



LRDG



LES RAIDERS DU DÉSERT



Le LRDG, qui a assisté dans ses missions toutes les autres unités britanniques opérant sur les arrières de l'ennemi en Afrique du Nord, est la plus célèbre des unités de *raiders*. Plutôt qu'à une énième redite de son histoire, intéressons-nous à la nature de ses missions et posons-nous la question de leur succès.



POURQUOI UNE TELLE UNITÉ ?

Lorsque l'Italie fasciste entre en guerre contre le Royaume-Uni et la France le 10 juin 1940, une sourde menace plane sur l'Égypte occupée par les Britanniques. Lord Wavell, au poste de commandant en chef du *Middle East Command*, ne dispose que de ressources bien ténues pour assurer la défense de l'immense territoire placé sous son autorité. Concernant les Italiens de Libye, il importe de connaître leurs intentions : vont-ils attaquer ? Si oui, le désert entre Siwa et Wadi Halfa présente-t-il des possibilités d'invasion que pourraient mettre à profit les Italiens ? La question n'est pas anodine. Depuis les explorations menées dans le désert libyque dans les années 1930 et la controverse quant à la possession du Gabal Uweinat et de ses puits aux confins de l'Égypte, du Soudan et de la Libye, il est évident qu'une action résolue des Italiens en poste à Koufra en direction de Wadi Halfa puis d'Assouan serait imparable. Combinée à une offensive en provenance d'Afrique-Orientale italienne, une telle éventualité serait de nature à remettre en cause la présence britannique dans cette partie du monde.

C'est un de ces explorateurs du désert, Ralph Bagnold, qui propose à Wavell la mise sur pied d'une nouvelle unité qui sera chargée de s'assurer de l'énorme flanc ouvert du désert égyptien et d'y recueillir les renseignements relatifs aux intentions des Italiens. Ce sera les *Long Range Patrol Units* (ou encore *Long Range Desert Patrols*), formées en juillet 1940, qui prennent le nom de *Long Range Desert Group* en novembre 1940. Outre l'obtention de renseignements, le maintien d'une activité dans les profondeurs du désert laissera penser aux Italiens que le flanc gauche britannique est assuré. La présence fortuite de Bagnold en Égypte est une aubaine pour Wavell. Au contraire des Italiens, qui comptent pourtant dans leurs rangs des navigateurs du désert tout aussi talentueux, Bagnold a tôt fait de rassembler autour de lui quelques-uns de



▲ 25 mai 1942. Une colonne de cinq Chevrolet 1533 X2, soit un de moins qu'une patrouille à cette date, quitte Siwa pour s'entraîner à proximité. Les hommes sélectionnés pour servir au sein du LRDG deviennent vite des experts pour mener des raids en profondeur.

◀ Siwa, 1942. Un Chevrolet de la patrouille néo-zélandaise R1 ou R2 arbore un nom typiquement maori. L'engin est surchargé des *impedimenta* nécessaires à une unité évoluant à des centaines de kilomètres derrière les lignes ennemies.

ses fidèles compagnons d'excursion dans le désert : Bill Kennedy-Shaw, Guy Prendergast, Pat Clayton.

Bien que les Britanniques soient les champions des petites unités et des forces de commandos, le général Wavell, conscient des difficultés qui attendent Bagnold, lui rédige une note pour pallier les inévitables tracasseries administratives qui pourraient faire obstacle à une mission jugée essentielle. Ce papier, laconique, contient les mots suivants : « *À tous les responsables de départements et de services. Je souhaite que toute requête faite par le Major Bagnold en personne soit honorée sur le champ sans discussion.* » Comme pour toutes les autres « armées privées » du désert, le LRDG éprouve pourtant des difficultés dans le recrutement du personnel et pour l'obtention du matériel.



▼ Des Néo-Zélandais (on reconnaît leur chapeau caractéristique) viennent de toucher des Chevrolet flambant neufs. Nous sommes au Caire en mai 1942. L'unité n'est pas prioritaire en matière d'équipement militaire, et il faudra bien des modifications pour rendre ces engins opérationnels (déposer les pare-brise, mettre en place des filtres et des condenseurs...).



Chevrolet WB

LRDG

Armée britannique

Djebel Sherif, Libye, février 1941



© M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2014

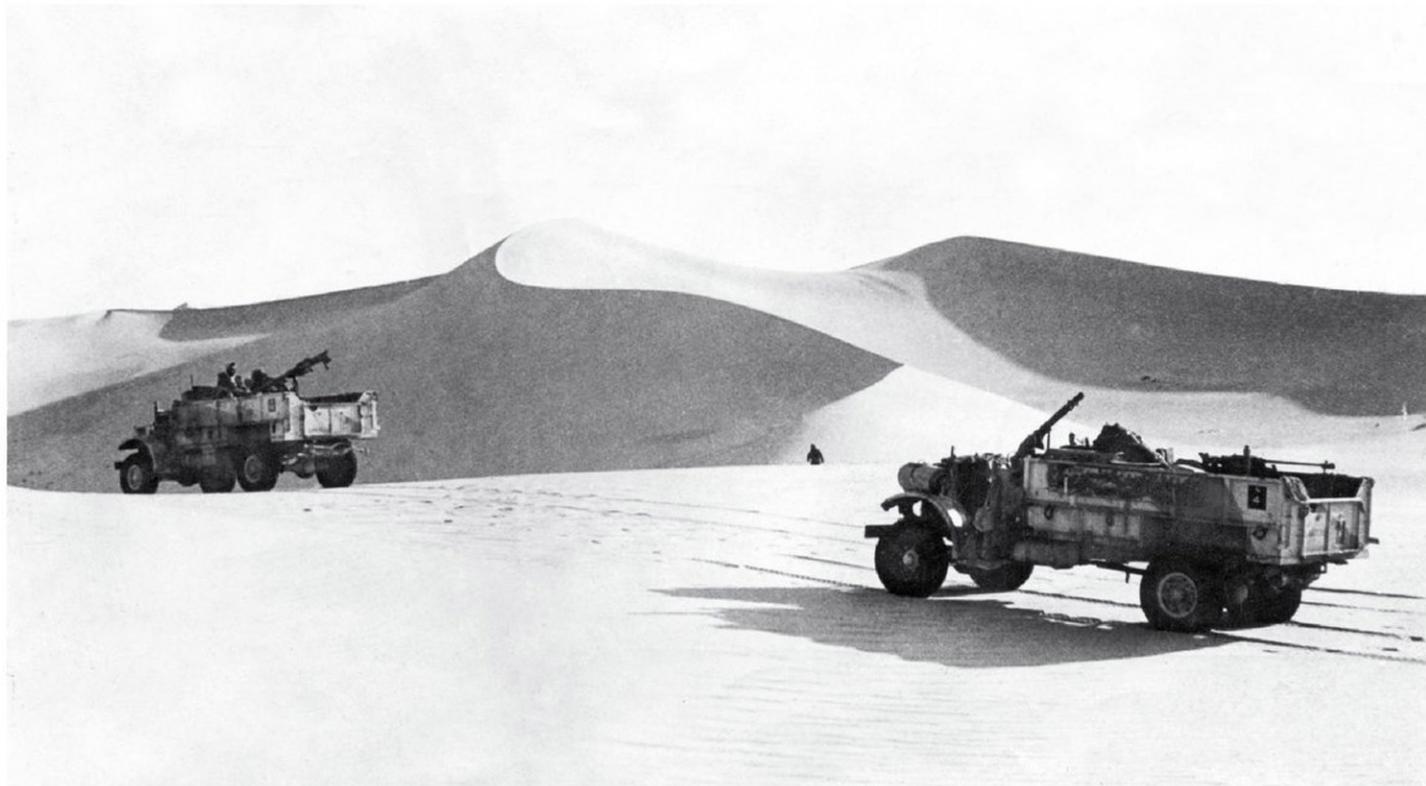
Début 1941, après les premiers succès du LRDG, et devant la possible menace d'une intervention allemande depuis la Turquie ou la Syrie, le principe de la création d'unités similaires pour opérer dans les déserts syrien et africain est entériné (ce sera l'ILRS, *Indian Long Range Service*, constitué à partir du « personnel de l'Armée des Indes mais qui sera in fine transféré du Moyen-Orient au Western Desert » nord-africain, où il passera sous le contrôle du LRDG).

