

Retour en France

En Écosse, nos unités ont été séparées et affectées dans différents villages avant de reprendre la mer, le 30 juillet suivant, pour participer au débarquement. Le dernier rassemblement avant l'embarquement a eu lieu à Hull.

Leclerc devait dire l'année suivante, le 22 juin 1945 à Fontainebleau :

« L'esprit qui anima cette Division, depuis sa formation, fut la recherche en toute circonstance du travail, du combat le plus utile aux intérêts supérieurs de la France. C'est pourquoi nous n'avons pas hésité à prendre dans cette Division des hommes d'origines et d'opinions les plus variées. Parce que nous savions que la France ne se relèverait que par une large union des Français.

Nous avons demandé et obtenu de débarquer en Normandie avec les troupes alliées, parce que nous savions qu'il était indispensable que l'Ile de France, le Cœur du Pays, soit délivrée en partie par des troupes françaises »¹⁵

Nous avons donc débarqué le 1^{er} août 1944 en Normandie, à Saint-Martin-de-Vareville (Utah Beach). Nous étions aux ordres du Général Patton, de la 3^{ème} Armée américaine.

Ma nouvelle mission était d'accompagner les chars à moto, pour pouvoir aller rapidement de l'un à l'autre, passer des informations et guider les convois.

A la Haye-du-Puits, alors que nous remontrions les routes de Normandie avec les chars et les mitrailleuses dont certains portaient encore leur bâche de protection, une jeune femme m'a remis un bouquet de fleurs, en ovation. Tout le monde voulait nous embrasser ...

Ma moto était repérable. C'était la moto « LILLE ».



*La moto "LILLE", c'était moi
Livre de la 2^{ème} DB*

¹⁵ La 2^{ème} DB – Alain Eymal – Editions Heimdal – p277 ; les adieux de Fontainebleau, le 22 août 1945

Quelques jours plus tard, des combats sanglants ont fait beaucoup de victimes. Forêt d'Écouves, Alençon, Carrouges, etc ...

« Le bilan de cette première campagne de la 2^{ème} DB en Normandie est de cent trente-trois morts, six cent quarante-huit blessés, quatre-vingt-cinq disparus, trente-huit Sherman démolis ou endommagés, quinze chars légers, douze automitrailleuses, vingt-sept half-tracks et cent trente-trois véhicules légers détruits.

Le mercredi 23 août, c'est le départ vers Paris, de toutes les unités de la Division, aidé par les renseignements de Guillebon. Le 24 août sera marqué par des combats où la Division verra encore bien des siens touché... » [Eymard, G 2^{ème} DB, p 24.]

Et je suis de ceux, qui, les premiers, sont arrivés à Paris, le 24 août avec capitaine Dronne (commandant de la 9^{ème} compagnie, dite la Nueve, comprenant une majorité d'Espagnols). Avec quatre chars et sept half-tracks.

Ça s'est passé très simplement et très vite. Leclerc a dit Dronne : « Il faut absolument foncer sur Paris ce soir ! ». Dronne a répondu .. « Avec qui ? » Leclerc a repris « Avec qui tu veux ! Ceux qui sont là ».

« Michaux, tu viens avec ! »

C'est ainsi que j'ai entendu les cloches de la victoire sonner à toute volée dans la capitale, j'ai vu la foule en délire, l'arrivée du Général de Gaulle, mais j'ai aussi vu les mitraillages et les « nettoyeurs ».

J'avais vu tomber deux hommes de ma section à mes côtés, dix minutes avant que Dronne ne m'appelle. Ils venaient de quitter leur jeep.

L'Algérien, Ali Djermouni avait aperçu la Tour Eiffel au loin et me demandait :

- Chef, qu'est-ce que c'est qu'on voit là-bas ?
- C'est la Tour Eiffel !
- Quand est-ce qu'on sera là-bas?

Il n'avait pas terminé sa phrase qu'il était mortellement blessé. Mort pour la France, le 24 août 1944, vers 15 h. François de Villefroy qui était non loin de lui, a été tué deux minutes après, Ils ont été pris par des tireurs isolés. Je suppose que c'étaient des Allemands. Les coups de feu venaient d'un cimetière tout près. J'étais accroupi à côté de Djermouni, c'est peut-être pour cela que je n'ai pas pris le coup.

Deux copains disparus en deux minutes.

