



GAZETTE CASSIC

Collectif des Anciens des Systèmes de Surveillance, d'Information et de Communications

Porte-parole du CASSIC et rédacteur de la Gazette CASSIC :
Jean BIBAUD – jean.bibaud@wanadoo.fr – 06.62.80.46.09

Édition spéciale – Septembre 2025



Héritage mémorielle du CASSIC

Cinq ans très bientôt après de la création du CASSIC, le petit canard a pensé qu'il était opportun d'éditer ce numéro spécial de la gazette.

À travers ces pages d'histoire, notre petit canard, fier de ses origines, affirme une fois de plus sa mission, celle de la préservation de la mémoire de feu l'ANATC / GR 003 FNAM au sein de l'Amicale de la Chapelle Mémorial de l'Aviation et du camp Guynemer, et surtout de la conservation des liens amicaux qui ont vu le jour en 1948, liens qui nous unissent toujours. En espérant que les futures générations en prennent connaissance et s'en "inspirent" dans leur quotidien, voici donc ces "illustres" pages de notre histoire, celles de la 704^{ème} Compagnie des Transmissions de l'armée de l'air, unité combattante 1939-1940, et de son séjour très particulier à Blérancourt.

Bonne lecture.

Blérancourt et la 704^{ème} Compagnie de Transmissions de l'AA en 1939-1940



Vue aérienne du château de BLÉRANCOURT

Au moment de commémorer son 60^{ème} anniversaire, l'A.N.A.T.C. (*Association Nationale Air des Télécommunications et du Contrôle, il s'agit du contrôle aérien*) a repris en partie la réécriture de l'histoire de Blérancourt et de la 704^{ème} CTAA, rédigée en 2005 mais non diffusée. Ce premier document fusionnait tous les témoignages qu'elle possédait à l'époque sur les relations fortes qui s'étaient établies en 1939 entre la 704^{ème}, la commune de Blérancourt, son château et son musée. "La 704^{ème}" est le nom souvent utilisé pour désigner les deux unités placées sous le même commandement : la 704^{ème} Compagnie de Transmissions de l'Armée de l'Air (C.T.A.A.), et la 751^{ème} Compagnie de Réserves Générales (C.R.G.).



En 1948, une amicale, "l'Amicale des Anciens de la 704^{ème} C.T." est née du triptyque : Blérancourt, son château/musée et la 704^{ème}. Elle a connu un grand succès auprès de ses "anciens". Ses statuts et son nom ont suivi la même progression que ses effectifs qui ont atteint jusqu'à 3.000 membres (*ANATNB-AA – Association Nationale Air des Transmissions, Navigation et Contrôle ou "Les TNB"...*). Pour suivre l'évolution des télécommunications de l'armée de l'air, elle est devenue en 1998 l'A.N.A.T.C, l'Association Nationale Air des Télécommunications et du Contrôle.

Les adhérents étaient très attachés à cette page d'histoire qui leurs est destinée, ainsi qu'à tous ceux qui se reconnaissent dans les "transmissions de l'armée de l'air" ou qui s'intéressent à Blérancourt et à son château devenu musée national de la coopération franco-américaine.

L'armée de l'air et surtout les transmissions de l'armée de l'air à Blérancourt. Pourquoi ?

Quel rapport entre l'aviation militaire et une paisible bourgade de l'Aisne ? Ainsi se crée l'histoire par les événements qui rapprochent les hommes au cours des bouleversements imposés par les guerres.

Vous trouverez d'abord, pour ceux qui ne les connaissent pas, quelques pages sur la ville de Blérancourt et son château. Certaines images et parties de texte sont tirées d'un livre de 1926 "Le Bourg de Blérancourt, ses environs, son histoire, ses monuments" de Charles Dessin.

Suit un court aperçu sur le rôle des "volontaires américaines" pendant la "grande guerre", leur aide aux populations sinistrées et aux régions dévastées. Le rachat du château par Miss Anne MORGAN, son passage au rang de musée national. Les textes et photos sont issus de dépliants et brochures édités par le musée national franco-américain. Puis vient l'histoire de la 704^{ème} Compagnie de Transmissions air dans le cadre de Blérancourt et des événements douloureux de 1939-1940 jusqu'à son aboutissement, l'association ANATC.

Le dessinateur Olivier DONCE de la 704^{ème} a été un des acteurs de cette époque mouvementée qui a uni les hommes des transmissions. Il en est notre premier témoin, notre premier fournisseur d'informations et de documents. Il y était très attaché ainsi que son épouse née à Blérancourt puisque c'est là qu'il se sont rencontrés et mariés. Il n'est pas resté insensible à la lecture de la première édition et n'a pu résister au bouillonnement de ses souvenirs de jeunesse réactivés en sa mémoire. Il a complété nos informations et nous a adressé des récits et des photos que nous publions dans ce nouveau document qui remplace celui du 12 mai 2005.

Nous avons aussi pu contacter d'autres amis ayant vécu cette période (*tous disparus aujourd'hui*), c'est avec un grand plaisir qu'ils nous ont fait parvenir leurs témoignages oraux ou écrits.

La majorité des données et informations concernant la période 1939/1940 proviennent de ces récits. Pour cette époque, il n'existe pratiquement pas d'archives nationales. Beaucoup ont disparu ou ont été détruites.

À ce propos, le général LOIZILLON cite : « *Le train chargé du mobilier et des archives du G.Q.G. se fit prendre par les Allemands. Dorénavant nous n'avions plus que ce qui était dans nos serviettes* » (*Bulletin de liaison de l'association nationale des anciens des transmissions navigation balisage de l'armée de l'air - ANATNB-AA - 1983 p.32*).

Le service historique de l'armée de l'air (S.H.A.A.) devenu service historique de la défense, département armée de l'air (SHD-AA) confirme : « *Malheureusement après la deuxième guerre mondiale, une partie des archives de l'armée de l'air a disparu* » (*lettre N°475/EMAA/SHAA du 27 mars 2001*).

Bien que les informations dont nous disposons aient été vérifiées avec la plus grande attention lorsque cela était possible, il se peut que quelques petites erreurs ou omissions se soient produites. Nous serions reconnaissants aux lecteurs de bien vouloir nous les signaler. Nous espérons ainsi contribuer au devoir de mémoire qui nous incombe, à l'histoire de l'armée de l'air et de ses transmissions. Merci d'avance !

Paul Thieux - Chargé à l'époque du devoir de mémoire de l'A.N.A.T.C. (de 2005 à 2020)

Le bourg de Blérancourt dans les "temps anciens"

Ce paragraphe dédié à Blérancourt situe parfaitement le milieu dans lequel la 704^{ème} (*unité combattante*) fut stationnée en 1939-1940.

Vers l'an 400, après l'organisation romaine de l'ancienne Gaule, Blérancourt était probablement sous protection du "Pagus Cediciacus" (*le pagus était une circonscription territoriale et juridique*) dénommé ensuite "Terre de Mège", maintenant Coucy, qui dépendait de la cité de Saint-Quentin (*ou Soissons*) et faisait partie de la province de "La Belgique Seconde".

Le village était situé sur un embranchement de la voie romaine dite "Chaussée Brunehaut" qui joignait Lyon à Boulogne-sur-Mer en passant par Auxerre, Reims, Soissons, Saint Quentin, Arras pour arriver sur la Manche à Boulogne-sur-Mer. Un embranchement à la sortie de Soissons passait par Blérancourt pour aboutir à Noyon.

Entre 481 et 1595 le domaine de Blérancourt fut la propriété de nombreuses Églises et de nombreux seigneurs dont les Lanvin, puis devint la propriété de la famille Potier de Gesvres, Seigneurs de Blérancourt.

En 1612 Bernard Potier fit construire le château, puis cette construction achevée, les seigneurs de Blérancourt y créèrent un couvent des Pères Feuillants.



L'hospice d'orphelins en 1922

Après le décès de Bernard Potier en 1661, sa nièce Anne Madeleine Potier, légataire universelle réalisa la fondation d'un hospice d'orphelins, que son oncle n'avait pu mener jusqu'au bout.

La population primitive était exclusivement agricole et assurait en plus l'exploitation des bois et des carrières de pierre. Le défrichement des forêts fit se développer les

cultures auxquelles se joignit l'élevage des moutons. On vit s'édifier une halle, un pressoir, un tordoir (*dispositif employé dans la tannerie pour le tordage des peaux*), un moulin à farine (1276). Il se créa des petites industries familiales pour la filature, le tissage. Le commerce local fut très développé, réglementé et organisé. À la Révolution française, le marché aux moutons était l'un des plus

importants de France avec plus de 60.000 têtes de bétail vendues dans l'année. Ensuite, le travail artisanal s'industrialisa et deux petites filatures mécaniques prirent forme.

Après 1850, le manque de liaisons ferrées, l'évolution des industries mécaniques, la concurrence des grandes villes voisines, firent tomber les marchés en décadence. À partir de 1858, Blérancourt est doté d'une distribution d'eau d'excellente qualité. Reprenant une ancienne installation qui amenait l'eau au château, on a capté les eaux des sources de la vallée de Cavecy pour les amener par une canalisation souterraine à un réservoir distributeur alimentant 6 fontaines réparties dans le village et assurant en plus tout le service de l'hospice. En 1865, une sucrerie fut mise en service puis détruite par les Allemands entre 1914 et 1918. Reconstituée, elle fermera par la suite.

Avant 1792, le recensement n'existait pas et l'estimation de la population se faisait par "feux" et "communiant". Elle comprenait alors :

- En 1760 : 186 feux.
- En 1783 : 180 feux ou 530 communiant.
- Puis en 1792 lorsque l'État-civil fut confié aux communes par Louis XVI. On trouvera alors :
 - En 1792 949 habitants ;
 - En 1800 878 habitants ;
 - En 1818 1159 habitants ;
 - En 1901 997 habitants ;
 - En 1914 905 habitants.

Les anciens monuments, les manifestations d'arts, les fêtes organisées avec talent continuèrent d'attirer certains jours une foule nombreuse et choisie.



Les sculptures du pignon rappellent la nature des échanges.
En 1858 étaient encore vendus près de 200.000 moutons sur le marché connu à 200 Kms à la ronde.

Le château d'inspiration italianisante est l'œuvre au début du XVII^{ème} siècle de Salomon de Brosse, l'architecte du



Palais du Luxembourg à Paris et du Parlement de Rennes. Il est animé pendant longtemps par une Cour Brillante. À la Révolution, la suppression des droits seigneuriaux et la vente des biens nationaux entraînent la perte de ses ressources et de ses fonctions. Comme nombre de monuments désormais sans usage, il devient une réserve de matériaux.

Au XX^{ème} siècle, à l'initiative d'une jeune américaine généreuse, Anne Morgan, il retrouve une utilité et abrite les collections du Musée National de la Coopération Franco Américaine, symbole des luttes communes des deux nations au service de la Liberté. Les plantes du jardin et les essences de l'arboretum sont d'origine américaine. Des artistes américains en France ou Français vivant en Amérique exposent dans le pavillon Florence Gould œuvre d'Yves Lion, inauguré en 1989.

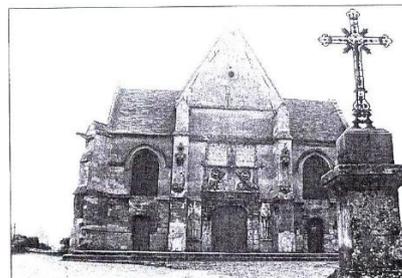
Ce superbe monument, hospice construit au XVII^{ème} siècle pour accueillir et former les orphelins de Blérancourt, a conservé sa fonction éducative.

Cet établissement est devenu un Institut Médico Éducatif (I.M.E.).

L'Église a été construite et remaniée sur une longue durée (XVI^e-XVIII^e) ce qui explique son style composite. L'abside et la nef en sont les parties les plus anciennes. Fortement endommagées au cours de la Grande Guerre, elle a été reconstruite grâce à des dons, notamment de l'île Maurice et a été classée.

À remarquer :

- Le portail renaissance daté de 1537, aux armes des Lanvin, seigneurs de Blérancourt.
- De chaque côtés de l'entrée, deux pierres tombales disposées verticalement et provenant des tombeaux des Lanvin autrefois situées à l'intérieur.



Itinéraire Paris-Blérancourt.

Le château



Le château initial fut construit en l'an 1612 par Salomon Brosse architecte de Marie de Médicis au Palais du Luxembourg, sur la demande du descendant d'un riche pelletier du XVII^{ème} siècle, Bernard Potier, qui venait d'avoir les faveurs de la cour.

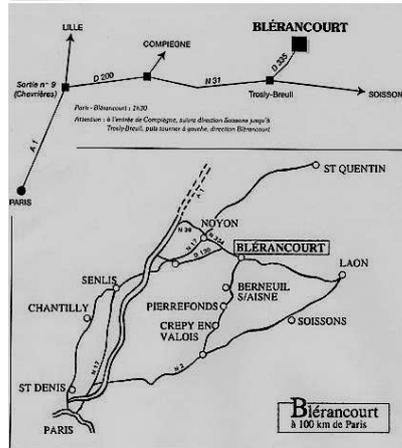
En 1652, le château et le village furent pillés et saccagés tour à tour par des bandes de mercenaires espagnoles ou françaises, sans discipline, qui parcouraient sans cesse le pays et y occasionnaient d'immenses désastres.