L'ÉQUIPEMENT ET LE MATÉRIEL SONT-ILS ADAPTÉS ?

Une partie des camions Chevrolet initialement utilisés sont ainsi achetés au concessionnaire Chevrolet du Caire, les autres provenant de l'Armée égyptienne.

▼ Franchir un champ de dunes requiert un savoir-faire rendu possible par l'expérience acquise par les explorateurs du Western Desert au cours des années 1920 et 1930. Il faut disposer d'engins tout-terrain capables d'emporter suffisamment de matériel sans pour autant être de mécanique trop fragile ni trop gourmands en essence.

Le système D permettra d'améliorer l'armement. Ainsi, des canons Breda de 20 mm italiens seront réutilisés par le LRDG ainsi que des mitrailleuses Vickers récupérées sur une épave d'un appareil de la RAF. La maintenance posera problème à plusieurs reprises, avec les conséquences mécaniques que cela suppose. Les filtres et les pièces détachées font en effet défaut. Conscient de l'importance de la question, le *Colonel* Bagnold décide d'agir, et, à l'automne 1941, une compagnie du *Royal Army Ordnance Corps* est créée et rattachée au LRDG, sous le commandement du *Captain* Ashdown. Le maintien opérationnel des deux avions Waco, achetés par le LRDG, cause aussi des soucis, puisque la RAF ne s'y intéresse pas. Pour assurer la logistique de l'unité, toujours rattachée au *Middle East Command* alors qu'elle est en opération loin à l'ouest du Caire, Bagnold suggère, en septembre 1941, que





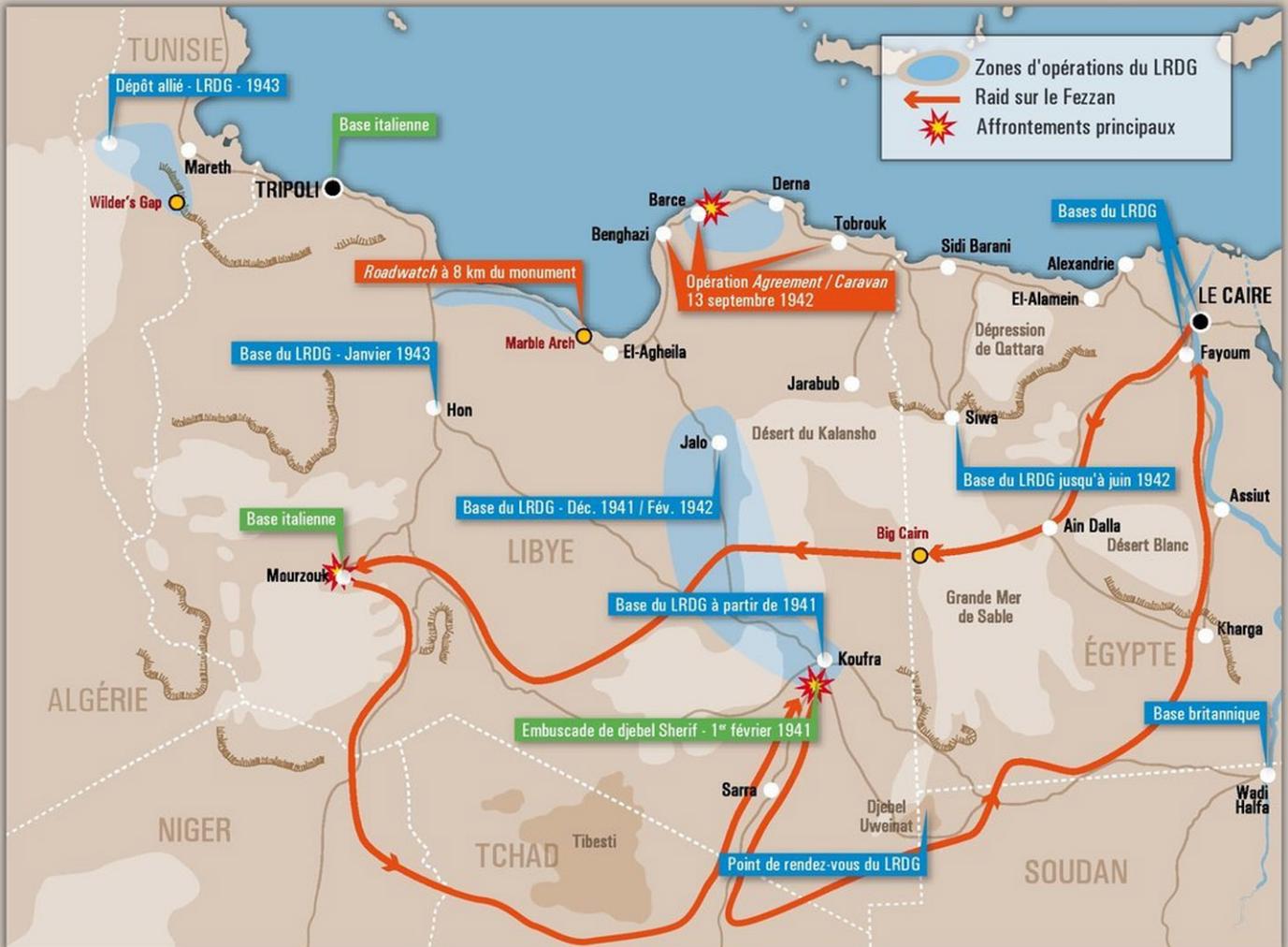
LES BASES DU LRDG

Le LRDG recourt à de nombreuses oasis comme bases temporaires : Jarabub Jalo, Aujila... Koufra et Siwa, plus spacieuses et plus éloignées du front, sont utilisées plus longuement. La première base est établie au Caire, notamment à la Citadelle de Saladin. Mais, dès que les Italiens sont repoussés jusqu'à El Agheila en février 1941, il apparaît évident que Le Caire se situe trop à l'est pour servir de base. Siwa joue ce rôle dès avril 1941 et surtout en

novembre de la même année, pour se rapprocher du QG de la 8th Army. Koufra sert de base après la prise de l'oasis par Leclerc en mars 1941, et ce jusqu'en décembre de la même année (bien que la *Sudan Defense Force* y demeure). Jalo devient alors le nouveau QG. Siwa, redevenue la base dès février 1942, est abandonnée aux Italo-Allemands en juillet 1942 avec l'avancée de Rommel jusqu'à El-Alamein. Le LRDG se replie alors sur l'oasis du Fayoum. ■

