
Documents : Rapport sommaire d'opération (21 novembre 1956)
et Rapport définitif d'opérations (18 décembre 1956)

Contre-amiral Pierre Lancelot

Citer ce document / Cite this document :

Lancelot Pierre. Documents : Rapport sommaire d'opération (21 novembre 1956) et Rapport définitif d'opérations (18 décembre 1956). In: Revue Historique des Armées, n°207, 1997. L'historien, le stratège et le combattant. pp. 83-100;

doi : <https://doi.org/10.3406/rharm.1997.4658>;

https://www.persee.fr/doc/rharm_0035-3299_1997_num_207_2_4658;

Fichier pdf généré le 30/04/2024



Documents :

I. Rapport sommaire d'opérations : 21 novembre 1956

Contre-amiral LANCELOT

Bord-Georges Leygues, le 21 novembre 1956

Marine nationale
Force Navale d'Intervention
Etat-major

N° 83 E.M.3.

Exemplaire n° 9/12

Le contre-amiral LANCELOT
Commandant la Force navale d'intervention
à

Monsieur le vice-amiral d'escadre
Commandant en chef les Forces françaises d'Orient

O B J E T : Rapport sommaire d'opérations.

REFERENCE : Mon ordre n° 30 E.M.3. du 1^{er} octobre 1956.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, un rapport succinct relatif à l'Opération 700 bis.

Il rend compte des principaux événements survenus dans la période du 20 octobre 1956 au 15 novembre 1956, et des conditions dans lesquelles a été exécuté mon ordre d'opérations n° 2 cité en référence.

Volontairement bref et forcément incomplet, il ne représente qu'un compte-rendu provisoire en attendant qu'ayant reçu les rapports d'opérations des Commandants des Groupes subordonnés, je sois en mesure de vous adresser mon rapport définitif sous sa forme réglementaire.

D'une façon générale, la préparation comme l'exécution de l'Opération 700 bis ont été effectuées sous le signe de l'indécision politique, tant sur les buts à atteindre que sur les moyens d'atteindre ces buts.

Entreprise dès les premiers jours d'août, la préparation du plan d'intervention en Egypte se heurta d'emblée au dilemme du point de débarquement : Alexandrie ou Port-Saïd ? Le premier présentait certains avantages d'ordre tactique. Préconisé par les commandants de Forces britanniques et temporairement accepté par les gouvernements, il fut finalement rejeté, et le plan 700 (alias « *MUSKETEE* ») fit place au plan 700 bis (« *MUSKETEE REVISED* ») visant à l'occupation directe par Port-Saïd de la zone du Canal.

Ce dernier plan fut rédigé dans la seconde quinzaine de septembre. Il aurait pu être exécuté dès cette époque, les délais de réflexion et de décision des échelons politiques ayant laissé au Commandement le temps nécessaire à la mise sur pied des forces.

Un exercice combiné national groupant la majeure partie de la Force navale d'intervention et de nombreux éléments terrestres, exécuté devant Alger le 22 septembre, put être considéré comme une répétition générale de l'opération.

La première quinzaine d'octobre fut marquée par une chute de potentiel sensible, provoquée en particulier par l'étude d'un plan dit « plan d'hiver », qui semblait préluder au renoncement pur et simple à toute opération.

A partir du 18 octobre, au moins sur le plan français, une véritable relance de l'opération s'annonça, en grand secret, dans le cadre d'une action combinée avec Israël. Le déclenchement des opérations préparatoires fut prescrit le 19, étant entendu :

- que l'intervention israélienne serait entièrement distincte de l'opération franco-britannique ;
- que les forces alliées exécuteraient le « plan d'été », variante B, selon un rythme accéléré ;
- que l'approche des forces devrait se faire en secret absolu, avec mise en jeu de toutes les mesures de déception possibles.

Les bâtiments de guerre et de commerce prévus au plan furent donc mis en alerte et en route pour des activités et des destinations fictives (rapatriements A.F.N./Métropole, surveillance maritime en Algérie, exercices tactiques navals ou amphibies, etc.) et munis d'instructions secrètes dont ils ne devaient prendre connaissance que sur signal (manœuvre « Thucydide »).

Toutefois la date et le rythme précis de l'opération (offensive terrestre israélienne, intervention aérienne alliée, concentration des convois, débarquements d'assaut par air et par mer) restèrent indéterminés jusqu'au dernier moment.

Fixé d'abord au 3 novembre, le jour du débarquement fut repoussé au 6 novembre (conférence de l'E.M/F.A du 24 octobre), et même au 8 (conférence de Malte le 27 octobre) pour être finalement ramené au 6 (conférence d'Episkopi du 30 octobre). Ces modifications successives communiquées oralement, alors que les premiers échelons d'exécution avaient déjà pris la mer, donnèrent lieu à des mises au point précipitées de l'approche des forces, rendues plus délicates encore par l'engorgement des transmissions chiffrées et les servitudes du silence radio.

Quoi qu'il en soit, l'adoption de marges de sécurité dans les calculs de marche des convois et la bonne fortune d'une période de très beau temps à partir du 1^{er} novembre, permirent de tenir les dates d'exécution, qui ne furent d'ailleurs définitivement arrêtées que le 4 novembre (message 04 08 26 Z de C.T.F. 345). Il est à noter que les forces françaises furent, dans la période d'approche, constamment en avance sur les forces britanniques.

Finalement ce ne fut pas un plan B, mais un plan hybride beaucoup plus voisin du plan A qui fut exécuté. Les parachutages effectués le 5 novembre permirent de donner l'assaut naval du 6 sans aucune action d'artillerie en secteur français (Port-Fouad) et sans opposition délibérée en secteur britannique (Port-Saïd). La résistance ennemie, qui resta sensible jusqu'à la nuit du 6 au 7, eut le caractère d'un combat de rues à Port-Saïd, sans autre intervention navale que celle de l'aviation embarquée, engagée en appui direct des éléments terrestres au contact. Il est à noter que le danger des mines, dont la crainte domina la phase de préparation et d'approche au point de paralyser toute

(1) N.D.L.R. : le ravitailleur pour destroyers *Tyne* était le navire-amiral de la flotte britannique.

(2) N.D.L.R. : le croiseur *Georges Leygues* était le navire-amiral de la F.N.I.

tentative de solution navale accélérée, se révéla inexistant. De même, le risque sous-marin – et son corollaire, l'organisation des escortes – considérés initialement comme prioritaires, passèrent au second plan dans la phase finale. Mais cette double préoccupation – en bonne règle absolument légitime – donna au déroulement de l'opération navale un caractère de lourdeur et de rigidité peu compatible avec les fluctuations de la situation politique et des directives gouvernementales.