En 1793, des suites de la révolution, il fut confisqué, vendu et livré aux démolisseurs.



Démoli, il n'en restait plus que les fossés, 2 pavillons d'angles mutilés, les rez-de-chaussée de deux avant-corps et les 2 grilles monumentales dont l'une est encore surmontée par le "GRIFFON" des Gèsvres.

Présent dans les armes de Blérancourt, le Griffon est adopté comme emblème du Comité Américain pour les Régions Dévastées (CARD).



Saint-Just

Un grand nom s'est inscrit dans l'histoire de Blérancourt : c'est celui de Saint-Just le Conventionnel dont la maison classée a été restaurée. Saint-Just joua un rôle considérable dans la Révolution française. Sa vie fut très tourmentée et serait trop longue à détailler dans ce recueil. D'abord enfant terrible, il se lança très tôt et à corps perdu dans la politique de la période révolutionnaire. Bien que hors sujet, voici malgré tout un court résumé pour ceux qui veulent en savoir plus.

Louis-Antoine de Saint-Just naquit à Verneuil près de Decize dans la Nièvre le 25 août 1767 de Messire Louis-Jean de Saint-Just de Richebourg et de Marie-Anne Robinot.

Ses deux sœurs Louise Marie-Anne et Marie-Françoise virent le jour à Nampcel près de Blérancourt.

Louis-Jean père du Conventionnel était lui-même né à Morsain, proche de Blérancourt. Sa mère était originaire de Nevers. Louis-Jean s'était engagé jeune dans la gendarmerie, était passé par les divers grades et était "en quartier en la ville de Cusset en Auvergne" au moment de son mariage. L'acte du mariage le qualifie "Messire Jean de Saint-Just de Richebourg, écuyer chevalier de l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis, capitaine de cavalerie, maréchal des logis de la compagnie des gendarmes sous le titre de Berry".

Sans droit au titre de Richebourg, il se l'était approprié à l'un des fiefs de M. de Buat, seigneur dont son père était le régisseur pour Nampcel et Morsain. Louis-Jean amplifia d'ailleurs cette qualification.

Son père décéda en 1766 et peu satisfait dans son avancement, il sollicita sa retraite et lui succéda. Huit ans plus tard, fatigué et ayant amassé quelques économies, il acheta une maison à Blérancourt et prit un repos plus complet.

Bien accueilli dans le bourg, sa qualité d'ancien officier lui valut tout de suite de sérieuses relations. Il mourut un an après en 1777.

Louis-Antoine avait alors 10 ans. Libéré de la sévère tutelle de son père et échappant à la surveillance de sa mère trop faible, il mit en émoi tous les Blérancourtois. Malgré une situation très amoindrie depuis la mort de son mari, sa mère le mit en pension au collège Saint-Nicolas à Soissons chez les Pères Oratoriens. Saint-Just se fit très vite remarquer comme un écolier impie, révolté, songeant déjà aux réformes sociales que réclamait le pays. Il revenait passer ses vacances à Blérancourt où il faisait grand étalage des belles manières acquises à la ville, surtout auprès de ses concitoyennes et ne manquait pas d'insinuer que de grandes dames s'étaient chargées de l'initier aux aventures galantes ; si bien que bon nombre de Blérancourtois eurent pour principale préoccupation de garer leurs femmes et leurs filles de ses tentatives amoureuses.

Il séduisit la fille d'un honorable tabellion (*officier public qui remplissait les fonctions de notaire*), Mr Thorin notaire royal, et en fit sa maîtresse. Le secret fut bien gardé, quelques mois après, la demoiselle épousait le fils du receveur fiscal de Blérancourt. La tradition du pays affirme que la mère de la jeune fille ne fut pas moins tendre pour Saint-Just que sa fille mais le secret fut plus mal gardé et Madame de Saint-Just envoya pour quelques temps son fils à Paris. Un temps après, l'épouse du notaire quittait le domicile conjugal pour aller à Paris, mais son ancien amant ne la reçut pas. Elle revint au village et divorça.

Au cours de son séjour à Paris Saint-Just qui dépensait beaucoup escroqua sa pauvre mère en plusieurs occasions. Elle finit par le faire enfermer dans une maison de santé.

Six mois plus tard, il en sortait et revenait à Blérancourt. Sa mère lui trouva un travail de second clerc qu'il ne garda que quelques mois.

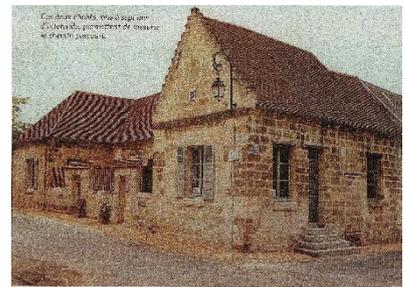
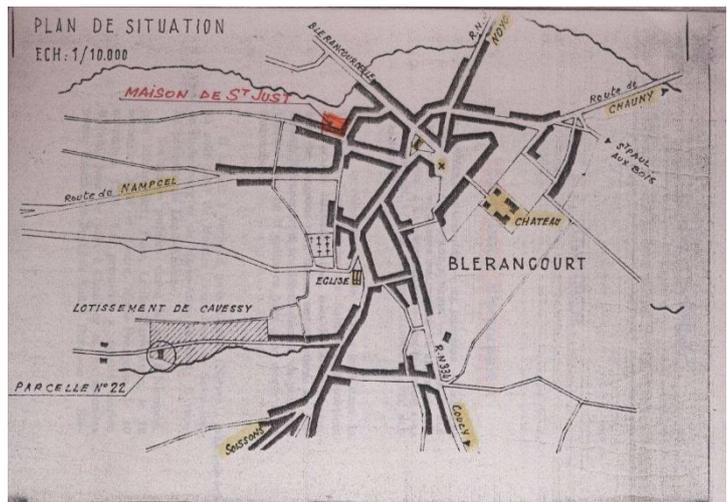
Entraîné par le tourbillon de la Révolution il se jeta dans le mouvement et pris une part très active dans les clubs et les réunions publiques.

Au début de 1790 on le désigna comme électeur départemental pour le canton de Blérancourt. Avec la création de la Garde nationale, il en fut élu lieutenant-colonel puis commandant d'honneur des Gardes nationaux du canton et adjudant général de la deuxième légion du district de Chauny.

Il occupa tous ces emplois officiels à la satisfaction de ses admirateurs.

Il intervint auprès de Robespierre pour faire maintenir les marchés francs à Blérancourt. Candidat à l'Assemblée législative, mais n'ayant pas l'âge requis, 25 ans révolus, il fut mis en échec lors du vote, sur protestation du notaire Thorin. Il se représenta l'année suivante et fut élu le 4 septembre 1792. Il regagna Paris pour occuper son siège de député à la Convention.

Le 1^{er} ventôse (6^{ème} mois du calendrier républicain, commençant du 19, 20 ou 21 février et finissant le 20 ou 21 mars) il fut élu président de la Convention et put intervenir efficacement pour sauver Mr Thorin fils de la Conciergerie. Le primidi (1^{er} jour de la décade dans le calendrier républicain) du 1^{er} ventôse, officiellement dénommé jour du tussilage (*plante*



vivace de la famille des Asteraceae, utilisée en phytothérapie), est le 151^{ème} jour de l'année du calendrier républicain. C'était généralement le 19^{ème} jour du mois de février dans le calendrier grégorien.

Deux ans plus tard, les journées de Thermidor vinrent mettre un terme au régime de la Terreur. Le 27 juillet 1794, Saint-Just montait les marches de l'échafaud avec Robespierre et 20 de leurs complices.

On estima à Blérancourt que Paris et la fréquentation des clubs révolutionnaires auraient exercé une influence néfaste sur le jeune et audacieux conventionnel, que Robespierre et ses complices seuls l'avaient poussé aux cruels excès que lui reproche l'histoire.

La première guerre mondiale.

Entre 1914 et 1918, le château fut à nouveau sérieusement endommagé (après les dommages causés par la guerre de 1870), en témoignent les traces d'impacts sur les murs des pavillons d'entrée.

En juin 1917, l'Aisne et Blérancourt avaient connu pendant presque 3 ans toutes les horreurs de la guerre, le joug de l'occupant et des bombardements par les deux camps.

Enfin l'ennemi s'éloigna emportant son grand canon qui bombardait Paris. Il était en position dans les bois aux environs du bourg. Le canon à longue portée qui tira sur Paris avait été baptisé par les Allemands "MAX LE LONG" à cause de son tube de 34 mètres, les grosses "BERTHA" n'étaient que des canons de 380 qui ne pouvaient tirer qu'à 30 Kms, alors que "MAX LE LONG" tirait à 120 Kms un obus de 210 mm : étude de Mr Hallade secrétaire de la Fédération Nationale André Maginot, intitulée "De l'Aisne, on bombardait Paris".

Les forces ennemies repoussées, les populations purent regagner leurs villages.

« On vit s'acheminer sur les routes boueuses, défoncées par les canons et les obus, les habitants de l'Aisne : hommes, femmes, vieux, qui avaient connu l'exode de 1870, et les enfants, de tout petits nés en exil, frères, pâles, qui revenaient vers leur foyer... leur foyer qu'en restait-il, tout était cuit, rasé par la guerre et les gaz de combat, défoncé, retourné, méconnaissable. »

Voici deux ordres de la Commandanture Allemande de 1916 parmi d'autres :

ORTSKOMMANDANTUR.

Blérancourt, le 17 mai 1916.

ORDRE

Seront à commander pour les travaux aux champs à demain 35 jeunes filles et 45 jeunes hommes à l'âge à partir de 12 ans, ainsi que 8 laveuses et 3 plieuses tous les deux jours pour deux jours.

Le Commandant de Place,
KAMER,
Capitaine de Cavalerie.

ORTSKOMMANDANTUR.

Blérancourt le 22 mai 1916.

ORDRE D'AMENDE

M. Fillion Auguste de Blérancourt est frappé d'une amende de Mk: 3,00 trois marks, en cas de non paiement de un jour d'arrêt, parce qu'il n'a pas, contrariant l'ordre donné, salué, en se découvrant, un officier Allemand (M. le Lieutenant Meyer, adjudant à la Division).

Le Commandant de Place,
LEVENKUS,
Lieutenant.

ORTSKOMMANDANTUR.

Blérancourt le 4 juin 1916.

ORDRE

Les poules appartenant aux habitants de la Commune de Blérancourt ne peuvent pas être réquisitionnées par les militaires.

Il est strictement défendu aux possesseurs de les abattre. La mort de toute poule est à déclarer à la Commandanture et son cadavre à y montrer. Toute contravention sera poursuivie d'une amende de 20 Mk. en cas de non-paiement pour tous trois marks d'un jour d'arrêt.

Le Commandant de Place,
LEVENKUS,
Lieutenant.

ORTSKOMMANDANTUR.

Blérancourt le 4 août 1916.

ORDRE D'AMENDE

M^{lle} Mouy Claire de Blérancourt Bergstr. 1/3 est frappée d'une amende de Mk. 3,00 trois marks, en cas de non-paiement de un jour d'arrêt parce que le 3 août du matin elle n'est pas venue au travail commandée.

Le Commandant de Place,
LEVENKUS,
Lieutenant.

Les volontaires américaines

En ce début d'été 1917, la bannière étoilée fut hissée sur l'une des grilles du château. Le général Pétain venait de le désigner aux américaines comme étant leur nouveau cantonnement, ce qui va permettre d'écrire une nouvelle page d'histoire.

Dix américaines émues par les souffrances des populations civiles avaient offert d'apporter leur aide aux malheureux. Avec à leur tête A.M. Dike et Miss Morgan (Marraine de guerre de la 704^{ème}), fondatrices du musée vers 1924, ces américaines vinrent soulager les misères dans 120 villages dévastés en arrière des lignes françaises tenues alors par le 3^{ème} corps.

C'est là que nos dévouées ambulancières œuvrèrent. Il fallut fournir des abris, des vivres, des médicaments, des vêtements et de l'outillage pour remettre les champs en culture.

La vie reprit très lentement. Puis en mars 1918, l'attaque allemande arriva. Il fallut à nouveau évacuer, tout laisser précipitamment. Pendant 8 jours, celles qui dirigeaient ce travail furent debout à la tâche, sans une heure de repos. Les volontaires de la section automobile ne connurent de sommeil que celui pris dans leur auto au bord des routes et avec ce qui pût être sauvé, les américaines (*riches aristocrates "ambulancières"*) conduisirent le lamentable cortège de réfugiés à Vic-sur-Aisne où elles créèrent des postes de secours, des centres de ravitaillement et des écoles. Ceci n'est qu'un infime épisode de leurs actions.