LA GUERRE DES SABLES

1940 - 1943



le LRDG soit rattaché à la logistique de la 8th Army pour toutes les questions de ravitaillement et de matériel autres que celles ayant trait à la navigation. Le matériel mis à disposition de l'unité ne cessera d'évoluer. Aux 33 Chevrolet WB 30-cwt initiaux succéderont des Ford F30 30-cwt (trop dispendieux en essence), avant de céder la place, dès mars 1942, à l'émblématique Chevrolet 1533 X2 30-cwt. Plusieurs véhicules légers destinés notamment aux chefs de patrouille, comme par exemple des voitures Ford V8, complètent la dotation : des Jeep seront finalement perçues en 1942 et même quelques automitrailleuses ainsi qu'un tank Vickers Mk. VI. Globalement, on peut souligner que bien que l'armement lourd ne fasse pas défaut, en tout cas en ce qui concerne les mitrailleuses, les véhicules ne sont pas blindés et, donc, très vulnérables. Effectuer de longs trajets dans le désert, loin de toute source de ravitaillement, suppose d'avoir à disposition un engin à la fois assez spacieux pour embarquer suffisamment d'approvisionnement, dont la consommation en carburant reste raisonnable, qui ne soit pas d'un poids excessif afin de pouvoir franchir aisément les dunes et autres obstacles et, enfin, qui soit d'une maintenance facile.

LES MISSIONS DE RENSEIGNEMENT PAR RECONNAISSANCE LOINTAINE

Les premières missions du LRDG (en fait le LRDP) consistent en la reconnaissance du dispositif italien dans le Sahara. Dans la mesure du possible, tout contact avec l'ennemi doit être évité. Le LRDG excelle dans ces actions de renseignement. Aussi, avec le développement de véritables formations de commandos (le SAS notamment), ses missions ont avant tout pour but d'obtenir des renseignements et de surveiller l'activité de l'adversaire. Elles s'effectuent très en profondeur, bien loin de la ligne de front, et chaque patrouille se voit confier une immense zone d'opération. Fin juillet 1941, la patrouille T prend part à la première reconnaissance de très grande envergure : son secteur de mission couvre la zone El Agheila-Marada-Zella-Hon-Bouerat. Si, à cette occasion, peu de renseignements ont été rapportés, la patrouille n'est pas détectée. En octobre 1941, réduites de 12 à 5-6 véhicules, les patrouilles sont plus difficiles à repérer et peuvent se camoufler plus aisément.



La mission de renseignement s'est traduite par ce qui a été appelé le « road watch », c'est-à-dire la surveillance de la route côtière, la Via Balbia. C'est à partir d'octobre 1941 que commencent ces actions visant à établir avec précision le trafic des véhicules ennemis en provenance de Tripoli, où est acheminé l'essentiel du ravitaillement à destination de la *Panzer-Armee* « Afrika ». Plusieurs secteurs ont été sélectionnés par le LRDG pour effectuer cette surveillance, notamment à proximité de « Marble Arch ». La patrouille qui est chargée d'une telle mission doit se dissimuler, le plus souvent dans un wadi, pour établir son campement : tout doit être dûment camouflé, et toute trace de roues est effacée. L'observation de la route s'effectue par paire de soldats relevés toutes les 24 heures dans l'obscurité, ce qui n'est pas une mince affaire. Il faut ensuite rester étendu et immobile pendant la journée et surveiller la route. Il s'agit donc d'un travail très pénible, les sens devant être constamment en éveil pour réaliser un rapport exact du trafic et pour éviter d'être repéré par un ennemi parfois très proche. Deux fois par jour, un contact radio est établi avec la base du LRDG pour envoyer les rapports mais aussi pour recevoir des instructions.

