefois un indéniable mouvement de résistance, que ce soit au travers des actions de la marine marchande norvégienne (Nortraship), des actes de désobéissance civile, ou par l'afflux de volontaires norvégiens dans les rangs des forces britanniques, notamment dans la Royal Air Force et les Commandos britanniques. Le roi de Norvège et son cabinet se rétablirent en exil à Londres et y dirigèrent un mouvement de résistance qui se montra de plus en plus efficace au cours des dernières années d'occupation.

La marine royale norvégienne et l'aviation royale norvégienne se reconstituèrent également au Royaume-Uni à partir des restes qui avaient pu être sauvés lors de la campagne de Norvège. Elles participèrent largement aux combats lors de la bataille des convois de l'Arctique et dans l'Atlantique Nord ainsi que lors de la guerre aérienne au-dessus de toute l'Europe. Les rangs de la marine et de l'aviation furent gonflés par l'arrivée régulière de petits nombres de réfugiés étant parvenu à s'échapper de Norvège occupée; leur équipement fut amené à un certain niveau de normalisation grâce aux avions et bateaux britanniques et américains. Les escadrilles norvégiennes utilisaient ainsi les avions du Fighter Command et du Coastal Command de la RAF, à savoir des chasseurs Spitfire et des chasseurs-bombardiers Mosquito ainsi que des hydravions Short Sunderland et Catalina. Il y eut également des pilotes norvégiens volant directement au service du Bomber Command de la RAF.

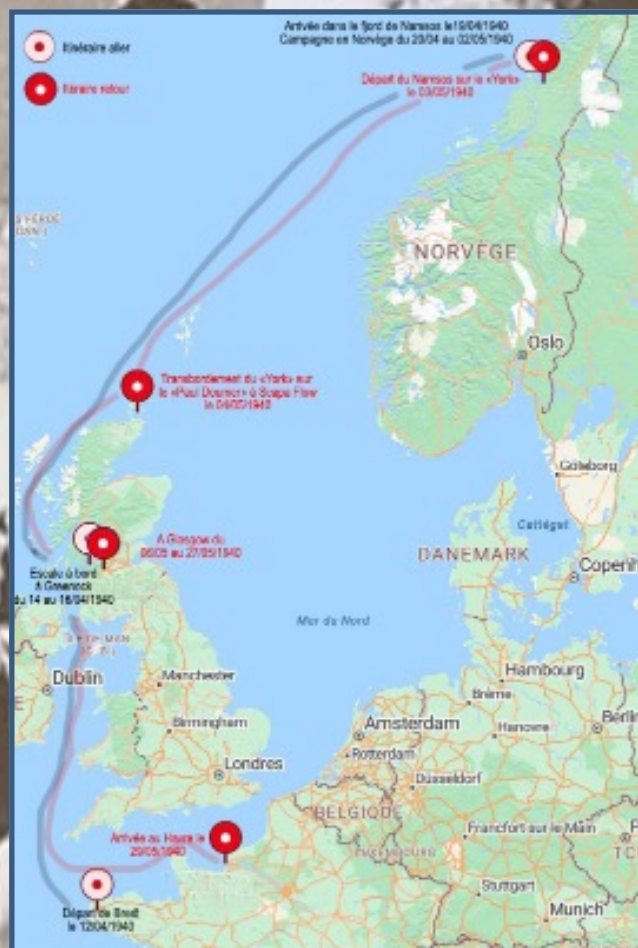
Une armée norvégienne fut également remise sur pied en Écosse. Toutefois, en dehors de quelques unités restreintes des forces spéciales, elle ne connut que peu de combats durant le reste de la guerre. Des unités de cette armée norvégienne basée en Écosse participèrent à la libération du Finnmark (province la plus septentrionale de Norvège) au cours de l'hiver 1944-1945 après que la zone a été évacuée par les Allemands. Lors d'une opération terre brûlée, en prévision d'un assaut de l'Armée rouge. Au cours de cette opération, il n'y eut pour ainsi dire que quelques escarmouches avec les arrière-gardes allemandes et des patrouilles.

En Suède neutre, des forces norvégiennes se reconstituèrent également, au cours des deux dernières années de la guerre, par le biais des « forces de police » constituées avec le soutien des autorités suédoises. Le terme de « police » servait de couverture pour ce qui était l'entraînement militaire pur et simple d'une troupe aguerrie et bien équipée, qui atteignait environ 10 000 hommes le 8 mai 1945.



AGENDA DE CAMPAGNE du Sergent Henri DENAT

AUX CHASSEURS ALPINS TOMBÉS EN NORVÈGE - 1940



Souvenirs d'Avril à Juillet 1940

du Sergent DENAT Henri

Campagne de Norvège et Campagne de la Somme

L'agenda sur lequel le sergent DENAT a écrit ses souvenirs, commence au 1er janvier 1940, mais nous le commencerons à son départ en Norvège car il a passé la « drôle de guerre » en Haute-Savoie et dans l'Ain.

Annotations sur la page de garde de l'agenda : Mobilisation générale le 4 septembre 1939. Départ le 5 septembre

Affecté le 5 septembre 1939 à la section motocycliste de liaison de de la 45^{ème} demi-brigade de Haute-Montagne (BHM) à Chamonix (74) puis à Divonne les bains (01).

Affecté le 21 février 1940 à la section motocycliste de liaison de de la 5^{ème} demi-brigade de Haute-Montagne (BHM) à Belley (01).

Début du récit en Bretagne.



11 avril : En Bretagne. Les PC du BHM, de la 5^{ème} demi-Brigade est du 13^{ème} BCA sont à Lambezellec, le 67^{ème} BCA est à Guipavas, le 53^{ème} BCA est à Saint Renan et le 13^{ème} BCA est logé dans la caserne des Gardes mobiles.

12 avril : 18h15, c'est le départ, je suis à bord du paquebot « El Kantara » et les autres unités à bord du « El Mansour », du « El Djezaïr » et du « Ville

d'Oran ».

13 avril : Nous passons au large de l'Irlande et de l'Ecosse

14 avril : 08h00, arrivée à Glasgow ou plutôt à Greenock. Départ prévu dans la soirée, tout le monde reste à bord. Pas de départ, toujours à bord.

15 avril : Toujours à bord du « El Kantara ».

16 avril : 6h30, départ en direction de Scapa Flow

17 avril : En route, mer très mauvaise (90% de malades)



Contre-torpilleur Maillé-Brézé

18 avril : Toujours sur l'océan.

19 avril : Au large des côtes de la Norvège ! 11h55, attaque de sous-marin allemand qui manque son but. Il est coulé par le contre-torpilleur Maillé-Brézé. Dans le fjord de Namsos : 18h03, 19h00, 19h15, 19h30, attaques par avions allemands. Bombe tout près du « El Kantara ». Débarquement dans la nuit.

20 avril : 04h30 du matin, avion de reconnaissance allemand. Bombardement intensif toute la journée, dans toute la ville, des maisons brûlent. Liaisons toute la journée entre Spillum et la forêt pour mouvement du 53^{ème} BCA. Citation à l'ordre de l'ordre de la Demi-brigade : « Sous-officier de liaison, a assuré avec succès toutes les missions qui lui ont été confiées, sous les bombardements de jour comme de nuit. A fait preuve dans la journée du 20 avril, de rares qualités de vaillance et de sang-froid ».

21 avril : Liaison toute la journée avec le 53^{ème} BCA sous des bombardements. Echappé de justesse à éclats de bombes lancées sur le petit pont et la voie ferrée. Bombe à 50 mètres, mitraille sur la route, pas touché ! Couché le soir sous la tente dans le bois avec de Saint Jean. (Le matin, j'avais été survolé à moins de 100 mètres par le gros quadrimoteur allemand. Je n'avais pas un brin d'herbe pour me camoufler. Une grosse bombe est tombée à 5 mètres. Pas éclatée !

22 avril : Levé à 03h00, parti pour Skage, liaison avec le 53^{ème} BCA. Deux contre-torpilleurs anglais sont venus dans la nuit et tirent en DCA toute la journée. Liaison entre le 53^{ème} BCA et la 5^{ème} demi-brigade. Des avions bombardent Skage. Le PC du 53^{ème} BCA où j'étais, subit des incendies et brûle. Je suis verni ! Liaison de nuit. Pas couché.

23 avril : Parti à 04h30 pour PC de la 5^{ème} Demi-brigade. Route affreuse, tombé deux fois. Reparti



Paquebot « El Kantara »



23 avril : Parti à 04h30 pour PC de la 5^{ème} Demi-brigade. Route affreuse, tombé deux fois. Reparti pour Skage vers 12h30. La route mitraillée par avion allemand, 5 ou 6 km avant Skage.

24 avril : Depuis 05h00 du matin, liaisons. Le soir, avancé et cantonné à Spillum.

25 avril : Levé à 09h00, rien fait. Dans la journée, écrit et dormi. Apparition de deux avions anglais. Ouf !! Mais pas pour longtemps, un en panne.

26 avril : Liaison toute la journée. Le soir, déménagé, avancé vers Saevik.

27 avril : Marin ! Service au port de Namsos pour surveiller débarquement de deux cargos.

28 avril : 11h00, deux bombes sur le port plusieurs tués (10) et des blessés (54). 15h00, mitraillé et bombardé par aviation. Blessés près du pont sur la Namsen. Service de liaison jusqu'à minuit.

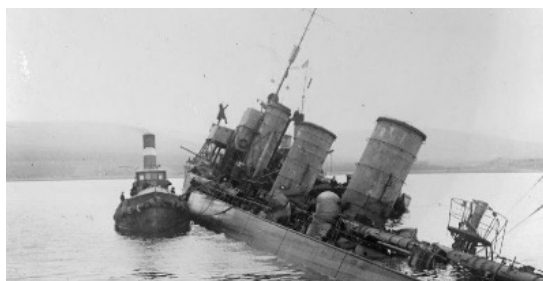
29 avril : de 04h30 à 06h30, survol d'avions allemands. Nuit, déménagement sur Spillum donc léger recul. Meilleure position et plus abrité.

30 avril : Duel entre un torpilleur anglais et les avions allemands. A midi le torpilleur est touché et brûle. Il y a, paraît-il, beaucoup de morts. D'autres navires de guerre sont venus dans l'après-midi. A 16h30, le torpilleur brûle toujours. Va couler ?

A 16h50, il coule à pic. C'était le HMS Bittern.

1^{er} mai : Toujours des avions allemands. Tirs de DCA. Préparation du réembarquement, destination inconnue. Faux départ, retour au cantonnement de Spillum à minuit.

02 mai : Des avions allemands appelés depuis quelques jours « Mouches à merde » viennent toujours pour leurs petits tours. Bombes sur le port, pas de dégâts. Nouveaux préparatifs de départ. 23h00, embarqués sur des chalutiers et transbordés sur le cuirassé anglais « York » au milieu du fjord de Namsos. Pas couché.



03 mai : Journée sans histoire à bord du « York ». Route pour Scapa Flow. Nous sommes 1700, y compris l'équipage du croiseur. Serrés comme des sardines ! Pas couché.

04 mai : Midi, nous sommes encore à 6h00 des côtes anglaises. La T.S.F vient d'annoncer que nous avons débarqué sans incident !!! 20h30, arrivée à Scapa Flow. 23h30, transbordé à bord d'un paquebot français, le «

Paul Doumer ». Logé en cabine de 2^{ème} classe.

05 mai : Dormi, lavé, rasé, repas chauds, toutes choses bien agréables ! Après-midi, on a reçu les rescapés du contre-torpilleur « Bison » (78 sur 250) touché deux fois dans la même journée et coulé par les avions allemands. 18h50, le bateau lève l'ancre, destination inconnue ! (Le « Bison » touché à 10h00 a coulé à 13h00, le 3 mai).

06 mai : Journée sans histoire. 23h00, arrivée à Greenock.

07 mai : Toujours en face de Greenock. En attente !

08 mai : 08h00, débarquement à terre à Greenock. Prise d'armes pour le Général français Mittelhausser et le général anglais Ironside. A 14h00, on prend le train pour Glasgow que l'on dépasse pour le cantonnement à Wishaw. Soir, invité dans une famille écossaise. Rentré à minuit.

09 mai : Dormi tard, écrit, toilette. Soir encore invité à souper. Les Écossais sont vraiment charmants. Enfin le lendemain matin, premier courrier depuis notre départ de France (1 mois).





10 mai : 01h00 du matin, premières lettres, attendre que le jour se lève pour les lire. Matin au coiffeur. Après-midi, on apprend l'attaque de la Belgique et de la Hollande.

11 mai : Départ de Wishaw pour Coatbridge à Woodstreet.

12 mai : De garde ! Je m'embête comme un rat mort...

13 mai : Matin, resté au cantonnement. Après-midi, parti à Glasgow avec de Saint Jean. Retour vers 20h00.

14 mai : Service, correspondance, liaisons. Reçu 2 lettres du 2 et 8 mai.

15 mai : Levé tard, piscine, promenade, essai de nouvelles motos.

16 mai : De service à moto avec Langois. Invité pour 08h00 : lunch ! Liaisons toute la journée. Thé le soir dans une famille, plutôt rasoir !

17 mai : Liaisons toute la journée. Thé à 16h00 chez des gens charmants. Le soir à 21h00, lunch excellent, gens très bien.

18 mai : Liaisons toute la journée. Roulé sans arrêt !

19 mai : Invité pour 16h00. A 17h30, parti pour Glasgow, rentré à 21h00

20 mai : Roulé toute la journée avec nouvelle moto « Gnome et Rhône », 5 chevaux : M39110

21 mai : Service moto, roulé tout le jour. Ordre de départ pour demain. Contrordre à 20h00. Roulé jusqu'à 01h00 du matin pour porter les contrordres ! Glasgow-Bellahouston-Kirkintilloch.

22 et 23 mai : Liaisons

24 mai : Liaisons. Bruit de départ : France ? Norvège ?