Non pas sur les chars mais sur les jeeps, les motards, ou les militaires descendus faire un tour.

Le soir même, j'ai perdu un autre copain : Nous étions rue de Rivoli, René Benay, un gars de notre unité, ayant reconnu sa tante sur le trottoir m'a demandé si je lui accordais l'autorisation d'aller voir ses parents dans la soirée. Je lui ai répondu : « Oui, il n'y a pas de problème ! ». Il a donc prévenu sa tante qu'il irait les voir le soir même. Malheureusement, c'est moi qui y suis allé. Le soir, de retour au bois de Boulogne (lieu de notre campement), il est venu chercher son titre de permission. Je lui ai demandé : « Et ton arme ? ». Nous avons reçu des ordres de Leclerc de ne pas garder d'armes avec nous. Il a couru chercher sa mitraillette qu'il avait laissée dans jeep. Mauvaise manœuvre ? Le coup est parti, il était pour lui, il est mort instantanément.



*Libération de Paris - août 1944
A gauche, le général Leclerc*

Le 24 août au soir, il n'y avait personne dans les rues de Paris. Le lendemain, tous les Parisiens étaient sortis avec des brassards FFI tout neufs. Ce n'était pas si simple. Il y a eu des règlements de compte.

Il y avait encore beaucoup d'Allemands au Bourget et des renforts allemands descendaient du Nord de la France pour empêcher l'avancée alliée.

Il y eut donc une vraie bataille au Bourget où le capitaine Cornu a été tué.

Paris est libéré le 25 août 1944.

Paris était libéré, mais la guerre n'était pas terminée... Les combats continuaient et le Général Leclerc comptait sur nous pour tenir le serment de Koufra (Maintenir la France dans la guerre jusqu'à la victoire).



Jean Michaux sur la moto LILLE

« Jurez de ne pas déposer les armes avant que les couleurs françaises ne flottent sur la cathédrale de Strasbourg », avait-il déclaré le 1^{er} mars 1943 à Koufra.

En route, comme motard, pour la campagne de France jusqu'au défilé de 1945 !

Nous formions un peloton de circulation routière. J'étais chef de peloton. Il s'agissait faire la liaison entre les États-majors, de porter les messages secrets des Généraux d'un endroit à l'autre, d'aiguiller les détachements et de leur indiquer, à chacun, la bonne direction, l'un à droite, l'autre à gauche. Nous avions des repères. Les chars portaient des écussons. Tout cela sous les bombardements et les canonnades.

Le Général Leclerc nous a donné une permission au début du mois de novembre 1944. Nous avons quitté Baccarat (à l'est de la France) avec une dizaine de camarades, pour le Nord. Après avoir déchargé quelques gars à Charleville, puis dans l'Aisne, nous sommes arrivés à Fretin, et là, sur le bord du trottoir, avec des enfants, j'ai reconnu un visage familier, une jeune personne de mon village. J'étais tellement surpris, après quatre ans, que je n'étais pas tout à fait sûr de bien la reconnaître, puis j'ai continué mon chemin. Je ne savais pas encore qu'elle était devenue institutrice et qu'elle deviendrait ma future épouse.

De retour avec moi, il y avait Jacques Bell, Lecomte, Bourrel, Hennion, (*un homme de lettres*, il était facteur). Quand suis arrivé à Sainghin, le soir, j'étais un peu sonné. Tant de choses s'étaient passées depuis mon départ...

Après quatre ans, ce visage à Fretin était un visage bien familier... mais pourtant, j'ai dû demander qui elle était...

Odette Sonnevile faisait partie du même groupe de jeunes que moi à Sainghin, (dont les privilégiés avaient une bicyclette). Avant la guerre, nous nous



Et j'ai retrouvé avec joie, ma famille et mes amis, et aussi mes deux chiennes



Odette Sonneville en 1943

réunissions le samedi ou le dimanche soir, au café, avant de partir à pied, en chantant, au cinéma de Cysoing, Lezennes ou Villeneuve d'Ascq. C'étaient les parents d'Odette qui tenaient ce café à Sainghin, le Café du Centre, en face de l'église. À l'époque, Louis Dassonville fréquentait Jeanne-Marie Fruit. J'avais pris l'habitude d'envoyer de mes nouvelles à Louis et à Odette car ils étaient tous les deux dans le commerce et faisaient bien circuler mes nouvelles pour toute notre équipe.