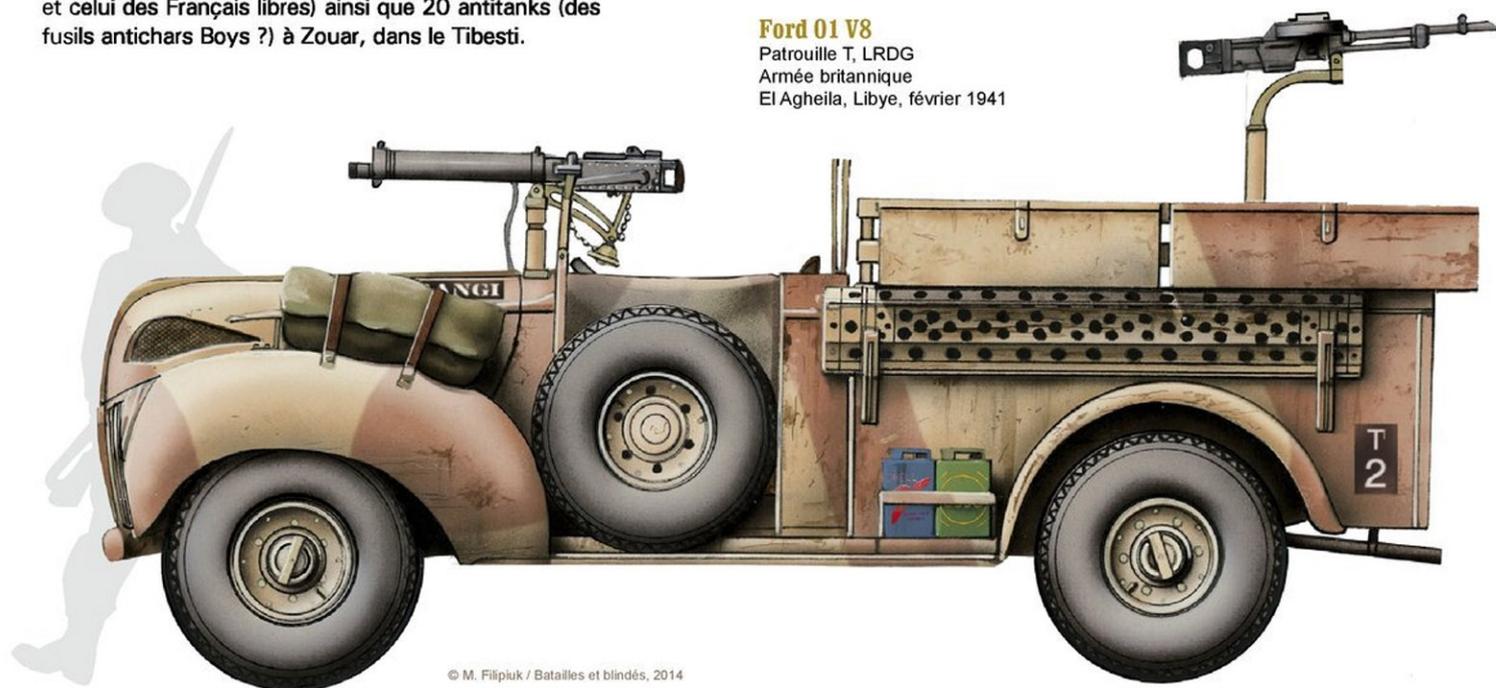
LES « TAXIS » DU LRDG : DÉPOSER OU RÉCUPÉRER DES HOMMES OU DU MATÉRIEL

Le transport de matériel pour constituer des dépôts en vue de missions futures est l'objectif de certaines missions. Le 6 novembre 1941, les trois camions Ford d'un détachement de la patrouille S, mené par le sous-lieutenant Browne, quittent Koufra en direction de Jalo dans l'intention, non pas d'y acheminer des commandos, mais tout simplement de déposer une carte recouverte de fausses données dans le but de leurrer l'ennemi alors même que la *8th Army* s'apprête à déclencher l'opération « Crusader » pour dégager Tobrouk. Le plan réussit : par la suite, on découvre ces fausses informations reportées sur une carte italienne à Jalo. Le 29 décembre, le LRDG vient en aide aux FFL de Leclerc qui s'apprêtent à opérer dans le Fezzan en apportant un poste radio (pour permettre les communications entre le QG de la *8th Army* et celui des Français libres) ainsi que 20 antitanks (des fusils antichars Boys ?) à Zouar, dans le Tibesti.



▲ Bien qu'aux antipodes du stéréotype du soldat britannique, ces militaires hirsutes et mal rasés à l'allure peu martiale sont au service de Sa Majesté. Ce sont des hommes de la patrouille Y (*Yeomanry*), photographiés à Koufra au retour d'un raid. À l'image du drapeau qu'ils arborent, ce sont de véritables « pirates du désert ».

Ford 01 V8
Patrouille T, LRDG
Armée britannique
El Agheila, Libye, février 1941



© M. Filpiuk / Batailles et blindés, 2014



Le LRDG mène également des missions de « taxis » en faveur des autres unités opérant sur les arrières ennemis. En juin 1941, la patrouille H dépose ainsi deux Arabes (de la *Libyan Arab Force*) à Gambut, puis, au cours d'une autre mission, un officier et deux Arabes sur les arrières de l'ennemi à Barce. C'est le 16 décembre 1941 que le LRDG, en l'occurrence la patrouille S1, mène sa première opération de taxi en faveur du SAS en acheminant 13 hommes près de Syrte.

Le 17 novembre 1941, la patrouille R1 quitte Siwa pour ramener les 55 premiers commandos du SAS qui vient d'être créé par le capitaine Stirling. Si seuls 21 SAS sont retrouvés et ramenés en Égypte, c'est le début d'un partenariat entre les deux unités. Parfois, une patrouille du LRDG amène des agents derrière les lignes ennemies et dépose d'autres *raiders* par la même occasion : c'est le cas en mars 1942, lorsque la patrouille R2, tout en emmenant avec elle des agents arabes dans le djebel Akhdar, récupère 7 SAS comme convenu mais aussi d'autres soldats de la *8th Army* et un officier de la *Libyan Arab Force*. Parfois, il s'agit de récupérer un pilote égaré ou encore de ramener un véhicule endommagé provisoirement abandonné.

LE GUIDAGE À TRAVERS LE DÉSERT

Pendant l'opération « Crusader » (lancée le 18 novembre 1941), le LRDG doit patrouiller les pistes dans le secteur Bir Hacheim–El Adem–Mechili–Bir Tengeder, mais aussi Jalo ainsi que le Trigh el Abd. Il doit également surveiller l'ennemi et transférer toute information intéressante à la Force « E », une brigade indienne et des automitrailleuses placées sous le commandement du *Brigadier* Reid chargé d'opérer un mouvement tournant à travers le désert depuis Jarabub. Le LRDG reconnaît à nouveau les bons passages au sud de Mersa el Brega en décembre 1942. La patrouille R1 du capitaine Brownne accompagne à cet effet la fameuse *2nd New Zealand Division* du général Freyberg dans sa manœuvre visant à prendre de flanc des positions que Rommel, anticipant l'attaque adverse, a prudemment évacuées. La patrouille mène donc l'avance néo-zélandaise, d'abord de concert avec la *Cavalry* de la division (c'est-à-dire son unité de reconnaissance).

▼ Le désert recèle bien des dangers, comme le sable mou. L'opération de désensablement à laquelle procèdent ces hommes est lente et fastidieuse. Une des missions confiées au LRDG sera précisément de guider des colonnes de la *8th Army* à travers le désert pour en éviter les embûches sans s'égarer.

En mars 1943, c'est un détachement de la patrouille T2, deux Jeep et trois hommes sous le commandement du lieutenant Tinker, qui guide la division néo-zélandaise et les troupes qui lui sont rattachées dans un vaste mouvement tournant visant à contourner la ligne « Mareth ».

EN PATROUILLE OU EN PROTECTION EN FLANC-GARDE

Le LRDG n'opère donc pas que dans les profondeurs du désert pour être parfois associé aux grandes batailles menées à proximité de la côte. Les combats s'apparentent alors à ceux de formations conventionnelles. C'est ainsi que, durant l'opération « Crusader », des patrouilles soutiennent directement les actions de la *8th Army* en attaquant des convois de ravitaillement germano-italiens (comme le font les unités de reconnaissance ou encore les « Jocks Columns »). En fait, des hommes du LRDG sont en première ligne dès la première offensive de Rommel de mars-avril 1941. Le *A Squadron* (patrouilles G et Y) du *Major* Mitford est basé à Jalo et doit surveiller l'activité des Allemands basés à Marada (l'oasis est prise par une colonne allemande), tout en évaluant la praticabilité du terrain. La patrouille G du capitaine Crichton-Stuart, encerclée, est cependant obligée d'abandonner tous ses véhicules

dans l'oasis d'Augila faute d'essence. Les 2-3 avril, le LRDG est dans le secteur de Msus alors que les colonnes de Rommel se rapprochent. Les hommes de Mitford surveillent en effet le Trigh-el-Abd. Ils rejoignent Mechili le 6 avril, au moment même où une unité italienne tente un premier assaut. Si les *raiders* parviennent à s'emparer d'un canon italien, ils sont finalement repoussés par des blindés. Le lendemain, des camions allemands sont mis en fuite, et les premiers soldats de l'*Afrika-Korps* sont capturés. En mai 1941, pendant l'opération « Brevity », la patrouille est à nouveau utilisée comme unité de reconnaissance « classique » aux côtés du *11th Hussars* au nord de Fort Madalena au cours de l'attaque sur Solloum : tombée sur un fort parti de véhicules blindés allemands à Bir Sheferzen le 14 mai 1941, elle ne parvient à sauver que trois véhicules à l'issue d'une course-poursuite dans le désert sur des dizaines de kilomètres à 80 km/h...





