

## **LA PERCEE DE SEDAN (10/15 MAI 1940)**

Extraits traduits en français  
d'un article du Commandant breveté VON KIELMANSEGG,  
de l'Etat-Major de la 1ère Division Cuirassée Allemande,  
paru dans « Die Wehrmacht », n° 11 et 12 de 1941

*Note.- La 1ère Panzer Division était cantonnée sur la Moselle, au nord de Trêves. Commandée par le Général KRICHNER, elle constituait avec deux autres Divisions cuirassées, la 2° Panzer Division à droite et la 10° Panzer Division à gauche, le Groupement blindé KLEIST, mis à la disposition du Groupe d'Armées VON RUNSTEDT pour faire sauter le verrou de Sedan et ouvrir la marche en direction de la mer.*

---

Nous sommes au mois de Mai, la Pentecôte approche. Le déjeuner vient d'être à peine servi que le téléphone réclame le Général. Celui-ci prend l'écouteur et, après une pause, dit : « Je répète ». Le 1° Officier d'Etat-Major et moi nous nous regardons. Nous sommes les seuls, en dehors du Général, à connaître la portée de ces paroles. Je regarde l'heure : 13h15mn, Jeudi 9 Mai 1940, une date dont on se souviendra.

A 13h20mn les téléphones commencent à sonner et les Officiers de liaison partent transmettre les ordres. Je termine hâtivement mon déjeuner pour prendre, avec l'échelon de Commandant, la tête de la Division.

A 18h la Division quitte ses cantonnements et la longue file du groupe blindé KLEIST avance progressivement sur les trois grandes routes, tandis que l'Infanterie articulée utilise largement tous les chemins.

Je me demande si la Division réussira sa mission difficile. Le corps d'armée blindé est en tête, formé en triangle ; il doit percer le front fortifié belge et français, devant et sur la Meuse, pour encercler les armées d'attaque ennemies. Nous formons le centre de gravité de ce triangle, flanqués à droite et à gauche par d'autres divisions blindées.

Il s'agit, suivant les ordres, de traverser rapidement le LUXEMBOURG, où l'on ne s'attend pas à une résistance active, puis d'enfoncer promptement les lignes belges.

Mais notre but véritable, c'est SEDAN, le passage de la MEUSE, la percée de la ligne MAGINOT, et cela avant que les Français se soient aperçus que l'effort principal de l'offensive allemande porte ici et non pas dans le Nord. Entre nous et ces objectifs il y a plusieurs lignes de défense, constamment renforcées : la ligne de défense luxembourgeoise, non occupée, mais comprenant des obstacles nombreux et des plus modernes, les fortifications de la frontière belge, puis le front fortifié belge proprement dit traversant en biais le sud des Ardennes jusqu'à la frontière française et, lui faisant suite, le secteur de la SEMOIS.

Enfin il y a la Meuse et, derrière elle, les ouvrages de la ligne Maginot qui rejoint ici les fortifications de la frontière française face à la Belgique. Il en ressort donc que SEDAN est la charnière qui relie l'une à l'autre, la partie fixe et la partie mobile de l'armée française, que c'est en somme le pivot de tout mouvement offensif dirigé sur l'intérieur de l'Allemagne, exception faite de la zone comprise entre le Rhin et Sarrebruck. Mais il était certain que les Français n'attaqueraient pas là : cela ressortait déjà du tableau général du déploiement de leur armée.

Si l'on réussissait donc à faire sauter la charnière de SEDAN, l'offensive de l'adversaire se trouverait être en l'air ; les armées ennemies seraient coupées en 2 parties que l'on pourrait ensuite vaincre successivement ; c'est le rêve de tout chef militaire.

Plus tard, l'histoire de la guerre fera la lumière sur les intentions du Commandement français d'alors. Mais déjà l'on peut affirmer que GAMELIN doit penser que la charnière de SEDAN est suffisamment protégée par les fortifications, par les deux zones difficiles de la SEMOIS et de la MEUSE et enfin par la région très boisée et peu praticable du sud des Ardennes où il n'existe pas de routes véritables dans le sens Est-Ouest. Il a dû croire qu'il était impossible de faire passer à travers cette zone, par surprise et rapidement, un nombre suffisant d'éléments blindés et motorisés, pour pouvoir percer le prolongement de la ligne MAGINOT et reprendre la progression.