Enfin le principe de l'« intégration » franco-britannique, acceptable dans la phase d'élaboration des plans, fut un facteur supplémentaire de lenteur et de gêne dans la phase d'exécution.

Il dut d'ailleurs être répudié à peu près entièrement pour la mise en route des convois ainsi que pour la direction tactique du débarquement proprement dit. L'amiral anglais sur la *Tyne*¹, l'amiral français sur le *Georges Leygues*², menèrent des actions parallèles et d'ailleurs très correctement harmonisées, sans que le mythe de la « Force Navale Intégrée » ait effectivement résisté à la nature des choses.



La préparation de la force navale d'intervention : localisation des exercices.

© carte S.H.M., réalisation S.H.A.T.

Localisations des exercices

- 1 - La Macta : Ecoles à feu du *Georges Leygues* et du *Jean Bart*
- 2 - Alger : Entraînement d'une fraction du GAFI et des forces d'appui
- 3 - Bône : Exercice de débarquement du *Surcouf* et du *Bouvet* avec le GAFI
Exercice de ravitaillement du *Surcouf* et du *Bouvet* avec l'*Elorn* et la *Baise*
Exercice combiné du GAFI et du *Gustave Zédé*
- 4 - Bizerte : Entraînement du FIDRA
Entraînement du reste du GAFI
- 5 - Golfe de Gabes : Exercice du FIDRA
- 6 - Malte : Exercice des sous-marins *Créole* et *Laubie*
- 7 - Canal de Sicile : Exercice des porte-avions et de deux T47 d'escorte avec les porte-avions britanniques

GAFI : Groupe Amphibie de la Force d'Intervention
FIDRA : Force d'Intervention des DRAGueurs

RAPPORT D'OPÉRATIONS

OBJET : Opération 700 bis.

REFERENCE : Ordre d'opérations n° 2530 E.M.3 du 1^{er} octobre 1956.

1. – Acheminement des forces

- 1.1. L'ordre d'opérations cité en référence prévoyait une mise en alerte de la Force navale d'intervention 10 jours avant le jour de déclenchement des hostilités (jour « D ») pour :
 - rassembler les forces en vue d'exercices généraux interalliés, et effectuer leur déploiement initial ;
 - acheminer les transports vers les ports de chargement, puis les mettre en route vers les ports ou rades de formation de convois.

Le 19 octobre, date à laquelle les bâtiments F.N.I. ont été remis à 24 heures d'appareillage, certains éléments se trouvaient déjà en place, à la suite de mouvements ordonnés en vue de l'Opération 700 (3 *L.C.T.* à Chypre, dragueurs rassemblés, ...). Par contre, de nombreux bâtiments de guerre ou de commerce étaient à la mer pour des missions plus ou moins étrangères à l'opération (exercices, transit, ...).

En outre, la directive formelle du gouvernement était d'éviter tout rassemblement spectaculaire de forces navales ou de convois dans les ports, avant le déclenchement effectif des opérations de guerre.

Le rappel des bâtiments, leur regroupement et leur mise en route (ordonnés à partir du 20 octobre) prirent donc, de ce fait, un caractère d'apparente incohérence (d'ailleurs voulue).

L'exercice général franco-britannique fut abandonné. Les premiers transports ne furent pas rassemblés dans les ports où auraient dû se tenir les conférences de convois réglementaires. Le regroupement en convois fut prévu en un point à la mer, au large de la Cyrénaïque (point HH). Les commandants d'escorteurs et les capitaines marchands n'ont pu être réunis au préalable ; ils reçurent leurs instructions, par l'intermédiaire des COMAR sous enveloppe scellée qu'ils eurent l'ordre de n'ouvrir qu'après leurs appareillages pour opération (plis « Thucydide »).

Les doutes sur la position britannique dans les premiers jours de cette période d'alerte, la nécessité de conserver aux mouvements un caractère de secret absolu (silence radio), l'incertitude enfin sur la date du débarquement qui ne fut définitivement connue que 48 heures à l'avance, rendirent encore plus difficile le contrôle de tous les éléments à la mer pendant cette phase préparatoire.

- 1.2. Le regroupement des convois s'effectua cependant de manière satisfaisante. Deux *Privateers* demandés à PREMAR Tunisie apportèrent une aide précieuse pour la surveillance du regroupement au point HH (convoi d'assaut le 1^{er} novembre, convoi M.E.S. 2, le 3 novembre).
- 1.3. Les éléments du convoi d'assaut entièrement regroupés à Limassol, le 4 novembre au matin, appareillèrent le même jour à 18 heures, après avoir transbordé comme prévu les troupes amenées par le *Jean Bart*³ ; ils opérèrent dans les meilleures conditions leur jonction avec le convoi britannique le 5 novembre avant la nuit.
- 1.4. Le groupe des dragueurs français fit route isolément depuis Bizerte. L'éventualité d'un débarquement précipité le 5 novembre m'a amené à ordonner à ce groupe, une vitesse de route de 9 nœuds, ce qui lui donna 24 heures d'avance sur le groupe britannique. L'opération navale du 5 novembre n'ayant pas été retenue, les dragueurs français firent alors leur jonction avec les britanniques sans aucune difficulté.
- 1.5. L'approche du convoi d'assaut protégé par les dragueurs s'est effectuée normalement.
- 1.6. L'acheminement des autres convois ne donna lieu dans l'ensemble à aucun incident. Seul le convoi B.E.S. 1 du *Criquet* dut être supprimé par suite des nombreuses avaries survenues aux engins disparates qui le composaient. Après avoir ramené ces derniers à Malte, le *Criquet* fut intégré au M.E.S. 3.

(3) N.D.L.R. : l'un des deux grands cuirassés encore en service dans la flotte française, avec le *Richelieu*.



Les suites de la coopération navale franco-israélienne : visite officielle du général Moshe Dayan, chef d'état-major de l'armée israélienne. Il est reçu rue Royale par l'amiral Nomy, chef d'état-major de la Marine, vraisemblablement à l'occasion d'une remise de médaille au général (juin 1957). © S.H.M.

1.7. Finalement, l'organisation des convois prévue à l'ordre d'opérations fut largement modifiée. Les convois se trouvèrent à peu près exclusivement « nationaux », le rassemblement des éléments de l'assaut interallié ne survenant que dans la dernière nuit de l'approche.

