

À FRÉJUS, DANS LA TOURMENTE DE 1940

Pierre LEPAGE

L'année 2010 est marquée par de nombreux événements, cérémonies et commémorations. Intéressons-nous, en son soixante-dixième anniversaire, à un épisode local de la calamiteuse campagne de 1939-1940.

Une contribution méconnue, mais néanmoins intéressante, d'un combattant des deux guerres mondiales nous est apportée par le capitaine Robida, un officier régulateur des chemins de fer, mobilisé de septembre 1939 à juillet 1940. Curieux bonhomme que l'Auvergnat Robida qui s'est découvert une ascendance espagnole. Il est né à Argenteuil, sur ces bords de Seine chers aux peintres impressionnistes, fils d'un artiste décorateur, artiste décorateur lui-même, devenu plus tard secrétaire général, puis jusqu'en 1962, directeur général du Touring Club de France, un "tour operator", disparu voici bientôt trente ans.

Avait-il une vocation militaire ? *« Je n'ai pas, étant enfant, rêvé comme d'autres de plaies et bosses »* a-t-il écrit dans ses *Souvenirs*. *« Or, c'est un fait, au régiment, je me suis trouvé, dès le premier roulement de tambour, dans mon élément sans avoir à faire pour m'adapter à la vie de caserne, l'effort à quoi nombre de mes camarades d'origine bourgeoise, voire aristocratique, devaient s'astreindre. En ce qui me concerne, la preuve était faite : je me plaisais sous l'uniforme, autrement dit être intégré à une communauté où les individualités se fondaient tout en restant elles-mêmes, convenait à ma nature »*.

Simple soldat, première classe, caporal, sergent, adjudant, officier jusqu'au grade de capitaine de réserve, Robida était un brave, un fantassin, un biffin, en un mot un poilu de la Première Guerre mondiale qu'il fit entièrement jusqu'à être blessé grièvement en 1918. Affecté alors comme officier d'administration dans une ambulance divisionnaire, il fut en quelque sorte l'adjoint et aussi l'ordonnance du toubib, car *« je n'avais pas honte de faire et de servir le café des blessés, des brancardiers, des infirmiers et des médecins »*. Le major était alors le docteur Longuet, l'un des deux fils du gendre de Karl Marx, l'autre fils, Jean, étant député et siégeant à la Chambre à l'extrême gauche. Notre poilu fut démobilisé en 1919.

« En 1939, une troisième expérience, vingt ans plus tard, me donnait l'occasion de revêtir à nouveau l'uniforme. Allais-je retrouver le confort moral que j'avais naguère tant apprécié sous les armes ? Le temps passant, "l'irrésistible" ascension de Hitler m'avait incité à examiner sérieusement à quel emploi je pouvais raisonnablement prétendre dans la guerre qui s'annonçait. Mon ancienneté dans le grade de capitaine d'infanterie me vouait, normalement, au commandement d'un bataillon. Serais-je en état, à plus de cinquante ans, de mener un bataillon au combat ? C'était douteux. Ne risquais-je point alors d'être affecté dans un emploi à l'arrière ? Or l'arrière, en temps de guerre, je n'avais jamais envisagé d'y servir ».

En qualité de secrétaire général du Touring Club et d'organisateur de voyages, Robida connaissait tous les arcanes des réseaux routiers et ferroviaires, et il maniait l'indicateur Chaix avec maestria. Aussi, raconte t-il : *« Me considérant comme capable physiquement et intellectuellement de me rendre utile à l'avant, encore fallait-il que je sache à quoi et à qui. Quelqu'un me signala que l'Armée, soucieuse d'assurer les services de transport par voie ferrée mieux qu'ils ne l'avaient été en 1914 – ce qui n'était pas difficile – recrutait des officiers de réserve de plus de trente cinq ans et organisait pour leur formation, au niveau le plus élevé, des centres d'instruction. La solution me parut acceptable et ma candidature ayant été retenue j'allais, cinq années durant, suivre les cours*

organisés par le grand état-major et suivre un stage à l'École de guerre, ce qui était flatteur, mais tenait simplement à des considérations d'ordre pratique ».