Miss Anne Morgan (*à gauche sur la photo*) racheta les ruines du château de Blérancourt en 1919, y rassembla souvenirs et collections et en fit don en 1927 à la commune qui le céda à l'État quatre ans plus tard. Il devint le "Musée National de la Coopération Franco-Américaine", fut restauré et agrandi entre les deux guerres. Une nouvelle extension fut inaugurée en 1989. Deux jardins d'essences américaines, entourés de murs, fleurissent l'un au printemps et en été, l'autre en été et en automne.



Le château de Blérancourt devenu "Musée National de la Coopération Franco-Américaine" rassemble une collection unique de souvenirs et de documents sur la participation américaine aux deux conflits mondiaux, l'histoire sur le Comité Américain pour les Régions Dévastées de France, créé par Anne Morgan, celle de l'Escadrille Lafayette, celle de l'Américan Field Service (*service des ambulanciers volontaires américains au service de la France*).

Sur la pelouse qui borde l'allée centrale se trouve la statue de Washington réalisée par le sculpteur français Jean Antoine Houdon.



Cet état des lieux montre qu'à cette époque, Blérancourt était vivant, actif et accueillant, tellement, que de mémoire, le passage de la 704^{ème} CTAA a fait se réaliser d'heureuses rencontres. Trois mariages entre Blérancourtoises et aviateurs y ont été célébrés.

Actuellement, la plupart de ces activités et commerces de l'époque ont disparus. Blérancourt proche de Noyon, de Chauny, et même de Compiègne, a depuis subi l'irrésistible phénomène des cités dortoirs périphériques.

Les Transmissions de l'Armée de l'Air en 1939

Avant la déclaration de la guerre en septembre 1939, les transmissions de l'armée de l'air n'étaient pas organisées comme une filière de commandement, mais comme une section du 3^{ème} bureau. Les directives les concernant provenaient de l'état-major général "AIR" Paris sous le timbre du 3^{ème} bureau (*capitaine Cazenave*) et dans les régions aériennes une section du 3^{ème} bureau rédigeait les instructions aux organismes territoriaux regroupant les personnels et les matériels des transmissions, les groupements militaires d'instruction des transmissions série 430 (*GMIT*). Citons pour la 2^{ème} région aérienne : St Cyr-l'École, Lille, Amiens et Mourmelon.

En 1939, lors de la mise en application du plan de mobilisation, l'organisation des transmissions de l'armée de l'air devint la suivante :

- Le "Commandement Supérieur des Troupes et des Services des Transmissions, Navigation, Balisage (*T.N.B.*)" situé au G.Q.G. Air dit point "Z" à Saint-Jean-les Deux-Jumeaux. À sa tête, le lieutenant-colonel Ducommun, ayant pour adjoints les commandants Marcoz et Marget, commandant 197 détachements de transmissions dépendant des compagnies de transmissions, elles-mêmes sous les ordres des bataillons de transmissions, navigation, balisage.
- Une compagnie spéciale, la 751^{ème} C.R.G., formait la réserve générale du G.Q.G. en personnel et en matériel.
- Les Bataillons de Transmissions, Navigation et Balisage (*B.T.N.B.*) adaptés aux Zones d'Opérations Aériennes. Le B.T.N.B.1, commandé par le capitaine Porra, séjourna au 57 boulevard Gambetta (*immeuble des aviateurs*) à Chauny, il dépendait de la Z.O.A.N. (*Zone d'Opérations Aérienne Nord*) installée dans le même immeuble, commandée par le général d'Astier de la Vigerie logeant 18 avenue Victor Hugo chez Monsieur Vernynck Funk.
- Les Compagnies de Transmissions (*C.T.*). Parmi elles :
 - La 704^{ème} CT (*du lieutenant Loizillon à Amiens puis à Blérancourt*) ;
 - La 751^{ème} Compagnie de Réserve Générale en personnel et en matériel du G.Q.G. (*du lieutenant Loizillon à Amiens puis à Blérancourt*).

Les compagnies étaient elles-mêmes réparties en Détachements de Transmissions (*D.T.*).

Signalons que le Commandement Supérieur des TNB avait également sous ses ordres et rattachés pour emploi :

- Le réseau radio du haut commandement ;
- Le réseau de navigation aérienne ;
- Des compagnies de phares ;
- L'entrepôt de l'armée de l'air de St Cyr ;
- Les écoles de transmissions ;
- Des détachements météo ;

Au total 10.500 hommes dont 350 officiers.

Le "Commandement Supérieur des Troupes et des Services des Transmissions, Navigation, Balisage" (*T.N.B.*) fut dissout et réorganisé le 1^{er} août 1940 par une Décision Ministérielle du 28 juillet 1940.

Les unités de transmissions que nous avons pu recenser sont :

- Les Bataillons de Transmissions, Navigation et Balisage :

- BTNB 1 Mourmelon, Amiens-Glisy et Blérancourt ;
- BTNB 2 Nancy ;
- BTNB 3 Aix, Valence ;
- BTNB 4 Istres ;
- BTNB 5 Alger.
- Les Compagnies de Transmissions rattachées (CT) :
 - 701^{ème} CT Nancy, Metz
 - 702^{ème} CT Dijon
 - 703^{ème} CT Lille
 - 704^{ème} CT Mourmelon, Amiens-Glisy, Blérancourt
 - 705^{ème} CT Saint-Cyr-l'École, Chantilly
 - 706^{ème} CT Mourmelon
 - 707^{ème} CT Toulouse-Franczal, Tours
 - 708^{ème} CT Lyon, Istres, Marignane
 - 709^{ème} CT Rabat
 - 710^{ème} CT Alger
 - 711^{ème} CT Tunis
 - 739^{ème} CT Beyrouth
- 751^{ème} CRG Amiens, Blérancourt.

Les Détachements de Transmissions (DT) étaient classés en différents types selon leur emploi (*exemple : DT III n° 70/704*) :

- Type I - grand quartier général (GQG) ;
- Type II - grands états-majors des zones d'opérations ;
- Type III - terrains à unités de bombardement ;
- Type IV - terrains à unités de chasse ;
- Type V - à disposition du commandant en chef pour la sécurité de la navigation aérienne ;
- Type VI - détachements météo SP (*stations principales*) et SA (*stations d'avertissements*) ;
- Type VII - détachements météo d'observations.

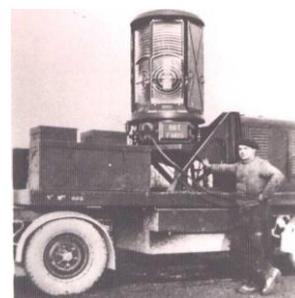
Le nombre total de détachements était de 270, dont environ 90 pour le BTNB1. Il pouvait évoluer selon les besoins. Pour la seule 704^{ème} CT, 36 DT ont été identifiés.

L'organisation des éléments météorologiques aux armées comprenait 40 véhicules radiotélégraphiques et 30 détachements de transmissions rattachés.

On dénombrait 13 compagnies de phares en métropole et 2 en Afrique du Nord. Elles comprenaient des équipements pour les terrains (*phares, signalisation, balisage*) pour aider à l'identification, à l'approche et à l'atterrissage, ainsi que des phares de 40 Km et 100 Km de portée installés sur des axes (*routes aériennes*), pour aider à la navigation aérienne.

C'était le Balisage, abréviation "B" utilisée dans les anciens noms d'unités et de l'association.

Ci-contre : un phare de 100Km.



Les compagnies rattachées au BTNB1 étaient les suivantes : la 703^{ème} CTA, la 704^{ème} CTA, la 705^{ème} CTA, les compagnies des phares 6/133, 7/104, 8/112, 10/109 qui dépendaient de la 704^{ème} CT pour la logistique.

La dotation en véhicules de la 704^{ème} était la suivante :

- Des châssis Citroën type "45 long", dont le nombre n'a pas été déterminé ;
- 20 camions 5T. Panhard type ZAKAN ;
- 21 camions Berliet 2T.5 type VSEN ;
- 21 motos side-car Terrot type RDA ;
- 3 voitures radiotélégraphiques SIF 10B ;
- 2 voitures radio SADIR 2301 ;
- 30 voitures radio SFR (*Société Française de Radioélectricité*) ;
- 2 voitures radio Thomson 233 ;
- 3 voitures ONM (*Office National de la Météorologie*) ;
- Une Citroën traction avant 6 cylindres, équipé en émission/réception radio.

Chaque compagnie de phares était dotée de :

- 21 voitures ;
- 9 motos ;

- 12 phares (18 initialement prévus).

Camion radio FR et remorque gonio O.T.C. sur le terrain d'Amiens-Glisy en 1939. Adjudant Gervaisot et caporal Donce en premier plan.

La gonio servait à déterminer l'angle d'origine des émissions radio de l'avion (*relèvement*) et à lui indiquer le cap à suivre pour se diriger vers la station.

L'avion pouvait aussi écouter l'émission de la station et se diriger vers elle (*homing*).



Prise d'Armes sur le terrain de Metz Frescaty en 1936. Au premier plan le sous-lieutenant Hubert Loizillon

Les emblèmes de la 704^{ème} C.T.

Olivier Donce a très bien connu l'insigne de la 704 et son fanion.

Imprégné de l'état de camaraderie qui régnait dans les transmissions de l'armée de l'air, il a eu à cœur que cette histoire ne se perde pas et il a rédigé l'histoire du canard et du fanion.

Témoignage d'Olivier Donce : « La lecture d'un récent bulletin de l'association m'ayant appris que des membres souhaitaient en rajeunir l'emblème, et d'autre part, la consultation de l'annuaire 1995 m'ayant aussi montré qu'il ne restait tout au plus, qu'une douzaine de membres de la "Génération Loizillon", dont je suis, j'ai pensé qu'il était peut-être temps d'en conserver la mémoire. C'est la seule prétention de cette petite histoire, et je prie le lecteur de bien vouloir excuser les passages qui pourraient lui paraître autobiographiques. Avec l'espoir qu'elle intéressera quelques instants les nouvelles générations en les confortant dans l'esprit de notre "canard". »

Sergent Donce Olivier 704^{ème} C.T.
Mourmelon-Amiens-Blérancourt - avril 1996

La petite histoire du "CANARD" par Olivier Donce



« C'est en 1938, à ma connaissance, que les jeunes compagnies de transmissions de l'armée de l'air créées en 1937 dans le cadre des G.M.I.T. (Groupements des Moyens d'Instruction et de Transmissions) furent autorisées à se doter d'insignes distinctifs comme les autres unités de l'armée.

A cette époque, les 704^{ème} et 706^{ème} C.T. commandées par le capitaine Boutet, les lieutenants Sarre, Fache, Derbesse, étaient rattachées à la base aérienne 111 de Mourmelon.

Outre leurs activités spécifiques, elles avaient reçu mission d'instruire les volontaires, issus du contingent, pour la formation de "radios navigants de réserve".

C'est par ce volontariat, qu'appelé du contingent 1936-2 à la base 104 de Dugny le Bourget en octobre 1937 et détaché en janvier 1938 à la base 111 de Mourmelon, j'ai suivi la formation dirigée par le lieutenant Derbesse et les sergents Le Guen et Devienne, pour me retrouver "rampant" versé à la 704^{ème} C.T. étant inapte au vol pour défaut de vision.

Opérateur radio lecteur au son au détachement n° III, j'ai de surcroît été affecté à la "planche à dessin" au bureau de l'état - major de la compagnie.

Et c'est ainsi que j'ai rencontré : "LE CANARD" Donald popularisé par Walt Disney en juin 1934.

J'ignore à quel échelon fut décidé le choix qui attribua à la 704^{ème} C.T. l'image du petit canard rageur crachant des étincelles, coiffé d'une casquette d'aviateur : alors que la 706^{ème} avait opté pour "JOCKO" un singe de B.D. qui se grattait le crâne d'une main et de l'autre tirait des étincelles du sommet d'une lampe triode.

Dans un premier temps, cet insigne fut d'abord peint sur les portières des voitures radio "SFR" ou "SADIR".

L'insigne de poitrine n'étant pas encore officialisé, mais l'esprit de corps aidant, beaucoup d'entre nous en fabriquèrent de différentes factures et présentations, cousues sur les vareuses, et sur lesquelles les autorités fermaient les yeux, bien que cet étalage n'ait rien de réglementaire.

J'ai eu successivement un "canard" découpé dans du plexiglas, mis en couleur par peinture en transparence, et une réalisation en dural découpée et finie à la lime, puis gravée et polie. Je possède encore cet ancêtre.

Ce n'est que fin 1938 que nous pûmes arborer l'insigne officiel que je possède toujours.

Après ma nomination comme caporal en août, et l'alerte de la fausse mobilisation de Munich, ce fut le départ de la 704^{ème} C.T. de Mourmelon vers Amiens-Glisy avec mes galons de caporal-chef en décembre. A Glisy je fus confirmé comme "dessinateur officiel", proche du commandement qui passa du capitaine Boutet, appelé à d'autres fonctions, au lieutenant Loizillon qui devint rapidement "ZIZI" en aparté.