1.8. Le calendrier de l'opération et le détail des mouvements sont donnés à l'annexe jointe.

2. – Opération « Archer »

2.1. Les trois escorteurs d'escadre (*Surcouf*, *Bouvet*, *Kersaint*), détachés provisoirement de la F.N.I. pour une mission spéciale ordonnée par le C.C.F.F.O., devaient rallier le Groupe des porte-avions au jour D (31 octobre). En fait, le *Kersaint*, victime d'une avarie de machines, ralliait Limassol le 1^{er} novembre et de là, faisait route sur Toulon. Il fut remplacé dans la F.N.I. par le *Dupetit Thouars* mais ce bâtiment ne prit part à aucune opération autre que la protection du convoi M.E.S. 3.

2.2. Le *Georges Leygues* détaché le 31 octobre pour une opération de bombardement terrestre au profit des forces israéliennes rallia Limassol le 1^{er} novembre dans l'après-midi.

2.3. Le résultat de ces missions, et en particulier l'engagement du *Kersaint* le 31 octobre contre le destroyer égyptien *Ibrahim Al Awal* et le tir du *Georges Leygues*, ont fait l'objet de rapports particuliers des Commandants de ces bâtiments.

3. – Offensive aérienne – opérations des porte-avions

3.1. Le Groupe des Porte-Avions français a participé, au sein du T.G. 345.4, aux opérations aériennes déclenchées le 31 octobre à 17 h 30. Ces opérations devaient revêtir un triple aspect :
 – attaque au sol de l'aviation ennemie, des défenses côtières et des unités de la Marine égyptienne
 – reconnaissance armée – (*Corsairs*) ;
 – appui de l'assaut terrestre (*Corsairs*) ;
 – missions A/S.M. doublées de missions de sûreté contre bâtiments de surface et vedettes rapides (T.B.M.).

3.2. La présence continuelle de la VI^e Flotte U.S. (en particulier porte-avions et sous-marins) dans la zone de nos porte-avions, et de bâtiments de transport américains dans le port d'Alexandrie, a entraîné une perturbation sérieuse dans les opérations dévolues aux *Corsairs* et une gêne considérable pour l'aviation A/S.M., entravant dans une large mesure les dispositions offensives préalablement arrêtées.

3.3. Le compte-rendu détaillé des opérations menées par l'aviation embarquée ne m'est pas encore parvenu.

Le bilan de son activité opérationnelle se résume ainsi :

- *Corsairs* :
 - 131 missions, dont :
 - 39 de bombardement ;
 - 16 de reconnaissance armée ;
 - 12 de strafing ;
 - 64 d'appui aérien ;
 - totalisant 301 heures de vol.
- *T.B.M.* : - 53 missions, représentant 214 heures de vol.
- *H.U.P.* 2 : - 61 heures de vol.

3.4. Le total des pertes est le suivant :

- Personnel : 1 officier disparu au-dessus de Al Manza le 3 novembre (lieutenant de vaisseau Lancrenon).
- Matériel : 3 *Corsairs* : - 1 au combat (ci-dessus) ;
 - 2 par accident à l'appontage.

3.5. Le bilan des résultats, encore non confirmé, serait le suivant :

- 1 vedette lance-torpilles coulée ;
- 1 frégate touchée et partiellement incendiée ;
- 1 destroyer type *Skory* encadré de très près par plusieurs bombes de 1 000 livres ;
- l'appui des troupes au sol dans la journée du 5 (parachutistes au sud de Port-Saïd) a été signalé comme très satisfaisant par les éléments appuyés.

4. – L'assaut

4.1. Après avoir étudié puis repoussé un plan dit « Omelette », visant à exécuter un débarquement d'occupation du style « Plan A », le haut commandement allié décida le 4 novembre d'un plan « Téléscope », comprenant un parachutage simultané franco-britannique à l'aube du 5 novembre, suivi dans l'après-midi du même jour d'un parachutage de renfort. Les troupes françaises étant lâchées sur Port-Fouad et au sud de Port-Saïd, les britanniques sur l'aérodrome de Gamyl. L'opération aéroportée du 5 devait être suivie d'un débarquement en assaut naval au jour L = 6 novembre, à l'heure H = 04.45 Zoulou U, selon le dispositif dit « Plan B ».

Le *Georges Leygues*, le *Cassard* et le *Bouvet* croisèrent tout l'après-midi du 5 novembre au large de Port-Saïd, prêts à intervenir en appui des troupes françaises. Celles-ci ayant obtenu un succès rapide dans Port-Fouad, le groupe de soutien français se retira sans avoir tiré et rallia le convoi d'assaut auquel il s'intégra vers 20.00 Z.

Les *Corsairs* participèrent pendant toute la journée du 5 à l'appui des troupes au sol.

4.2. Les troupes françaises aéroportées ayant pris pied à Port-Fouad, aucune action de feux aériens ou navals ne fut exécutée *a priori* avant le débarquement sur les plages françaises.

Les bâtiments de soutien, à leurs postes à feu, se tinrent prêts, néanmoins, à intervenir en cas de reprise de l'activité ennemie ou en soutien des forces britanniques si celles-ci le réclamaient.

En l'absence de toute réaction égyptienne (terrestre, navale ou aérienne) dans le secteur français, et par suite du déroulement satisfaisant de l'assaut britannique, aucun bâtiment français n'eut à ouvrir le feu.

Les *Corsairs*, libérés des *strikes* de préparation et des missions d'observation de tir, participèrent dès l'aube, et pendant toute la journée du 6 novembre, à l'appui des troupes au sol, dans Port-Saïd où la résistance égyptienne fut relativement opiniâtre.

4.3. Le débarquement proprement dit, en secteur français, bien que favorisé par un temps maniable, fut marqué sur le plan technique par certaines insuffisances d'exécution (défaut de précision



Acheminement des éléments français de la Task Force 345 (19 octobre-6 novembre 1956).

© carte S.H.M., réalisation S.H.A.T.

TASK	TOULON	ALGER	BONE	BIZERTE	MALTE	LIMASSOL	PORT-SAÏD
Group 345.1	20 oct.	24 oct.	25 oct.			30 oct.	06 nov.
Group 345.2		19 oct.	22 oct.			04 nov.	08 nov.
Group 345.4	19 oct.			24 oct.			
Unit 345.6.1	20 oct.	27 oct.				04 nov.	
Unit 345.6.2	21 oct.				27 oct.	30 oct.	
Unit 345.6.3	19 oct.	25 oct.				04 nov.	06 nov.
Group 345.7				19 oct.			06 nov.

dans la tenue de poste, mollesse et lenteur des transbordements), qui entraînèrent un retard de 20 minutes dans la mise à terre de la première vague.

En outre, la mise à l'eau inconsiderée d'un détachement de *Dukws* à trop grande distance de terre entraîna la perte de deux des engins (1 sous-officier disparu).