▲ Le capot de ce Ford 30 a été ôté pour faciliter l'aération et le refroidissement du moteur. On observe qu'il emporte un filet de camouflage mais aussi un panneau circulaire frappé d'un swastika : s'agit-il d'un leurre destiné à tromper un ennemi qui aligne des milliers d'engins britanniques ?



◀ La patrouille T (néo-zélandaise) photographée à proximité du Caire après le siège de l'oasis de Jarabub en 1941. Le premier soldat assis à gauche est Frank Jopling, l'auteur du remarquable ouvrage *Bearded Brigands*. La diversité des coiffures et des tenues est de mise...



En décembre, alors que le *11th Hussars* avance en tête, le LRDG opère en flanc-garde des unités britanniques (notamment la *Marriott Force*) tentant de couper la retraite ennemie (à travers le djebel Akhdar) par le désert jusqu'à Antelat, dans le vain espoir de rééditer l'exploit de Beda Fomm en février de la même année. Les attaques furtives qui sont appréciées par le LRDG ne sont pas possibles : celles de convois sont vaines dans un secteur aussi encombré de soldats, d'après le capitaine Easonsmith (patrouille R1). Un an plus tard, en décembre 1942, c'est avec les FFL de Leclerc remontant vers la Tripolitaine depuis le Fezzan que le LRDG doit coopérer (en premier lieu la patrouille S2 du lieutenant Henry, puis une patrouille de l'ILRS menée par le capitaine Cantlay), moins pour leur fournir des guides, comme le prétendent certains Britanniques, que pour donner le maximum de renseignements aux Français tout en leur assurant un soutien bienvenu, étant entendu que les forces de Leclerc restent relativement modestes et mal équipées. Les hommes du LRDG, spécialistes de la conduite dans le désert, se plaignent d'ailleurs de l'inexpérience des chauffeurs français. L'avance s'effectue d'oasis en oasis sous les attaques des avions italiens et de leurs unités motorisées sahariennes, mais la coopération franco-britannique fonctionne au mieux.

LES RAIDS

En juillet 1941, la patrouille G, alors en opération dans le djebel Akhdar, s'attaque ainsi à un aérodrome. Le 29 novembre, la patrouille Y2 du capitaine Lloyd-Owen parvient à s'emparer d'un fort, certes modeste, près d'El Ezzeiat, dans le djebel Akhdar. Parvenus à 200 mètres du fortin, les camions du LRDG subissent les tirs des défenseurs. Lloyd-Owen envoie donc ses hommes à l'attaque à pied. Après un premier refus, la garnison rend les armes : 2 tués et 12 prisonniers chez les Italiens. Les Britanniques s'en retournent après avoir pris ou détruit tout le matériel d'importance : documents, armes, munitions... Mais c'est en juillet 1942, alors que Rommel et Auchinleck disputent la première et décisive bataille d'El-Alamein, que plusieurs patrouilles (G1, Y2) interviennent au plus près du front. Il s'agit de semer le chaos dans la logistique adverse, le talon d'Achille de la *Panzer-Armee* « Afrika », arrivée à 2 500 km de Tripoli.

L'ATTAQUE DE MOURZOUK

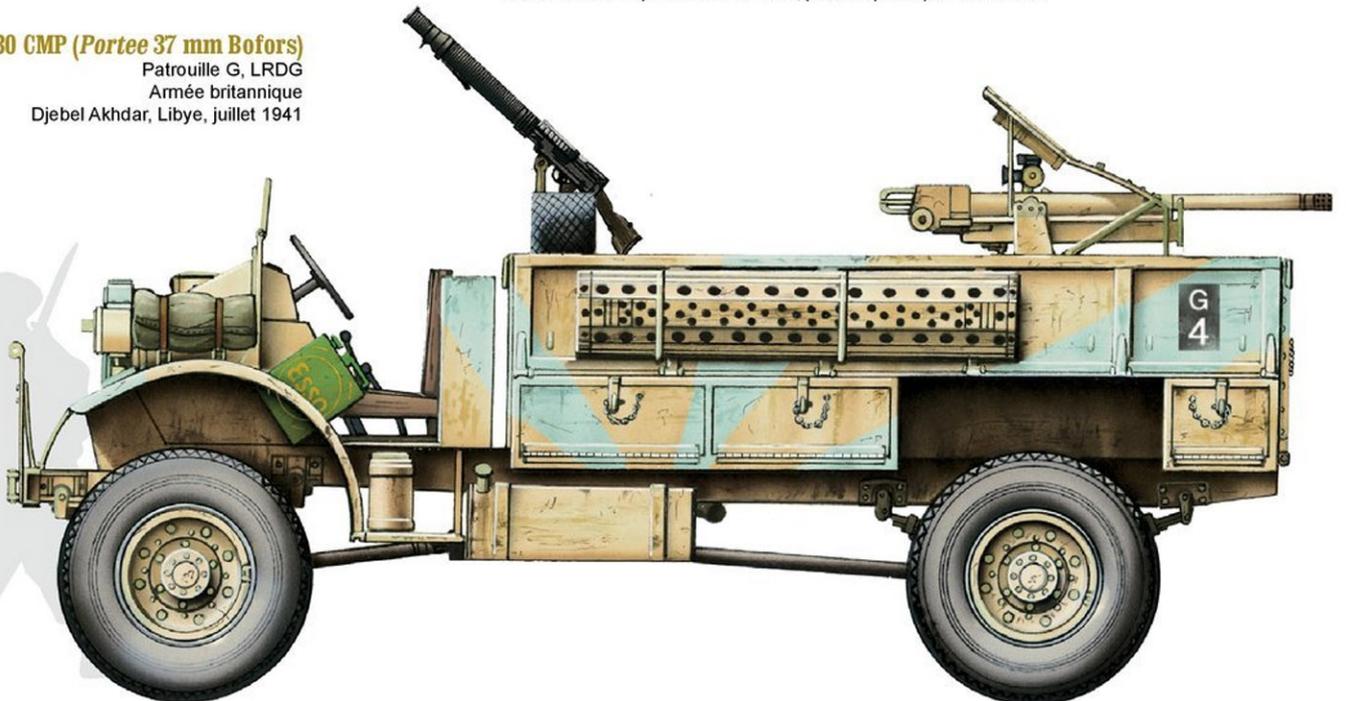
Le 11 janvier 1941, les patrouilles T et G embarquant avec elles quelques Français libres, dont le lieutenant-colonel d'Ornano, parviennent à l'oasis de Mourzouk après avoir parcouru 2 200 km depuis Le Caire, sans que les Italiens, dépouillés de leurs unités motorisées dans le Sahara, à l'exception d'une compagnie à Koufra, n'aient été en mesure de les repérer. Si l'attaque sur l'aérodrome et ses hangars est un succès, les *raiders* qui mènent l'assaut sur le fort de Mourzouk ne peuvent s'en emparer malgré l'utilisation de leur Bofors de 37 mm et de deux mortiers de 2 inches. Le LRDG est trop faiblement équipé pour mener ce genre d'attaque, ce qui est confirmé aux villages d'Um el Araneb et d'El Gatrun, où de petites garnisons parviennent à repousser les Britanniques. Quelques jours plus tard, alors en mission de repérage sur la route de Koufra, la patrouille T est décelée par un avion de reconnaissance italien, puis surprise dans une embuscade montée par des éléments de la *Compagna Sahariana* (40 hommes et 5 véhicules) au djebel Sherif : trois Chevrolet sur les onze sont incendiés, les neuf autres devant leur survie à leur rapidité. Le LRDG semble décidément mal adapté au combat. ■