Nous sommes le 10 Mai au matin. L'aiguille de la montre se rapproche de 5h35mn. Exactement à la minute fixée, les sapeurs commencent à établir des rampes par-dessus les obstacles de la frontière luxembourgeoise, sur des murs de béton épais, de la hauteur d'un homme et garnis de morceaux de rails. Sans rencontrer de nouveaux obstacles, les éléments de reconnaissance de la Division traversent en hâte le territoire luxembourgeois, large de 50 km à cet endroit, et passant avant que les habitants ne soient éveillés. A 8h45mn la frontière belge est atteinte à MARTELANGÉ. Sans perdre de temps, le détachement de tête attaque 2 ouvrages qui se trouvent sur la frontière et s'en empare. L'attitude de l'adversaire en retraite est, contre toute attente, passive ; WISSEMBACH (Visschach) est pris, mais ensuite l'attaque se bloque devant BODANGE où le pont sur la SURE est détruit.

Ce n'est que vers 16h que la dernière résistance dans les maisons de BODANGE est brisée. La prise de BODANGE représente l'enfoncement de la première ligne de résistance belge.

Pendant la nuit, les chars arrivent devant la ligne fortifiée de NEUFCHATEAU qu'ils attaquent au début de la matinée du 11. La Division ayant découvert un point faible au sud de la ville, le déroulement du combat confirme cette opinion et les chars contournent NEUFCHATEAU par le sud ; ils atteignent à PETITVOIS la route qui va de NEUFCHATEAU à la frontière française et qu'il est urgent d'ouvrir. Les chars se heurtent à PETITVOIS à une résistance acharnée. Les chars s'emparent de BERTRIX ; nous voyons les premiers prisonniers français. Puis c'est la marche en avant, arrêtée par des obstacles, mais qu'il est toujours possible de contourner.

A l'ouest de FAYS-LES-VENEURS, la tête des chars prend la direction décisive du sud, vers SEDAN, alors que nous avons avancé jusqu'ici dans la direction de l'Ouest. A 19h15mn la région de la SEMOIS est atteinte ; on réussit même à BOUILLON à passer sur le pont intact dès le premier assaut, mais l'ennemi parvient à faire sauter le pont derrière ces éléments avancés, de sorte que ceux-ci, coupés, se trouvent à faire face à une défense excessivement forte. Ce n'est que vers minuit que les motocyclistes parviennent à trouver à MOUVAIZE, dans le secteur de la division voisine, une possibilité de passage et à s'en emparer.

Au cours de la matinée du 12 Mai, les chars passent à MOUVAIZE et une attaque concentrique a lieu à BOUILLON. Alors que jusqu'ici les éléments de la Division n'ont pas eu trop de difficultés, le combat à BOUILLON est beaucoup plus violent. La ville est enlevée malgré une résistance acharnée et une tête de pont est établie sur les hauteurs de la rive sud. Les Français tirent avec de l'artillerie lourde à longue portée sur l'emplacement du pont dont la construction, commencée par le génie, se trouve compromise. Par trois fois, des bombardiers ennemis attaquent la ville, des explosifs sautent, les travaux sont retardés, mais non arrêtés. A 19h le pont est en place. Les fantassins ont escaladé les hauteurs et pris CORBION. La jonction est faite avec le groupe qui se trouve devant ST MENGES.

Nous sommes dans la zone de feu de la position principale de l'ennemi. L'artillerie française tire bien et avec précision ; la plus petite cible qui se montre est arrosée. Derrière les barricades et les énormes destructions de route, dans les casemates, les Français se défendent désespérément. L'aviation de reconnaissance signale qu'à SEDAN les ponts sur la Meuse sont encore intacts. Réussira-t-on à s'en emparer ? Ce serait trop beau. Les défenseurs sacrifient leurs éléments combattant au nord de la MEUSE et font sauter les ponts.