La manœuvre des *L.C.T.* et du *Chelif*⁴ fut, par contre, entièrement satisfaisante.

(4) N.D.L.R. : ancien navire porte-chars américain (*L.S.T.*), transformé et utilisé comme transport de matériel.



Port-Saïd, le 17 novembre 1956.

© S.H.M.

Bien qu'aucune réaction ennemie n'ait été enregistrée, on peut affirmer que les quelques insuffisances signalées ci-dessus n'auraient pu être de nature à compromettre un débarquement de vive force, la mise en place du dispositif de soutien (grands bâtiments et escorteurs) ayant été rigoureusement exécutée dans d'excellentes conditions.

Le commando Hubert débarqué le premier au musoir de la jetée est, progressa sans rencontrer de résistance jusqu'au môle central de l'avant-port, qu'il atteignit dès H + 15 minutes.

L'absence de filets d'arrêt permit aux *L.C.M.* de la *Foudre*⁵ de pénétrer directement dans l'avant-port et de débarquer très rapidement un escadron de chars au môle central.

Les Commandos Jaubert, Montfort, Penfentenyo et les troupes du 1^{er} R.E.P., débarquées en plages blanche, verte et rouge, progressèrent sans encombre, occupèrent les installations portuaires et la ville de Port-Fouad et opérèrent leur jonction avec les éléments aéroportés conformément au programme prévu.

Au cours de cette manœuvre, le Commando Jaubert fit preuve de beaucoup d'activité et d'initiative en occupant très rapidement certaines positions-clés comme la poste et l'usine électrique.

5. – Opérations de dragage

Exécutées conformément à l'ordre d'opérations (avec 14 dragueurs au lieu de 15), elles ne donnèrent lieu à aucune remarque. Aucune mine ne fut détruite, ni au cours de l'assaut, ni pendant les dragages ultérieurs. Il ne semble d'ailleurs pas que l'ennemi ait entrepris de mouillages de mines dans la zone de Port-Saïd.

Quoi qu'il en soit, les opérations de dragage du 6 novembre, qui présentaient des difficultés de navigation considérables, peuvent être considérées comme un remarquable succès technique.

6. – Opérations de sous-marins

Nos deux sous-marins *Créole* et *Laubie* étaient entièrement détachés aux ordres de Captain SM 1 à Malte.

La *Créole* participa aux missions S.A.R. prévues, à propos desquelles je n'ai encore reçu aucun compte-rendu.

Le *Laubie*, réservé pour des missions offensives, fut en fait renvoyé en attente à Bizerte dès le 2 novembre, et ne prit aucune part aux opérations.

7. – Opérations des *Privateers*

Les seules missions demandées à ces appareils consistèrent à assurer la surveillance du regroupement des convois, au large, les 1^{er} et 3 novembre (voir § 1.2. ci-dessus).

(5) N.D.L.R. : la *Foudre* était un transport de chalands de débarquement.



Autre vue de Port-Saïd : au premier plan, le siège de la compagnie du canal.

© S.H.M.

8. – Opérations ultérieures

8.1. Dès le 6 novembre les éléments du G.A.F.I. et les trois Commandos Montfort, Penfentenyo, Jaubert, constitués en « Groupement amphibie d'exploitation », ont participé à la progression le long du canal jusqu'au kilomètre 35,5, limite de la zone occupée par les troupes franco-britanniques.

La base arrière du G.A.F.I. et le Commando Hubert sont demeurés à Port-Fouad. La première y joue son rôle logistique normal ; le second, après avoir participé à la neutralisation du port, a largement contribué aux travaux de repérage des épaves, et au balisage du plan d'eau, en assurant, en outre, des missions de protection des installations portuaires et industrielles.

8.2. Depuis le 6 novembre – et en dehors des éléments du G.A.E. liés aux opérations terrestres –, le rôle des différentes unités de la F.N.I. s'est trouvé réduit à :

- la protection de la rade et du port ;
- au contrôle et à l'acheminement des transports des bâtiments de commerce ;
- à l'organisation, avec l'armée de Terre, du déchargement des navires ;
- enfin au soutien logistique des bâtiments et unités à terre.

9. – Conclusion

Sans qu'il soit déjà permis de porter un jugement sur l'ensemble de l'Opération 700 bis, analysée du point de vue Marin, il apparaît que :

- a) malgré les difficultés rencontrées lors du déclenchement de l'opération, l'acheminement des forces n'a souffert d'aucun retard par rapport au plan établi ;
- b) dans des conditions qui ne furent pas toujours faciles, les différentes unités de la F.N.I. ont correctement exécuté un plan d'opérations que certains Commandants avaient à peine eu le temps d'étudier ;
- c) sans préjuger des résultats politiques ou économiques de l'Opération 700 bis, celle-ci a constitué pour nos forces navales une occasion d'entraînement intense et une épreuve d'efficacité concluante.

Le contre-amiral LANCELOT,
commandant la Force Navale d'Intervention

DESTINATAIRES

C.C.F.F.O. (6)
dont 3 pour
DEFNAT PARIS
(ex. 1, 2, 3, 4, 5, 6)

COPIES

E.M.G/3 (3) (ex. 7, 8, 9)
Archives (3) (ex 10, 11, 12)

II. Rapport définitif d'opérations: 18 décembre 1956

Extrait n° 1

Bord-Georges Leygues, le 18 décembre 1956

Marine Nationale
Force Navale d'Intervention
Etat-Major
N° 97 E.M.3.
Exemplaire n° 20/20

COMPTE-RENDU D'OPÉRATIONS

CHAPITRE « A »

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. Par lettre n° 80 E.M.3. du 21 novembre 1956, j'ai rendu compte sommairement des opérations effectuées par la Force navale d'intervention depuis le 19 octobre 1956.

Etabli avant réception des comptes-rendus particuliers des Chefs de groupe, ce rapport exposait dans ses grandes lignes les circonstances de la préparation, du déclenchement et de l'exécution de l'expédition de Port-Saïd.

Les renseignements parvenus depuis n'ont pas apporté d'éléments très nouveaux, et les conclusions de ma lettre du 21 novembre restent valables.