25 mai : Départ fixé pour demain après-midi à bord du « Ville d'Alger » pour la France.

26 mai : Préparatifs de départ. 14h30, quitté Coatbridge à moto pour Glasgow. Embarqué ma moto et reconnu ma cabine. A 19h00, dîner à bord du « Ville d'Alger ».

27 mai : 04h00, départ de Glasgow. Tout le jour, resté au large de Gourrock. 19h00, départ de Gourrock. Convoi avec « El Kantara », « El Mansour », « El Djezaïr » et beaucoup de bateaux de guerre. Récolté 2 jours d'arrêts simples ! Motif : « Retard à un rassemblement » ! Rigolade, il manquait la moitié des officiers et de la troupe !

28 mai : Dans la nuit, accident ! on coupe en deux un chalutier... Un rescapé et 8 disparus. Tout cela à cause du brouillard.

29 mai : 12h00, arrivée au Havre. Débarquement et route sur Montvilliers (76).

30 mai : A Montvilliers. Liaisons Le Havre, Rouellé, Saint Laurent de Brévédent. Service de nuit, pas couché ! Ordre de départ pour demain...

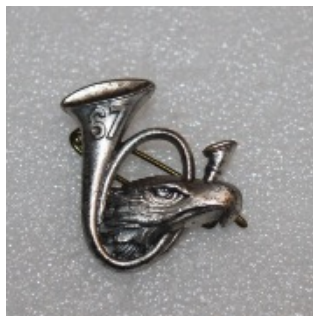
31 mai : Matin, liaisons. A 15h30, départ de Montvilliers pour Mantes. Arrivé dans la nuit à Vigny (95).

1^{er} juin : Couché à 05h00. Dormi jusqu'à 10h00. Liaisons moto.

02 juin : Liaisons toute la journée. Après-midi : Versailles, Saint Cyr et service de nuit.

03 juin : Liaisons et préparatifs de départ. Raid d'avion allemand. Vu tomber quelque chose. Trouvé une espèce de toile ! Peut-être un signal ?





04 juin : Liaisons. A 19h00, départ à moto. Formation du convoi, toute la division monte en ligne. 1500 camions en direction d'Abbeville par Amiens. Roulé toute la nuit.

05 juin : Arrivée vers 8h00 à Blangiel près d'Aumale (80). Le convoi a été bombardé en route. Dormi ! Quantité d'avions allemands, pas de chasse française. Débandade du 121^{ème} d'Artillerie.

06 juin : Réveil 04h00. Départ pour Montmarquet (80), puis liaison sur Liomer, Brocourt et Bézencourt. Chars allemands annoncés dans la région. 14h00, départ pour Lafresnoye (80). 19h00, liaisons sur Tronchoy et toute la région. (Sur Orival, PC de la 2^{ème} demi-Brigade. Raccourci CT du 20^{ème} BC). A 21h00, Tronchoy est prise. Débandade du PC de la 2^{ème} demi-Brigade (9-20-49). Attaques par avions, chars, auto-blindés. Une poussée formidable. Combat d'aviation : pertes de part et d'autre. Roulé toute la nuit. Citation à l'ordre du Régiment : « *Sous-officier de liaison de la 5^{ème} Demi-Brigade. A effectué le 6 juin 1940, plusieurs liaisons dangereuses. A rapporté des renseignements précieux sur les positions ennemies* ».

07 juin : A 04h00, le PC est transporté dans la nature près de Lafresnoye. Matinée, gros raid d'avions allemands (50). Retour de quelques-uns en rase-mottes. Lafresnoy est bombardé. Passé entre deux bombes en liaison avec le 53^{ème} BCA. Ramené un blessé léger sur ma moto. Le 67^{ème} BCA est à moitié démoli par obus d'artillerie et attaques d'infanterie. A la nuit, déplacement sur Beaucamps le jeune. Deux fois changé de PC dans les bois. Roulé toute la nuit.

08 juin : Repli de la Brigade. A 07h00, changement du PC dans un bois en direction de Saint Germain sur Bresle. Grosse activité d'artillerie, le 13^{ème} et le 57^{ème} doivent être fortement secoués. Vers 19h00, le PC est violemment bombardé par avions. Plusieurs enterrés vivants et 2 morts (Baillard et Doris). 19h45, ordre de repli précipité. Parti à moto avec l'ordre, roulé toute la nuit. 22h30, en face de Neuchâtel en Bray en feu en remontant vers le Nord. Reparti vers 23h30.



09 juin : Après de multiples détours, arrivés vers 05h00 devant Rouen (76). Demi-tour à cause des Boches. Filé direction Yvetot. Trouvé officier anglais qui nous indique petit chemin pour Caudebec en Caux. Passé le bac entre 7 et 8h. Filé sur Pont Audemer. Gendarmerie qui nous indique un centre de rassemblement à Bernay (27) où arrivé vers 11h00. Toilette, repas et dormir. Nous sommes 7 en tout. A 19h, vu Fontaine du dépannage, il a les sacs de 2 gars du 13^{ème} BCA.

10 juin : Ce matin, nous sommes 16 de la 5^{ème} Demi-brigade et 3 de la 2^{ème} Demi-brigade avec 3 canonnières, 8 side-cars et 1 moto. Je me joins à un détachement du 7^{ème} Marocains (lieutenant épatant). Nous partons dans la soirée. On me confie un poste de police, mais les officiers à qui on était rattaché fichent le camp à Alençon. Dans la soirée, mise en route, couché dans les bois près de Broglie.



11 juin : Vers 8h00, mise en route vers Gacé et Sées en direction d'Alençon où nous sommes arrivés vers 17h00. Recherche de renseignements. Dîner offert par un inconnu. Couché chez des cousins de Guibal. Impossible de savoir où se trouvent des éléments de la 40^{ème} Division.

12 juin : De bonne heure, recherche nouvelle au sujet de la Division et de la 5^{ème} Demi-brigade. Toute la journée, recherches vaines. Soir, vu Baud avec camion 5 tonnes qui nous dit avoir perdu le convoi du Capitaine Thévenot à L'Aigle (61).



13 juin : Mise en route sur L'Aigle. A 17h30, retrouvé le convoi qui partait de la Ferté-Vidame. Joint à lui Passé par Mamers (72), Fresnay sur Sarthe, Sillé-le Guillaume et Sainte Suzanne. Vers minuit, cantonné dans un bois près de Saint Nicolas. Retrouvé de vieux copains : Saint Jean et Clerc. Le cantonnement est dans un bois près de Torcé en Charnie.

14 juin : Journée d'attente et d'inaction, mais tellement plus agréable depuis que nous avons pu rejoindre un convoi organisé. Dormi dans un vieux Taxi abandonné.

15 juin : Rien de spécial. Toujours pas de nouvelle de la Demi-brigade. Dormi dans le vieux Taxi.

16 juin : Messe du dimanche par le lieutenant Piellion. Toujours pas de nouvelle !

Je crois bien qu'ils sont tous tués ou prisonniers. Journée triste et morne. Quand partirons-nous de ce bled ? A 18h30, détaché à la Division pour liaison. Nous partirons sans doute cette nuit.

17 juin : Transmis ordre de départ à 02h30. Départ à 04h00 pour tout le convoi. Passage à Laval à 06h00 où nous sommes bombardés et mitraillés par 9 avions allemands. A 07h00, arrivé au Pertre (35) où nous cantonnons dans un bois. On apprend que Pétain veut faire cesser les hostilités ! Qu'en adviendra-t-il ? Le capitaine Fores rejoint notre groupe avec une vingtaine de chasseurs dont Dumont de Chambéry.

18 juin : 00h30, ordre de départ en direction du Sud ! 05h30, arrivée à Bonnoeuvre (44). A 16h00, ordre de départ, passé la Loire à Ancenis, cantonné dans les bois près de Saint-Laurent-des-Autels (49)

19 juin : 19h00, départ de saint Laurent car des éléments allemands avaient passé la Loire à 8 km ! Roulé de nuit.

20 juin : 02h30, arrivés à Bressuire où nous cantonnons dans la forêt de Chantemerle, 15 km au sud de Bressuire. 17h00, départ pour Saint Maixent (79), Chaunay, Limalonges (86). Cantonnés dans un bois près de Limalonge dans la 21 juin : Rien ! Réparé ma moto. Soir, ordre de départ pour demain 04h00 Nous avons été très bien reçus dans une ferme à Limalonges (M. Abadie).



22 juin : 03h00 du matin, contre ordre de départ, départ ajourné. 08h00, liaison à la DI à Saint Saviol (86). Départ à 15h00, direction de Périgueux. Reçu un bon orage sur le dos toute la journée. Arrivé vers Brantome (24) à 21h00. Couché dans une grange au carrefour qui mène à Saint Pancrace.

23 juin : Passé la journée à Saint Pancrace, service à la DI. Soir, appris l'armistice avec l'Allemagne, conditionné avec arrangement italien. Couché dans une pièce de la cure avec Saint Jean, Guibal et Ugnon.

24 juin : Réveil à 04h00. Départ à 05h00 pour Le Bugue (24), campagne et Audrix cantonné dans la forêt. Déplacement sans la pluie. Ramassé champignons. Dîner avec Saint Jean et Ugnon dans une ferme. A 19h30, à la TSF, on apprend que l'armistice est signé entre la France et l'Italie. Je vais bientôt retrouver mes deux chéris.



25 juin : Départ 04h00, direction Cahors. Contourné et passé Cahors 10 km plus loin dans un petit bled de montagne, Flaujac (46) Le tout sous une pluie battante, nous avons été mouillés jusqu'à la peau. Une chute en moto.

26 juin : Journée morne ! Pluie intermittente. Quand pourrais-je rejoindre Denise. Nous ne faisons rien, rien, rien...

27 juin : Toujours rien ! Pas de nouvelles, pas de lettres !

28 juin : Service de liaison avec la 40^{ème} DI.

29 juin : Rien !

30 juin au 04 juillet : Pas d'annotation

03 juillet : Suivant l'Ordre Général n°117 du Général d'Armée Besson, commandant le Groupe d'Armées n°3. Citation à l'ordre du Régiment : « *Le sergent Denat Henri de la 5^{ème} Demi-Brigade de Chasseurs Alpains a fait son devoir jusqu'au dernier jour à son poste aux Armées* ».

04 juillet : Changement de cantonnement, toujours dans la région de Cahors, à Savanac sur les bords du Lot.

05 juillet : Toujours pas de nouvelle. Dumont apprend la mort de son père en lisant un vieux journal.

06 et 07 juillet : Pas d'annotation

08 juillet : Enfin le soir, deux lettres récentes de Denise, datées du 3 et du 4 juillet. Quel soulagement pour moi !

06 et 10 juillet : Pas d'annotation

11 juillet : Arrêté les comptes à midi. 72,50.

12 et 13 juillet : Pas d'annotation

14 juillet : Gueuleton cuisiné par Ugnon

25 juillet : Démobilisation. Reçu deux lettres du 3 et 5 mai. Nouvelles toutes fraîches....

Sergent DENAT Henri

1911 - 2020





Z.I. de Tavannes
97 rue du port sec
FR-55100 VERDUN – France
Tel : +33 3 29 84 33 89
Mail : info@cordm.com

<< La qualité en mouvement >>

Fabrication complète ou usinage seul d'engrenages.
moyennes séries ou pièce unitaire.

Réparation de réducteurs industriels

Jusque Ø 1 600 mm

Qualité 4 ISO 1328 – Engrenages rectifiés module 25 max

Qualité 8 ISO 1328 - Engrenages taillés module 30 maxi

www.cordm.com



Anniversaire · Baptême · Mariage · Réceptions

Emball'Déco+

Tout pour la fête !

@emballdeco

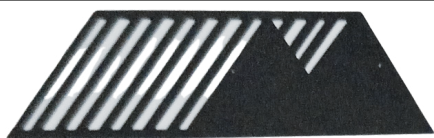
Route du Camp Militaire, La Jaille - 97122 Baie-Mahault



LE BAGAGISTE



Visitez-nous en magasin ou sur www.lebagagiste.re



SARL MAKAZI SERVICE

Gerant: Mouhoutari ZOUBOUDOU

E-mail: makazi.srvce@laposte.net

E-mail: zbdmouhtar@gmail.com



Tel: 06 39665223

**Menuiserie Aluminium / Agencement
Placoplatre Cloison Et Plafond**



SUMMUM

PARIS • ST BARTH • ANGUILLA • SINT MAARTEN
ARCHITECTURE / INTERIOR DESIGN / BUILDING MANAGEMENT / ART GALLERY

summum-architecture.com

ST BARTH | PARIS
Les Sables - Saint Jean | 15 Passage Ste Anne Popincourt
97133 St Barthélemy | 75011 Paris

@SummumArchl



SAS ZAGRINETTE

*Déforestation
*Terrassement
*Espaces verts
*Nettoyage

Tel: 0694 21 09 37

Robert.zulemaro@gmail.com

ZAGRINETTE SAS, créée en Mars 2016, dans le but d'offrir aux exploitants agricoles, aux collectivités territoriales mais aussi aux aménageurs et propriétaires de fonciers aménagées, des services d'Entretien et de maintenances des espaces verts ou surfaces agricoles, des travaux de déforestation, de terrassements généraux et particuliers.

ZAGRINETTE est dirigée par M. Robert ZULEMARO, qui mets ainsi au service de l'entreprise l'ensemble de son expérience de management opérationnel et de direction d'entreprise.

Notre entreprise s'engage activement dans une démarche d'amélioration de la qualité de ses services et prestations. Cet engagement consiste aussi à faire appliquer strictement toutes les mesures visant à assurer la sécurité de son personnel en respectant les textes législatifs et réglementaires, ainsi que pour le respect la réglementation environnementale applicable à ses activités.