« De tous les rouages mis à l'épreuve, lorsqu'en 1939 s'ouvrirent les hostilités, je crois pouvoir affirmer que celui auquel j'appartenais, autrement dit le service régulateur des chemins de fer fut l'un de ceux, bien rares, hélas, qui ne causèrent au commandement aucune déception¹. Notre métier de régulateur était en somme comparable à celui d'un agent technique de tourisme déterminant à l'aide des indicateurs Chaix le déplacement d'un groupe de touristes. » À ceci près qu'il fallait gérer le trafic avec des itinéraires et des tableaux de marche maintenus secrets, et adapter ce trafic à des circonstances particulières comme par exemple le transport de l'essence et des munitions, ou encore l'acheminement depuis Bourges jusque dans les Ardennes d'un "bibelot d'étagère", en l'occurrence un monstrueux canon avec un tube de 15 mètres, en s'assurant au préalable du gabarit des tunnels et de la résistance des ponts à la masse d'un tel engin. Au total, de Culmont-Chalindrey à Sarrebourg, de l'Alsace à la Picardie, Robida, mine de rien, organisa le déplacement de plus de soixante divisions avec tout ce que cela comportait d'aléas. Et, ajoute-t-il : « Je ne fus pas peu fier, dès les premiers jours de juin 1940, d'avoir réussi à diriger sur le groupement de Gaulle un train chargé de chars, huit heures avant l'heure fixée initialement, en contribuant ainsi, si peu que ce soit, et sans le savoir, à la victoire hélas sans lendemain de Montcornet² », là où déjà cent blindés allemands faisaient tête. On imagine difficilement, dans ces moments tragiques dominés par la suprématie aérienne allemande, les exploits de ces unités, le génie inventif, la débrouillardise déployée pour transformer les citernes à vin en citernes à essence, ce carburant indispensable au mouvement des blindés.

En fait, à partir du 13 juin, par l'effet des bombardements aériens, le commandement se trouva défaillant, chaque chef agissant pour son propre compte, selon ses vues personnelles, en s'efforçant au moins de sauver les apparences. Nous ne relaterons pas les épisodes rocambolesques de la retraite du capitaine Robida depuis la Lorraine jusqu'à la Méditerranée. Par Lons-le-Saunier, Tournus, La Bourboule, Montauban, Toulouse et Nîmes, par le chemin de fer ou en automobile, il gagna Alès, là où il n'y avait plus aucun trafic à réguler et où le trouva l'Armistice.

Dans l'intervalle, le 10 juin, par un discours tonitruant de Mussolini, l'Italie a déclaré la guerre à la France, en trahissant ainsi « l'alliance sacrée de la latinité ». Au cours de la nuit suivante, l'armée des Alpes déclenche le plan des destructions prévues en avant de la ligne de résistance. Les réseaux ferrés et routiers sont rendus impraticables. L'évacuation de Menton, déclarée indéfendable, est achevée au matin du 11 juin. L'attaque italienne sur Nice est menée par 42 bataillons dont plusieurs de "chemises noires". Les artilleurs des forts de la moderne ligne Maginot appuyés par les pièces de campagne du 15^e corps – au total 400 bouches à feu – brisent partout les efforts de l'ennemi et restent maîtres du champ de bataille. Les rares chasseurs *Dewoitine* 520 présents en Provence prennent l'ascendant sur les escadrilles de *Caproni* et autres *Savoia*. Devant Menton, la casemate du pont Saint-Louis, ouvrage le plus avancé du secteur fortifié des Alpes-Maritimes (un officier, un caporal et huit hommes), tient sous son feu l'unique route de ravitaillement venant de Vintimille et interdit à toute une division de déferler sur la ville. L'ennemi opère alors un débarquement à revers à Cap-Martin et occupe Menton au prix de plus de 500 morts et 4 000 blessés pris sous le feu croisé des ouvrages de Cap-Martin, Roquebrune et Sainte-Agnès. L'ennemi demande une trêve pour leur évacuation. Le 23 juin, l'action de l'artillerie française a été déterminante pour barrer la route de Nice aux Italiens. Les négociations peuvent commencer en vue de conclure un armistice entre les deux belligérants.