▲ Réussir un raid suppose un timing parfois difficile à respecter, surtout s'il met en œuvre plusieurs unités. Les accidents de parcours, comme une crevaison ou une rencontre inopinée avec l'ennemi, peuvent provoquer des retards.

Ford F30 CMP (Portée 37 mm Bofors)

Patrouille G, LRDG
Armée britannique
Djebel Akhdar, Libye, juillet 1941





L'objectif des *raiders* est les colonnes de camions et, surtout, leur contenu : carburant, munitions, ravitaillement de toutes sortes... De concert avec le SAS, le LRDG (les patrouilles surnommées plus la G2) s'en prend au même moment aux aérodromes de Fouka et de Mersa Matrouh (30 avions y auraient été détruits), à peine occupés par les forces aériennes de l'Axe. La participation à des raids d'envergure se limite toutefois à deux cas : Mourzouk en 1940 et Barce en septembre 1942 (l'opération « Caravan »). Dès novembre 1940, il est décidé d'opérer en coordination avec les FFL du Tchad.

LES ATTAQUES D'OPPORTUNITÉ

Bien que n'ayant pas à proprement parler vocation à être des unités combattantes, les patrouilles du LRDG ont mené des attaques à de nombreuses reprises au cours de leurs missions. Ainsi, des positions ou des véhicules isolés de l'Axe, ou encore des convois ou tout type d'installations militaires italo-allemandes (notamment des dépôts de carburant), ont pu être la proie des *raiders* de la formation. Ceux-ci, évoluant dans des véhicules peu blindés, marquent leur préférence pour le sabotage, la mise en place de mines ou encore l'embuscade. Remonter une colonne ennemie en faisant feu de toutes ses armes est une pratique opérée par le LRDG, à condition de ne pas être confronté à des engins blindés. Harasser l'ennemi et lui laisser un sentiment d'insécurité est l'objectif premier. Le 23 octobre 1941, la patrouille R du capitaine Easonsmith incendie quelques camions après qu'Easonsmith a en personne fait signe à la colonne de stopper et bien failli y laisser sa vie lorsque le chauffeur du premier véhicule réussit à saisir sa mitrailleuse Thompson en bondissant hors de l'engin, avant de s'évanouir dans la nuit... Le 26 novembre 1941, près d'Abier-el-Aleima, la patrouille Y1 tombe par hasard sur un parc d'une trentaine de camions et parvient à en détruire la moitié avant de s'éclipser.

▼ À partir de l'automne 1942, comme les SAS et les *raiders* de la *Popski's Private Army*, les hommes du LRDG disposent de Jeep puissamment armées, au nombre de 2 par patrouille aux côtés de 4 Chevrolet. L'engin, très maniable et rapide, est idéal pour la reconnaissance et le raid. La première Jeep du LRDG est en fait un engin... abandonné par le SAS.



▲ Rien de tel qu'une excellente Vickers K récupérée sur l'épave d'un appareil de la *Desert Air Force* pour mener une attaque d'opportunité sur un convoi ennemi avant de s'esquiver. Une telle puissance de feu s'avère également efficace en cas d'attaque aérienne.

DÉCOUVRIR DES PASSAGES POUR L'ARMÉE

Le terrain est-il praticable pour les unités de la *8th Army* ? C'est une des missions du LRDG. En fait, dès l'époque de la *Western Desert Force*, on cherche à évaluer la qualité du terrain : le sol est-il trop sableux ? Est-il trop dangereux pour les pneus ? Le LRDG doit aussi se frayer ses propres passages (ainsi Bagnold trouvera une solution dans les dunes de sable de la Mer de Sable Occidentale). En décembre 1942, après les combats pour Mersa el Brega, la patrouille R1 doit évaluer le terrain dans les secteurs du wadi Tamet, du wadi el Chebir et du wadi Zem Zem, c'est-à-dire entre Syrte et Bouerat. Peu après, le LRDG est envoyé en reconnaissance sur la frontière tunisienne. C'est au cours de ces pérégrinations qu'une information capitale est fournie à Montgomery : il est