Bataille de Narvik



La bataille de Narvik est un affrontement militaire opposant les forces alliées aux forces allemandes dans le Nord de la Norvège, du 9 avril 1940, jusqu'au 8 juin suivant. Composée de deux batailles navales et d'une bataille terrestre, après un tout premier débarquement réussi, la bataille de Narvik se solde par une victoire alliée, qui aurait bien pu changer le cours de la Seconde Guerre mondiale...

Narvik : la route du fer allemand

Située en Norvège, au Nord du cercle polaire arctique, Narvik n'est qu'une modeste petite ville faite de maisons en bois, habitées par quelques milliers d'habitants en plein cœur des glaces et des pics enneigés. Pourtant et pour l'Allemagne nazie, Narvik est hautement stratégique et indispensable à la guerre qu'elle mène en Europe.

Ville hautement stratégique pour l'Allemagne nazie

Grâce à son port, qui offre entre autres un accès direct à la mer de Norvège, à sa gare ainsi qu'à son réseau ferré, près de 50% des importations de fer, nécessaires au développement et au maintien de l'armée allemande, transitent par Narvik. De fait, Hitler ne peut se passer de cette petite ville norvégienne et de ses installations stratégiques et vitales.

Dans l'objectif d'assurer et de protéger ses importations de fer, dont la provenance est essentiellement de Suède, l'Allemagne envahit la Norvège le 9 avril 1940, soit quasiment un mois avant la grande offensive allemande à l'Ouest de l'Europe.



Au petit matin de ce 9 avril, dix destroyers de la Kriegsmarine entrent dans la zone de la ville convoitée, en ne rencontrant qu'une très faible résistance, provenant principalement de deux navires norvégiens, rapidement coulés à coups de torpilles causant la mort de 265 marins. Au préalable, quelques soldats sont débarqués dans les environs pour s'emparer de la ville. Face à cette inévitable déroute de l'armée locale et de par l'importance stratégique que représente Narvik, les Alliés décident d'intervenir.

Les batailles navales pour Narvik



Dès le lendemain, 10 avril 1940, cinq destroyers britanniques arrivent à prendre par surprise la flotte allemande, à l'entrée du port de Narvik puis à l'entrée du Vestfjord. Cette première offensive menée depuis la mer, marque ainsi le début de la première des deux batailles navales à venir pour reprendre Narvik.

Première intervention britannique

Les premiers tirs de canon s'échangent rapidement alors que les Allemands sont justement en train de débarquer à Narvik. Au soir même de cette journée, le silence revient et chacun des camps peut faire le point sur les dégâts engendrés par ce premier affrontement.



Les Britanniques perdent 180 hommes et deux des cinq destroyers déployés sont coulés par l'ennemi. Cependant, ce sont bien les Allemands qui accusent le plus le coup.

La Kriegsmarine perd également deux destroyers mais quatre autres bâtiments sont aussi fortement endommagés. A cela, il faut aussi ajouter la perte de six navires cargo, et même d'un transport de munitions, coulés lors de la manœuvre de retraite britannique. Mais pour l'heure, le port et la ville de Narvik restent encore aux mains allemandes.

La seconde bataille

Trois jours plus tard, le 13 avril 1940, les Britanniques reviennent avec une force plus imposante composée de neuf destroyers et d'un porte-avions à partir duquel décolle un avion de reconnaissance. Alors que les Alliés font route en direction du port de Narvik, les navires allemands partent aussitôt à leur rencontre. La seconde bataille navale débute ainsi. Cependant les choses se répètent et s'aggravent même pour l'occupant.



En fin de journée et à court de munitions, les bâtiments de la Kriegsmarine sont repoussés hors du port et tentent même de s'enfuir. Peine perdue, dans certains cas, les équipages abandonnent et sabordent même certains de leurs navires. En une journée seulement, le ménage est fait, la flotte allemande est détruite, chassée et les Britanniques peuvent finalement se retirer à 18h30.

Débarquement et combats terrestres

Si le port et les eaux situées à proximité de Narvik sont débarrassés des navires allemands, ce n'est évidemment pas encore le cas de la ville, toujours aux mains des nazis. Depuis quelques jours déjà, la France et plusieurs milliers de ses soldats sont en mer, faisant route en direction de la Norvège.

La France engagée pour reprendre Narvik



C'est un spectacle pour le moins inhabituel qui se déroule dans le port de Brest, en ce 18 avril 1940. Plusieurs unités françaises sont sur le départ et si les navires sont chargés d'équipements traditionnels ; comme des armes, des munitions et des véhicules, beaucoup de paires de skis et de matériels d'hiver sont aussi entreposés dans les cales des bâtiments de guerre.

Pour reprendre Narvik, la France engage ainsi la 13e demi-brigade de marche de la Légion étrangère ainsi que deux demi-brigades de chasseurs alpins. Après 40 jours de navigation, les côtes norvégiennes sont enfin visibles. Pour les Alliés, ce long voyage a aussi été l'occasion de mettre au point un nouvel ordre de marche des convois maritimes, grâce à une sécurité maximale assurée par l'aviation. C'est ainsi que, malgré la présence de nombreux sous-marins ennemis, le convoi ne subit aucune perte, tout en étant même parvenu à repousser une attaque aérienne et à faire face à une météo pourtant très capricieuse.

Les forces alliées présentes en nombre



La force alliée, désormais forte de 35 000 hommes et composée de Français, d'Anglais, de Norvégiens et même de Polonais, s'apprête à faire face aux quelques 5 000 soldats allemands présents à Narvik. Depuis les navires, la ville est lourdement bombardée le 24 avril, provoquant la mort de 30 civils.

Dans un même temps, Français et Norvégiens attaquent depuis le Nord, quand les Polonais attaquent par l'Ouest. Cependant, rien n'est simple. La Luftwaffe est bien présente dans les airs et les soldats allemands sont intelligemment retranchés sur les hauteurs de la ville,

dans des grottes et tunnels peu visibles.

Finalement, et particulièrement grâce aux exploits réalisés par la Légion étrangère française qui, après 36 heures de combats rapprochés dans une ville partiellement détruite, permet à la flotte alliée de débarquer sur Narvik, le 13 mai.

Les combats entre soldats alliés et allemands se poursuivent pendant environ un mois avant que la ville ne soit entièrement reprise. L'armée allemande subit un premier revers et plusieurs combattants, essayant de s'enfuir avec des uniformes dérobés aux norvégiens et aux polonais, sont fait prisonniers.

De là, les Alliés parviennent à obtenir de précieuses informations pour la poursuite de la campagne de Norvège. Le 2 juin, soit cinq jours après la reconquête totale de la ville portuaire, l'aviation allemande largue plusieurs centaines de bombes incendiaires sur Narvik qui rapidement, se transforme en un gigantesque brasier. Il faudra près de 27 heures de lutte à un bataillon norvégien pour venir à bout de l'incendie.



Une première victoire... mais de courte durée



L'armée allemande est complètement dépassée et ne cesse de reculer. Au début du mois de juin, elle se retrouve à quelques kilomètres seulement de la frontière suédoise. De nombreux soldats allemands sont tués ou faits prisonniers, cependant, la victoire n'est que de courte durée.

Offensive à l'Ouest de l'Europe

Si les combats en Norvège sont encourageants et même concluants pour les Alliés, ce n'est malheureusement pas le cas à l'Ouest de l'Europe. Car pendant ce temps, le 10 mai 1940, Hitler a lancé une grande offensive sur la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la France.

En plein débâcle militaire, Français et Britanniques rembarquent. Les derniers soldats franco-britanniques présents à Narvik, quittent la Norvège le 8 juin, laissant tout de même la très stratégique gare détruite. Dès le lendemain, les Allemands reprennent la ville. Ils y resteront jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

L'Allemagne n'est pas invincible

La victorieuse bataille de Narvik, certes de courte durée, montre que dès le début de la Seconde Guerre mondiale, l'armée allemande, contrairement à ce qu'elle prétend, n'est pas invincible. C'est une victoire alliée méconnue qui intervient pourtant avant même la débâcle en France.

Aujourd'hui encore à Narvik, 122 tombes françaises témoignent de cette première victoire sur l'Allemagne nazie.

Bataille de Namsos



La « campagne de Namsos », à Namsos, en Norvège, et dans ses environs, a donné lieu à de violents combats entre les forces navales et militaires anglo-françaises et norvégiennes d'une part, et les forces militaires, navales et aériennes allemandes d'autre part, en avril et début mai 1940. Il s'agit de l'une des premières occasions importantes de la Seconde Guerre mondiale où les forces terrestres britanniques et françaises ont combattu l'armée allemande.

Contexte

Lorsque la Seconde Guerre mondiale a éclaté en septembre 1939, la Norvège a suivi une politique de neutralité, comme elle l'avait fait avec succès pendant la Première Guerre mondiale. La Norvège est donc en paix en avril 1940 lorsqu'elle est soudainement attaquée par les forces navales, aériennes et militaires de l'Allemagne nazie. Contrairement à la Première Guerre mondiale, l'armée norvégienne n'est que partiellement mobilisée, elle n'a activé que quelques bataillons dans le nord de la Norvège (entre autres le bataillon "Alta") par précaution en vue de l'invasion de la Finlande par la guerre d'hiver soviétique. Bien que le gouvernement norvégien ait procédé à une modernisation précipitée de l'armée au cours de la seconde moitié des années 1930, les forces armées étaient toujours dans un état de délabrement. Les effets des vastes réductions budgétaires effectuées pendant les politiques pacifistes de la fin des années 1920 et du début des années 1930 étaient encore visibles. En 1940, les forces armées norvégiennes étaient parmi les plus faibles d'Europe.

Plusieurs raisons expliquent l'attaque allemande. La volonté de sécuriser le flux de minerai de fer provenant des mines de Kiruna, dans le nord de la Suède, vers les industries de guerre allemandes, n'est pas la moindre. La partie nord de la mer Baltique, appelée golfe de Botnie, possède un port suédois principal appelé Luleå, d'où une quantité de minerai est expédiée en été. Le golfe étant gelé en hiver, les Suédois expédiaient pendant plusieurs mois chaque année la majeure partie de leur minerai de fer par voie ferroviaire via le port libre de glace de Narvik, à l'extrême nord de la Norvège. Au cours d'une année normale, 80 % du minerai de fer était exporté par Narvik. La seule alternative en hiver était un long voyage en train vers Oxelösund sur la Baltique, au sud de Stockholm, qui n'était pas obstrué par la glace. Mais les informations britanniques suggèrent qu'Oxelösund ne peut expédier qu'un cinquième de la quantité dont l'Allemagne a besoin. Sans les expéditions d'acier suédois via Narvik, l'industrie de guerre allemande n'aurait pas pu produire autant de chars, de canons, de sous-marins et d'autres armes.



L'Amirauté britannique étudiait la possibilité d'introduire une flotte de la Royal Navy dans la mer Baltique au printemps 1940 (opération Catherine) afin d'interdire le commerce maritime allemand pendant les mois d'été dans cette mer intérieure. Cette opération aurait toutefois été inefficace si la route de Narvik était restée ouverte. Mais les événements prennent le pas sur le projet balte.

Les Allemands soupçonnent à juste titre les Britanniques de vouloir miner les eaux côtières norvégiennes utilisées par les navires minéraliers allemands. Les plans britanniques sont bien avancés, sous l'impulsion du Premier Lord de l'Amirauté (First Lord of the Admiralty), Winston Churchill, mais les Allemands arrivent les premiers en Norvège.



Plans de contre-attaque des Alliés

Narvik, Trondheim, Oslo, Bergen et d'autres grandes villes norvégiennes ont été prises le premier jour de la campagne lors d'une attaque surprise. Des éléments de l'armée norvégienne combattent les Allemands au nord d'Oslo. Les premiers ministres britannique et français et leurs conseillers militaires sont unanimes pour décider de reprendre Trondheim, de faire la jonction avec les Norvégiens et de bloquer l'avancée allemande vers le nord. Cela permettrait aux Alliés d'interdire une grande partie des approvisionnements en minerai de fer de l'Allemagne. En prime, il y aurait des bases aériennes et navales dans le nord de la Norvège.

C'est à Trondheim que la Norvège devient étroite, ce qui rend le blocage des Allemands plus facile que plus au sud. Pour renverser la position, l'Allemagne devrait attaquer à travers la Suède, faisant entrer cette nation dans la guerre du côté des Alliés.

L'amiral de la flotte à la retraite, Sir Roger Keyes, député, exhorte à plusieurs reprises Churchill à s'emparer de Trondheim aux mains des Allemands, en utilisant des cuirassés obsolètes si nécessaire, et propose de mener l'attaque.

Il est prévu de forcer l'entrée du Trondheimsfjord avec des cuirassés qui détruiraient les forts d'artillerie côtière norvégiens à l'entrée, récemment capturés par les Allemands. Ensuite, un débarquement amphibie prendrait la ville. Il a également été décidé de débarquer des forces au nord et au sud du fjord pour une attaque en tenaille sur la ville. Les officiers militaires responsables de ces décisions étaient les chefs d'état-major des forces armées, Sir Dudley Pound de la Royal Navy, le général Sir Edmund Ironside de l'armée britannique et le maréchal en chef de l'air Sir Cyril Newall de la Royal Air Force (RAF).

Mais les chefs d'état-major des forces armées britanniques se dégonflent. Le forçage du goulet fut réduit à une démonstration, la poussée principale étant assurée par les deux pinces. Cela élimine l'utilisation immédiate des aérodromes de Trondheim par la RAF. Cela signifie également que les forces militaires devront affronter les unités navales allemandes dans le fjord ainsi que les unités de la Luftwaffe dans les airs. Churchill est très déçu, mais il doit faire face à l'opposition combinée de ses conseillers navals ainsi que des chefs de l'armée de terre et de l'armée de l'air et il doit faire marche arrière.