2. En ce qui concerne le planning, je crois fermement que pour une opération alliée d'une aussi grande envergure, il faut prendre une équipe déjà rodée comme l'Etat-Major Escadre, par exemple, et non pas rassembler des officiers pris dans différents organismes, qui n'ont jamais travaillé ensemble et qui ne connaissent pas leur chef. Je considère l'expérience que je viens d'avoir comme exceptionnelle. Quand je pense qu'entre le 4 août et le 22 octobre, je n'ai pas passé plus de deux jours consécutifs dans la même ville, devant être à la fois à Toulon, à Paris et à Londres, je me demande comment j'aurais pu amener la Force navale d'intervention à son degré de préparation si je n'avais pas eu le capitaine de vaisseau Salmon qui, à la tête de son équipe à Londres et à Paris, a prouvé qu'il était un travailleur et un planificateur⁶ hors de pair, tandis que le capitaine de frégate Rouliot avec mon Etat-Major du G.A.S.M. – aidé d'une partie de l'Etat-Major d'Escadre – s'attelait à la mise en condition des bâtiments. L'attelage de ces deux officiers est à la base de tout le travail fourni et du succès du débarquement du 6 novembre. Je suis heureux de pouvoir le signaler ici.
3. En ce qui concerne l'exécution proprement dite, un certain nombre de rectifications de détail peuvent être apportées. Elles ont surtout trait à l'approche finale, avant l'assaut du 6 novembre, traité en détail au chapitre C.

Les difficultés de navigation de nuit des dragueurs ont conduit à un décalage du balisage réel par rapport aux chenaux théoriques, et ont été une des causes du retard de vingt minutes de la première vague de débarquement française. Une autre cause en a été la perturbation apportée au convoi d'assaut par certaines dispositions tactiques ordonnées pendant la nuit par l'O.T.C. britannique, dispositions qui contraignirent le *Cassard* et le *Bouvet* à une chasse de poste à 24 nœuds à travers les colonnes de *L.S.T.* et *L.C.T.* français.

Mais il faut reconnaître que la vraie raison de notre retard à débarquer – d'ailleurs sans conséquence sérieuse pour le succès de l'opération – doit être cherchée dans la réticence des commandants de D.E. et de *L.S.T.* à se porter délibérément en avant, par fonds médiocres, face à une côte hostile dépourvue de bons amers.

(6) N.D.L.R. : Anglicisme, courant à l'époque, pour désigner un planificateur.

Dans un ordre d'idées voisin, il est dommage que la magnifique occasion offerte à nos *Corsairs* par le *Skory* rencontré le 1^{er} novembre, n'ait pas abouti à la destruction du bâtiment ennemi. Cette déception est due à des consignes d'emploi rédigées sous le signe d'une prudence peut-être excessive et respectée, à mon avis, trop à la lettre par les équipages au contact.

4. Quoi qu'il en soit, c'est surtout dans le domaine du matériel, de la logistique et de l'entraînement que l'examen des comptes-rendus particuliers me suggère quelques observations complémentaires.

De l'ensemble des rapports relatifs aux escorteurs du programme naval se dégage une impression généralement pessimiste. Les commandants se plaignent presque tous du « surmenage » imposé au personnel par les réparations innombrables d'un matériel au fonctionnement incertain. Ils déplorent qu'en plusieurs circonstances les avaries de détection ou d'artillerie aient réduit dans des proportions dangereuses l'efficacité des écrans A/S.M. et de la défense aérienne.

J'estime que le problème est ainsi mal posé. Ce n'était un secret pour personne que les E.50 et surtout les T.47 en étaient encore à faire leurs maladies de jeunesse en août 1956. On peut d'ailleurs noter que les *Daring*, selon certaines confidences britanniques, étaient loin d'en être entièrement guéris (...).

(De même), il a été beaucoup question de la vétusté des bâtiments et engins du Groupe Amphibie de la Force d'Intervention. Mais à n'accepter que des unités dans la force de l'âge, on n'eût jamais eu de Force navale d'intervention, et il n'y aurait pas eu devant Port-Saïd, le 6 novembre, les 53 bâtiments de guerre français qui y ont – à tout le moins vis-à-vis de nos Alliés – plus qu'honorablement soutenu le prestige national.

5. Un autre concert de plaintes a trait à notre « insuffisance logistique ». Nous n'avons certes pas, et nous n'aurons sans doute jamais, un train d'escadre comparable à celui de la VI^e Flotte. Mais j'ai pu constater la secrète envie des Britanniques devant notre *Marseillaise*, emphatique navire-hôpital, et notre *Foudre* – que j'ai eu la bonne fortune de pouvoir mettre à leur disposition pour changer l'hélice d'un dragueur. Je note également les excellents services de l'atelier électronique du *Gustave Zédé*⁷, et l'adaptation très correcte à leur tâche des ravitailleurs réquisitionnés, *Tafna*, *Isée*, *Roussillon* et *Gonfreville*.

Toutefois, l'absence d'un navire atelier a été plus que fâcheuse et il serait souhaitable de disposer à l'avenir d'un bâtiment tel que le *Vulcain*⁸.

D'autre part, les conducteurs de flottille *Amiral Mouchez* pour les dragueurs, *L.C.T. 9055* pour les amphibies, étaient très insuffisants. Une frégate au groupe de dragage et un *Robert Giraud*⁹ au G.A.F.I. auraient été les bienvenus.

6. J'ai déjà dit l'immense bénéfice d'entraînement et d'expérience que rapportera à la Marine française l'Opération 700 bis. Il ne faut pas que ce bénéfice soit perdu.

Sur le plan de l'organisation, il convient de trouver une formule de survivance de la Force d'intervention, non pas seulement navale mais combinée. Une telle force doit grouper – sur le plan naval, tout d'abord, naturellement la partie active et disponible de l'Escadre assortie d'un groupe de dragage, ensuite un groupe amphibie permanent et opérationnel, enfin des éléments de train d'escadre.

La constitution à venir du G.A.F.I. a fait l'objet de deux excellentes études de son commandant (fiche n° 137 du 15 octobre – lettre n° 284 du 12 décembre) et d'une transmission du C.I.O.A. (n° 599 du 6 décembre) dont j'approuve entièrement la teneur. Ces pièces ne manqueront pas d'être exploitées en leur temps par l'Etat-Major général.

J'ajoute, pour ma part, que notre effectif de *L.S.T.* devra impérativement être accru.

Le train d'escadre, complété je l'espère par un *Vulcain*, pourra et devra comporter des éléments de la marine de commerce dûment repérés, dont la réquisition surviendrait sans retard en cas d'opérations – et même à l'occasion de grands exercices d'ensemble.

(7) N.D.L.R. : le *Gustave Zédé* était un bâtiment ravitailleur pour sous-marins.

(8) N.D.L.R. : le *Vulcain* était, à cette époque, l'un des deux seuls navires-ateliers de la Marine nationale.

(9) N.D.L.R. : le *Robert Giraud* était un aviso-escorteur, alors stationné à Madagascar.