Le soir même, j'ai revu cette jeune fille, je lui ai dit que je l'avais vue à Fretin, puis j'ai ajouté :

-T'es mariée ?

Elle m'a répondu

- Non, je t'attendais

Et ça a duré 53 ans. Nous avons eu deux fils.

« - Tes marié ? - Non, je t'attendais » Voilà nos fiançailles !

Pendant ce court séjour, j'ai eu l'honneur de déposer une gerbe au monument aux morts.

Notre permission de quinze jours n'en a finalement duré que huit, car nous avons été rappelés très vite.



Sainghin, novembre 1944

Le 20 novembre, nous avons été contactés pour rejoindre notre unité pour la bataille de Strasbourg. Nous sommes arrivés trop tard. Strasbourg fut libéré le 24 novembre 1944.

C'était la méthode de Leclerc. Foncer, foncer. Mais les chars consumaient cent cinquante à deux cents litres aux cent kilomètres.

Souvent, le ravitaillement, arrivant en convois de Cherbourg, ne suivait pas assez vite et les chars restaient sur le bord de la route, faute de carburant.

C'était dangereux et tellement problématique que des unités entières n'ont pas pu participer aux opérations.

C'est allé trop vite, et rien n'avait été prévu pour que tout aille si vite.



*Novembre 1944, Harley-Davidson dans les Vosges, Remenville, avant la prise de Strasbourg
De gauche à droite, Granssagne, Dunand, Schneider et Jean Michaux*



La revue par le Général de Gaulle en Alsace

Je me rappelle avoir escorté à moto le Général de Gaulle de Saverne à Strasbourg, en décembre 1944 jusque Sainte Marie aux Mines, où l'armée de Lattre nous a rejoints et l'a pris en charge.

Son ordonnance nous avait dit de rouler à 110 km/h minimum. C'était l'hiver et il faisait -17°.

À Butten, à côté de Sarreguemines, le Général Leclerc avait envoyé notre unité pour prendre les Allemands à rebours, alors qu'ils remontaient sur Bastogne, la bataille était acharnée (ça crachait dur) ; un char s'est déporté ou a déchenillé, ou encore a sauté sur une mine, je ne sais pas, je n'ai aucun souvenir. J'ai été projeté dans le fossé avec ma Harley Davidson. Ce sont les Américains qui m'ont ramassé. Je suis resté un mois au Val de Grâce, puis trois semaines à Sainghin pour convalescence. Je n'avais pas de blessure externe, protégé par une grosse ceinture de cuir. Mais la pression du guidon sur cette ceinture fut telle qu'elle provoqua chez moi une déchirure interne de 17 cm. Les Américains m'ont dit que c'était une déchirure du péritoine. Après l'opération du professeur Levi, à Paris, on m'a dit que c'était une hernie.



A Paris en 1944, avec Ricadet

En mars 1945, je reprenais la conduite d'une BMW comme en Normandie. La Harley Davidson ne pouvait pas rouler tout-terrain. (C'est la Mercedes par rapport à la 4L). Non seulement, elle était lourde, elle pesait 390 kg toute chargée, mais surtout le débrayage se faisait au pied. Il fallait être sur la moto pour débrayer alors que sur les motos allemandes, il y avait le débrayage à main, sur la poignée, (comme aujourd'hui sur toutes les motos), ce qui permettait de pousser soi-même la moto pour la sortir de l'ornière. Chose absolument impossible avec une Harley Davidson. Nous devions rester assis sur la moto pour débrayer et d'autres devaient nous pousser pour quitter l'ornière.

En avril, nous descendions sur Montierchaume, du côté de Châteauroux et c'est là que j'ai eu Jean Lacouture sous mes ordres. Il venait remplacer un de nos gars qui avait été tué.

Trente ans plus tard, un jour où il venait pour une séance de signature de ses livres au *Furet du Nord*, je me suis présenté pour le saluer.

M. Callens, directeur du Furet fut d'abord très surpris quand j'ai demandé :

- Je voudrais voir M. Jean Lacouture
- À quel titre ?
- À titre personnel, je l'ai eu sous mes ordres, à la fin de la guerre !
- Impossible, n'a pas fait la guerre, rétorqua M. Callens
- Voici une photo si vous ne voulez pas me croire !



A Montierchaume, devant chez le Père Martin Dreyfus, Michaux, Dunan, Gozlan

J'avais pris avec moi une photo de Jean Lacouture pendant une opération militaire.