Il est donc inexact que les ponts sur la MEUSE soient tombés intacts entre nos mains, comme l'a prétendu par la suite Paul REYNAUD dans un discours officiel, et que l'on doive chercher là la réussite de notre percée.

Le soir, ST MENGES et FLEIGNEUX sont encore entre nos mains ; la MEUSE est atteinte en un point. On profite de la nuit pour faire avancer les unités dans leurs positions de départ. Le tir de harcèlement ennemi, bien ajusté, ne ralentit pas de la nuit. Ceux qui n'ont pas l'ordre d'avancer s'enterrent. Nous remarquons que les Français connaissent chaque coin du terrain, comme on doit d'ailleurs s'y attendre dans les avancées d'une ligne fortifiée. La situation n'a rien de réjouissant, des pertes inévitables se produisent, nous attendons tous patiemment l'ordre d'attaque.

L'ordre prévoit le début de l'attaque pour le 13 Mai à 16h. Les trois divisions attaqueront en même temps et devront se porter en avant étroitement en liaison.

A midi, on entend ronfler les moteurs des premiers bombardiers et stukas allemands au-dessus de SEDAN. Les escadrilles passent sans arrêt ; plusieurs centaines d'appareils bombardent avec une extrême densité les lignes ennemies et la ville de SEDAN, suivant un plan précis préalablement mis au point par le Général GUDERIAN et le Général de l'Air VON STUTTERHEIM, plan qui prévoyait un procédé d'attaque n'ayant jamais été encore employé. Ce spectacle grandiose se prolonge pendant 4 heures, l'effet doit être écrasant, épouvantable. Il l'est aussi réellement, l'effet moral plus encore que l'effet matériel. L'artillerie française s'est tue. Nous en profitons pour faire les derniers préparatifs et mettre les dernières batteries en position.

Tout de suite après les dernières bombes, encore dans la grêle des morceaux de terre qui retombent, les premiers radeaux pneumatiques accostent sur la rive adverse. Les fantassins, les motocyclistes et les hommes du X<sup>e</sup> régiment montent à l'assaut, franchissent dans un élan rapide les barrages avancés et encerclent les premières casemates.

Mais ainsi qu'on en a fait l'expérience pendant la guerre mondiale de 1914/1918, même après une préparation d'artillerie durant des journées entières, on s'aperçoit ici encore une fois qu'il n'est pas possible d'abattre complètement l'adversaire par les seuls tirs d'artillerie, qu'il s'agisse du bombardement « horizontal » par les canons ou du bombardement « vertical » par l'aviation. La résistance française reprend de plus belle, de nombreuses casemates se défendent désespérément, l'artillerie ennemie recommence à tirer, principalement sur les voies d'accès et sur l'emplacement du pont où nous avons entre-temps établi un service de portières et commencé à procéder aux reconnaissances pour la construction d'un nouveau pont. Ces dernières reconnaissances n'avaient pu être faites plus tôt pour la simple raison que l'ennemi avait, par ses tirs, anéanti les détachements de reconnaissance envoyés à cet effet.

Des combats isolés se produisent partout. L'artillerie anti-chars se révèle une arme offensive ; sans arrêt elle neutralise les casemates et les nids de mitrailleuses, les positions d'artillerie anti-chars, les ouvrages fortifiés qui sont anéantis les uns après les autres.

A 18h30, la ligne SEDAN-BELLEVUE est atteinte ; l'attaque arrive devant la ligne principale de résistance des Français. Elle y pénètre à FRESNOIS. C'est ici que se trouvent les ouvrages les plus puissants. Tout le monde se lance en avant pour un suprême effort. Les projectiles des pièces anti-chars pénètrent en sifflant dans les créneaux des abris ; les sections d'assaut du génie et les motocyclistes arrivent à détruire complètement les casemates. La fumée claire des explosions incessantes de projectiles de tous calibres se mêle à la fumée noire et opaque des lance-flammes. Des parties toujours plus importantes de la ligne principale de résistance sont anéanties et c'est maintenant que l'on voit, une fois de plus, l'effet des bombardements. Les troupes, fortement ébranlées, ne tiennent plus devant les derniers assauts décisifs. De part et d'autre de FRESNOIS, la percée a réussi.