1 Édouard Daladier et le généralissime Weygand l'ont d'ailleurs reconnu dans une adresse et un ordre du jour de félicitations au personnel civil et militaire des chemins de fer.

2 Ligne de Laon à Liart.

L'ÉCLAIREUR

DE NICE ET DU SUD-EST

LE COUP DE POIGNARD DANS LE DOS !

L'Italie entre en guerre aux côtés des Barbares contre ses anciennes alliées

M. Paul Reynaud annonçant la nouvelle à la France, s'est écrié :

“ M. Mussolini choisit l'heure où la France blessée, mais vaillante et debout, lutte contre l'hégémonie de l'Allemagne, pour nous déclarer la guerre ! La France n'a rien à dire, mais le Monde qui nous regarde jugera. ”

La décision de l'Italie est prise : elle se range aux côtés de cette Allemagne contre laquelle, il y a vingt-cinq ans, Benito Mussolini soulevait ses compatriotes.

Aujourd'hui, sans raisons valables, celui qui s'est fait appeler le Duce, déclare la guerre à la France et à la Grande-Bretagne, ses alliés d'hier.

Il le fait dans le moment que les armées françaises sont aux prises avec un ennemi implacable dont elles déciment les divisions dans une lutte décisive sur leur propre sol.

L'Histoire jugera et l'acte et le moment dans lequel il a été décidé. Elle dira qu'il est la pire des lâchetés.

Pour nous, qui avons toujours considéré qu'une union des peuples latins pouvait être puissante et féconde, nous enregistrons la nouvelle avec tristesse. Mais sans crainte. Les Alpes sont gardées, et bien gardées. La flotte alliée domine la Méditerranée. Mussolini a entraîné son peuple dans une aventure où il a tout à perdre.

Ayons confiance ! Et à nos concitoyens, nous disons : courage et calme !

L'ECLAIREUR DE NICE ET DU SUD-EST.

L'allocution de M. Paul Reynaud

Voici, prise à l'audition, l'allocution prononcée par M. Paul Reynaud, président du Conseil, hier, à 19 h. 30 :

Nous sommes au sixième jour de la plus grande bataille de l'Histoire. L'incendie a commencé sur la Somme, s'est propagé vers l'Est jusqu'à la Meuse. Six jours et cinq nuits durant nos soldats, nos aviateurs, la Royal Air Force ont fait face à un ennemi supérieur en nombre et en armement. Dans cette guerre, qui n'est plus une guerre de front, mais de points d'appui en profondeur, nos armées ont manœuvré en retraite. Elles n'ont abandonné chaque point d'appui qu'après avoir infligé à l'adversaire des pertes cruelles. Les kilomètres gagnés par l'ennemi sont jonchés de chars détruits et d'avions abattus. Malgré le succès de prestige qu'il a pu remporter, il reste à savoir quel sera l'effet de ses pertes sur l'issue de la guerre. *En tout cas, rien ne fera fléchir notre volonté de lutter pour notre terre et pour nos libertés.* Les épreuves qui nous attendent sont dures. Nous y sommes prêts. Nos têtes ne se courberont pas.

C'est en ce moment précis, alors que la France blessée, mais vaillante et debout, lutte contre l'hégémonie de l'Allemagne, qu'elle combat donc pour l'indépendance de tous les autres peuples comme pour la sienne, c'est l'heure que choisit M. Mussolini pour nous déclarer la guerre.