Au premier plan, le L.C.V.P. n° 3, au fond, l'escorteur Bouvet (D 624).

© E.C.P.A.

Sur le plan combiné, la Force d'Opérations devra comporter un certain nombre d'unités sélectionnées de l'armée de Terre, exercées régulièrement à la pratique amphibie et intégrées à la Force navale pour certaines périodes d'entraînement prolongé.

En ce qui concerne l'armée de l'Air, dont la mise en œuvre doit rester centralisée, il ne me paraît pas nécessaire de prévoir une adaptation permanente à la Force Combinée de telle ou telle formation, mais il y aura lieu de faire participer l'aviation – dans les conditions du temps de guerre – aux périodes d'entraînement interarmées évoquées ci-dessus.

7. C'est sur la nécessité de cet entraînement que je voudrais insister pour conclure. La crise de Suez a pris nos forces armées au dépourvu. Malgré l'importance de l'effort budgétaire français, elles n'ont été en mesure de mettre en campagne la modeste force combinée nécessaire et suffisante à la déconfiture de l'Egypte qu'après deux mois d'efforts intenses et d'improvisations. Je suis convaincu que la conception de notre entraînement d'armée et de notre entraînement interarmées est à reprendre sur de nouvelles bases.

Sans vouloir diminuer l'importance des exercices NATO qui sont nécessaires du point de vue coordination alliée, ces exercices ne doivent pas empêcher l'entraînement interarmées absolument nécessaire dans le cadre national pour mettre à l'épreuve notre organisation du commandement, des transmissions, de la coordination des feux, de l'appui aérien, sans parler des problèmes logistiques que pose une opération en vraie grandeur.

Je préconise donc que chaque année les éléments constitutifs de la Force Combinée d'Intervention – bâtiments et avions de combat, groupe amphibie, groupe de dragage, groupe logistique renforcé de navires de transport réquisitionnés pour la circonstance, troupes terrestres classiques et aéroportées, détachements de transport et de combat de l'armée de l'Air – soient réunis et mis en œuvre pendant plusieurs semaines et effectuent un entraînement en commun *loin de leurs bases de stationnement et ravitaillement*, entraînement aussi complet et réaliste que possible. La région de Port-Etienne, Saint-Louis du Sénégal, par exemple, me paraîtrait répondre au mieux aux conditions requises. Approche, dragage, débarquement, appuis naval et aérien d'une progression à terre avec tirs réels, seraient expérimentés et répétés autant de fois qu'il serait nécessaire. Le coût de telles « grandes manœuvres » combinées, pour onéreux qu'il paraisse, serait largement justifié par les résultats que, seules, elles peuvent obtenir dans le triple domaine de :

- la disponibilité ;
- la mobilité ;
- l'endurance.

Toute force militaire permanente qui manque de l'une quelconque de ces qualités n'est pas capable d'assurer au moment voulu le succès des impératifs politiques d'une nation indépendante ; elle perd sa raison d'être et ne mérite pas l'effort budgétaire, quel qu'il soit, consenti à son égard par le pays.

Le contre-amiral LANCELOT
Commandant la Force Navale d'Intervention.

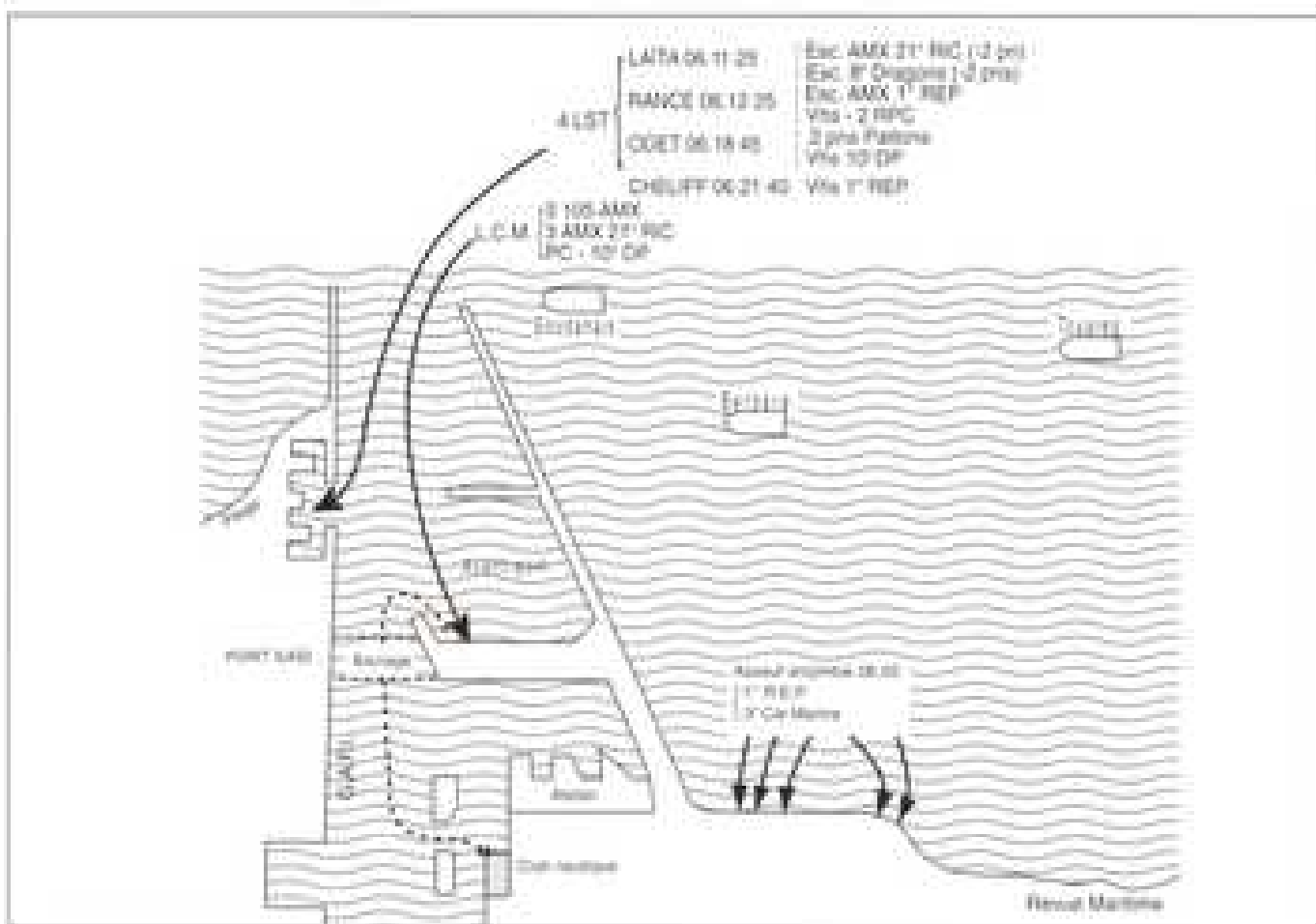


Au premier plan, le pétrolier Lac Tchad, à droite, deux navires de débarquements dont l'Orne (L 9002).