Namsos, alors une ville de 3 615 habitants, était considérée comme l'endroit logique pour débarquer les troupes affectées à la tenaille nord, en raison de son emplacement et de ses installations. Le port et les approches de Namsos sont libres de glace toute l'année. En raison du commerce du bois, en 1940, le port de Namsos était équipé de trois bons quais (dont un en pierre) avec une profondeur de 5,5 à 9 m et des longueurs de 97 à 235 m. Cela permettait aux petits navires de guerre et aux transports d'accoster et de débarquer des troupes et des fournitures pour la reconquête de Trondheim. En outre, Namsos

se trouvait sur une ligne secondaire reliée à la ligne du Nordland. Une route de gravier menait à environ 210 km au sud de Trondheim.

Force de filtrage

Le capitaine Frank Pegram du croiseur HMS Glasgow, accompagné du croiseur HMS Sheffield et de dix destroyers, débarqua un petit groupe de Royal Marines à Namsos le 14 avril 1940. L'équipe de débarquement était sous le commandement du capitaine Edds et prit des positions de blocage dans les collines à l'extérieur de la ville. Ils ont rapidement attiré les avions allemands.



Le lieutenant-général Sir Adrian Carton de Wiart, commandant désigné de la force, arriva par avion le lendemain et eut un avant-goût de ce qui allait se passer lorsque son hydravion Short Sunderland fut mitraillé par des avions allemands au moment de l'atterrissage car aucun avion allié n'était disponible au-dessus de Namsos pour assurer une protection contre la Luftwaffe.

Carton de Wiart prit la décision, en raison de l'activité aérienne ennemie sans opposition, de détourner ses gros navires de transport de troupes, lents et vulnérables, à 160 km vers le nord, jusqu'à Lillesjona à Nesna, où ils seraient déchargés sur des destroyers pour une course rapide vers Namsos. Il y arrive lui-même le 16 avril pour superviser le transbordement. Moins d'une heure après le début du processus, des bombardiers allemands sont arrivés, et le commandant de la marine britannique a ordonné aux destroyers d'appareiller avec les troupes et le matériel qu'ils avaient à bord. Les HMS Afridi, Nubian, Matabele, Mashona et Sikh font route vers Namsos avec à leur bord De Wiart, 36 officiers et 1 208 autres soldats. Bien qu'ils aient été attaqués à plusieurs reprises au cours de leur voyage, ils sont arrivés indemnes, sinon reposés, et sont entrés à Namsos vers 21 heures le 16 avril.

À terre et au sud

Carton de Wiart fit preuve d'une vigueur considérable dans la gestion du débarquement et de la dispersion des troupes et du ravitaillement de manière à les faire sortir des navires et à les amener dans les collines pendant les cinq heures d'obscurité qui régnaient à Namsos fin avril. À plusieurs reprises, les avions de reconnaissance allemands ne savaient pas que des débarquements avaient eu lieu la nuit précédente. Il ne perdit pas de temps pour établir un quartier général à Namsos et envoya des gardes au long pont sur le Namsosfjord, essentiel à l'une des deux routes vers le sud, et en déplaça d'autres pour occuper le village de Bangsund plus au sud. Il a également envoyé 300 soldats vers l'est le long de la deuxième route, moins directe, vers le sud jusqu'à Grong, où ils ont rejoint un petit nombre de troupes norvégiennes sous les ordres du colonel Ole Getz. De plus petits groupes sont envoyés au sud de Bangsund pour tenter d'atteindre Beitstadfjorden, à la tête du Trondheimsfjord.



Carton de Wiart se rend compte que plus vite il envoie ses forces vers le sud, meilleures sont ses chances de prendre Trondheim aux Allemands. La priorité, selon lui, est d'atteindre Steinkjer, où les deux routes vers le sud se rejoignent, avant que les Allemands n'y arrivent depuis Trondheim.

Entre-temps, le commandant de la marine, l'amiral Layton, a décidé qu'il était trop risqué de faire entrer ses destroyers dans Namsos. Il enverra des troupes et du ravitaillement sur le transport polonais MS Chrobry. Comme la plupart des troupes restantes à Lillesjona se trouvaient à bord de l'Empress of Australia, on perdit beaucoup de temps à effectuer d'autres transbordements, et le MS Chrobry, accompagné du HMS Vanoc, arriva à Namsos juste avant le lever du soleil le 17 avril. Dans la folle hâte de partir avant l'arrivée des bombardiers allemands, les soldats débarquent sans une grande partie de leur équipement. Mais Carton de Wiart réussit à disperser les troupes avant l'arrivée d'un avion de reconnaissance.

À ce moment-là, il ne savait pas que l'attaque directe sur Trondheimsfjord avait été annulée. Pendant tout le temps qu'il a passé à Namsos, il n'était absolument pas informé de ce qui se passait ailleurs en Norvège.

L'arrivée des Français



Deux bataillons de troupes alpines françaises débarquent le 19 avril sous une forte attaque aérienne. L'un des transports transportant les Français est trop long pour entrer dans le port et retourne au Royaume-Uni sans débarquer une grande partie des fournitures françaises, laissant les troupes sans courroies pour leurs skis ou les mules qu'elles utilisent pour le transport. Les Français restent sur place à Namsos, subissant des bombardements aériens contre lesquels ils sont peu protégés. Le croiseur français Émile Bertin est endommagé par un bombardement lors du débarquement (aucune perte) et il est remplacé par le Montcalm.

Les troupes françaises, pour la plupart, n'ont pas été utilisées dans la courte campagne en raison d'un manque d'approvisionnement. Vers la fin, elles ont été quelque peu engagées lorsque les troupes alliées se sont repliées sur Namsos, en préparation de leur évacuation.

Au total, quelque 6 000 soldats alliés auront débarqué.

Affrontement dans le sud



Le 21 avril, les forces britanniques avaient rapidement progressé vers le sud jusqu'au hameau de Verdal, où des ponts routiers et ferroviaires traversaient la rivière Inna, à quelques kilomètres à l'intérieur des terres de Trondheimsfjord, à peu près à mi-chemin entre Trondheim et Namsos, quelques kilomètres plus bas dans le fjord. Ils ont repéré une canonnière allemande, deux chalutiers armés et un destroyer dans le fjord, sur leurs flancs, bien capables de débarquer des troupes derrière eux et de diriger des tirs sur eux, auxquels ils n'avaient pas les moyens de répondre.

Lorsque Carton de Wiart débarque à Namsos le 15 avril, les allemands ont environ 1 800 soldats dans la région de Trondheim, certains dans la ville et d'autres le long de la voie ferrée vers la Suède. La possession de l'aérodrome de Værnes leur permet de faire venir quotidiennement des troupes supplémentaires, et le 18 avril, ils ont 3 500 hommes dans la région, le lendemain 5 000. Ils sont généralement bien équipés, mais manquent d'artillerie de campagne. Certaines troupes allemandes sont détournées vers Hegra, où une force improvisée de 251 norvégiens tient bon dans un ancien fort frontalier². Ils commencent à remonter le fjord et des patrouilles avancées atteignent Verdal le 16 avril.



Le pont de Verdal était défendu par quelque 80 soldats norvégiens, armés de fusils Krag-Jørgensen et de mitrailleuses lourdes Colt M/29. Lorsque les allemands ont attaqué le matin du 21 avril, les norvégiens ont été soutenus par une section du Royal Engineers qui se trouvait dans la région. Pendant une heure et demie, cette force a repoussé l'attaque allemande. La majorité des forces britanniques se trouvaient un peu plus en arrière. Mais les allemands ont débarqué des forces à plusieurs endroits derrière eux pour tenter de les déborder, attirant ainsi l'attention des principales forces britanniques. Craignant d'être isolés, les norvégiens et les Royal Engineers se retirent.

Une bataille s'engage. L'avantage est du côté des Allemands, qui sont équipés de raquettes et de skis, de mortiers lourds montés sur des traîneaux et de canons de campagne légers. Ils disposent d'un soutien aérien à partir d'un aérodrome situé à 56 km de là et d'un appui de tir naval.



Il n'y a pas eu de panique parmi les forces britanniques et norvégiennes, et elles ont réussi à contrer les premiers mouvements des allemands. De violents combats ont eu lieu autour du petit village de Vist. Les premières attaques ont été repoussées, mais les allemands ont débordé les positions britanniques en les contournant à ski dans la neige profonde.

La Luftwaffe a attaqué et détruit la base avancée britannique de Steinkjer le 21 avril, entraînant la perte d'une grande partie de leurs approvisionnements et détruisant 242 maisons, laissant plus de 1 800 civils norvégiens sans abri. Bien que 80 % de la ville ait été détruite lors de l'attaque, aucune vie n'a été perdue dans le bombardement.

Attaques aériennes

Les bombardiers allemands ont détruit une grande partie de la ville de Namsos, construite en bois, le 20 avril. Les attaques ont duré toute la journée, et la plupart des maisons en bois, ainsi que le terminal ferroviaire, une église, le quartier général français et les deux quais en bois ont été brûlés. Le quai en pierre a été endommagé. Les norvégiens ont payé très cher l'aide apportée par les Alliés.



Les attaques aériennes sur Namsos se sont poursuivies tout au long de la campagne.

Les Britanniques ont ressenti le besoin de protéger leurs navires entrants et sortant de Namsos contre les attaques de sous-marins. En l'absence de couverture aérienne, les petits sloops et chalutiers anti-sous-marins



lents utilisés étaient très vulnérables aux attaques aériennes. Le 30 avril, le sloop HMS Bittern est coulé par des bombardiers en piqué Junkers Ju 87 au large de Namsos. Le 1er mai, trois chalutiers anti-sous-marins britanniques à l'entrée du Namsfjord, le HMS Gaul, HMS St. Goran et HMS Aston Villa sont détruits par des avions, le dernier réussissant à regagner Namsos où il brûle. Le HMT Arab évacue l'équipage du St. Goran. Du 28 avril au 2 mai, le Arab a subi 31 attaques aériennes ; son capitaine, Richard Been Stannard, de la Royal Naval Reserve, a reçu la Victoria Cross pour ses actions durant ces cinq jours.

Le Service aérien de l'armée norvégienne et le Service aérien de la Marine royale norvégienne n'avaient aucune unité dans les environs. La seule présence aérienne alliée pour contrer la Luftwaffe a eu lieu lors des premiers débarquements britanniques. Une brève patrouille a été organisée bien au large par plusieurs chasseurs biplans obsolètes, les Gloster Gladiator, opérant depuis le porte-avions HMS Glorious. Ils déclarent avoir abattu trois avions allemands. Quelque dix-huit Gladiators ont décollé du HMS Glorious et ont brièvement opéré depuis le lac gelé Lesjaskogsvatnet à Lesjaskog, mais ils étaient trop au sud pour aider Namsos.

Évacuation

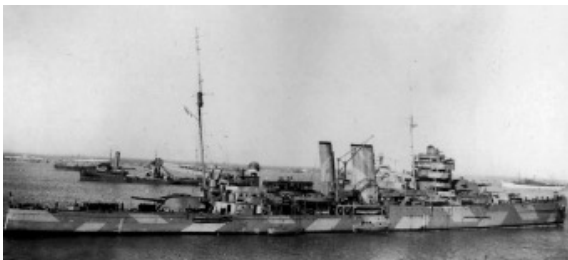


Le 28 avril, le général Carton de Wiart reçut l'ordre d'évacuer Namsos, et le 29 avril, un convoi d'évacuation composé de destroyers, trois britanniques et un français, quitta Scapa Flow en Écosse sous le commandement de Lord Louis Mountbatten. Une force navale plus importante les suit à distance pour les protéger contre les attaques des croiseurs de bataille allemands. Ils ont été bombardés le 1er mai alors qu'ils traversaient la mer du Nord. Ce soir-là, ils ont rencontré un épais brouillard à 65 km de leur point de rendez-vous au phare de Kya, qui se trouvait à 65 km de Namsos. Les plans d'évacuation de la nuit ont dû être annulés. Pendant ce temps, les troupes allemandes se rapprochaient de l'arrière-garde dans les collines à l'extérieur de Namsos, et les navires du convoi étaient vulnérables aux attaques aériennes si le brouillard se levait en plein jour.

Plutôt que d'attendre le soir, Mountbatten fait entrer ses navires le 2 mai, se déplaçant de banc de brouillard en banc de brouillard. C'était une entreprise très dangereuse sur une côte rocheuse. Malgré le brouillard, les navires ont été bombardés. Les mâts des navires dépassaient du brouillard, donnant aux bombardiers allemands une cible approximative. Lorsqu'ils ont atteint Namsos, le brouillard s'est levé, révélant une ville en feu et des nuées de bombardiers allemands. Comme il aurait été suicidaire d'entrer dans ces conditions, les navires britanniques s'enfoncent dans le brouillard et redescendent la baie.



Le jour suivant, le 3 mai, le dernier possible pour l'évacuation, se leva aussi brumeux qu'auparavant. L'amiral John H. D. Cunningham, qui assurait commandement général des forces navales dans la région, fit écran au convoi d'évacuation avec deux croiseurs et quatre destroyers à Kya Light et envoya le croiseur HMS York, cinq destroyers et trois transports. Mountbatten a mené le HMS Kelly à 26 nœuds (48 km/h) alors que le soleil se couchait. Lorsqu'ils ont franchi le dernier virage du fjord, ils ont vu Namsos en feu.



L'évacuation a commencé à 22h30. Deux des transports ont pu s'approcher du quai endommagé et embarquer les troupes. Les destroyers ont embarqué les autres hommes et les ont transportés vers le York et le troisième transport, avant de prendre eux-mêmes un dernier chargement. Pendant ce temps, l'arrière-garde engageait le combat avec les Allemands pour couvrir l'évacuation. Un désengagement délicat s'ensuit et une ruée vers le dernier navire, le HMS

Afridi. Il n'y avait pas le temps de détruire les fournitures laissées sur les quais ! Le HMS Afridi a bombardé le matériel alors qu'il s'éloignait de Namsos. Il était 2h20 du matin, le 4 mai.