Comment juger cet acte ?

La France, elle, n'a rien à dire.

Le Monde qui nous regarde jugera.

Vous savez quel fut à l'égard du gouvernement italien

Vous savez qu'à plusieurs reprises j'ai dit publiquement, après mes prédécesseurs, qu'il n'y a pas entre l'Italie et nous de problèmes qui ne puissent être résolus par des négociations amiables. Les plus hautes autorités du Monde, le Pape et le président Roosevelt, ont tenté à plusieurs reprises d'empêcher CETTE GUERRE QUI EST UN DÉFI A L'IDEE CHRETIENNE EN MEME TEMPS QU'AU SENTIMENT DE LA SOLIDARITE HUMAINE.

En vain ! M. Mussolini a décidé que le sang devait couler.

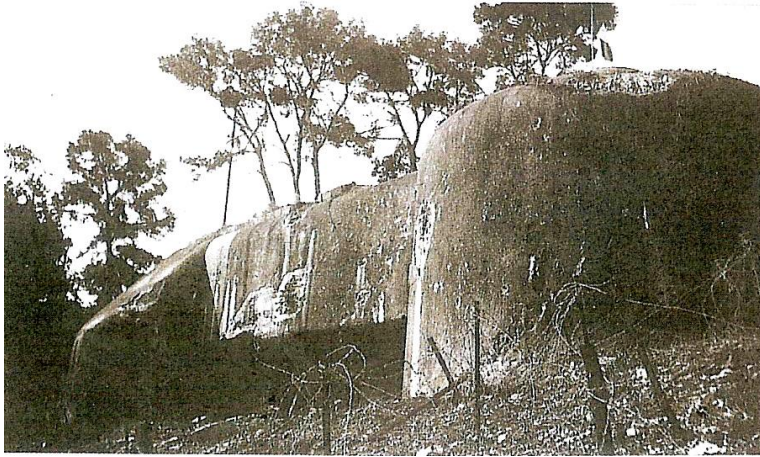
Sous quel prétexte cette déclaration de guerre ?

Lorsque, cet après-midi à quatre heures trente, notre ambassadeur, M. François-Poncet, a posé cette question au comte Ciano, celui-ci a répondu que « M. Mussolini ne fait qu'exécuter les engagements qu'il a pris avec M. Hitler. » (!)

La même déclaration de guerre a été adressée à l'Angleterre. LES HOSTILITES COMMENCERONT CE SOIR A MINUIT. LA PAROLE EST A LA FORCE.

En Méditerranée plus encore qu'ailleurs, les alliés sont forts. La France entre dans cette guerre avec la conscience pure et, pour elle, ce n'est pas un mot. Le Monde connaîtra peut-être bientôt que les forces morales sont aussi des forces.

Au cours de sa longue et glorieuse histoire, la France a traversé de plus rudes épreuves. C'est alors qu'elle a toujours étonné le Monde.



Avec son canon de 75mm et ses deux jumelages de mitrailleuses le bloc de barrage du Cap-Martin prend en enfilade le bord de mer jusqu'à la frontière et protège l'Avant-Poste du Pont St-Louis

Ce cliché a été réalisé juste après l'armistice du 25 juin 1940 par le Lieutenant Louis MASSENA. Il montre les effets des bombardements sur le béton de ce bloc d'action frontale dont le Lieutenant commandait l'infanterie.

Extrait du livre "La bataille pour Nice et la Provence"
(Général Montagne ©1952)

Au cours des combats de 1940 l'ouvrage du Cap-Martin «a été soumis à des tirs répétés pendant toutes les journées des 21, 22, 23 et 24 juin. Le nombre des projectiles qui se sont abattus sur lui, ou sur ses environs immédiats, atteint 1500. La densité de 300 obus en 45 minutes a été constatée pendant un bombardement intensif, le 23 juin, dont 115 pour le seul bloc de barrage. De nombreux obus de rupture de 75, 105, 150 et A.L.V.F. ont été employés ainsi que des obus de 220mm. (...)»