- Montez au cinquième étage et installez-vous, il vous rejoindra quand il aura fini les signatures de ses ouvrages, me dit M. Callens.
-

Un moment plus tard, la porte s'est ouverte. M.Callens est entré accompagné de M. Lacouture

- Voici un Monsieur qui vous connaît, dit M. Callens,

- A qui ai-je l'honneur ? reprit M. Lacouture
- Tu te fiches de moi ! repris-je
- Quoi ? le Chef Michaux !

Il m'avait enfin reconnu ! On a regardé les photos que j'avais amenées.

- Tu as lu mes bouquins ? me demanda Jean Lacouture.
- Non, tes bouquins sont trop chers

Il a fait monter trois livres et me les a offerts dédiacés... Il nous avait rejoints en 1944 à Montierchaume du côté de Châteauroux, après les campagnes d'Alsace. [Après la guerre de 39-45, Lacouture a suivi Leclerc en Indochine, comme correspondant de guerre.]



Séance de dédicace avec Jean Lacouture

Nous avons continué avec Jean Lacouture la campagne d'Allemagne. Leclerc voulait que nous soyons présents jusqu'à la fin des hostilités, jusque Berchtesgaden, pour la Libération définitive.

La campagne d'Allemagne fut rapide. On peut comparer la débâcle des Allemands à la débandade des Français en 1940. Il n'y pas eu beaucoup de combats, mais de nombreuses victimes à cause des tireurs isolés. La 2^{ème} DB avançait avec ses 3.000 véhicules. En tant que motards, nous étions toujours en tête. Certains étaient en détachement précurseur pour installer les panneaux indicatifs (comme les gars qui mettent des panneaux à droite ou à gauche pour indiquer le circuit d'une course cycliste). C'était risqué. Ils étaient les premiers ne pouvaient pas prévoir si les carrefours seraient occupés par les Allemands.



*Rassemblement de matériel en Allemagne en décembre 1944.
C'est le lieutenant Riquet qui dort.*

En tant que chef de peloton, j'obéissais aux ordres de Leclerc ou de Guillebond. J'avais une liste de motards et pour les missions délicates, je les prenais à tour de rôle. Un jour, l'un d'entre eux, entre Remenoville et Abainville m'a dit avant de partir :

- Chef, s'il m'arrive quelque chose, vous donnerez ça ma mère.

J'ai répliqué :

- Ça va pas ?

Mais par précaution, je l'ai fait doubler par un autre, pour être sûr que le message arrive. Il n'avait pas fait dix kilomètres qu'il était blessé. Ce n'était pas une blessure mortelle. Mais il est mort jeune, vers l'âge de 30 ans. Des suites des blessures ?

Nous avons ainsi traversé une partie de l'Allemagne. Au carrefour de l'Obersalzberg, Peschaud, qui était commandant du 1^{er} peloton



En Bavière



DCR2, le Lieutenant Weil, Nahmani, Schneider, Ebelle

de la circulation routière (PCR1), s'est offert le luxe d'aiguiller les Américains sur une fausse direction pour laisser les Français de la 2^{ème} DB monter les premiers au refuge de Berchtesgaden. Il a eu un blâme par les Américains, sans suite pour Leclerc. Les troupes allemandes qui se trouvaient sur les hauteurs se sont rendues. Les Français ont installé leurs camionnettes sur les bords de la route et ont fait descendre les Allemands de leur refuge, en les obligeant à jeter leurs armes dans les camionnettes françaises.



A Innsbruck, le lieutenant Peschaud PCR1, son chauffeur et Bernaroya au cours du voyage des DCR 1 et 2 avec le car de récupération

Puis nous avons fait mouvement pour revenir vers la région parisienne du côté de Montargis, à Moret-sur-Loing. La guerre était finie, nous attendions la Libération.

Pour nous défouler un peu, nous avons pratiqué la pêche à la grenade sur la rivière (strictement interdite). Nous lançions une grenade à une cinquantaine de mètres de nous et les gens récupéraient avec une épuisette les poissons étourdis par la déflagration.