© E.C.P.A.

L'assaut : aspects amphibies, le 6 novembre 1956, carte d'après Philippe Masson, La Crise de Suez, novembre 1956-avril 1957, Vincennes, S.H.M., 1966.

© droits réservés



III. Rapport définitif d'opérations : 18 décembre 1956

Extrait n° 2

CHAPITRE « C »

FASCICULE C 14

CONCLUSION

Les erreurs commises, les difficultés rencontrées, suggestions pour l'avenir

1. Montée et préparée depuis la fin du mois d'août 1956, cette opération se terminait le 6 novembre par la prise de Port-Saïd.

Les difficultés étaient réelles. J'ai rendu compte des erreurs, des insuffisances dans l'exécution, des défaillances de certains matériels.

2. La préparation de la Force navale d'intervention avait demandé beaucoup de temps : les raisons en ont été données au fascicule 1 de ce chapitre.

Au 25 août 1956, date de la constitution de la F.N.I., la Marine française ne possédait pas de force opérationnelle taillée à la mesure de la mission que le Gouvernement venait de lui confier :

- le *Jean Bart* n'était qu'un bâtiment-école, pratiquement désarmé, sans personnel entraîné ;
- les torpilles de combat des T. 47 et des E. 50 n'avaient pas été expérimentées à bord ; leur télé-réglage ne fonctionnait pas ;
- les E. 50 recevaient en hâte des grenades qu'ils n'étaient pas entraînés à lancer ;
- l'artillerie de 127 des T. 47 n'était pas au point ;
- sur tous nos escorteurs, les mutations de personnel officier en cours (habituelles en cette période de l'année) menaçaient de réduire à néant le travail d'une année d'entraînement ;
- il n'y avait pas de groupe amphibie constitué et entraîné ;
- le potentiel aérien (*Corsairs* et *T.B.M. 3 W/3 S*) était très faible ;
- les stocks de certaines catégories de munitions de combat paraissaient dangereusement bas.

3. Les efforts des Directions et des Services, l'ardeur des officiers et des équipages ont fait la F.N.I.

Quels que doivent être les résultats politiques de l'Opération 700 bis, on peut affirmer qu'elle aura été hautement bénéfique pour la Marine, ne serait-ce que par ses enseignements.

- 3.1. Bâtiments de commandement

- a) Un croiseur ancien comme le *Georges Leygues* n'a ni les installations, ni les équipements, ni les locaux adaptés et nécessaires au commandement combiné d'une opération de cette envergure.

Il se prête cependant très convenablement, au prix de quelques efforts supplémentaires de la part de l'Etat-Major et du personnel des transmissions, à l'exercice du commandement d'une Force navale en opérations. Mais il ne peut recevoir en outre, comme la Force A l'aurait sans doute souhaité, un Etat-Major tactique de force terrestre.

- b) Le *L.C.H. 9055* est certainement un excellent bâtiment de commandement d'un groupe amphibie, au cours de l'assaut.

Mais sans moyens suffisants de navigation ni de transmissions, mangé par la mer, lent et inconfortable, il est absolument inadéquat pour servir de bâtiment de commandement d'un convoi amphibie au cours de l'approche. Une frégate – comme le *Meon* du *Commodore Amphibious Warfare* britannique – eût été, à peu de frais, le bâtiment idoine.

- c) Pour les mêmes raisons, et malgré les grands services qu'il a rendu, l'*Amiral Mouchez*⁽¹⁰⁾ n'a joué qu'imparfaitement le rôle de bâtiment de commandement du groupe de dragage – et en même temps, *a fortiori*, de bâtiment-base de ce groupe. Une frégate eût fait l'affaire.

(10) N.D.L.R. : navire hydrographe reclassé aviso-escorteur en 1953.

d) La F.N.I. ne comprenait aucun bâtiment équipé pour recevoir un *J.F.S.C. (Joint Fire Support Committee)*. Le *Georges Leygues* lui-même, n'avait ni les installations suffisantes, ni les transmissions adéquates.

Une frégate – encore – eût été parfaitement adaptable. Elle aurait d'ailleurs pu jouer en même temps le rôle de bâtiment de commandement du G.A.F.I.

3.2. Nécessité d'un groupe amphibie

Nous avons une expérience très riche de la guerre amphibie acquise en Indochine. Elle est adaptable aux missions actuelles de la Marine française. Mais il nous faut les moyens de la conserver et de l'améliorer.

Le G.A.F.I. – fabriqué à la hâte d'éléments disparates et fatigués – devrait, après remplacement ou remise en état de ses bâtiments et engins, être constitué en un groupement organique et opérationnel doté d'un bon navire de commandement.

Même s'il était basé à Arzew (ce qui paraît souhaitable sur le plan matériel), il devrait être rattaché à l'Escadre, au moins pour son entraînement tactique d'ensemble.

C'est seulement à ce prix que la Marine française pourrait immédiatement, et non dans un délai de deux à trois mois, exécuter des missions du type Opération 700 bis.

3.3. Entraînement de temps de paix

L'entraînement de notre Escadre, en temps de paix, n'est ni suffisamment réaliste, ni adapté à sa mission.

a) Très analytique, il est décomposé à l'extrême en des séries d'exercices élémentaires, fictifs, et sans imprévu, au cours desquels les Commandants bridés par un académisme de vieille école, perdent l'habitude de comprendre la situation tactique et tout esprit, voire tout désir, d'initiative.

b) Notre entraînement est – pratiquement et entièrement – orienté vers la préparation de nos bâtiments à leurs missions *NATO*.

N'étant pas une Force d'Intervention constituée, et opérationnelle douze mois par an, taillée et entraînée en vue de nos missions purement françaises, l'Escadre n'a pas les moyens réels, ni l'occasion, de participer avec l'armée de Terre et l'armée de l'Air à des exercices combinés, prolongés et profitables.

Les exercices « *Goodwalk* » de 1955 et « *Palétuvier* » de 1956 ont été très élémentaires et sans réalisme.

Les « débarquements » du C.I.O.A. n'étaient – en fait – que des démonstrations d'engins.

c) L'insuffisance des effectifs, la fragilité du matériel moderne, limitent par trop l'action du commandement.