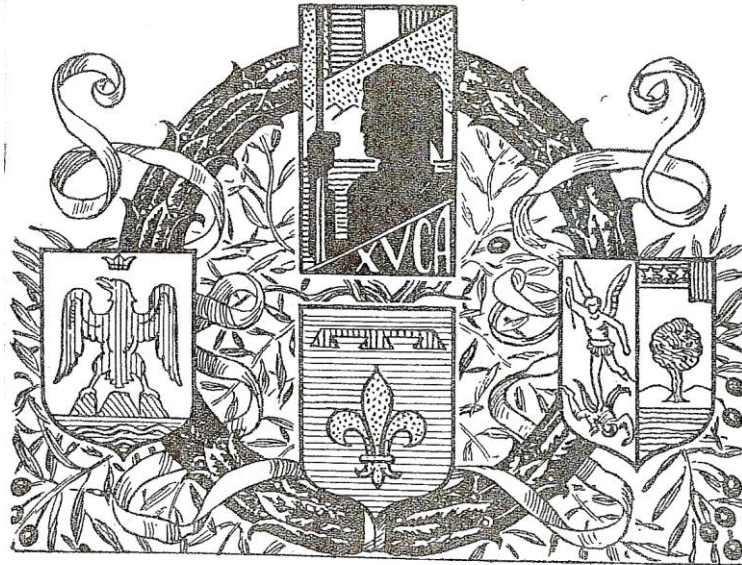
le Général
Commandant le XV^e Corps d'Armée en 1940.

Général Montagne

Transportée dans un avion allemand, la délégation française – la même que celle de l'armistice de Compiègne – arrive à Rome dans la soirée du 23. Les pourparlers commencent aussitôt à la Villa Inciza, via Cassa, dans un faubourg de la Ville éternelle. Le maréchal Badoglio dirige la délégation italienne avec une arrogance mesurée. Le « rendez-vous de Chambéry » entre les armées allemande et italienne, imaginé par Mussolini, n'a pas eu lieu. La petite armée des Alpes du général Olry a tenu bon sur ses positions. Hitler, les yeux rivés sur la flotte française intacte, et désireux de ménager le nouveau gouvernement de Pétain a limité les prétentions et les revendications territoriales de son partenaire. L'annexion se borne à la ville de Menton et à une étroite bande de 800 km². Le département des Alpes-Maritimes est démilitarisé, la frontière étant fixée provisoirement sur une ligne allant de Fréjus au nord de Grasse. Le protocole enfin signé, l'armistice entre en vigueur le 25 juin à 0 h 35 et rend ainsi exécutoire l'armistice franco-allemand une heure plus tard. La France sort de la guerre sur tous les fronts, hormis pour de Gaulle. *L'Éclaireur de Nice* écrit « *En bref, si l'attaque de Menton a été sanglante pour l'adversaire, les Alpes-Maritimes sont et restent un département privilégié. Pas de réfugiés, peu de dégâts résultant des hostilités. Tout va rentrer dans l'ordre en un temps record* ». En somme, tout va bien et il est temps désormais « *d'entrer dans la voie de la collaboration* ». *Le Matin* n'y manque pas en proclamant dans son éditorial que « *Le roi d'Angleterre et M. Churchill, qui veulent poursuivre la guerre, sont des aliénés*

mentaux, une association d'individus qui, s'ils étaient Français, devraient être envoyés à l'infirmerie spéciale du Dépôt ».