Ils savaient qu'ils devaient s'attendre à des problèmes lorsque le jour se lèverait et que les bombardiers allemands les rechercheraient. À 4h30, l'arrière du convoi britannique est repéré par des avions de reconnaissance allemands et les bombardiers suivent bientôt. La force a été attaquée sans interruption jusqu'en fin d'après-midi.



Au cours de la troisième attaque de la journée, le destroyer français Bison a été touché dans le magasin avant et a explosé tuant 136 membres de l'équipage. Les autres destroyers ont fait demi-tour pour récupérer les survivants qui étaient mitraillés dans l'eau. Après que le HMS Afridi eut recueilli une partie des marins français et des soldats alliés, il fut touché par deux bombes lourdes et chavira avec la perte d'une centaine d'hommes, dont une partie de l'arrière-garde et les blessés du Bison.

Les tirs anti-aériens britanniques détruisent un certain nombre d'avions allemands. Le convoi atteint Scapa Flow le 5 mai, jour du 60e anniversaire de Carton de Wiart.

Source : FNV3OF – Fka – Wikipédia

Combat de rencontre à 3500 m d'altitude

Le 16 février 1945, il y a 75 ans, s'est déroulé sur le glacier du Géant ce qu'il est convenu d'appeler « le plus haut combat d'Europe ».

Certains considèrent ce combat comme anecdotique. Il pourrait l'être, en effet, mais « *cette petite bagarre, drame infime dans l'énorme guerre n'a d'intérêt que par l'excentricité du lieu où elle s'est passée* ».

A la fin de l'été 1944, les départements alpins sont libérés.

Les régiments de la 5^e division de montagne allemande tiennent les cols entre le Mont-Blanc et le col du Montgenèvre, les Alpini étant dans les intervalles.

Dans la vallée de Courmayeur stationne un bataillon de montagne allemand.



Les unités de la 27^e division d'infanterie alpine, recréée par le colonel Vallette d'Osia le 17 novembre 1944, sont en Tarentaise, en Maurienne et dans le Briançonnais.

Au nord, le bataillon du Mont-Blanc créé le 16 octobre 1944 a pour mission d'assurer la couverture de la frontière italienne de la frontière suisse au col du Bonhomme.

Ses trois SES occupent les différents postes d'altitude : la gare du Montenvers, le refuge du Requin, le col du Midi, le refuge Torino et la Fenêtre VI au-dessus des Contamines.

Le refuge Torino, occupé depuis septembre 1944, est le poste d'observation le plus avancé à 3 365 m d'altitude. Il permet de surveiller les déplacements ennemis dans le val Veni et d'établir des liaisons avec la résistance valdotaine.

Mais les Allemands l'occupent le 2 octobre. Devant les difficultés logistiques pour ravitailler ce refuge en hiver, Allemands et Français ne l'occuperont plus.



¹ Le lieutenant Rachel chef de la section d'éclaireurs skieurs.



La cabane Simond

Fin janvier 1945, la SES du lieutenant Jacques Rachel est désignée pour occuper les postes du Montenvers et du col du Midi. Les groupes de combat commandés par les sergents Roger Jacquet, Fernand Thévenet et Jacques Grebel assureront cette mission à tour de rôle.

Le détachement de garde au col du Midi occupe la cabane Simond construite en 1942 pour faciliter la vie des ouvriers remettant en état le dernier tronçon du téléphérique. Sa taille réduite (6mx3m) et son mobilier (deux bat-flancs, une table, deux bancs et un poêle) ne

permettent d'accueillir qu'au maximum dix hommes.

A partir de la cabane, les éclaireurs patrouillent vers les cols d'Entrèves et de Toule pour observer le val Vény et le val d'Entrèves.

Les renseignements sont transmis par un poste radio ERC 90.

Le 15 février, le sergent Thévenet devant relever le détachement du col du Midi apprend que Courmayeur. En fin d'après-midi, son groupe s'installe dans la cabane Simond. Ayant en tête ce renseignement, le sergent Thévenet décide de partir en reconnaissance le lendemain vers le col de Toule accompagné de trois hommes. Arrivé au col vers 10h30, il découvre une longue colonne montant vers eux. De retour à la cabane vers 12h30, il rend compte au Bataillon.

Le lieutenant Rachel reçoit l'ordre de rejoindre le col du Midi avec le reste de la SES. Mais il faut auparavant récupérer le groupe du sergent Jacquet parti en patrouille au col de Balme et celui du sergent Grebel au Montenvers.

A 22h, la section est au complet à la cabane Simond. Le lieutenant réunit ses sous-officiers pour faire le point.

Il estime que les Allemands ont pour mission de détruire le poste du col du Midi. Mais que n'étant pas encore solidement installés sur leur position de départ, ils lanceront l'attaque la nuit suivante.

Il décide donc de mener une reconnaissance en direction des Flambeaux afin de sonder le dispositif ennemi et si possible occuper les crêtes avant lui.

Son idée de manœuvre est simple : installer les groupes Jacquet et Grebel en appui-recueil au Gros Rognon, s'infiltrer avec le groupe Thévenet depuis le col du Rognon par la bordure Ouest du glacier du Géant en direction du col des Flambeaux.

² Aspirant de l'armée de l'Air, il est lieutenant FFI.

³ Il sera après la guerre moniteur guide à l'EMHM.

⁴ En mémoire du sergent Simond du 199^e BCHM décédé au col du Midi le 20 juin 1940.

Le départ est prévu à 3h30 pour le groupe Rachel Thévenet, puis toutes les 15 mn dans l'ordre Jacquet et Grebel.

Le radio René Bozon et l'infirmier restent à la cabane.



De leur côté, les Allemands ont décidé de mener une action dans le massif du Mont-Blanc avec pour objectif de détruire l'arrivée du téléphérique du col du Midi.

Le détachement de « Gebirgsjäger », aux ordres du capitaine Siegle, comprend trois groupes : un groupe d'assaut de 50 soldats de montagne (un détachement rocher et un glacier) pour le col du Midi, un groupe de porteurs jusqu'à Torino et de l'artillerie et des transmissions au Mont Fréty .

L'opération doit se dérouler dans la nuit du 16 au 17 février.

Son idée de manœuvre :

- tenir le 16 février le col de Toule, le refuge Torino et le col des Flambeaux,
- dans la nuit du 16 au 17, après avoir mis un appui au Gros Rognon, s'infiltrer et détruire au matin les installations du col du Midi avec le soutien de l'artillerie.



⁵ 18 hommes seront sur le terrain.

⁶ Ancien maire adjoint de Chamonix. A ma connaissance, il est le seul encore en vie de la section Rachel.

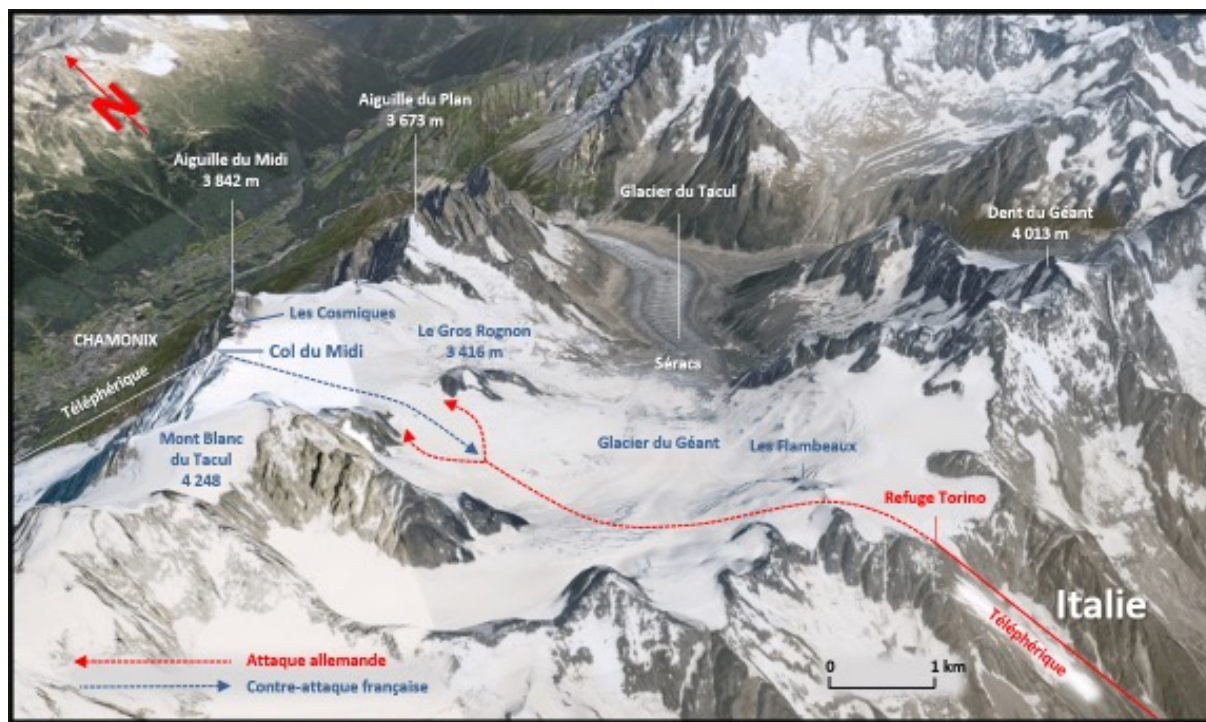
⁷ Arrivée du téléphérique italien venant d'Entrèves.

Le 16 février soir, le dispositif est en place au mont Fréty, à Helbronner et au col des Flambeaux. Le groupe « rocher » démarre sa progression en début de nuit et signale vers 1h qu'il a atteint le Gros Rognon.

N'arrivant pas à établir la liaison avec les pièces d'artillerie, le groupe « glacier » démarre avec une heure de retard.

Côté français, le groupe Rachel démarre à 3h30. La neige est dure et permet une progression à pied, les hommes largement déployés, les skis sur l'épaule et l'arme à la main.

Le groupe Jacquet doit suivre à 15 mn, mais retardé ne démarre qu'à 4h et le groupe Grebel à 5h. Le groupe Rachel franchit le col du Gros Rognon et s'engage dans les pentes en direction de la base du Tacul. Vers 5h30, apercevant des ombres, le lieutenant fait signe à son groupe de s'arrêter. Devant lui, à une trentaine de mètres, il distingue une vingtaine d'hommes, vraisemblablement des Allemands.



Il déploie son groupe pour encercler la patrouille allemande qu'il croit isolée et en contrebas. Il donne l'ordre à son FM d'ouvrir le feu. Les Allemands sont surpris. La mitrailleuse positionnée au Gros Rognon ouvre le feu.

Les tenues blanches provoquent des confusions. Quand un Français demande des munitions, c'est un Allemand qui lui répond.

Pris sous les tirs de la mitrailleuse et du détachement allemands, le lieutenant Rachel donne l'ordre de repli vers le col du Gros Rognon où il espère trouver la protection des groupes Jacquet et Grebel.

Compte tenu de la situation, le sergent Jacquet décide de se positionner dans les rochers à la base de l'arête descendant de la Pointe Lachenal. Depuis cet emplacement il domine la combe du glacier du Géant. Le groupe du sergent Grebel en retard dans sa progression ne peut atteindre son objectif et se replie vers le col du Midi pour appuyer de ses feux le reste de la section.



Rachel perd rapidement le contrôle de ses éclaireurs qui individuellement ou par 2 ou 3, remontent à pied vers le col. Les sacs et ses skis restent sur le terrain. Ils seront des leurres, les Allemands les prenant pour des silhouettes humaines.

En ordre dispersé les hommes de Rachel et Thévenet atteignent le col du Gros Rognon.

Le lieutenant Rachel pense pouvoir s'y maintenir. Mais la mitrailleuse du Gros Rognon l'en dissuade. Il donne l'ordre à son groupe de se replier sur la cabane Simond, atteinte au lever du jour. Il organise, avec les groupes Thévenet et Grebel, la défense sur la ligne Observatoire des Cosmiques- rocher de la Pointe Paul René.

Le capitaine Siegle relance l'attaque. Mais se détachant sur la neige, ses hommes sont une cible facile pour les FM de Rachel et Jacquet. N'arrivant toujours pas à établir la liaison avec l'artillerie, il donne l'ordre de repli à 7h30.

Prévenus du repli allemand par le sergent Jacquet, les hommes de Rachel s'engagent alors vers le col du Gros Rognon et font la jonction avec le groupe Jacquet. Trop épuisés, ils arrêtent la poursuite de l'ennemi. Ils recherchent aussi l'éclaireur Baz dont ils sont sans nouvelles. Ils le trouveront grièvement blessé et il mourra peu après.

Les pertes allemandes sont de 5 tués dont le capitaine Siegle, 2 prisonniers dont un blessé. Les Allemands sont rejetés sur la ligne frontière refuge Margherita, col Est de Toule et Flambeaux.

Le lieutenant Rachel, le sergent Jacquet, les éclaireurs Marcel Buffet, Marc Frossard, Henri Charlet et François Baz seront cités.

La réussite de cet engagement le plus haut d'Europe, tient un peu à la chance, mais surtout à l'excellence connaissance du terrain des cadres et des éclaireurs, à leur aguerissement à la vie en montagne et à la forte cohésion de la section.

A propos des engagements de l'armée allemande dans le Caucase en 1943, le général Konrad écrira : « Il n'est pas superflu d'insister sur la haute valeur que donne à une troupe l'esprit de camaraderie, la solidarité entre officiers et hommes qui résultent obligatoirement des efforts accomplis et des dangers courus en commun. »

Général (2S) Pierre Martre, chef de corps de l'EMHM de 1986 à 1988.