Bien que partageant le bureau de l'adjudant Gervaisot responsable des équipements téléphoniques, j'étais plus directement aux ordres des lieutenants Sarre et Derbesse et je passe sur les différentes tâches ou études qui n'eurent aucun rapport avec notre insigne.

J'eus deux occasions de m'occuper de mon "petit canard". D'abord, je fus chargé d'établir la maquette puis de réaliser l'enseigne du mess, où, en dehors du texte, se faisaient face notre "CANARD" et le "CANARD D'AMIENS en vol", insigne de la formation d'observation rattachée à la base, dont "ZIZI" utilisait un appareil pour effectuer le quota d'heures de vol nécessaire à son maintien en conditions de qualification opérationnelle.

À la déclaration de la guerre, mon détachement pris position au château de Bertangles à quelques kilomètres au nord-ouest d'Amiens.

Là nous eûmes l'idée saugrenue de matérialiser notre insigne par l'achat d'un jeune canard.

Puis, la 704^{ème} devant quitter Amiens pour le cantonnement de Blérancourt, le canard fut confié à un fermier du pays où il put être pris en photo avant de disparaître dans les gamelles d'iconoclastes ! »

Le "canard", en chair, en os et en plumes – Bertangles 1939



Le fanion.

Toujours Olivier Donce : « Ensuite, j'ai eu le plaisir de dessiner la maquette destinée à la décoration du fanion dont la compagnie venait d'être dotée sous sa dénomination initiale : "GMIT 434".

La garde m'en fut confiée par le lieutenant Loizillon lors de la prise d'armes du 14 juillet 1939 sur le terrain d'Amiens-Glisy." »

« Puis les fluctuations des opérations en 1939 amenèrent la 704^{ème} C.T. basée à Amiens-Glisy à faire mouvement sur Blérancourt. La 751^{ème} Compagnie de Réserves Générales placée sous le même commandement se joignit à elle. »

La maquette du fanion.



Pourquoi BLÉRANCOURT ? (Documentation Olivier Donce)

Les causes

À partir du mois d'octobre 1939, l'armée anglaise a commencé à prendre position en France dans les mêmes secteurs que ceux qui lui avaient été dévolus en 1914/1918, c'est-à-dire dans les régions côtières de la Manche et par voie de conséquence à Amiens. Il a donc fallu envisager, à plus ou moins brève échéance, de libérer la base d'Amiens-Glisy et de trouver un cantonnement pour les deux compagnies de transmissions qui y séjournaient.

Les conditions

Le site à choisir devait répondre à trois impératifs essentiels :

- 1) - Avoir les capacités d'hébergement pour :
 - L'état-major et les services administratifs ;
 - La troupe et les services d'entretien des différents matériels.
- 2) - Permettre une liaison facile avec :
 - D'une part, l'état-major du Bataillon des Transmissions, Navigation et Balisage numéro (B.T.N.B 1) à Chauny, le bataillon 1 étant lui-même installé près de l'état-major de la Zone d'Opérations Aériennes Nord commandée par le général d'Astier de la Vigerie ;
 - D'autre part, Amiens-Glisy pour le transfert des équipements dans les meilleures conditions ;
- 3) - Permettre de parquer en toute sécurité tous les véhicules en réserve, particulièrement l'échelon de la 751^{ème} C.R.G.

Le choix de Blérancourt

C'est à l'initiative du lieutenant Sarre que Blérancourt a été pressenti. Ce bourg à l'époque très vivant, avec de nombreux commerces et équipements, répondait aux conditions suivantes :

- Capacités d'hébergement suffisant pour l'état-major et les services administratifs dans les locaux du château libérés des collections du Musée Franco-Américain qui offraient également des salles pour les réunions, l'enseignement et l'entraînement des lecteurs au son (radiotélégraphistes) ;
- Possibilités de cantonnement dans les environs du château pour les cadres, la troupe, et les services annexes ;
- Possibilités d'aménager les locaux d'une ancienne sucrerie désaffectée (photo ci-contre) pour l'installation des services techniques et l'entretien des différents matériels. Elle fut aménagée en 1939/1940. Une porte fut ouverte dans le pignon. L'espace accessible rendu disponible fut utilisé pour l'entretien des matériels de la 704 ;
- Liaisons faciles avec l'État-major de Chauny située à 15 Kms et Amiens ;
- Glisy desservies par une route en ligne droite de 70 Kms passant par Noyon et Roye.



Il restait une autre condition, celle d'un parcage "sécurisé" des nombreux véhicules.

Il pouvait être envisagé d'occuper d'anciennes carrières de pierre de taille à Vassens, à une dizaine de kilomètres de Blérancourt. (Elles avaient autrefois servi à construire Paris). Ces carrières positionnées sur la ligne de front en 1914/1918 avaient déjà servi de refuge à cette époque, alternativement aux armées françaises et allemandes. Il en restait encore des vestiges. De plus, composées de calcaire tendre, elles n'offraient à priori pas de difficultés pour procéder à leur mise au gabarit en fonction du matériel. Il y avait cependant un gros point noir. Dans sa configuration existante, la route d'accès ne permettait pas à un ensemble S.F.R. (Société Française Radioélectrique) camion et remorque, de prendre le dernier virage. Il était donc indispensable de faire sauter ce verrou, faute de quoi, le site de Blérancourt ne pourrait être retenu.

Les préparatifs du mouvement sur Blérancourt.

On ne peut passer sous silence les opérations qui ont préparé un transfert et une installation rationnels de l'ensemble du matériel et des personnels d'active et de réserve de la compagnie. Loizillon en se remémorant l'époque, celle ou simple lieutenant assisté des lieutenants Sarre et Derbesse il assumait le commandement de l'unité, a à plusieurs reprises évoqué cette période. Avec une pointe d'admiration, il s'étonnait de la réussite d'une opération pratiquement réalisée sans anicroche, dans des délais raisonnables, avec seulement "les moyens du bord", lesquels étant donné leurs spécificités n'y étaient pas à priori préparés.

Ces travaux furent placés sous l'égide du lieutenant de réserve Baudin, élève architecte, nommé responsable du service "infrastructure". Dans une atmosphère plutôt civile que militaire, ils firent appel aux capacités des réservistes mobilisés,

n'ayant pour la plupart jamais touché d'équipement militaire, (*nous verrons plus loin que cet état de fait n'a pas toujours facilité les choses*). Le lieutenant Baudin, assisté du caporal-chef d'active Donce qui lui servait également de chauffeur, et du caporal-chef de réserve Mabile, avait sollicité et obtenu d'avoir "les coudées franches". Sous sa responsabilité fut constituée une équipe, appelée par le lieutenant Loizillon "la bande à Baudin", pleine de bonne volonté à défaut d'esprit militaire. Les hommes l'appelaient non pas "mon lieutenant", mais "Monsieur Baudin" avec une certaine déférence.

L'expédition mise sur pied comprenait :

- Un camion Berliet pour le transport du personnel et du matériel nécessaire ;
- Un ensemble SFR, camion et remorque, pour effectuer les tests de passage dans le dernier virage ;
- Un véhicule d'accompagnement pour l'encadrement.

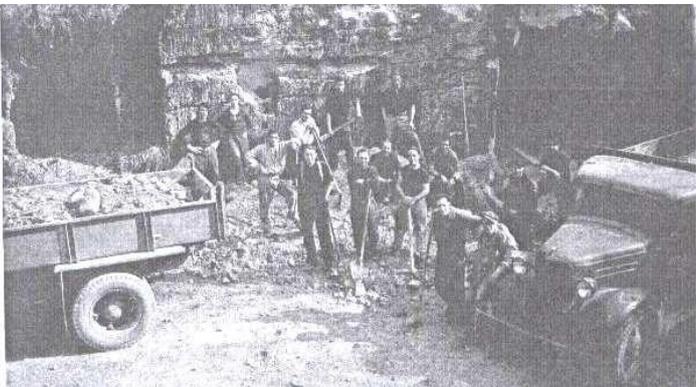
Cela étant, il convient de rappeler les principales réalisations :

- L'aménagement de l'ancienne sucrerie en ateliers d'entretien des différents matériels (*véhicules et équipements radios et téléphoniques*). Exceptionnellement et faute de moyens appropriés, il fallut faire appel à une entreprise qualifiée pour le percement en pignon d'une porte charretière afin de permettre l'accès des véhicules ;
- Le développement d'un réseau de liaisons téléphoniques nécessitant le déroulement à travers les rues de la commune de centaines de mètres de câbles et cela jusqu'au P.C. du château où pour des raisons de respect du site elles furent enterrées. Des vestiges en furent retrouvés lors des travaux d'aménagement du musée ;
- La remise en état, avec l'assistance d'un chauffagiste qualifié, de l'installation de chauffage du château pour rendre viables les locaux du P.C.
- L'aménagement des carrières, condition "sine qua non" pour la mise à l'abri et le stockage des véhicules, camions SFR, SADIR, SIF, THOMSON, etc. Les travaux à y réaliser constituaient après avoir pris conseils auprès de carriers pour éviter toute fausse manœuvre à mettre au gabarit des véhicules les galeries par rabotage du sol et des parois sans toucher aux piliers de maintien de la voûte. Aménager les carrefours pour faciliter les manœuvres. Aménager des alvéoles dans les parois pour constituer des places de garages.

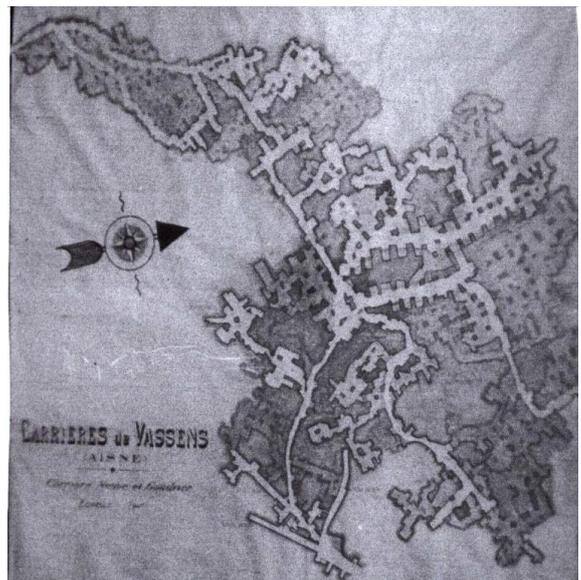
C'est là que le "noyau dur de la bande à Baudin" fut à l'œuvre. Cette expédition pris position à Vassens le 8 ou le 9 novembre et oeuvra sans relâche tant pour reprofiler la route, que pour l'élargir en réduisant l'emprise du talus la surplombant. Après de nombreux efforts et plusieurs essais infructueux, l'ensemble SFR put "enfin" prendre le virage et accéder à l'entrée des carrières.

Le choix de Blérancourt fut définitivement accepté. Nous étions en fin de journée du 12 novembre 1939, et l'aménagement des carrières se poursuivait.

Les carrières



Plan des carrières de VASSENS



Les aménagements

Une équipe d'une quinzaine d'hommes s'était alors prise au jeu du pari à tenir. Cantonnée dans une maison réquisitionnée au pied de la montée au chantier, elle fut soudée par une franche camaraderie mettant tout en commun.

Henri Collin avec la hache Le lieutenant Baudin à gauche.

Ayant à sa tête par accord tacite le 1^{ère} classe Collin, petit par sa taille, mais grand par sa détermination (*au demeurant fort sympathique et spécialiste en champignons*), elle a œuvré sans relâche avec ardeur jusqu'au résultat final. Elle disposait pour ce faire d'outils de carriers, de brouettes, d'un petit camion benne pour le transport des gravats et d'une petite camionnette pour les déplacements du personnel.

Pour la petite histoire, il arrivait lors d'une visite d'avancement du chantier, de voir un des ouvriers surgir soudain de l'obscurité d'une galerie. Connaissant parfaitement les lieux, il arrivait à se déplacer dans le noir en se guidant tel à un fil d'Ariane par contact avec les parois. Pour faciliter leur repérage, les intervenants avaient donné des noms aux différentes artères. Ces noms choisis parmi ceux des membres de l'équipe, complétés par ceux de quelques autorités étaient inscrits au noir de fumée sur les parois des galeries. Ils furent repris plus tard et complétés lors de la mise au point du plan général. Pour le réaliser,



parallèlement aux travaux, le soldat Lamure topographe fut chargé d'effectuer un relevé des lieux aussi précis que possible. Il avait pour cela à sa disposition du matériel emprunté à un géomètre et était assisté par un porte mire, équipé d'une lanterne. Chaque soir, il concrétisait sur le papier le travail de la journée. Il en est résulté un plan d'ensemble mis en couleur par l'équipe infra sur lequel furent reportés les noms donnés aux galeries, carrefours et alvéoles sans oublier d'y adjoindre ceux des membres de l'état-major. Affiché au P.C, il permettait de visualiser au jour le jour les mouvements et le stockage des véhicules. Malheureusement cet exemplaire unique a disparu lors de la dissolution de la compagnie après l'armistice. Le lieutenant Baudin pensait en avoir une photo mais il ne l'a pas retrouvée. Lamure interrogé par Donce à ce sujet pense qu'il a pu être remis avec d'autres documents aux archives de l'armée. Ceci pourrait peut-être se vérifier. Son retour dans le présent dossier rendrait un hommage, hélas en grande partie posthume, aux participants de cette époque. Dès que les premiers véhicules purent être entreposés, l'équipe assura un service de garde à l'entrée dans un ancien poste taillé dans la paroi en 1914/1918. Quelques jours plus tard, le premier échelon prenait position dans le logement libéré du conservateur du Musée, à l'entrée du château."