LE SACRIFICE DE MENTON



PRÉFACE DU
GÉNÉRAL WEYGAND
AVANT-PROPOS DE
M·JEAN MÉDECIN

(Bibliothèque du Service historique de la Défense, Vincennes)

C'est le jour même de la signature de l'armistice franco-italien que le capitaine Robida arriva à Fréjus, cette frontière que quelques rares trains ne dépassaient qu'exceptionnellement. Côté français, les gares des Arcs et de Fréjus étaient cependant le siège d'une importante activité. Elles accueillait les troupes repliées en bon ordre du SFAM (Secteur Fortifié des Alpes-Maritimes), et en échange Robida organisait le rapatriement vers leur pays natal de 3 000 prisonniers italiens dont une quarantaine d'officiers tombés entre nos mains³. Les entrepôts de la gare, qui constituaient une base arrière du SFAM, abritaient encore à l'armistice 205 000 rations de vivres et 48 000 rations d'avoine pour les animaux de bât et de trait, d'après les archives du Service historique de la Défense. Fréjus, comme toutes les gares d'ailleurs, avait son commissaire technique, le chef de gare, et son commissaire militaire, un officier désigné par le commandement.

À Draguignan, le général Alfred Montagne, qui avait commandé le 15^e corps sur le front des Alpes-Maritimes adressait, dans une vibrante proclamation, ses félicitations aux troupes pour leur belle résistance, en annonçant dans le même temps la dissolution de cette unité. Le capitaine Robida reçut une nouvelle et dernière affectation. « *Dans le cadre de cette année dite de l'Armistice, je reçus quant à moi mission de me rendre à Nice avec le titre impressionnant de commandant militaire des Alpes-Maritimes. En récompense de mes bons et loyaux services, on m'octroyait des vacances sur la Côte d'Azur. Que demander de mieux ?* »

³ Les pertes françaises (tués, blessés, prisonniers) sur le secteur des Alpes-Maritimes étaient insignifiantes.

« Ces vacances qui, en d'autres circonstances eussent été les très bienvenues, je n'étais guère en état de les apprécier. J'avais atteint l'état d'aboulie, tout comme mon chauffeur vosgien. Mon séjour s'étendit jusqu'au 15 juillet. Je me souviens d'avoir participé incognito, avec mes assistants, ayant pour consigne de ne pas nous montrer en uniforme, au monument aux morts de Nice qui fut la seule manifestation marquant le 14 juillet. Tandis que des officiers italiens, artisans de la victoire de la dernière heure se pavanaient en ville. Pourquoi étions-nous ainsi mués en conspirateurs ? Tout simplement parce que l'accord d'armistice avec l'Italie avait réduit à quelques dizaines le nombre de militaires français résidant dans le département. Mon PC était alors à la gare de Nice. À la régulation des rares mouvements, j'avais été amené à activer le retrait hors des Alpes-Maritimes et sur Fréjus, de tout le matériel, essence comprise, dont la livraison n'était pas rigoureusement exigée par les Italiens. L'un des moyens de tourner la difficulté était de transférer fictivement aux Ponts et Chaussées ou à d'autres services civils du temps de paix, tout ce qui normalement relevait des armées. Si comme commandant supérieur militaire du département des Alpes-Maritimes je n'avais à diriger que quelques plantons aussi désœuvrés que moi, comme chef du service des fraudes, la besogne ne manquait pas. Je crois qu'elle a été bénéfique car les services civils firent preuve de la plus grande ingéniosité dans le camouflage et le zèle. »