Il faut savoir qu'en l'état actuel des effectifs de temps de paix des bâtiments de la F.N.I., et malgré les compléments d'équipage accordés aux D.E. et aux E. 50 pour l'opération, seuls ont pu être ordonnés les stades d'alerte :

- n° 1 : poste de combat pendant un temps limité et sans armer tous les moyens ;
- n° 4 : postes de veille par tiers.

d) L'endurance doit être recherchée dans nos sorties d'exercices. La « tournée de printemps » de l'Escadre pourrait offrir l'occasion d'exercices de longue durée, comportant plusieurs semaines de mer ou de rade foraine sans contact avec les bases.

e) Enfin et surtout, les Commandants de bâtiments devraient être mis systématiquement au cours des exercices dans des situations inhabituelles, mais réalistes, mettant à l'épreuve leurs qualités de jugement, d'initiative et d'audace.

(11) N.D.L.R. : porte-avions léger d'origine britannique (ex-*Colossus*) lancé fin 1943, et prêté par les Britanniques en 1946, avant d'être définitivement cédé à la Marine française en 1951.

3.4. L'entraînement des porte-avions et des flottilles embarquées

Dans l'opération actuelle, le Groupe des Porte-Avions français a rempli efficacement ses missions malgré les insuffisances techniques d'origine (lenteur de l'*Arromanches*¹¹, faible capacité en appareils, faiblesse des catapultes, vieillissement des appareils...).

Son intégration au sein d'un T.G. franco-britannique n'a pas soulevé de difficulté sérieuse.

Il faut cependant insister sur les leçons qui se dégagent de leur action :

- a) faute de chasse embarquée, nos porte-avions sont incapables de se protéger eux-mêmes ;
- b) leur entraînement doit être poussé :
 - à la mise en œuvre de l'aviation à un taux d'utilisation élevé ;
 - à l'appui aérien dans le cadre de l'organisation d'appui de feu prévue pour des opérations combinées.

3.5. Entraînement interarmées

a) Au cours de l'Opération 700 bis, il est vite apparu que le commandement de la 10^e D.P. n'avait aucune confiance dans l'appui de feu des bâtiments « canon ».

b) Les bâtiments et les flottilles n'étaient pas rôdés au mécanisme d'un J.F.S.C. – organisme inconnu en Escadre.

c) L'entraînement initial des P.G.A. et des D.L.O. était pratiquement nul et ne peut être amélioré qu'en détachant à Alger, au cours des mois de préparation, deux officiers de l'Etat-Major F.N.I.

Il n'y a qu'une seule manière de remédier à un tel état de choses : exécuter des exercices combinés fréquents et réalistes.

Le contre-amiral LANCELOT
Commandant la Force Navale d'Intervention



Port-Fouad, le 6 novembre 1956, entourés de leurs officiers d'état-major, le contre-amiral Lancelot et le général Massu évaluent la situation.

© E.C.P.A.

LEXIQUE DES ABRÉVIATIONS ET TERMES TECHNIQUES UTILISÉS

Les structures de commandement :

- C.C.F.F.O. : Commandant en Chef des Forces Françaises en Orient ;
- C.I.O.A. : Centre Interarmées d'Opérations Amphibies (Arzew) ;
- COMAR : COMmandant MARine ;
- DEFNAT : DEFense NATionale ;
- D.L.O. : Détachement de Liaison et d'Observation ;
- E.M./F.A. : Etat-Major des Forces Armées ;
- E.M.3 : 3^e Bureau de l'Etat-Major ;
- O.T.C. : Officier Tactique de Convoi ;
- P.G.A. : Poste de Guidage Avancé ;
- PREMAR : PREfet MARitime.

Les forces :

- B.E.S. : (Convoi) Bizerte-Egypte *Slow* ;
- C.T.F. (345) : *Combined Task Force* (345) ;
- 10^e D.P. : 10^e Division Parachutiste ;
- l'Escadre : l'ensemble des bâtiments de la flotte de Méditerranée, centrée autour des navires de ligne et des croiseurs lourds ;
- F.N.I. : Force Navale d'Intervention ;
- G.A.E. : Groupement Amphibie d'Exploitation ;
- G.A.F.I. : Groupe Amphibie de la Force d'Intervention ;
- G.A.S.M. : Groupe Anti Sous-Marins ;
- M.E.S. : (Convoi) Malte-Egypte *Slow* ;
- 1^{er} R.E.P. : 1^{er} Régiment Etranger Parachutiste ;
- T.G. (345.4) : *Task Group* (345.4).

Les matériels :

- *Corsair* : Chance-Vought « Corsair » F4U-7 (chasseur monomoteur et monoplace embarqué, d'origine américaine) ;
- *Daring* : grand destroyer britannique de reconnaissance, de lutte anti-sous-marine et antiaérienne de 2 700 tonnes, le plus moderne des bâtiments de la *Royal Navy* à l'époque ;
- D. E. : Destroyer d'Escorte ;
- *Dukw* : camion amphibie à six roues, pouvant porter 25 hommes ou 2 400 kg de matériel ;
- E. 50 : Escorte rapide anti-sous-marin de type *Le Corse* ;
- *H.U.P.* : Piasecki H.U.P. 2 (hélicoptère birotors de sauvetage, de défense littorale et de lutte anti-sous-marine) ;
- *L.C.H.* : *Landing Craft Headquarters* (bâtiment de commandement pour chalands de débarquement) ;
- *L.C.M.* : *Landing Craft Mechanized* (embarcation de débarquement pour 60 hommes ou un camion) ;
- *L.C.T.* : *Landing Craft Tank* (chaland porte-chars) ;
- *L.S.T.* : *Landing Ship Tank* (navire porte-chars) ;
- *Privateer* : Consolidated « Privateer » PB4Y-2 (quadrimoteur multiplace d'exploration, de bombardement et de lutte anti-sous-marine, d'origine américaine) ;
- *Skory* : destroyer multirôle de plus de 1 000 tonnes : l'un des bâtiments les plus modernes de la flotte soviétique de l'époque ;
- *T.B.M. (3 W/3 S)* : Gruman « Avenger T.B.M. » (monomoteur américain triplace de lutte anti-sous-marine) ;
- T. 47 : destroyer rapide de la classe *Surcouf* spécialisé dans la lutte antiaérienne, sauf exception.

Divers :

- A/S.M. : Anti-Sous-Marin ;
- S.A.R. : *Search And Reau.*

N.B. : toutes les heures indiquées sont des heures « Z » ou « Zoulou » (fuseau de Greenwich).