La logistique

Jacques Duchaussoy, un des chauffeurs : *« J'eus le privilège de conduire le commando de "gros bras". Avec mon camion Berliet N° 33.339, chaque matin, je transportais l'équipe depuis son logement jusqu'au chantier et participais quelque peu à araser ce fameux talus du dernier virage. Monsieur Henri Collin réserviste qui dirigeait les travaux était aussi fan d'astronomie. Il nous apprenait les mystères des constellations lors de nos descentes du chantier (en novembre, entre 17 et 18 heures, il faisait nuit).*

Ensuite, à nouveau, j'ai parcouru Glisy/Blérancourt ».

Olivier Donce reprend :

« Il fallut transférer tout le personnel, tout le matériel, toutes les installations depuis Amiens-Glisy jusqu'au nouveau cantonnement de Blérancourt. Une partie du détachement précurseur fut affectée au déchargement des camions et à la mise en place dans les services au fur et à mesure de l'arrivée des éléments.

Dès que les aménagements furent suffisamment avancés, une navette journalière de camions fut activée et les déchargements devaient se faire sans attendre.

Sur ce point l'organisation fut prise partiellement en défaut. Il faut admettre que décharger et ranger tout ce matériel s'appellerait en termes militaires "une corvée". L'inconvénient était d'avoir à faire à des mobilisés qui n'avaient reçu aucun équipement vestimentaire et étaient donc restés habillés en civil. Cela leur permettait de se perdre plus ou moins parmi les habitants, rendant difficiles les regroupements. Ce n'était qu'après de multiples recherches assorties de quelques "coups de gueule" et des difficultés supplémentaires les dimanches, qui n'étaient pas considérés comme des jours fériés pendant cette période de la "drôle de guerre", que l'on y parvenait. Il en résulta des retards et des blocages qui valurent au caporal-chef Donce lors d'une mission à Glisy d'être rappelé à l'ordre par le lieutenant Loizillon, avec mention d'avoir "à payer de sa personne". Ce qu'il faisait déjà journellement.

Malgré toutes ces difficultés, tout fini par s'arranger pour atteindre le jour "J" où le gros de la troupe gagna le cantonnement. Là aussi, un certain nombre de "civils" peu enclins au camping militaire, n'appréciant pas le confort spartiate des cantonnements, s'éparpillèrent chez l'habitant sans pour autant, heureusement, négliger leur service. »

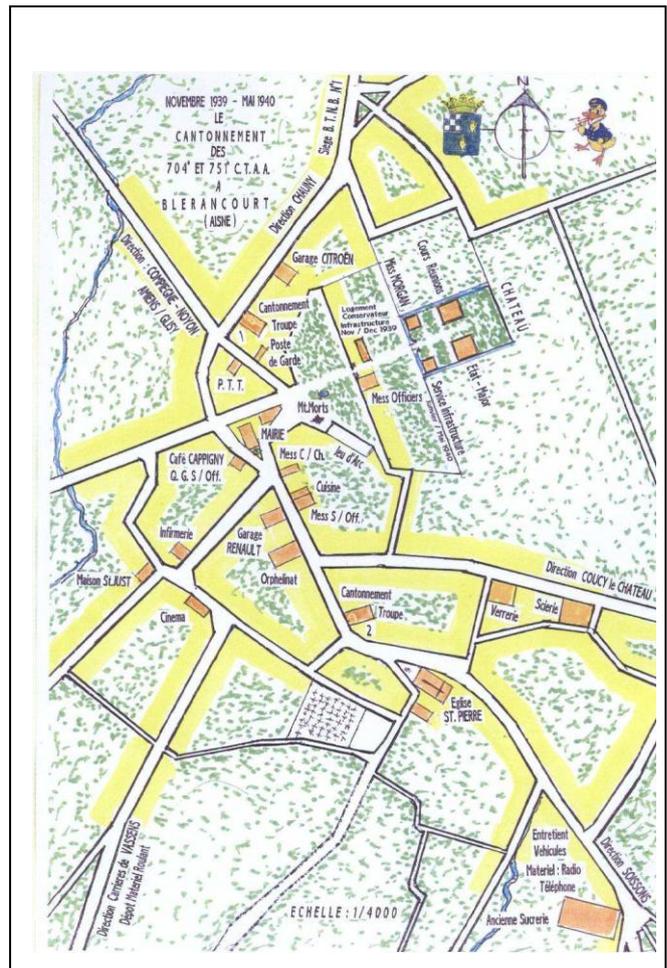
Les unités installèrent leur cantonnement dans les environs du château. Olivier Donce fut alors promu sergent.

Le Berliet de J. Duchaussoy. De haut en bas : Portowsky, Désiré, Devoisin, Buysse

J. Donce : *« Nous avons pris nos quartiers d'hiver dans Blérancourt, bien accueillis par la population. La période de la drôle de guerre fut vécue sans histoire, les cours de "Morse" et de lecture au son étaient instruits par le sergent Le Guern dans la salle de réunion du château.*

Les cadres officiers et sous-officiers ayant également été très bien accueillis et intégrés, on peut en conclure que "Blérancourt a épousé la 704^{ème}". Cette union fut concrétisée par une prise d'armes devant le monument aux morts un beau matin de mars 1940.

L'activité dans le bourg était assez importante à cause des mouvements des D.T. répartis dans toute la Z.O.A.N., qui quittaient ou rejoignaient leur lieu d'affectation, celui-ci variant fréquemment en fonction de la



situation militaire. Ils venaient aussi à Blérancourt pour échanger ou faire réparer leurs véhicules ou leur matériel. Cette routine qui pouvait donner l'impression d'un calme apparent fut troublée d'abord par l'annonce de l'opération sur Narvik destinée à "couper la route du fer", puis par le coup de tonnerre de l'attaque allemande du 10 mai 1940, annonciatrice de la fin de l'aventure blérancourtoise le 16 mai au matin. »

En 1988, Olivier se souvient et nous écrit :

(Extraits de sa lettre du 8 mars 1988)

"J'ai pensé qu'il vous intéresserait peut-être d'avoir connaissance des pôles d'activités de la 704^{ème} C.T. pour la période de novembre 1939 à mai 1940, pendant laquelle elle a cantonné à Blérancourt.

L'état-major composé des lieutenants d'active Loizillon, Sarre, Derbesse, assistés des officiers de réserve Baillon, Baudin, Bruel, Pillaut (je cite de mémoire et c'est loin !) était installé dans les locaux du château (à l'exception du pavillon de gauche réservé à Miss Anne Morgan) et assurait outre le commandement, les liaisons routières et radios avec le 1^{er} B.T.N.B. à Chauny commandé par le capitaine Porra, dépendant du Commandement de la Zone d'Opérations aériennes Nord sous les ordres du général d'Astier de la Vigerie également à Chauny.

Nous pouvons également citer les noms de : Gervaisot, Gayot, Bailly, Aujoux, Machy, Siméon, Mabile, Peschiera, Duchaussoy, Donce, Dumoulin, Colin, La Barthe, Trabarel, le médecin capitaine Dupuy et pour Chauny, Roman, Beugniez, Marget.

En novembre 1939, le bureau dessin est installé dans une des pièces du logement du Conservateur du musée situé dans le bâtiment d'accueil.

Fin décembre, le service infrastructure et le bureau dessin s'installent dans le pavillon de droite vis-à-vis de celui de Miss A. Morgan. »



Olivier Donce dans le parc du château en 1940.



À gauche le soldat Lamure - A droite Donce topographe technicien dessinateur

« L'entretien des véhicules et du matériel était assuré sous la direction des adjudants Gervaisot et Gayot dans des ateliers installés dans les locaux de la sucrerie, à la sortie du pays, en direction de Soissons.

Les véhicules en réserve étaient abrités dans les carrières de Vassens. L'intérieur avait été spécialement réaménagé au gabarit des voitures radio et de leurs remorques, par l'échelon infrastructure de la 704^{ème} dont je faisais moi-même partie sous les ordres du lieutenant de réserve Jean Baudin. C'est d'ailleurs ce dernier qui m'a fait venir à Orléans en 1941. »

Il poursuit :

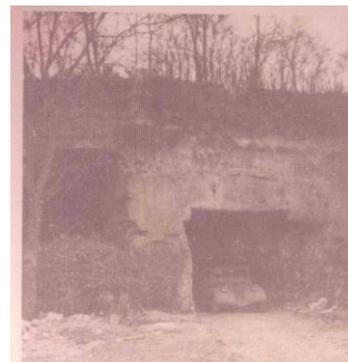
« Chaque alvéole était affectée à un véhicule et à un seul. Soit plus de cinquante emplacements.

Notre ami, alors caporal, Henry Collin passionné de fouilles archéologiques, de mycologie et de botanique régnait avec beaucoup d'autorité sur ce monde souterrain. Le commandant d'unité lui avait alors décerné le titre de "BARON DES CARRIÈRES". C'est là que reposait à l'abri des regards indiscrets toute la réserve en véhicules radios de la zone d'opérations aériennes nord, supports indispensables des liaisons radios de la chasse, de l'observation, du bombardement et de la météorologie".

Voici également quelques photocopies de mauvaises photos, dont je n'ai pas les clichés. »



A gauche, le Sgt Lathuillière et à droite le soldat topographe Lamure devant l'entrée des carrières



L'entrée des carrières

Une prise d'armes devant le monument aux morts où le lieutenant Loizillon passe en revue un détachement de la 704^{ème} C.T. (dont je suis le porte fanion). Mars 1940.



L'ambiance à cette époque - Extrait du récit du sergent Marceau Consil

(Lettre de février 1988).

« J'ai 68 ans ½. Je relis ce que j'écrivais il y a 48 ans. Ce cahier que, par fantaisie, j'avais ouvert le 26 août 1939, m'apporte une foule d'images, surtout après le 12 février 1940. Je revois mes "gars", ils n'ont pas vieilli. Je revois les avions, les chars, les voitures radio du Génie avec leurs antennes-skis sur le toit. J'entends et je vois les "boules" se décrocher et éclater. J'entends les obus, leurs départs, leurs passages en chuintant, leurs fracas. Je sens les balles qui miaulent, là, à droite, à gauche... pourquoi m'en suis-je tiré ? Et mes gars aussi... mystère.

Alors je vais recopier ces feuillets, à partir du 12 février 40, en y ajoutant les commentaires qu'alors je ne songeais pas à faire.

12 février 1940.

Blérancourt. Gentil village qui doit être gai l'été. Je m'ennuie de ma fiancée. Nous avons beaucoup travaillé, Peter et moi. La 704^{ème} au complet est venue s'installer ici. Chaque nuit des convois arrivait. Il faut que nous placions les véhicules, que nous logions les hommes. Les officiers ont reconnu que nous avions bien travaillé, mais la récompense n'est jamais venue. Oui, l'adjudant Bailly nous avait promis d'intervenir pour que, Peter et moi nous ayons une "perm", mais ... ??? Il fallait aussi conduire les convois aux grottes de Vassens.

Le 9 mars, j'hérite d'un D.T. avec les radios, seuls.

Je suis le seul chef de ce D.T. Il porte le N° 62/704. Il se compose de :

- 1 camion radio SFR ;
- 1 camion ravitaillement "Matford" ;
- 1 side-car "Terrot" ;
- 1 vélo.

Le personnel : sergent Consil, sergent Peter (réserve), caporal Menan, 1^{ère} classe Trapu (réserve), et les lecteurs au son, Penetier, Lucas, Gislette (réserve), Durand (réserve).

Le 10 mars, direction St Quentin. Nous sommes détachés au PC avancé des FA 30 auprès de la 2^{ème} D.L.M. Maubeuge, Louvroil, Namur, Gomblox, Mons, l'attaque allemande, les bombes sans arrêt, puis la poussée.

Le 17 mai, retour en France, Cambrai, Denain, Lens, Abbeville, nous passons la Somme, moins de bombes, c'est la fuite, Rouen, Rennes.

Le 27 mai, Caen.

Le 17 juin, nous entendrons le maréchal Pétain annoncer qu'il a résolu de traiter avec l'ennemi. La fuite reprendra pour que nous allions nous terrer près de Pau en attendant de reprendre le combat de l'ombre en Corrèze, puis au grand jour avec le BTN 571 et la revanche dans l'autre sens, la neige a remplacé les bombes, le Doubs, Colmar, Landau, Karlsruhe, quelle différence !