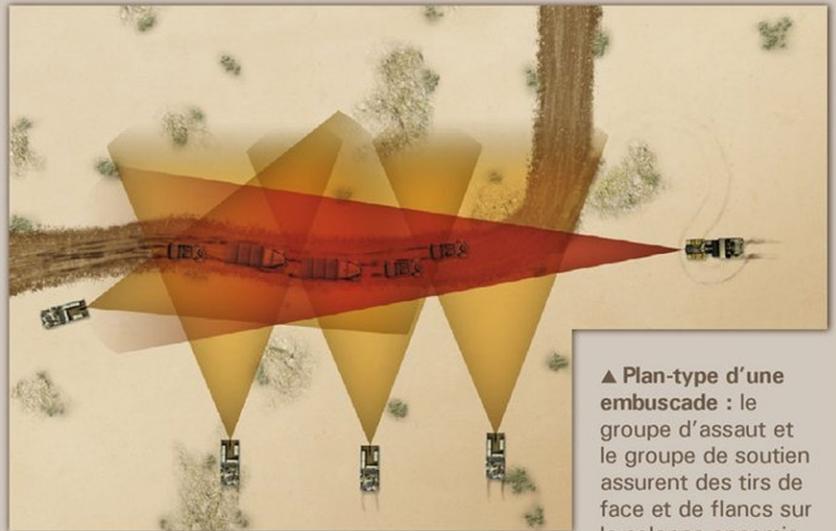




L'EMBUSCADE TYPE

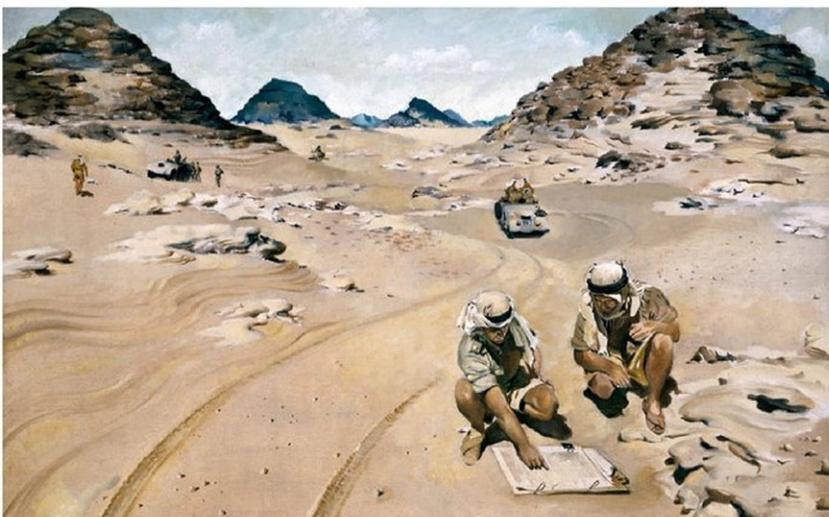
Causer des pertes, susciter un sentiment d'insécurité, obtenir des renseignements : les raisons pour monter une embuscade sont multiples. Lorsqu'une patrouille du LRDG en prépare une sur une route qu'elle sait empruntée, elle positionne ses camions de façon à ce que l'avant soit à l'opposé de la route, permettant ainsi la fuite dans le désert en cas de difficulté. L'idéal est de se placer à portée de grenades et de mettre à profit buissons, wadis et filets de camouflage pour se dissimuler, étant entendu que l'embuscade aura avantage à être menée de nuit. Une attaque conduite depuis un virage aura l'intérêt de frapper l'ennemi de face et sur les flancs, une configuration qui a la faveur du LRDG. Le groupe d'assaut mitraille l'ennemi par le côté, avant de foncer à pied sur les épaves des engins adverses sous le couvert des autres véhicules (dont les armes les plus lourdes) en position d'appui sur les deux ailes au cas où un nouvel adversaire se présenterait.

Une fois le combat terminé, la patrouille doit rapidement quitter le lieu de l'action afin d'éviter d'être interceptée par plus fort parti. Auparavant, avant de miner le terrain dans la direction empruntée par la patrouille, les soldats du LRDG auront pris soin de fouiller les véhicules détruits avec l'espoir de mettre la main sur des documents importants (y compris les fréquences radio). Ce genre d'attaque a été mené par les patrouilles S2 et R2 dans le djebel Akhdar le 29 novembre 1941. Une première embuscade détruit 2 camions, avant que les *raiders* suivent la route et y anéantissent 4 autres véhicules. Se repositionnant en embuscade, les soldats du LRDG surprennent un autre convoi et détruisent deux camions et leurs remorques ainsi qu'un camion-citerne. ■



▲ Plan-type d'une embuscade : le groupe d'assaut et le groupe de soutien assurent des tirs de face et de flancs sur la colonne ennemie.

-  Véhicule canon (47 ou 50 mm)
-  Véhicule mitrailleuses
-  Mines



possible de contourner les défenses de la ligne « Mareth » au-delà des monts Matmata, par la trouée de Tegaba, en direction de Gabès. Une opération qui n'est pas sans danger : en janvier 1943, l'aviation ennemie repère un campement et anéantit une Jeep et six Chevrolet de la patrouille T2 et des hommes de Peniakoff (*Popski's Private Army*). Pour s'assurer de la praticabilité du terrain par des blindés, la patrouille Y2 emmène avec elle le lieutenant Bristowe de la *7th Armoured Division*.

◀ Les hommes du LRDG sont des experts du désert. C'est donc logiquement à eux que le *HQ Middle East* s'adresse pour découvrir des passages pour contourner le flanc ennemi, comme ce sera le cas dans le Sud tunisien, à l'ouest de la ligne « Mareth ».

De son côté, la patrouille G du lieutenant Bruce établit clairement que le secteur au sud du Chott el Djerid (lac salé) est infranchissable : les Chevrolet ont eux-mêmes eu bien des ennuis mécaniques, et c'est vraiment de façon exceptionnelle qu'il a pu couvrir toute la région. Par ailleurs, aucune piste indiquée sur les cartes françaises n'est visible : tout a été effacé depuis longtemps par le vent du désert...

MISSION ACCOMPLIE ?

De décembre 1940 à avril 1943, il ne s'est pas passé plus de quinze jours sans que des éléments du LRDG ne soient en action. Toutefois, les dommages infligés à l'ennemi semblent limités au regard des pertes totales subies par les Italo-Allemands en Afrique. Le LRDG, comme d'autres unités opérant sur les arrières de l'Axe, a certes obligé la diversion de forces du front principal, mais cela reste difficile à quantifier étant entendu que les bases, aérodromes, camps et dépôts ennemis auraient de toute façon reçu le bénéfice d'une protection. Le LRDG fut-il à cet égard plus menaçant que le SAS ?



DES DIFFICULTÉS POUR LES PATROUILLES DU LRDG

Le LRDG n'a parfois pas toujours été en mesure de mener à bien ses missions. Ainsi, le manque de protection offert par ses camions, bien que très bien armés, empêche les *raiders* de participer à des combats soutenus. L'embuscade ou l'attaque soudaine suivie d'une esquivé immédiate sont préférables. C'est ce qui ressort de l'affaire de Sheferzen en 1941, lors de laquelle une patrouille du LRDG, placée en flanc-garde de la *Western Desert Force*, subit de lourdes pertes en camions du fait de leur vulnérabilité. Il ne faut plus chercher le combat, ne plus se faire voir, mais se focaliser avant tout sur le renseignement, voire capturer des prisonniers (un retour à un rôle plus offensif sera toutefois opéré à partir de « Crusader » en novembre 1941). Un autre écueil survient au cours de la première surveillance de la route près de « Marble Arch » (ou « Arco Dei Fileni »). Les hommes ne sont en effet pas assez entraînés pour reconnaître le matériel ennemi et donner des renseignements précis. Ce problème sera réglé par la suite, et les missions d'observation de la *Via Balbia* seront de la plus haute importance pour la *8th Army* et seront parmi les contributions les plus significatives du LRDG dans la guerre du désert. Le repérage de terrains d'atterrissage et les missions topographiques ont parfois été imprécis faute d'avoir emporté un théodolite, erreur qui ne se répétera pas souvent. La dissimulation au regard de l'aviation ennemie exige aussi d'adopter de petites formations, d'où la réorganisation d'octobre-novembre 1941, puisque, auparavant, une patrouille comptait un camion de 15 cwt et 10 camions de 30 cwt. Elles auront désormais 6 camions chacune, chaque ancienne patrouille se dédoublant, la patrouille G formant ainsi les patrouilles G1 et G2.