Source : FNV30F

**Mon Sport, Ma Santé,
Ma Beauté!!!**

ATHLÈTE CENTER

CHAUSSURES / TEXTILE / ACCESSOIRES

**OUVERT DU LUNDI AU SAMEDI
DE 8H00 À 18H00 NON STOP**

37 RUE DU DR CABRE 97100 BASSE-TERRE

3X CARTE BANCAIRE 4X CARTE BANCAIRE

**0590 81 51 33
0691 241 349**

ANIMAL CITY
By Au Monde Des Animaux

**ANIMALERIE - JARDINERIE
à l'île de La Réunion**

f d i

**20 years
AUTODECLIC**

**PURCHASES AND SALES
B2B VEHICLES**

**VOTRE DISTRIBUTEUR AUTOMOBILE DEDIE
EXCLUSIVEMENT AUX PROFESSIONNELS**

AVEC AUTO DECLIC

GAGNEZ DU TEMPS ⌚ ÉCONOMISEZ DE L'ARGENT 💰

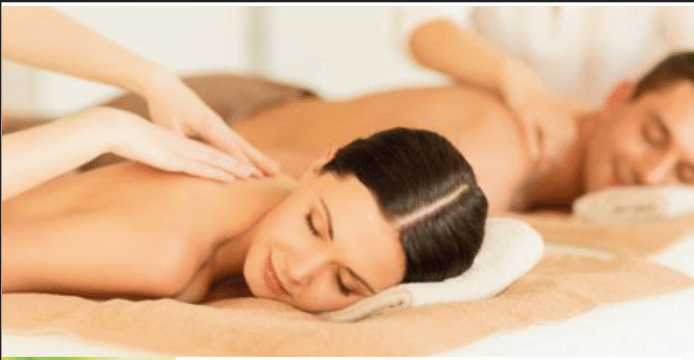
Contact:
04.89.78.81.09
contact@autodeclic.pro
73 rue du Thoron
83600 Fréjus

Site internet

autodeclic.shop

Qualli

http://www.autoecoleoualli.com
115 Rue Lethière ~ Rés. Les Icaques
97180 SAINTE-ANNE
Tél: 0590 88 25 95
Agr: E15 971 0017 0



AUVERVIE

SPA

CINQ MONDES
SOINS DU SPA

SOINS CORPS
SOINS VISAGE
LES RITUELS
HAMMAM ET GOMMAGE
MINCEUR LPG
MAINS ET PIEDS
ÉPILATIONS

AUVERVIE SPA
PARKING GRATUIT

**AUVERVIE ET 5 MONDES VOUS INVITENT
DANS UN VOYAGE AU-DELÀ DU RÊVE**
SOINS ISSUS DES CULTURES DU MONDE

HORAIRES :
Mardi - Samedi : 09h00 - 18h30

ADRESSE :
24 place de la République -
63500 Issoire

CONTACT ET RESERVATIONS :
04 73 96 64 60
www.auverviespa.com



Bureau d'études ER2E
MANAGER D'ÉNERGIE

Bureau d'études ER2E est un bureau d'études spécialisé dans les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique.

Présent à Mayotte et en Guyane Française, nous sommes également certifiés RGE études en photovoltaïque, éclairage, étude de conception IRVE et en audit énergétique bâtiments. Ces certifications témoignent de notre engagement en faveur de la qualité et de la performance énergétique, ainsi que de notre capacité à fournir des prestations de haute qualité à nos clients.

Nos domaines de compétences sont les suivants : **Energie solaire, Efficacité énergétique, IRVE, Eclairage, Rénovation énergétique.**

Nous intervenons sur des projets pour optimiser la consommation d'énergie des bâtiments et des équipements, produire de l'énergie propre à partir de sources renouvelables et assurer la qualité environnementale de la construction de nouveaux projets.

Notre mission est de contribuer à la transition énergétique en proposant des solutions durables et efficaces pour répondre aux besoins énergétiques et de mobilité dans les outre-mer.

OPOiBi
L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE
N° 23 06 5187

AFAQ
QUALIFICATION
Étude de conception IRVE

RGE
AFAQ
QUALIFICATION
Audit énergétique Bâtiment

Bureau d'études ER2E
+262 639 60 66 00
+594 694 02 37 54
contact@bet-er2e.com
Numéro 911 533 487 R.C.S Mamoudzou
89 rue de l'eldorado-97300 CAYENNE - GUYANE
50 Rue M'CAFENI KAWENI 97600 Mamoudzou - MAYOTTE
Certifiés RGE études en photovoltaïque, éclairage, étude de conception IRVE et en audit énergétique bâtiments

CASE OPTIQUE

**201 RUE MAHÉ DE LABOURDONNAIS
97429 PETITE ÎLE.**
TEL : 0262 37 54 12
MAIL : CASEOPTIQUE@OPTICIENS.RE

**HORAIRE : LUNDI 14H-18H
MARDI AU VENDREDI : 8H30-12H / 14H-18H
SAMEDI : 8H30-12H**

FACEBOOK ET INSTAGRAM.





**ZA DE MORIN,
97120 SAINT-CLAUDE
06.90.90.25.05
info@quickrent.fr**

**LA SOLUTION DE
LOCATION FACILE
À PETIT PRIX !!**



Historique fédéral

En 2010, deux hommes ont amené sur notre vieux continent, un concept novateur venant du Canada, (mais déjà ancien sur le continent nord-américain), qui dépoussiérait les codes de nos associations d'anciens combattants.

Leur combat fut dur pour imposer ce nouveau style vestimentaire anticonformiste et l'appellation de « Vétérans » au lieu d'anciens combattants ». Nous devons leur rendre hommage pour cela.

Ces deux hommes sont Christophe P. et Philippe F. !

Les statuts (en association loi 1901) « Vétérans France » ont été déposés dans l'Eure le 11 septembre 2010 par Christophe P.

Un vote de la première assemblée générale nationale à Tours en 2011 a divisé la France en deux, chaque président « fondateur » voulant son territoire. Il y eut une modification des statuts faite en « Vétérans France Nord » le 16 juillet 2011 par Christophe P. et création des statuts de « Vétérans France Sud », le 22 juin 2011 pour Philippe F.

Cette scission fut un choix funeste et pour des histoires de subventions non partagées, les membres de « Vétérans France Nord » ont démissionné en bloc sans pour autant dissoudre l'association.

En avril 2012 à Haillicourt (62), Alain Daguzan fut élu président de l'association. Il a refondu les statuts « Vétérans France Sud » en « Vétérans France », créé un règlement intérieur, créé un processus de recrutement, demandé à faire ajouter « OPEX » à notre écusson qui est une spécificité de nos Armées et a fait dissoudre officiellement « Vétérans France Nord » avec l'accord de Christophe P. Les nouveaux statuts seront votés à l'AGEx 2013 à Limoges, il faudra attendre l'AG 2015 pour que le Règlement Intérieur soit définitivement voté.

A cette même AG 2013, après avoir constaté pendant une année que la gestion nationale et régionale était impossible car trop compliquée, le bureau a proposé de créer des sections départementales à statuts déposés, (association loi 1901), ce qui permettait d'avoir une gestion géographique à taille humaine avec un bureau démocratiquement élu, une reconnaissance départementale auprès des élus et la possibilité de détenir une trésorerie de manière légale. Cette proposition a été votée à l'unanimité et la section du Var est née dès le 21 juin 2013 et la section de Haute-Savoie le 11 juillet 2013.



Cette entreprise avait cependant une faille ! Chaque section devenait une entité indépendante de l'association « mère » ! Dès novembre 2013, le président Daguzan a proposé un projet de Fédération afin de donner un cadre juridique légal pour unir ces associations. De plus la section des Bouches du Rhône s'était créée le 3 février 2014 et la section de la Dordogne, le 18 juin 2014.

Nous avons donc accéléré les travaux sur la Fédération car nous étions alors 5 associations Vétérans indépendantes les unes des autres... Chacun pouvait faire ce qu'il voulait, comme il le voulait ! Les assemblées générales nationales étaient non fondées, non contraignantes et sans valeur !

D'autant que 4 autres sections allaient naître en 2015 : Pas de Calais le 11 avril 2015, Nord-Ouest le 25 avril 2015, Hérault le 16 mai 2015 et Sud-Ouest le 9 novembre 2015.



Nous avons exposé en AG 2015, ce projet fédéral en demandant à travailler de concert avec les présidents de section et de présenter le travail final en janvier 2016 à tous les membres pour qu'ils en prennent connaissance, posent des questions, apportent d'éventuelles corrections, pour pouvoir voter le passage en Fédération en mai 2016.

La section des Pyrénées-Atlantiques est née le 3 février 2016 et c'est donc 9 sections Vétérans qui ont reçu le calendrier de travail pour le projet fédéral.

Assemblée générale à Pau en 2016 ! Le quorum est atteint et la Fédération est votée dans l'allégresse à une majorité écrasante et 8 sections se fédèrent ce jour-là. Elles sont fondatrices de la Fédération. Seule la section du Var n'a pas adhéré à la Fédération. Dans la foulée la section de la Haute-Vienne se crée le 6 juin 2016 et sera la première section affiliée à statuts déposés. Suivra la création de la section de l'Oise le 4 février 2017.

N'ayant plus l'autorité qu'il voulait sur les présidents de section, le dernier Président Fondateur, M. Philippe F. a démissionné de la Fédération au mois de mars 2016.

Suite à l'AG de Vannes le 30 avril 2017, des décisions refondatrices ont été votées et un nouvel écusson a été créé. Nous avons coupé tous liens avec le Canada et la section du Var. La section de l'Aisne s'est créée le 17 mai 2017, et elle est venue gonfler nos effectifs qui sont en constante progression.

Hélas, le Comité Fédéral a dû exclure en juin 2017, la section de l'Hérault car son bureau ne voulait pas reconnaître la création du Conseil des Sages et elle l'a fait savoir de manière violente, déloyale et mensongère.

Puis de nouvelles sections se sont créées, la section de l'Ardèche, puis la section du Nord le 25 février 2019. La section de l'Oise s'est modifiée en incluant l'Île de France le 12 Janvier 2019, puis création de la section Puy de Dôme le 4 Novembre 2019. En 2021 une section Sud Est Asiatique a été créée. Début 2023, la section Tarn a vu le jour et en 2025 la création de la section Île de France"

Conscient de notre faiblesse numérique, nous désirons être affiliés soit à la Fédération Nationale André Maginot, soit à l'Union Nationale des Combattants pour avoir une voix plus importante grâce à ces grandes associations reconnues pour défendre nos droits à réparation et ceux de nos jeunes frères d'active qui se battent encore pour notre liberté...

Nous sommes l'avenir pour veiller à la sauvegarde de la mémoire de nos pères et aïeux et pour assurer la défense des droits de nos jeunes frères. Enfin, notre aide morale et sociale, sans subvention mais avec l'aide de l'ONACVG, permet d'aider nos frères et sœurs qui ont beaucoup de mal à se réinsérer dans le milieu civil à cause des moments très intenses et très particuliers qu'ils ont vécu au service de notre beau pays, notre France.

Aujourd'hui, notre devoir est de remplacer nos pères au créneau pour les aider au soir de leur vie et recevoir le flambeau qu'ils veulent nous transmettre. Sans l'aide et l'engagement des élus, quels qu'ils soient cette tâche sera difficile ! Nous avons besoin de leur aide, de leur soutien, de leur reconnaissance pour continuer à porter haut et fier les valeurs républicaines et démocratiques que nous avons défendues les armes à la main.

Le Président Fédéral, Alain Daguzan

Mont Valérien



Association Nationale Mémoires du Mont-Valérien

CÉRÉMONIE ANNUELLE ORGANISÉE PAR LES MÉMOIRES DU MONT-VALÉRIEN

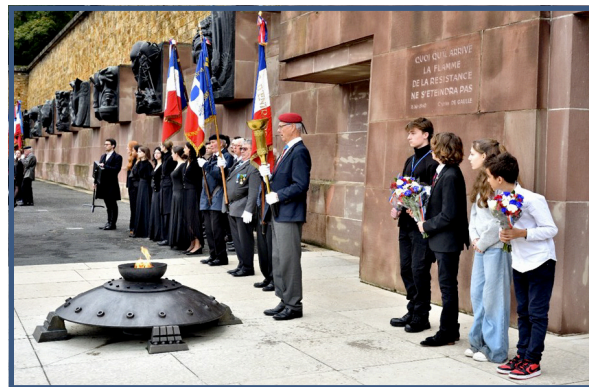


Elle veille au respect de l'Histoire de ces lieux sacrés et à leur solennité, en concertation avec les Autorités Publiques, privées et militaires, et assure le relais de la Mémoire entre les associations en France et à l'étranger

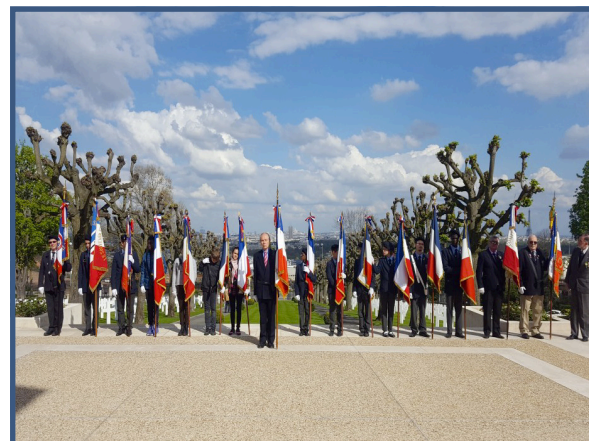




Intégrer directement les collégiens et les lycéens au sein de nos manifestations dans une perspective de participation citoyenne.