Nous étions tous de l'armée de l'air, mais pour ma part, plutôt du Génie, toujours isolé, loin du "bon dieu", porté disparu en 1940. (La 704 était à L'Isle de Noé, mais moi...). J'ai quitté l'armée de l'air le 26 Novembre 1945, sous l'uniforme américain. »

Miss Anne Morgan marraine de guerre de la 704^{ème} C.T.

En 1940 Miss Morgan avait accepté de devenir marraine de guerre de la 704^{ème} Compagnie des Transmissions.

Miss Anne Morgan fut remplacée à son décès en 1952 par Miss Eva Drexel comme présidente du Comité Américain de Secours aux Civils.

Le dernier jour du cantonnement à Blérancourt vécu par le sergent DONCE.

« Le 15 mai 1940. Ce mercredi, cinq jours après l'attaque allemande, les bruits les plus alarmistes et incontrôlables circulaient au sein de l'unité, mais rien à priori ne donnait à

Hommage à notre Marraine de Guerre

Nous apprenons par la presse et la radio la rentrée en France de Miss Anne MORGAN.

Cette nouvelle touche tout particulièrement nos Amis de la 704 qui se rappellent avec quelle simplicité Miss Anne MORGAN accepta d'être marraine de guerre de notre Compagnie de Transmission en 1940, à Blérancourt.

Les dures épreuves que nous avons traversées devaient rompre toutes nos relations. Son retour parmi nous nous donne l'espoir qu'elle acceptera de renouer, en acceptant de faire partie de notre Amicale comme Membre d'Honneur (1), les liens d'amitié qu'elle a témoigné à la 704.

Ci-dessous, extrait d'un article de presse (2) :

« Elle apporte deux cents énormes caisses de nourriture, de vêtements, de pharmacie pour les enfants de France. Il y a très exactement trente ans que Miss MORGAN se consacre à nos compatriotes malheureux. En juillet 1917 elle s'installait dans les ruines du château de Blérancourt avec son amie Miss DIKE et y fondait l'« American Fund for French Wounded », qui devait rapidement élargir sa zone d'activité. Elle était là sous le feu des canons allemands qui venaient de détruire l'admirable construction de Mansart, aussi tranquille qu'en son hôtel somptueux de New-York.

« La guerre terminée, elle réunissait à elle seule les fonds pour la reconstruction de vingt-cinq villages dévastés dont elle devenait la marraine. Mrs DIKE mourait en 1932 ne laissant en France que des regrets. Miss ANNE poursuivait la tâche commune. Elle fut la première femme étrangère qui reçut la cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur : nous lui devons bien cela.

« Nous lui devons surtout, puisqu'elle nous revient, un salut reconnaissant. »

(1) Proposition faite aux réunions du 7 janvier et du 6 mai 1947.

(2) Aux Écoutes, du 4 juillet 1947.

penser que ce soit le dernier jour sur place. Curieusement les circonstances allaient faire que je passe le plus clair de cette journée en dehors du cantonnement.

Au repas de midi, j'ai été informé d'avoir à servir de chauffeur au lieutenant de réserve Pillaut pour une mission sur la base de Reims. Connaissant bien le lieutenant, un des premiers arrivés, pour avoir déjà collaboré avec lui, c'est avec plaisir que j'ai pris la route pour cette mission qui rompait avec le train-train quotidien. Ayant pourtant en mémoire une foule de détails sur cette époque, je suis incapable de me souvenir de la marque et du modèle de la voiture qui me fut confiée.

Peu de temps avant, j'avais eu l'occasion de faire un voyage à Reims, ayant été désigné avec d'autres postulants pour participer au concours d'admission à la formation des aspirants, dont les résultats ne furent jamais publiés compte tenu des événements. Je connaissais donc la route, mais dès le départ, nous avons été surpris par la densité de la circulation en raison de l'afflux des civils qui fuyaient la zone des combats en se dirigeant vers le sud.

À peine arrivés à proximité de la base, nous avons été informés de la chute d'un avion allemand, ignorant s'il avait été abattu par la chasse ou la DCA. Ayant reçu l'ordre de ne pas quitter la voiture, j'ai attendu longtemps mais patiemment le retour du lieutenant parti accomplir sa mission. Enfin de retour, il brandissait, tel un trophée, la vareuse tachée de sang du pilote allemand, sans que je puisse savoir par quel moyen il se l'était procuré.

Le retour vers Blérancourt, déjà tardif, fut encore ralenti par l'obligation de se faufiler avec prudence parmi le flux ininterrompu des réfugiés. C'est avec le pressentiment que les événements allaient se précipiter, qu'après avoir rentré la voiture au garage, j'ai pris un repas d'autant plus vite avalé qu'un ordre de rassemblement dans la rue principale venait d'être donné.

Là un adjudant dont j'ai oublié le nom, issu je crois des fusiliers, nous a informés de l'urgence de contrôler et de filtrer les arrivées éventuelles par les routes de Chauny et de Noyon pour que les préparatifs d'évacuation ne soient pas perturbés. Sous ses ordres, il fut édifié avec les moyens du bord, deux barrages, qui aujourd'hui me paraissent bien rudimentaires et peu efficaces sur les routes précitées, qui permirent de contrôler quelques arrivants sans incidents. Après quelques heures de faction, l'ordre de repli fut donné, et c'est au réveil d'une courte nuit que j'ai pris connaissance de l'ordre de départ de la compagnie dont déjà de nombreux éléments étaient en route.

Une grande agitation régnait dans la population inquiète de constater le départ des "aviateurs". Je me suis alors souvenu qu'un jour le lieutenant Baudin avait dit à mon Beau-père : "Tant que nous serons là tout ira bien. Mais quand nous partirons c'est que les choses iront mal".

Fort de cette prédiction, c'est donc sans hésiter que rassemblant sa famille, il a chargé deux voitures, fermé la maison et s'est préparé à prendre la route, imité par le voisinage et une grande partie des habitants.

Curieusement, l'administration avait prévu cette éventualité en affectant aux départements de la zone Nord et Est des départements de repli au Sud. En l'occurrence, la Mayenne pour l'Aisne. Finalement, c'est après des adieux publics à celle qui allait devenir ma femme trois ans plus tard que je me suis décidé à prendre place dans le dernier ensemble du convoi.

Arrivé le premier à la mi-novembre 1939, je suis reparti le dernier à la mi-mai 1940 après exactement six mois d'un cantonnement riche en enseignements et souvenirs. »

Le départ de la 704 de Blérancourt (Olivier Donce)

« Dans la nuit du 15 au 16 mai 1940 le personnel prépara le matériel roulant.

Le 16 mai, le lieutenant Loizillon, commandant les deux compagnies, exécutait l'ordre de repli. Vu l'importance des matériels techniques à évacuer et le manque de camions de servitude, le commandement fut obligé d'exécuter des manœuvres "en tiroir" en prenant comme étapes successives des forêts où le camouflage était plus facile pour le transbordement et le stockage provisoire.

Les échelons roulants une fois débarrassés repartaient à vide pour reprendre un nouveau chargement à l'étape antérieure où du personnel les attendait avec un stock d'essence de sécurité. L'axe principal du repli passait par Champcel, Compiègne, Crépy-en-Valois, Ormoy-Villers (Bois-le-Roi) où ils subirent un bombardement avec mitrillage. D'autres détachements de la compagnie venant d'autres secteurs déjà repliés, avaient subi le même genre d'attaque la veille. Notre ami Peschiera en mission de ravitaillement avec deux camions fut mitraillé sur la route.

Le repli se poursuivit vers Barbizon, Bordeaux où une tentative d'embarquement du personnel et du matériel au Verdon vers l'Afrique du Nord échoua à cause des batteries allemandes et de l'armistice qui obligèrent les bateaux à opérer un demi-tour.

Le 29 juin 1940 une grande partie des unités reprit la route jusqu'à l'Isle-de-Noé dans le Gers. »

Récit de la retraite vécue par J. Duchaussoy.

« Le 15 mai 1940, j'étais de veille/écoute dans une salle du château de Blérancourt, une voiture émettrice opérait sur le terrain voisin quand est venu l'ordre d'évacuer. La veille nous avons entendu les explosions de La Fère.

Les gars embarquent dans mon Berliet pour Compiègne où nous couchons dans les baraquements de Royalieu de sinistre mémoire. (Ceux qui ont hébergé les déportés entre 1942 et 1944).

Le 18 mai, halte à Ormoy-Villers, plus précisément : Bois-le-Roi. Comme le spécifie le caporal Régnier dans ses souvenirs du D.T. 15/704, notre matériel était camouflé dans cette partie du bois entre route et voie ferrée, raison pour laquelle nous avons subi deux bombardements. Le sergent Favre nous rejoint. Son camion est maculé et criblé d'éclats de bombes, vestiges du bombardement subi par son D.T. sur le terrain de Salmagne près de Maubeuge où une bombe fit exploser la remorque radio tuant le sergent Clasquin opérateur radio de service.

Le 21 mai je suis à Clermont dans l'Oise. Le soir au restaurant nous subissons un bombardement (probablement destiné aux voies ferrées). Le lendemain en direction de Lagny, nous subissons un mitrillage, je plonge dans les orties. Lagny,

Melun, Barbizon. Le G.Q.G. prend position dans le Grand-hôtel du Cerf à l'orée de la forêt de Fontainebleau. Nous couchons dans les écuries.

Le brave Berliet repart vers Blérancourt afin de récupérer certains matériels restés sur place lors du départ. Le village a été évacué, toutes les maisons ont été pillées par les troupes qui montaient au front sur le canal de l'Aizette. Avec un filet de camouflage, nous avons récupéré quelques volailles. L'un de nous a conduit un Carterpilard à chenilles jusqu'à Barbizon où notre séjour se poursuit. Un matin, le ciel est obscurci par des fumées noires. Ce sont les dépôts d'hydrocarbures de Sotteville-les-Rouen qui sont en feu. Les vents d'ouest devaient être violents.

Volontaire pour une mission à l'entrepôt de l'armée de l'air de Saint-Cyr-l'École, je touche une camionnette SARAM équipée gonio avec laquelle j'effectuerai la retraite par Le Blanc, Limoges, embourbé dans la cohue des gens qui fuient Paris bombardé (d'après les rumeurs).

Le 10 juin arrêt à Chalus-Pageas.

Le 18 juin nous avons entendu l'appel du général de Gaulle. Périgueux, La Réole où le trafic radio était intense. Les ordres et les contre-ordres se succédaient.

Le 21 juin, à Bordeaux qui avait subi un bombardement la veille, les dockers sont en grève. Notre matériel est sur les quais. J'abandonne mon SARAM aux mains plus ou moins expertes de certains d'entre-nous qui font office de grutiers et chargent les camions et remorques sur le Bullaren pendant que nous sommes embarqués tout d'abord sur le Flandre, puis débarqués, conduits en garnison chaque nuit et finalement embarqués sur le Kerguelen.

Le 25 juin un général de l'armée de terre venu en vedette de Royan nous annonce la fin des hostilités alors que notre bateau était arrivé au Verdon. Demi-tour sur Bordeaux. Le Bullaren demeuré à Pauillac, nous n'avons récupéré notre matériel que deux, voire trois jours plus tard le 29 ou 30 juin ; aussi, nous avons croisé une colonne allemande à la sortie de Bordeaux. C'est là que le commandant Porra se mit au milieu du carrefour et coupant la colonne allemande fit passer la sienne. En fait il semblerait que le maire de Bordeaux avait déclaré sa ville "ville ouverte". »

Un autre témoignage de Paul Teyssandier

« Mes débuts et un peu de ma vie à la 704^{ème} C.T. et dans les Trans". Engagé le 17 mars 1936, je passais par l'école Bréguet de Paris et l'école de Rochefort. A ma sortie, j'étais affecté à la 704^{ème} C.T. de Mourmelon le 4 janvier 1938. Cette compagnie de transmissions sous les ordres du capitaine Fache entraînait le personnel au maniement des ensembles roulants S.F.R. prévus pour le trafic en télégraphie code "MORSE" avec les stations fixes au sol et les stations montées à bord d'avions. Notre formation de télégraphiste se perfectionnait en effectuant des liaisons radio sol/sol entre véhicules ou air/sol entre véhicules et les Bloch 200 de la base, en vol.

La préparation du matériel, son entretien, les exercices de réglages des émetteurs se faisait sous l'œil attentif de l'adjudant ("Pinoche" entre jeunes), de son vrai nom Gayot. Pourquoi Pinoche ? Parce qu'il était sérieux et méticuleux à l'extrême ; trivialement, il "pinochait".