Convenir d'un rendez-vous et établir la liaison n'est pas chose aisée dans les immensités désertiques. Ainsi, en avril 1941, la patrouille G est envoyée en reconnaissance dans le secteur de Marada, avant de se diriger vers l'oasis d'Aujila, où elle a rendez-vous avec le reste du *A Squadron*. Pourtant, aucune autre patrouille n'y parviendra, et aucune liaison radio ne pourra être établie.

Rommel lui-même semble confondre les deux unités. Il reste que des documents capturés aux Allemands indiquent clairement que les victimes du LRDG ont surestimé les effectifs de leurs adversaires et ont éprouvé beaucoup de craintes pour la sécurité de leurs lignes de communication. En mars-mai 1942, avant la bataille de Gazala, on dénombre 20 bataillons d'infanterie, trois régiments d'artillerie, des automitrailleuses et des chars entre Derna et El Agheila. Pourtant, le LRDG et le SAS semblent y opérer en toute impunité. Certes, les *Compagnie Saharienne* sont au Fezzan, face à la menace des FFL, des forces britanniques au Soudan et également du LRDG. Par ailleurs, l'importance des effectifs de l'Axe s'explique aussi par la relative proximité de la ligne de front (à Gazala).

Les plus grands succès du LRDG sont sans conteste ceux ayant trait à la recherche de renseignements sur l'adversaire et sur la praticabilité du terrain. Les renseignements obtenus étaient précis et ont aidé le grand quartier général du Caire à planifier ses opérations tout en ayant la vision la plus exacte possible des intentions et des mouvements de l'ennemi. Toutefois, ces rapports ne font que s'ajouter ou simplement confirmer les données obtenues par ULTRA, la reconnaissance aérienne, les services d'écoute ou encore les patrouilles menées par des forces plus conventionnelles de la *8th Army*. Il fallait être capable de renvoyer les informations au QG (grâce à la radio) et que celui-ci soit à même de les traiter à

Les hommes souffrent aussi. La malaria sévit à Siwa, des hommes tombent malades sous l'effet de l'insolation. Les pertes sont parfois telles que, par exemple, au printemps 1941, la patrouille Y se retrouve sans officier, obligée de ce fait de s'en tenir à un rôle de garnison. Une difficulté non prévue survient en janvier 1942 lorsque, dépourvus de moyens de transport, 10 hommes du LRDG et du SAS sont contraints de rejoindre leurs lignes à pied. Ces derniers, accoutumés au transport en camion, éprouvent les pires difficultés à marcher sur des longues distances avec des chaussures inadaptées : brodequins, chaussures légères et même sandales...

La nature elle-même cause bien des difficultés. Le 20 avril 1941, la patrouille G, en route pour surveiller la piste de Gardaba, est ainsi immobilisée par une tempête de sable particulièrement virulente. Dans un autre cas, le 1er août 1941, la patrouille T est contrainte d'effectuer un long détour pour éviter une zone de dépressions couvertes de dunes. Lorsque le sol est poudreux, l'empreinte des véhicules est particulièrement bien apparente, un danger certain en cas de survol du secteur par un appareil ennemi. À plusieurs reprises, des crevaisons de pneu retarderont la progression du LRDG. ■



temps. Si ces missions menées par le LRDG étaient essentielles, il est difficile de quantifier leur importance réelle comparativement aux autres sources de renseignements. La formation a été également efficace pour l'évaluation de la qualité du terrain et la recherche de passages. Elle a indubitablement réussi aussi dans sa tâche de taxi pour d'autres unités opérant sur les arrières des forces de l'Axe. Par ailleurs, les pertes essuyées par le LRDG en hommes et en véhicules ont parfois été sévères pour certaines patrouilles, mais se limitent au final à quelques dizaines d'hommes. Comme pour les SAS, les résultats obtenus dépassent largement l'effort militaire consenti par l'Armée britannique. Au final, on peut conclure que la formidable épopée du LRDG est une réussite et un choix judicieux du général Wavell. L'unité se devait d'être mise sur pied, ne serait-ce qu'au cas où les Italiens auraient tiré davantage profit de leurs garnisons dans le désert pour menacer l'Égypte dès l'été 1940. Sans le LRDG, le SAS, non encore doté de ses fameuses Jeep après le fiasco de son premier parachutage, ni aucune autre unité de commandos ou d'espions n'auraient pu voir le jour ni mener des opérations derrière les lignes de l'armée de Rommel. L'existence même du LRDG, pourtant avant tout unité de renseignement, a permis la pérennité de toutes ces formations. ■



◀ Le *Captain Lloyd Owen*, photographié ici avec un manteau en peau de chèvre à Ghetmir, près de Jalo, en février 1942. Les patrouilles du LRDG durent faire face à de nombreuses difficultés. Néanmoins, elles accomplirent avec succès des missions variées, sous le commandement inspiré de Ralph Bagnold puis de Guy Prendergast.

▲ Des camions pilotés par des hommes d'exception évoluant dans les paysages magnifiques et envoûtants du désert sous le soleil : l'épopée du LRDG s'apparente à une véritable aventure, ce qui est en grande partie vrai.

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

- ▶ Gordon (J. W.), *The Other Desert War: British Special Forces in North Africa, 1940-1943*, Greenwood Press, 1987
- ▶ Kennedy-Shaw (W.B.), *Patrouilles du Désert*, Berger-Levrault, 1948 : un récit vivant d'un des premiers raiders
- ▶ O'Carroll (B.), *Bearded Brigands: the legendary Long Range Desert Group in the diaries & photographs of trooper Frank Jopling*, 2003 : probablement le meilleur ouvrage sur le sujet.
- ▶ Swinson (A.), *Les Raiders, patrouilleurs du désert*, Marabout, 1971 : un récit clair qui est une bonne introduction au sujet.
- ▶ Winter (H.W.), *Special Forces in the Desert War, 1940-43*, The National Archives, 2001 (lire aussi l'histoire officielle néo-zélandaise sur le LRDG) : écrit à l'origine pour la section historique du War Cabinet, fourmille de données et de détails à partir des archives du LRDG.

- ▶ Molinari (A.), *Desert Raiders: Axis and Allied Special Forces 1940-43*, Battle Orders n° 23, Osprey, 2007
- ▶ Moreman (T.), *Long Range Desert Group Patrolman*, Warrior n° 148, Osprey, 2010
- ▶ Jenner (R.) et List (D.), *The Long Range Desert Group*, New Vanguard n° 32, Osprey, 1999

SUR INTERNET :

- ▶ www.lrdg.org
- ▶ www.lrdg.de/main.htm

Chevrolet WA
Patrouille W, LRDG
Armée britannique
Égypte, décembre 1940