Assurer le maintien des symboles représentés par le Mémorial de la France Combattante dans son intégralité





BULLETIN D'ADHÉSION OU COTISATION 2025

Association Nationale MÉMOIRES du MONT VALÉRIEN

Association Nationale régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Siège social, 9 cours de l'Île Seguin 92100 Boulogne-Billancourt

01 46 08 41 71 - secretariat@anmmv.eu blogmmv.org - <https://www.memoires-mont-valerien.fr>



Nom - Prénom

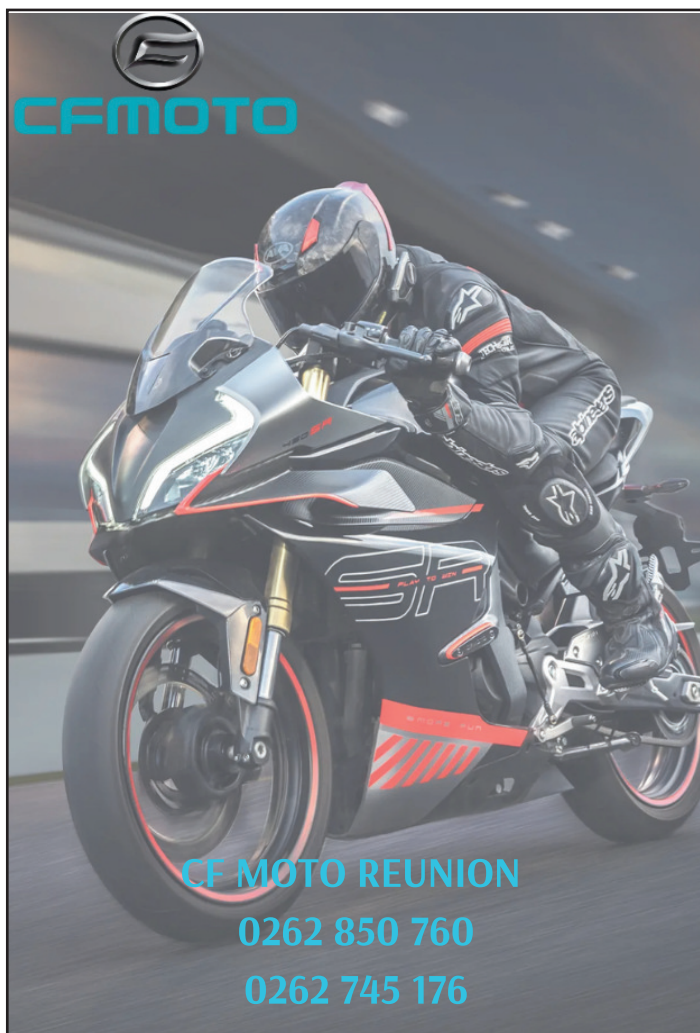
Adresse

.....

Tél

Mail

Cotisation 2025 : 25€ Chèque à l'ordre Association Nationale Mémoires du Mont-Valérien 9 cours de l'Île Seguin - 92100



**2 Lotissement DIGUE
 LEBLOND,
 Cité des Palétuviers
 97300 CAYENNE
 05.94.32.51.58**



DAVID LE DEPANNEUR

ON SE DÉPLACE DANS LE SUD ET À L'OUEST DE LA REUNION

NOS SERVICES:

- **DÉPANNAGE ÉLECTROMÉNAGER**
- **PLOMBERIE ÉLECTRICITÉ**
- **INSTALLATION DE CLIMATISATION DE GRANDES MARQUES**
- **ENTRETIEN DE CLIMATISATION**

OUVERT DU LUNDI AU VENDREDI DE 8H A 17 H

NOUS CONTACTER:

**240 CHEMIN ALEXIS FONTAINE
 97432 SAINT-PIERRE**

**GERANT M. DAVID ROGER : 0692 68 05 54
 TECHNICIEN M. OLIVIER PAYET : 0692 68 75 44**



J. DÉPANNAGE JACQUET **MEHUN AUTOMOBILES** **PEUGEOT**

Votre Agent PEUGEOT
 Vente véhicules neufs et véhicules occasions
 toutes marques / réparations toutes marques

DÉPANNAGE • REMORQUAGE • MÉCANIQUE

J. DÉPANNAGE JACQUET

MEHUN AUTOMOBILES

DÉPANNAGE 7J/7 24h/24

185 Avenue Raoul Aladenize
 18500 Mehun-sur-Yèvre
 ☎ 02.48.27.16.16
 ✉ depannagejacquet@orange.fr

DMB OI

**MACHINES A BOIS - ALU -
 OUTILLAGE -
 ASPIRATION - AIR COMPRIMÉ -
 ABRASIF - VERNIS - MAINTENANCE -
 ÉTUDES**

DMB OI

0262 01 58 26 - 0692 45 00 87
 email : dmboisarl@gmail.com
dmboi.sav@gmail.com

DUBOIS
 IMAGERIES GUYANE

WWW.DUBOISIMAGERIE.COM
0594 20 87 03

PLV
SIGNALÉTIQUE
AFFICHAGE

ENTREPRISE
Legrix

**PLOMBERIE - CHAUFFAGE
 DÉPANNAGE
 PETITE MAÇONNERIE
 CARRELAGE**

01 43 20 32 33

contact@plomberie-legrix.fr
 18, rue du Loing - 75014 PARIS

Nos partenaires

Memoires du Mont Valerien



Mémorial de l'Otan



Nos partenaires visuels adhérents



mémoire et solidarité



Nos réalisations



STELE HAUT DE VIENNE (87)



STELE OPEX PUY-DE-DOME



OPEX
#LeMag

FEDERATION NATIONALE DES VETERANS
OPEX / ONU / OTAN / France



Être un vétéran, c'est faire partie d'un projet plus grand que soi .
C'est une responsabilité et un privilège, je m'efforce chaque jour
d'honorer cet héritage en améliorant la vie de mes camarades vétérans.

« POUR NE JAMAIS OUBLIER QUI NOUS SOMMES »

Crédit photo : Alexandra Pinguet ©

LE CHANT DES VÉTÉRANS

J'AI LAISSÉ, MON CŒUR, LÀ-BAS, DERRIÈRE MOI, TOUS MES AMIS,
MAIS JE GARDE, AU FOND DE MOI, LE BONHEUR, D'LES R'VOIR, EN VIE.

VÉTÉRANS, VÉTÉRANS, VÉTÉRANS DE FRANCE,
VÉTÉRANS, VÉTÉRANS, VÉTÉRANS DE FRANCE.

NOUS PORTONS, TOUS DANS LE DOS, LES COULEURS,
QUI NOUS UNISSENT, MAIS JAMAIS, NOUS N'OUBLIERONS
LA PATRIE, ET NOS AMIS.

VÉTÉRANS, VÉTÉRANS, VÉTÉRANS DE FRANCE,
VÉTÉRANS, VÉTÉRANS, VÉTÉRANS DE FRANCE.

SI DEMAIN, SONNE L'ALERTE,
RETROUVONS, NOUS TOUS, PEUT-ÊTRE,
POUR COMBATTRE L'ENNEMI,
ET SAUVER NOTRE PAYS.

VÉTÉRANS, VÉTÉRANS, VÉTÉRANS DE FRANCE,
VÉTÉRANS, VÉTÉRANS, VÉTÉRANS DE FRANCE

CHANT ET TEXTE : T. PETERS

Campagne de Norvège

Code d'honneur du vétéran

« POUR NE JAMAIS OUBLIER QUI NOUS SOMMES »



Ancien combattant, je suis fier d'avoir servi
mon pays et son peuple

A tous moments et devant tous
Je respecte son hymne et son drapeau

Chaque vétéran, Terre, Air, Mer, Gendarmerie
est mon frère d'armes quels que furent
Son grade et son parcours

Egalité, Solidarité et Fraternité sont les piliers
De mon engagement auprès d'eux

Loyauté, honnêteté et franchise doivent
me guider tous les jours

Famille et support, nous partageons ces valeurs

J'aurai une tenue exemplaire, une attitude digne
et descente car je représente un collectif

Je m'interdirai tout prosélytisme politique et
religieux conformément aux statuts

A travers mes paroles, mes actes et mes écrits
je vous respecterais tous

Et toutes circonstances je suis un ambassadeur

Et je contribuerai au rayonnement et à la pérennité
De la Fédération Nationale de Vétérans
OPEX/ONU/OTAN France



FANTASTIC HOTEL

11 Tah Bloudy, Concordia
97150 St. Martin
+590 590 77 30 40
reservations@fantastichotelsxm.com





GREEN ELECTRO

**POURQUOI JETER
ALORS QU'ON PEUT
RÉPARER?
CENTRE AGRÉE**

EN RÉPARATION D'ÉLECTROMÉNAGER DES MARQUES :

CONTACTEZ-NOUS:
GREENELECTRO974@GMAIL.COM
326 AVENUE DES MASCAREIGNES
97440 SAINT-ANDRÉ

LG **WMF** **Haier Europe**
CANDY ROSIERES Haier

SEB Moulinex Tefal
calor KRUPS Rowenta



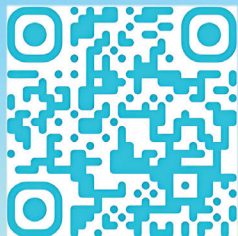
Ballahou

Contactez-nous :
1 & 3 rue Amer Martial
97310 kourou
05 94 22 00 22 / 06 94 23 62 37
contact@hotel-ballahou.com





LA SAMANNA
A BELMOND HOTEL



Les Ondines

sur la plage

HOTEL & VILLAS

Hôtel Les Ondines Sur La Plage

Grand Cul de Sac,
97133 Saint-Barthélemy
+590(0)590 27 69 64
US: 011 590590276964
+590 690 687 973

reservations@lesondineshotel-stbarth.com

GARAGE
M.A.D AUTOS

0262 380 243

71 ALLÉE DES AUBEPINES

97410 SAINT-PIERRE

LA RÉUNION

MÉCANIQUE GÉNÉRALE

CARROSSERIE

PEINTURE

NOUS SOMMES À VOTRE SERVICE



Coca-Cola
Beverages
Mayotte

Filiale de COCA COLA BEVERAGES AFRICA



Ensemble
bâtissons
Mayotte

MAYCO



Sprite



BON
AQUA



ZI Vallée-3, Longoni
97600 KOUNGOU
02 69 62 17 17

MISSIMMO

ST BARTH



Agence immobilière – Real Estate
Rue du Bord de Mer – Gustavia – 97133 Saint-Barthélemy
+(590) 590 511 854

info@missimmo.com www.missimmo.com

Remerciements

**FNV30F adresse ses plus vifs remerciements
aux **partenaires et annonceurs** qui ont apporté
leurs concours à la réalisation de ce magazine**

**Cet agenda est une publication exclusive
de la FNV30F et EPC**

Mail : contact@fnv30f-epc.fr

Chef de publication : Marc Marseille

Création graphique : Printcorpgroup

Directeur partenariat : Eva OHAYOUN

Source : ASAF- FNV30F - MONT VALERIEN

Régie Commerciale : EPC

Cet agenda est une édition éco-concue,
Imprimé en France



**EPC adresse ses remerciements
les plus chaleureux, pour leur confiance
et collaboration, à Marc Marseille président
de la Section OISE/ID.F./Pas de Calais**

Cette publication a été réalisée sur la base de
documentations militaires, de témoignages et
recherches disponibles au moment de la rédaction.

Tous les efforts ont été réunis pour les informations soient
correctes, vérifiées et à jour. Toutefois, nous ne pouvons garantir
le caractère exhaustif et des erreurs ou imprécisions ont pu se glisser
par inadvertance dans les textes ou les images imprimées.



Entreprise experte dans le domaine du bâtiment
(construction, rénovation),
avec de nombreuses qualification (QualifElec,
Qualibat RGE)

Accompagnement personnalisé dans vos
démarches d'économies d'énergie pour
l'installation de Bornes Electriques, Brasseurs
d'Air et Isolation, avec un service clé en main

NCJ Bat

27 avenue du Dr Jean-Marie Dambreville
Bat. Alpha
97410 SAINT-PIERRE

Téléphone : 06 93 53 94 43



PARIS
CONSTRUCTION ET SERVICES

ENSEMBLE AVENUE GENERAL VIRGILE

97300 CAYENNE

GUYANE

06.94.44.05.25



VENTE Pièces Autos Neuves

**ADDITIFS LUBRIFIANTS
PRODUITS DE MAINTENANCE**

0262 67 94 59 - 0692 06 46 72
WILLIAM SERVICE AUTO

117, UE DES LIMITES RDC BÂT.B-97412
BRAS-PANON

 WILLIAM.SERVICE.AUTO@OUTLOOK.COM

 **FACEBOOK: WILLIAM SERVICE AUTO**



TOUT TELEPHONIE SERVICES

31, rue Saint Ange DOXILE - 97420 le PORT

Tel : (+262) 0262437106

Câblage INFORMATIQUE - TÉLÉCOMMUNICATION et ELECTRIQUE

- Solutions convergentes Voix, Données et Images.
- Vente, Installation de matériel téléphonique d'entreprise, standards Mitel, postes et péritéléphonie. Téléphonie Voip, traditionnelle, radio communication. Les Switchs informatiques. La Vidéosurveillance.
- Câblage réseaux Informatique, téléphonique et Vidéo, certification.
- Maintenance de matériel, standards téléphoniques, vidéo et réseaux câblés.
- Installateur Electrique, tertiaire et particuliers
- Tableaux électriques, appareillages de commande et de sécurité
- Bornes de recharge Electrique - IRVE

NOS MARQUES:





Immeuble Magic3 1er étage - Rue Alexander Miles- ZI Jarry
97122 Baie-Mahault
Siret 48261013600046 - APE 8559A
Certifications QUALIANOR N°330SPInd4 du 29/02/2024 et
QUALIOPI N°147OFInd5 du 06/02/2024
Agrément SSIAP N° 2101 - Agrément SST N°H31041/2018/SST-1/O/20

05.90.98.26.06

SECURITE PRIVEE

Agent de Sécurité
Opérateur en Vidéoprotection
Opérateur en Télésurveillance
Opérateur Drone

SECURITE INCENDIE

SSIAP 1, 2, 3

Réglementation ERP

Manifestations Evénement

EPI, ESI

SECOURISME

SURETE MARITIME

ACVS 1, 2, 3

ASIP - CSO - SSO

STCW

www.tlf971.fr

Autorisation n° 95970130997 du 07 septembre 2005 par la Préfecture de la Guadeloupe
Agrément CNAPS FOR-971-2026-12-29-20210586754



AGENCE IMMOBILIERE

VOURION

IMMOBILIER



ESTIMATION—VENTE—ACHAT—CONSEIL



Vous Désirez vendre un bien

Nous vous accompagnons tout au long de vos démarches, de l'estimation jusqu'à la finalisation de la transaction.