Le stratagème le voulant, la 704^{ème} fut affectée sur la base d'Amiens-Glisy, sous les ordres du capitaine Boutet le 25 novembre 1938. Sur place le même entraînement continua avec en plus des manoeuvres à l'extérieur. Exemple : mis en station à Melun lors d'une présentation en vol de notre aviation, j'informais en "morse" les radionavigants de la situation météo sur leur parcours entre la France et l'Angleterre. Le capitaine Boutet muté à l'école de guerre fut remplacé par le lieutenant Loizillon qui devint le nouveau commandant de la 704^{ème}. »

Une manoeuvre pas comme les autres (Paul Teyssandier).

« Convoqué par l'état-major le 27 août 1939, je reçu l'ordre de quitter la base dans les minutes qui suivaient avec mon détachement, le 77/704 au complet. Ce détachement était composé d'une voiture (camion) S.F.R. contenant la station d'émission et de sa remorque contenant les moyens de réception, d'un camion équipé pour transporter le personnel et les équipements, d'un camion de 2T.5 pour le transport du matériel téléphonique (central, fils, câbles), d'un side-car. Je touchais un peu plus tard une voiture réquisitionnée SIMCA 8.

Une grande enveloppe cachetée m'était remise portant la mention : "A n'ouvrir suivant les ordres qu'après contact routier. Direction à prendre : Saint Quentin."



Camouflage de la Simca à Attigny (Ardennes)
C'est moi qui barbouille.



Mon side-car à Attigny. Dans le panier :
Lévêque, téléphoniste réserviste.

Quelques temps après le départ, à un embranchement, je fus contacté par des militaires de l'armée de terre et dirigé sans autre précision "route des Ardennes". Exécutant la consigne, garé dans la bonne direction, j'ouvrais l'enveloppe surprise. Elle contenait l'indication de la destination, les livrets matricules du personnel, une somme d'argent et les indications précises pour la mise en place de l'échelon numéro III.

Comme nous n'étions pas très bien avec nos "voisins", le mot mise en place me fit tressaillir. La manœuvre se compliquait, l'émotion étant, une grosse larme mouillait mes yeux. Je reprenais la route.

Le point de chute indiqué était l'aérodrome d'Attigny (Ardennes). La mise en place se fit sans encombre. J'installais en premier le central téléphonique dans une cuve souterraine en bordure de la piste où se trouvait l'arrivée des câbles P.T.T. La station émission/réception fut mise en service, chacun pris ses fonctions. Je pris contact avec les stations environnantes dont j'avais les indicatifs et nous commençons l'écoute permanente de jour et de nuit.

Seuls sur la piste, les débuts furent difficiles. Un hangar à paille nous servit provisoirement de dortoir. Un membre dévoué de notre équipe se transforma en cuisinier. Petit à petit la situation s'organisa et le détachement pris forme.

Le lieutenant Boisson fut affecté au détachement et m'allégera d'une partie des charges. Influent auprès des autorités civiles, notre situation s'améliora. Le central téléphonique fut déplacé dans une petite maison prêtée. Le personnel s'installa dans un autre bâtiment proche.

Le G.A.O.A 520 pris position pour assurer la surveillance et la protection du territoire. Il utilisait mes téléphonistes pour tirer des lignes téléphoniques dans tous les azimuts. Une longue attente se préparait.



1939-1940 Attigny (Ardennes)



1939-1940 Attigny (Ardennes). Devant le standard téléphonique.
A la fenêtre du standard téléphonique, le soldat Lévêque au milieu, plus 3 réservistes et moi.



1939-1940 (Attigny) Lévêque au standard.

Anecdote :

« Nous étions deux lecteurs au son, le caporal Wicar et moi. A la relève, vers minuit, Wicar qui avait pris le premier tour me dit avoir pris un message intrigant. Je prenais l'écoute à mon tour et captais aussi le même genre de message en "morse" : "DORA appelle DORA" et une suite de groupes de cinq chiffres. Ces messages ne concordait pas avec mes grilles de déchiffrement. Le lendemain, je partais à Buzancy voir l'officier du chiffre à qui je communiquais la découverte. La suite fut agréable. Peu de temps après, le lieutenant Boisson recevait une lettre de félicitations adressée au détachement 77/704, de la part du général de Drouas commandant la Zone d'Opérations Nord. Ces messages présentaient probablement une certaine importance.

Nous vivions la routine des alertes et des bombardements : une bombe de 200 kg tomba dans l'escalier de la cave où se trouvait mon central téléphonique. La chance était avec nous, elle n'éclata pas. La compagnie de terrain nous débarrassa de ce cadeau.

Étant victime d'un accident, j'entrais à l'hôpital de Vouziers, puis de Reims et abandonnait le détachement le 4 juin 1940. Appelé pour une autre mission à la portion centrale de Barbizon, je perdais tout contact avec le détachement et toutes mes affaires personnelles.

Le 7 juin 1940, je partais pour Bouillancy avec un équipage et une voiture "phonie" SARAM à la disposition du G.A.O. 515 commandé par le commandant Fesnaud. L'ennemi avançant très vite, le GAO se déplaçait. Je regagnais Barbizon. A peine arrivé, je percevais une voiture SFR.

Le 16 juin 1940, j'étais mis à la disposition d'un état-major anglais à Olivet près d'Orléans. Quelques jours en position, les bombardements se succédaient sans cesse, je pliais bagage et rejoignais la forêt de Lanthenay.

Le 21 juin 1940. L'ordre de rappel étant donné, la débâcle s'amorçait : Mézières en Brenne, Chalus, La Réole, l'Isle de Noé où se trouvait déjà le commandement de la 704^{ème} C.T. et quelques détachements.

Le 25 août 1940, je quittais l'Isle de Noé pour Pau. Mission terminée. J'étais mis en permission renouvelable. Retour au foyer paternel le 30 août 1940. »

La carrière de Paul Teyssandier ne s'arrêta pas là. Ce fut ensuite l'Afrique du Nord, l'Angleterre, le retour en France, la campagne d'Allemagne, puis pour finir, la transmission de son expérience dans les écoles des télécommunications de l'armée de l'air d'Auxerre et de Rochefort.

L'heure du bilan.

La retraite de 150 véhicules et de 450 hommes dispersés géographiquement dans de très nombreux détachements de la Zone d'Opération Aérienne Nord se fit en bon ordre grâce au courage de tous et aux liaisons radios effectuées tous les soirs à 20 heures pour garder le contact. La 704 subit malheureusement quelques pertes.

Le lieutenant Loizillon commandant la 704^{ème} récompensa ses hommes et les encouragea pour les épreuves qui allaient suivre, conséquences de la défaite.

Le 23 juillet 1940, il leur adressait la note ci-contre.

NOTE : Le véhicule Citroën traction avant 15 chevaux, 6 cylindres, équipé en moyens radio d'émission et de réception, pose quelques interrogations.

Ce type de véhicule n'est pas connu, sauf de ceux qui ont eu à l'utiliser. Mais nous n'avons qu'un témoignage. Il aurait été vu dans les Ardennes ? Était-ce un exemplaire unique ? Un prototype ? Quel est l'industriel qui l'avait équipé ? Était-il uniquement utilisé en radiotéléphonie ?

Il est certain que sa rapidité et sa facilité de déplacement devaient en faire à cette époque un outil précieux dans la mise en place rapide des moyens radio sur les terrains utilisés qui changeaient souvent d'emplacement, ou, près du commandement pour assurer les liaisons entre le sol et les avions en missions.

Ce véhicule replié à Montpellier avec des éléments de la 704^{ème} a dû être remis sur la base de dépôt de matériels des unités dissoutes à Istres selon les conditions de l'armistice.

Il fut convoyé par deux sergents (*Guéry et Donce*) qui arrivés à Istres ne disposaient d'aucun moyen de retour. Alors ils déséquipèrent la voiture et repartirent avec, laissant seulement le matériel radio sur place.

Reprise du récit d'Olivier Donce.

« Je passe sur la période des jours sombres de mai-juin 1940 où, nommé sergent et chef d'un petit détachement radio, j'eus quand même le plaisir grâce à notre "canard" de rencontrer mon jeune frère à Bordeaux, ce dernier ayant reconnu l'insigne de la 704^{ème} sur les voitures.

Je passe également sur mon retour à la vie civile et les années noires qui ont suivi, mais qui ne purent effacer les souvenirs de la 704^{ème} et de son emblème.

Ils purent revenir au grand jour quand en 1946, le commandant Loizillon entreprit de créer "l'amicale des anciens de la 704".

Bien sûr, il ne put faire autrement que de lui adjoindre comme symbole le célèbre "canard", tel le PHOENIX renaissant de ses cendres.

Son effigie sous une autre présentation (je crois y avoir reconnu le coup de patte de mon ami Deboutet) est alors apparue en page de garde du bulletin de liaison.

Le stade des anciens de la 704 étant dépassé, cet insigne devint celui de tous les adhérents de l'association des transmissions de l'armée de l'air.

Reste "le fanion". Il avait été offert par le général Loizillon, après la libération, lors d'une des premières visites à Blérancourt, en souvenir à Miss Anne Morgan, marraine de guerre de la 704 et "Citoyenne d'Honneur" de Blérancourt depuis 1918, à l'initiative de qui le château est devenu le musée de la coopération franco-américaine. Il était d'abord posé sur le canapé de Miss Morgan, puis rangé, après son décès, au cours de travaux de restauration et d'aménagement. Un compte-rendu non retrouvé retraçant ce moment avait été établi.

Cette absence avait d'ailleurs contrarié le général Loizillon qui souhaitait le présenter lors du rassemblement du 40^{ème} anniversaire de la création de notre association.

ARMÉE DE L'AIR
B.F.N.B. N° 1
704^{ème} C.D.T.A. à
751^{ème} C.D.T.A.
ETAT - MAJOR
-0-0-0-0-0-0-
n° 155/02

ISLE-de-Moé, le 23 Juillet 1940

NOTE DE SERVICE

Il est fait envoi à tous les Commandants de détachements de la 704^{ème} Compagnie de Transmissions de l'ordre de nomination n° 4.

Ces nominations, à titre exceptionnel, ont été prononcées par Monsieur le COMMANDANT du Bataillon de F.N.B. N°1 pour récompenser les militaires qui se sont particulièrement distingués au cours des replis successifs et lors de la tentative d'embarquement à BORDEAUX.

En cette occasion, je tiens à féliciter tout particulièrement ceux qui ont mérité d'être inscrits à ce tableau, par leur allant, leur dévouement, leur conscience et leur esprit de devoir.

Un grand nombre d'entre eux ont déjà quitté la portion centrale pour partir en détachements, d'autres ont été rendus à la vie civile ou vont l'être.

Tous, officiers, sous-officiers, caporaux et soldats je vous remercie de votre collaboration dans le travail ingrat qui vous était demandé. Votre aide m'a été précieuse.

Vous allez pour beaucoup reprendre votre liberté - Quel travail vous attend ? Un effort de chaque jour pour vivre et faire vivre votre famille auquel viendra s'ajouter celui de reconstruire une France nouvelle dont vous serez responsable.

Courage, la tâche sera dure, mais pour vous qui avez supporté les épreuves et cotoyé les misères de la défaite, aucuns peines aucun effort ne seront trop grands pour les effacer de votre mémoire !

Souvenez-vous ! Ayez la foi en votre patrie mais ne comptez que sur vous-mêmes.

Je sais que vous ferez toujours votre devoir et plus que votre devoir.

Le Lieutenant LOIZILLON, Commandant
la 704^{ème} Compagnie de Transmissions à
la 751^{ème} Cie de Dépôt de Transmissions,

DESTINATAIRE :
N° le Cdt du D.T.18/704
école Yougoslave
7, Place Alexandre 1er
MONTAUBAN. - (Tarn)
Garonne

C'est tout à fait fortuitement que mon fils l'a retrouvé lors d'une visite au château au milieu des collections américaines. Moi-même Blérancourtois d'adoption, puisque ayant épousé une demoiselle du pays, rencontrée lors du cantonnement en 1940, j'ai pu fournir au Conservateur, qui faute d'informations avait automatiquement assimilé le fanion à une unité américaine, tous les justificatifs d'identification, en mémorisant ces "retrouvailles" par deux photos. Ainsi, au fil des années et des circonstances, notre "canard" a connu des fortunes diverses, mais il est toujours là, et, j'espère et souhaite qu'il vive encore longtemps au sein de l'association. »



1947 l'insigne du bulletin

Le fanion du G.M.I.T. 434 et de la 704^{ème} C.T.A. au musée Franco-Américain de Blérancourt



Le canard sur une remorque de la 704^{ème} CTAA

La création de l'amicale.

En 1946 le commandant Loizillon entreprit de renouer les liens d'amitié entre les anciens personnels de la 704^{ème} et leur adressa un courrier.

En 1947, de nombreux "anciens" de toutes les unités de transmissions ayant donné suite à sa lettre du 10 avril 1946, le commandant Loizillon demanda au Ministre de l'Air l'autorisation de créer : "l'Amicale des Anciens des 704^{ème} et 706^{ème} Compagnies de Transmissions de l'Armée de l'Air", unités dissoutes en 1940.

" LES ANCIENS de la 704^o C.T.A."