« Une aventure m'a laissé un souvenir d'autant plus vif qu'elle illustre, du côté militaire, les singulières habitudes prises par les habitants de la Côte d'Azur au cours des hostilités qui se déroulèrent loin d'eux. Il s'agissait de vider de toute urgence les réservoirs d'essence d'Antibes. Il avait été prévu à cet effet d'utiliser simultanément wagons et camions-citernes avant que les Italiens n'en viennent à penser que cette essence n'était pas aussi civile que nous l'affirmions. Je croyais avoir tout disposé afin que tant par la route que par le rail l'essence file en un temps record au delà de Fréjus. Mais une communication téléphonique, anonyme d'ailleurs en dépit de la bonne intention dont elle témoignait, m'informait qu'une "autorité", civile ou militaire, je n'ai pas vérifié, avait décrété sur place, à Fréjus, qu'il importait d'agir méthodiquement et d'attendre pour faire venir les camions que le contingent destiné à voyager par le chemin de fer soit liquidé, ce qui doublait pour le moins la durée de l'opération. M'étant rendu à Antibes je fis procéder sous mes yeux, au remplissage des wagons et des citernes. Le dernier litre d'essence embarqué, j'avais repris la route de Nice, assez content de moi. Lorsque j'arrivai en gare, ce fut pour apprendre que le chef de gare niçois venait d'être avisé par son collègue de Fréjus qu'un train d'essence immobilisé comme tous les convois depuis l'armistice, s'apprêtait à gagner Antibes pour reconstituer le stock que j'avais eu tant de peine à liquider. Heureusement que le chef de gare d'Antibes qui avait été témoin de mes efforts, avait invité la gare de Fréjus à surseoir à la mise en route de ce train, en attendant mes instructions. J'ai su depuis que l'initiative de réapprovisionner le dépôt d'Antibes était le fait du commissaire militaire de Fréjus lequel, au vu et au su de tout le monde, était cinglé, au point de commander les manœuvres des trains en gare, révoquer au poing ! »

« Mais tout vient à point à qui sait attendre. Ce que j'attendais, moi, c'était l'ordre de démobilisation des classes anciennes. La mienne en était une incontestablement⁴. Avec la possibilité de mettre un terme à ma villégiature forcée sur la promenade des Anglais, sans Anglais, mais encombrée de réfugiés et de touristes surpris par les événements, avec pour seule nourriture les courgettes locales. Abandonnant les Alpes-Maritimes à leur sort et n'ayant plus personne à qui passer le bâton de commandement, je quittai Nice dès que je pus le faire sans risquer d'être traité de déserteur, et je gagnai le centre de démobilisation de Marseille après avoir pris congé de mes camarades échelonnés entre Marseille et Fréjus. Je me retirai à Romagnat, un village proche de Clermont-Ferrand. Ma carrière militaire commencée depuis 37 ans était cette fois terminée pour de bon. »

4 Le capitaine Robida appartenait à la classe 1903.

Le généralissime Weygand, successeur de Gamelin, qui avait pris la responsabilité de la conduite d'une guerre déjà perdue, s'était accordé le temps de citer à l'ordre le service militaire des chemins de fer. À ces félicitations collectives s'ajouta une citation personnelle reconnaissant au capitaine Robida les qualités d'un « *officier énergique et d'un sang-froid remarquable* ». Les deux hommes devaient par la suite entretenir une correspondance suivie classée aux archives à Vincennes.

Robida a réuni ses *Souvenirs* d'une triste époque et de son bref passage à Fréjus, dans un ensemble de quarante folios rédigés d'une plume alerte et non dénuée d'humour. Il ne les fit pas éditer. Sans doute voulait-il s'efforcer d'oublier ces moments tragiques. Des deux conflits mondiaux auxquels il participa à un rang modeste, quelquefois décisif, il devait tirer cette philosophie toute personnelle en disant que « *les guerres, comme les grands vins portent un millésime et que ce qui peut se dire de l'une ne peut se dire de telle autre qui l'a précédée ou suivie, avec cette vérité trop souvent méconnue des militaires professionnels qu'aucune guerre ne ressemble à une autre* ». Convenons-en : son jugement, prudent, manquait de sévérité.

Sources et bibliographie

Archives du Service historique de la Défense, 27 N 100.

Ibid., dossier du capitaine Robida.

Le sacrifice de Menton. Juin 1940. (en dépôt à la bibliothèque du Service historique de la Défense)

L'artillerie dans la bataille des Alpes. Association des amis du musée du canon, Draguignan.
Presse locale.



Le fort de Sainte-Agnès