Estimation Gratuite

Vous désirez vendre, nos estimations sont gratuites.



Honoraires de négociation de 4,5% TTC

Pas de vitrine, mais un bureau confortable, et des frais réduits !
forfait minimum de 3.900 €



Alors n'hésitez plus, contactez-nous !

Laure VOURION 06.37.37.86.13



Visitez notre site

vourion-immobilier.com



5 rue Abbé Ferry 54120 BERTRICHAMPS

immobilier@vourion.com

SAS immatriculée au RCS NANCY sous le numéro 850 816 992
Carte professionnelle CPI 5401 2019 000 041 159

NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE



ABEILLE AMBULANCE

Taxis, Ambulances et
V.S.L

04.92.77.97.66

06.37.00.34.25

32, allée Louis Gardiol
04500 RIEZ

SPÉCIALISTE ALTERNATEUR DÉMARREUR

Réparation / Vente / Pièces détachées / Batteries



1 rue Clément Ader - 97438 Duparc Sainte-Marie



AMT.Reunion

Site internet : amt.re

mail : amt.reunion@gmail.com

gsm : 06 92 48 54 86

fixe : 02 62 40 11 40

ANTILLES

LE CLOS FLEURI
1A AVENUE MOULIN A VENT
97354 REMIRE-MONTJOLY
06.43.78.36.26
antilles.social@orange.fr

SOCIAL

Solutions de payes personnalisées
Assistance & Conseils aux entreprises

Votre spécialiste Batterie

BBS

Bourgogne Batteries Services

VOTRE SPÉCIALISTE DE LA BATTERIE!

CONTACT :
8 RUE JEAN VILAR
71210 TORCY
03.85.58.36.07
www.bourgogne-batteries-services.fr



BNM FROID CLIMAT

RÉPARATION - ENTRETIEN - INSTALLATION

Froid commercial - Climatisation - Équipements CHR
Équipements aérauliques - Pompes à chaleur

0693 04 37 37

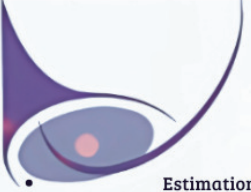
ÉCOLE DE CONDUITE SMART

16 Rue Georges EUCHARIS,
97200 Fort-de-France

0696.11.16.89

ecole_de_conduite_smart
Conduite Smart



EI SIGLY Eddy
Expert immobilier
Économiste de la construction

Estimations & expertise de biens immobiliers
Terrains-Appartements- Villas- Immeubles

Cadre des interventions: donation, succession, liquidation de communauté,
valeur locative, fonds de commerce, vente, achat, assurance

- Assistance et conseils
- Constat bâtiments et divers
- Projet de construction de villas - dossier de permis de construire
- Millième de copropriété, état descriptif de division, diagnostic technique global (DTG)

Mail: Sigly.eddy@wanadoo.fr
Bureau +596 596 71 89 60 - Portable +596 696 29 10 48
174, Impasse Villata - Gondeau 97232 Le Lamentin (Martinique)



FERME EQUESTRE DU TROU DU JARD
203 Chemin Vaudeville La Chaloupe
97416 Saint-Leu

Contactez-nous au 06.92.29.16.60

Balade à cheval,
• Initiation Rando équestre & Camping
• Stage à la ferme





CENTRE EQUESTRE MACABOU

BALADE À CHEVAL

MACABOU - Le Vauclin 97280-0596 74 33 34 - 0696 94 19 02
macabouequitation@orange.fr



LES ORRES BIKE PARK

HTT ÉCOLE VTT

Ne rêve pas ta vie, vis ton rêve.

Contactez-nous :
6 IMPASSE DE BARRIS LE CHEF LIEU
05200 LES ORRES
06.83.25.50.26

SHIMANO SCHWALBE SCOTT DAKINE BLUEGRASS

JO LOCATION

Location de véhicule utilitaires à Clermont Ferrand



Nos Camions

232 Boulevard Etienne Clémentel
63100 Clermont-Ferrand
04.73.23.19.09



LC consulting



LISÚN TECHNOLOGIES

335 Rue des Bougainvilliers - Résidence Les Âmes-Clares
97354 Remire-Montjoly
06.94.25.40.10



Vente de clôtures à prix d'usine

Clôtures / Grillages / Portails / Portillons / Portes sectionnelles

3 chemin de la mousse - 81600 gaillac

05 63 57 49 65

06 24 23 26 17

contact@ls-clotures.fr

MUSÉES
DE VANNES

dessous
des
musées

À Partir
du 7 décembre 2024

Collections musée
des beaux arts &
musée d'histoire
et d'archéologie

La Cohue
15 place Saint-Pierre

MINISTÈRE
DE LA CULTURE
Liberté
Égalité
Fraternité



+590 (0)6.90.95.48.50
permisbateauxguadeloupe.fr

Permis plaisances et formations
professionnelles maritimes

PERMIS BATEAUX GUADELOUPE



Répare Auto Services

RÉPARATION ENTRETIEN À DOMICILE
VÉHICULES LÉGERS
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS
CAMPING CAR

Du lundi au vendredi de 8h à 12h et de 13h à 19h - Le samedi de 8h à 12h et de 13h à 18h

Rue Galilée - Parc d'activité de l'étoile - 59760 GRANDE SYNTHÉ
06 30 38 17 35 www.repareautoservices.com



Transport de personnes (de type occasionnelle , interurbain et scolaire)

287 route des plaines
Z.A des plaines
97116 POINTE-NOIRE
Mail: contactstv@gmail.com

Nos coordonnées : 0590.32.67.83 / 0690.35.02.68 / 0690.71.68.40

SAS PLUMIER

Molière PLUMIER

Transport - Terrassement

0690 35 23 08
0590 24 94 76

Route de Durival
97160 LE MOULE
sas.plumier@gmail.com



TRANSPORTS • TERRASSEMENTS • VRD

Tony HERESON

Gérant

RUELLE DES MAHOGANY'S
97130 Capesterre Belle Eau
Guadeloupe
06.90.63.16.48
smtp.hereson@orange.fr

CARROSSERIE - PEINTURE



**Monster
GARAGE**

CARROSSERIE - BODY SHOP

6 Impasse du Range Grand-Case
97150 Saint-Martin
Tel. 06 90 630 425 - 06 90 326 326
sxmonstergarage@gmail.com





VivreADOM
aide à domicile

3 Rue des Camélias
97400 Saint-Denis
02 62 79 02 02
lareunion@vivre-adom.com



LOCATION DE VÉHICULES

📞 (+594) 694 00 63 95
www.xgorentcar.com




06.92.97.99.80
16 chemin Villentroy
97422 La Saline les Hauts

- Photovoltaïque tous systèmes, industriel et particulier
- Électricité industriel et particulier
- Rénovation Charpente / couverture
- a3d.reunion@gmail.com



LOCATION DEPÔTS & BUREAUX
SCI LES HAUTS DE CALIFORNIE

**LOCATION DEPOTS, BUREAUX,
LOCAUX COMMERCIAUX
AVEC PARKING
Localisation CACEM**

Hauts de Californie
Bâtiment C-Porte 2
2e étage
97232 LAMENTIN

Michel MARTY
MMARTY@ESPACELAOUCHEZCALIFORNIE.COM
Bureau : 05.96.50.63.25
Portable: 06.96.25.40.22



Enseignant de la conduite
80 Rue Ernest DESPROGES
97200 Fort-de-France
05.96.60.45.47
06.96.91.27.23
autoecole.performance@gmail.com
auto-ecole-performance.com

Mr GALOT Grégoire



**SYMPHOR
assurances**
Agent Général Allianz

17 Rue Piétonne
97200 Fort-De-France
Martinique
05.96.50.77.40
contact@symphor-assurances.com



LE MANDIANA SCHIVA
Night club
Bar
Restaurant
Baie du Moule - www.leschiva.com





Fédération Nationale VETERANS OPEX/ONU/OTAN FRANCE

Association déclarée sous le régime de la loi du 1er juillet 1901 et du décret du 16 août 1901, inscrite au répertoire de l'ONACVG.



BULLETIN D'ADHESION AU TITRE DE :

☐

VETERAN France

☐

VETERAN SUPPORT

☐

VETERAN FAMILLE

(Assurez vous d'avoir les conditions requises avant de postuler à l'un de ces titres)

INFORMATIONS PERSONNELLES

(A remplir en caractères d'imprimerie)

NOM : _____ PRENOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTAL : _____ VILLE : _____

TEL FIXE : ____ / ____ / ____ / ____ TEL PORTABLE : ____ / ____ / ____ / ____

ADRESSE COURRIEL : _____

(respecter la casse)

NE LE : ____ / ____ / ____ LIEU DE NAISSANCE : _____ (....)

INFORMATIONS SUR LES SERVICES

Pour les candidats au titre de Vétérans France et Support, un Etat signalétique des services de moins de deux ans est exigé.

☐ ENGAGE ☐ APPELE ☐ VSL ☐ AUTRES (Préciser) _____

ENTREE EN SERVICE : _____ FIN DE SERVICE : _____

MATRICULE : _____ DERNIER GRADE : _____

UNITES SUCCESSIVES : _____

_____ ARME : _____

RESERVE DU _____ AU/EN COURS

REGIMENT : _____ LIEU : _____

MEMBRES EN ACTIVITE, FORMATION ACTUELLE : _____

PARRAIN UNIQUEMENT POUR LES VETERANS SUPPORT

NOM : _____ PRENOM : _____

(Les parrains, OBLIGATOIREMENT Vétérans France, sont responsables de leurs filleuls pendant un an à compter de leur adhésion, Les Vétérans Supports reçoivent leur grand écusson à l'issue de l'année de probation, dans l'attente ils portent un petit écusson)

REMARQUES/PRECISIONS : _____

VETERANS FAMILLE

PARENTE :
©FNV3OF

☐

Epoux/Conjoints/Pacsés

☐

Enfants mineurs

✂



Fédération Nationale VETERANS OPEX/ONU/OTAN FRANCE



Association déclarée sous le régime de la loi du 1er juillet 1901 et du décret du 16 août 1901, inscrite au répertoire de l'ONACVG.

MISSIONS OPEX/ONU/OTAN EFFECTUEES PAR LE CANDIDAT

OPEX		ONU	OTAN
☐ CENTRAFRIQUE	☐ TCHAD	☐ LIBAN	☐ AFGHANISTAN
☐ OUGANDA	☐ ZAIRE	☐ CAMBODGE	☐ EX-YOUGOSLAVIE
☐ COTE D'IVOIRE	☐ SAHEL	☐ SOMALIE	☐ KOSOVO
☐ GUERRE DU GOLFE	☐ MALI	☐ EX-YOUGOSLAVIE	☐ MACEDOINE
☐ RWANDA	☐ IRAK	☐ _____	☐ LYBIE
☐ LIBAN (FMSB)	☐ CONGO	☐ _____	☐ _____
☐ MAURITANIE			
☐ GOLFE PERSIQUE/OMAN			

AUTRES/SEJOUR OM : _____

DECORATIONS OFFICIELLES

(MEDAILLES ASSOCIATIVES INTERDITES DE PORT)

☐ LH	☐ MM	☐ ONM	☐ CG TOE	☐ CVM	☐ CCV	☐ GEND	☐ AERO	☐ CC
DEF NAT : ☐ Or Cit	☐ Or	☐ Arg	☐ Brz	SMV : ☐ Or	☐ Arg	☐ Brz	☐ MDB	☐ TRN
☐ MEDAILLE OM : (agrafes)								

☐ COM FRANCAISE : ☐ Ex-Yougoslavie ☐ Afghanistan ☐ Libye ☐ Autres : _____

☐ PROTEC MILI TERRITOIRE : ☐ Sentinelle ☐ Harpie ☐ Egide ☐ Trident ☐ Jupiter

☐ MEDAILLES ONU : ☐ FINUL ☐ APRONUC ☐ ONUSOM ☐ FORPRONU ☐ Autres : _____

☐ MEDAILLES OTAN : ☐ Ex-Yougoslavie ☐ Kosovo ☐ Macédoine ☐ Non Article 5 ☐ Afghanistan

☐ AUTRES FRANCAISES: _____

☐ ETRANGERES _____ (Port autorisé par la Grande Chancellerie/Paris)

Ressortissants de l'ONAC :

CC : N° _____ Date : ____ / ____ / ____ Lieu : _____

TRN : N° _____ Date : ____ / ____ / ____ Lieu : _____

Conditions d'adhésion :

L'admission du candidat est prononcée par le Comité Fédéral après étude du dossier. En cas de refus, ce dernier n'a pas à faire connaître le motif de sa décision qui est sans appel.

Chaque candidat doit avoir pris connaissances des règles d'engagement, des missions et valeurs, du code d'honneur de la Fédération "VETERANS OPEX/ONU/OTAN France" et y adhérer en totalité.

Prix du l'écusson dorsal : 35 €. **Cotisation annuelle de 12€** (Ces tarifs sont fixée en AG Fédérale),

Votre règlement sera à envoyer **seulement après** l'approbation de votre candidature.

Soit auprès de votre Président de section, soit auprès du Trésorier Fédéral

Radiation :

Dés réception de la lettre de radiation avec AR, l'ancien membre doit renvoyer son écusson sous peine de poursuite

☐ J'autorise la Fédération à diffuser mon image dans le cadre de ses activités sur tous supports.

A _____, LE : _____ SIGNATURE DU CANDIDAT