PARIS, le 10 Avril 1946

Cher Camarade,

L'excellente camaraderie qui régnait à la 704^{ème} Cie de Transmissions appelle, après les événements que nous avons traversés, à un regroupement des "Anciens" qui nous permettra de renouer des liens d'amitié qui n'ont jamais été altérés.

A cet effet, je vous adresse un questionnaire et une fiche de renseignements personnels, que vous voudrez bien remplir et retourner dès que possible.

De ces réponses dépendront les bases de notre Amicale, dont nous discuterons l'organisation lors du banquet préliminaire que nous vous proposons.

Bien amicalement.

Le Commandant LOIZILLON,
Chef du Bureau Transmissions
de l'Etat-Major Air.

Envoyé le 11 Juin 1946

MINISTÈRE DE L'AIR

PARIS, LE 10 MAI 1947.

Etat-Major
de l'Armée de l'Air

Bureau Transmissions

O B J E T :
Demande de création
d'une Amicale des
Compagnies dissoutes
des Transmissions de
l'Armée de l'Air.

Le Commandant LOIZILLON,
Chef du Bureau Transmissions
de l'Etat-Major de l'Armée de l'Air,
à
Monsieur le MINISTRE DE L'AIR
(voie hiérarchique).

J'ai l'honneur de solliciter de votre bienveillance l'autorisation :

- 1° De créer une « Amicale des Anciens des 704^{ème} et 706^{ème} Compagnies de Transmissions de l'Armée de l'Air », unités dissoutes en 1940.
- 2° De permettre au personnel sous-officiers et officiers encore en situation d'activité d'y adhérer.

Cette Amicale a pour but de renouer des liens de camaraderie et d'amitié entre les anciens militaires de ces unités, d'entretenir la valeur technique de ce personnel par des conférences et un bulletin trimestriel sur les progrès constants des Transmissions, d'aider et diriger éventuellement les enfants des membres vers une carrière technique dont leurs parents ont été les premiers à reconnaître l'intérêt pour le pays.

Ci-joint les projets de statuts prévus.

- 10 -

Notre marraine de guerre décéda en sa résidence de MOUNT KISKO en 1952

Le texte ci-contre comporte 2 erreurs :

- 2^{ème} ligne, lire Mount Kisko (*Etat de New York*) au lieu de Monat Kosso
- 2^{ème} partie : lettre de condoléances adressée à Miss Eva DREXEL DAHLGREN

Évolution de l'Amicale

Amicale des Anciens de la 704^{ème} C.T.

Créée le 21 juillet 1946. Référence bulletin N° 1 du 01 Novembre 1946.

Le Président élu est le commandant H. Loizillon.

L'insigne de la 704 reste l'insigne officiel de l'amicale.

Amicale des Anciens des 704^{ème} et 706^{ème} C.T.

En 1947, le capitaine Fache ancien commandant de la 706^{ème} C.T. appelle tous ses anciens personnels à rejoindre ceux de la 704^{ème} sous cette nouvelle appellation.

En 1948, elle est agréée par le ministère de l'AIR. (*B.O. Air N° 54/1948*).

Ses statuts sont déposés à la Préfecture de Police le 21 avril 1948, leur homologation est parue au J.O. n° 103 du 29 avril 1948.

Amicale des Anciens des TNB.

En 1951, ce nom regroupe toutes les unités de transmissions de l'armée de l'air.

Amicale des Anciens des Transmissions, Navigation, Balisage. Nouveau nom donné en 1953.

Association Nationale des Anciens des Transmissions, Navigation et Balisage de l'Armée de l'Air (A.N.A.T.N.B.A.A.).

MISS ANNE MORGAN

vient de mourir à sa résidence de Monat Kosso

Fondatrice de nombreuses œuvres Franco Américaines dont l'Américan Friends of France et le Comité Américain de Secours Civils.

Créatrice du Musée Franco Américain de BLÉRANCOURT dont elle a fait don à la France.

Marraine de guerre de la 704^{ème} Compagnie de Transmissions de l'Armée de l'Air.

Grande Amie de la France Miss Anne MORGAN était Commandeur de la Légion d'Honneur et titulaire des croix de guerre 1914-18 et 1940-45.

Qu'il nous soit permis d'associer à son souvenir celui du Colonel SARRE qui avait été le premier à prendre contact avec elle à BLÉRANCOURT en vue d'installer dans son château le P. C. de la 704^{ème}

Lettre de condoléances adressée

à Miss ÉVA DREXEL DAHLGREN
Présidente du Comité Américain de Secours Civils
à l'occasion du décès de Miss MORGAN
Marraine de Guerre de la 704^{ème} C. T. A.

Mademoiselle,

C'est avec une profonde douleur que les membres de notre Amicale ont appris la disparition de Miss Morgan.

Cette mort nous frappe, en effet à un double titre : en notre qualité de Français, combattants de la guerre 1893-1940, fils de combattants de la guerre de 1914-1918, nous ne pouvons oublier la grande et généreuse amie de notre pays ; au dire, pour la plupart d'entre nous, d'anciens officiers, sous-officiers et soldats de la 704^{ème} Compagnie de Transmissions de l'Armée de l'Air, nous conserverons la mémoire de notre Marraine, que nous associerons plus particulièrement, cette année, aux intentions de notre pèlerinage annuel à Blérancourt, et aux manifestations auxquelles il donne lieu habituellement.

Le Conseil d'Administration de notre Amicale, au cours de sa séance du 5 février 1952, m'a chargé de vous transmettre, ainsi qu'au Comité Américain de Secours Civil, les sincères condoléances de tous nos membres.

Je vous prie de vouloir bien agréer, Mademoiselle, l'expression de mes sentiments de profond respect.

André Thom,
Vice-Président.

En 1972, "l'Amicale" devient "Association" par un vote à l'unanimité de l'assemblée générale du 6 mars et change d'appellation (réf. bulletin d'octobre 1972, page 4, 2^{ème} résolution).

Association Nationale Air des Télécommunications et du Contrôle (ANATC) ex. ANATNB-AA.

En 1997 sur proposition de l'assemblée générale du 26 avril, adoptée par l'assemblée générale du 18 avril 1998 elle est déclarée le 12 juin 1998 sous son nouveau nom.

Association dissoute le 31 décembre 2020 et remplacée par le CASSIC, Collectif des Anciens des Systèmes de Surveillance, d'Information et de Communications.

Tous ces souvenirs sont gravés dans les mémoires de tous les personnels de l'association des transmissions de l'armée de l'air.

Les "Anciens" ont, tant qu'ils ont pu le faire, rendu visite à Blérancourt. Puis l'habitude s'est perdue, les "meneurs" ayant disparu. Cependant l'association est restée membre des "Amis du musée de Blérancourt" sous le N° d'adhérent N° 526-527 jusqu'à dissolution et c'est pour ces raisons que nous avons compulsé nos archives pour rédiger ces quelques pages.

Sorties ayant été organisées à Blérancourt et relatées dans nos bulletins :

- 12 octobre 1947, bulletin N° 4
- 23 mai 1948, bulletin N° 5
- 12 juin 1949, bulletin N° 6
- 11 juin 1950, bulletin N° 7
- 10 juin 1951, bulletin N° 8
- 17 avril 1988, commémoration du 40^{ème} anniversaire de la création de l'association, bulletin de février 1989.
- 4 juin 2008, commémoration du 60^{ème} anniversaire, parue dans le bulletin de janvier 2009



Monument aux morts de Blérancourt - Commémoration du 40^{ème} anniversaire de l'association le 17 avril 1988.

Le 4 juin 2008 à Blérancourt : 60^{ème} anniversaire de l'association



Exposé sur le Musée par Madame la Conservatrice
De G. à D. : Gal Auzépy et Mme, Jean Aujoux, Mme et C. Renard,
Paul Thieux, Mme la Conservatrice, J. Duchaussoy



Consultation des collections photos
Devant : Amie de et J. Aujoux, Mme Auzépy, Renard
Derrière : Mme la Conservatrice,



Les porte-drapeaux après le dépôt de la gerbe devant le monument aux morts.



Devant le monument aux morts, l'assistance chante la Marseillaise



Le drapeau de l'ANATC (ex 704) - De g. à d. : J. Duchaussoy, C. Renard, Madame la Conservatrice du musée de Blérancourt, J. Aujoux.

Évolutions du nom du bulletin

- 1946 : Bulletin Trimestriel de l'amicale des anciens de la 704.
- 1947 : Bulletin trimestriel de l'amicale des anciens de la 704 et de la 706.
- 1950 : Bulletin des anciens des compagnies des transmissions navigation balisage de l'armée de l'air.
- 1951 : Bulletin de l'amicale des anciens des transmissions de l'armée de l'air.
- 1952 : Bulletin de l'amicale des anciens des transmissions navigation balisage de l'armée de l'air.
- 1970 : Bulletin de liaison de l'amicale des transmissions navigation balisage.
- 1975 : Bulletin de liaison de l'association nationale des anciens des transmissions navigation balisage.
- 1999 : Bulletin de liaison de l'association nationale air des télécommunications et du contrôle.

Une très grande partie des bulletins sont consultables à la Bibliothèque nationale de Paris et au Service Historiques de la Défense au fort de Vincennes.

Le général Hubert LOIZILLON

Hubert LOIZILLON est né le 12 juin 1910 à Troyes (*Aube*), et décédé le 26 juin 1992 à Paris 15^{ème} arrondissement à l'âge de 82 ans. Il effectue sa carrière militaire dans l'armée de l'air. En 1937, il est affecté à la 704^{ème} Compagnie de Transmissions. Il entre dans la résistance en 1942, en mission de liaison technique auprès de l'attaché de l'Air en Grande-Bretagne en 1945, au bureau des Transmissions de l'EMAA en 1946. Il est employé en Indochine d'octobre 1952 à novembre 1954. Affecté au CESA (*Centre d'études stratégiques aérospatiales*) et au CHEM (*Centre des hautes études militaires*) en 1955, au cabinet du secrétariat d'Etat à la Défense et aux Forces armées en 1956, attaché de l'Air au Vietnam, au 2^{ème} bureau de l'EM en 1958, nommé président du Comité européen de coordination des télécommunications militaires en 1959. Il fut placé en congé du personnel navigant en 1963.

Son père (1878 – 1960) était colonel d'état-major et de cavalerie (*Cdt du 507^o régiment de chars de combat*).

Ses grades : 1935 Sous-lieutenant – 1936 Lieutenant – 1942 Capitaine – 1945 Commandant – 1949 Lieutenant-colonel – 1953 Colonel – 1961 Général de brigade aérienne.

Ses études et affectations : École Centrale et l'ESA – Boursier de pilotage pendant son service militaire – École Morane d'Angers / radio OTC (*ondes courtes*) – Formation radionavigants à Auxerre et perfectionnement à Avord – Rejoint la base de Metz-Frescaty en 1936 – Stage de pilotage sans visibilité à Istres – Fait le choix pour les officiers spécialisés dans les nouvelles techniques et responsabilités dans les transmissions – Mobilisation d'août 1939 et transformation du GMIT en groupe de transmissions - Préparation des terrains d'aviation par les compagnies de transmissions et l'organisation des transmissions - Après mai 1940, participation active au repli des matériels de transmissions - Son embarquement avorté pour l'Afrique du Nord - Affectation au sous-secteur de défense aérienne de Montpellier – Son entrée dans la Résistance (*Service de Renseignements Air avec le colonel GERVAIS, alias René GÉRARD chef du SR Air – Compagnon de la Libération*) – Son activité de résistant dans la région de Clermont-Ferrand à partir de 1942 – Sa vie clandestine pour échapper à la Gestapo – Préparation de la libération de Clermont-Ferrand – À la Libération, chargé de l'étude des matériels futurs au ministère de l'Air – Chef du bureau des transmissions à l'Etat-Major – Premiers contacts avec Marcel DASSAULT / les premiers avions à réaction – L'organisation générale des transmissions – En 1951, envoyé grâce au général LÉCHÈRES en Indochine pour une inspection (*où il souligne l'indifférence de la métropole et l'absence de soutien matériel*) – En tant que secrétaire général permanent de la Défense nationale, observe l'accès du Cambodge, du Laos et du Sud-Vietnam à l'autonomie / les complexités de la politique internationale – Responsable, sous les ordres du général LAUZIN, du 2^{ème} Bureau et des transmissions en Extrême-Orient – Participation à toutes les réunions d'état-major – Les circonstances de l'engagement des forces à Dien-Bien-Phu...

Tout ceci a fait l'objet d'un entretien réalisé le 24 juin 1992 au domicile du général Hubert LOIZILLON à Paris par Françoise RUFFAY et l'aviateur Franck FERRAND. Durée : 1h30. Entretien non terminé car le témoin est décédé deux jours après cette première rencontre.

Ci-dessous, photographie prise lors d'une visite de l'association au Commandement des Transmission de l'armée de l'air (CTAA - Base aérienne de Villacoublay). On le voit ici au côté du général LASNIER-LACHAISE, commandant le CTAA, qui lui succédera à la présidence de l'ANATAC-AA de l'époque.