Un après-midi, Brossolette, un Parisien a ramené du champagne. Il avait beaucoup prestance à cause de sa taille : il mesurait 2 m de haut. Il voulait boire « son » Champagne dans de vraies coupes, mais nous n'en avons pas. Il conçut la chose suivante : Nous sommes allés dans un café. Il commanda du champagne et les coupes. Pendant que la tenancière est allée chercher son champagne et ses coupes, il a sorti ses bouteilles. Quand elle est revenue, elle s'est exclamée :

- On ne doit pas amener sa boisson !

Brossolette a pris une coupe. il s'est mis à la croquer. Il cassait le verre avec les dents puis crachait par terre. Il répliqua :

- Comment, c'est uniquement pour boire, les coupes ?

Il rassemblait maintenant les autres coupes et faisait semblant de vouloir les croquer les unes après les autres.

- Jamais ! Non, non, ne faites pas ça ! dit la patronne et elle nous laissa boire notre champagne dans ses coupes...

Puis ce furent les grands préparatifs pour le défilé de la victoire, le 18 juin 1945, dans les rues de Paris.

Le soir du 18 juin nous sommes rentrés à Moret-sur-Loing avant de rejoindre Fontainebleau, le 25 juin, où le Général Leclerc devait faire ses adieux à la 2^{ème} DB.

C'est ainsi que j'ai eu l'occasion de jouer aux billes avec un maréchal de France, tout près l'obélisque de Fontainebleau.



Avant le défilé de la Victoire

Chaque fois que les militaires doivent participer à un défilé, ils sont toujours une heure ou deux à l'avance. On m'avait

dit : « Tu vas chercher Leclerc à l'obélisque ! » Il s'agissait de l'escorte de sécurité, à moto.

Nous sommes arrivés à l'obélisque, une heure l'avance. On m'avait dit « Tu ne démarres qu'à 9h ! »

En attendant, nous jouions aux billes. Leclerc est arrivé avec vingt minutes d'avance. Il me dit:

- Michaux, on y va !

Je lui réponds :

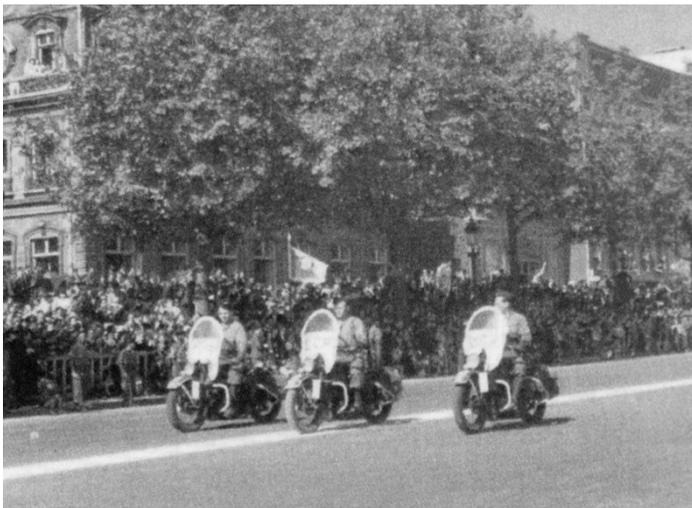
- Non, j'ai ordre de démarrer à 9h, mon Général !
- Alors, on attend ! Qu'est-ce que vous là ?
- On joue aux billes !
- Donnez m'en une.

Il a jeté une bille n'importe comment et nous avons bien ri, puis nous sommes partis à 9h comme convenu !

Il partait pour l'Indochine et c'est le commandant Dio qui prenait le relais.

À Fontainebleau, nous avons retrouvé Dronne qui avait peint, sur la base du pare-brise de sa jeep « Mort aux cons ». Il avait griffonné cette inscription à Tamara, en 1943, dès que sa jeep (provenant du matériel fourni par les Américains) était sortie de la chaîne de montage.

La première fois que de Gaulle avait vu la jeep, il avait lu tout haut et commenté « Mort aux cons, vaste programme ! »



A Paris, lors du défilé du 18 juin 1945, on retrouve trois motos du 2^{ème} peloton du 397^{ème} DCR. De gauche à droite, Schneider, le chef Michaux avec le fanion du DCR et Vaissière.

Leclerc, pour le défilé, lui a demandé de baisser la vitre du pare-brise. Pour ne pas qu'on voie « Mort aux cons ! »

Dio était un grand croyant comme d'Ornano tué en 41. C'était un Méhariste. Il faisait un arrêt pour sa prière, le matin, et à midi.



Scannez-moi pour accéder à la publication enrichie en ligne