La défense tient encore dans les profondeurs de la ligne principale de résistance. Le commandant du régiment s'élance à la tête de ses hommes et leur donne une nouvelle impulsion. La brèche devient une percée ; les hauteurs au nord de CHEVEUGES sont enlevées ; nous pénétrons à la nuit tombante dans le bois de la MARFEE, nous enfonçant ainsi dans les positions de l'artillerie ennemie. A minuit, les éléments avancés sont à CHEMERY, soit à plusieurs kilomètres au-delà du point de rupture. A la même heure, on termine à GAULIER le pont sur la Meuse. L'aile gauche de la Division, un régiment d'Infanterie, est encore accrochée dans la ligne principale de résistance, à l'ouest de WADELINCOURT. Chez nos voisins, les premières attaques ont débouché ; ils luttent encore pour passer le fleuve.

A 22h, l'aile gauche se remet en marche, tandis qu'à DONCHERY l'ennemi, par l'effet de notre percée, se retire pendant la nuit. Le grand combat du 13 Mai est donc terminé ; la Division a rempli sa mission et le Général GUDERIAN la félicite pour son grand succès.

Mais alors que le communiqué de la WEHRMACHT donnait d'amples détails sur les opérations en Hollande et en Belgique, il ne mentionnait les succès décisifs de notre aile gauche que par quelques phrases anodines, comme s'il ne s'agissait là que d'une opération de second plan. Cela nous amusait car nous savions bien, nous, ce qui se jouait en réalité.

Dans la nuit, nous commençons à passer sur le pont de GAULIER. D'abord l'artillerie légère, puis les chars, les camions de l'Infanterie et les autres éléments de la Division.

Le matin du 14 Mai, de bonne heure, je passe en voiture devant le Corps d'Armée et je dois traverser en biais la ville de SEDAN qui vient seulement d'être nettoyée des troupes ennemies, pour arriver à l'emplacement de notre pont. Le centre est en grande partie détruit et le sera encore davantage par les Français eux-mêmes. Pendant toute la journée ils s'efforcent notamment d'empêcher le passage par des attaques aériennes et de détruire le pont sur la Meuse. Sans arrêt les Potez et les Morane se lancent vers leur objectif, en rase-mottes, avec un cran qui mérite d'être mentionné. Car il faut vraiment de la témérité pour plonger ainsi dans l'enfer déchaîné par notre DCA. Mais les Français savent, aussi bien que nous, quelle importance s'attache à la destruction du pont. Ils n'y réussissent pas. Les hommes de la DCA, en manches de chemise et ruisselant de sueur, servent leurs pièces et assurent la défense, encouragés par les troupes qui attendent le passage du pont.

Sans arrêt des avions ennemis sont abattus. Quelquefois un ou deux parachutes blancs se détachent des appareils en perdition et descendent lentement vers le sol. Dans la journée du 14, à ce seul endroit, l'adversaire a perdu plus de 40 avions dont 28 sont abattus par la seule DCA de la Division. Je reste peu de temps à côté du pont, à peine une heure, j'en vois abattre onze.

Si sur la MEUSE c'est aujourd'hui la grande journée de la DCA, sur le front c'est la journée des chars. Nous recevons sans cesse de nouveaux rapports signalant l'arrivée de renforts ennemis et des concentrations de chars et c'est avec impatience que notre Division aura attendu le moment de l'arrivée de nos chars sur la rive sud de la MEUSE où ils sont prêts à entrer en action.

L'attaque vers l'Ouest trouve devant elle, comme premier obstacle, le canal des Ardennes, dont le tracé est en direction Nord-Sud. De furieuses contre-attaques françaises ont commencé. Nos sapeurs défendent péniblement, mais avec succès, contre des forces blindées ennemies, le noeud important de CHEMERY où la route s'infléchit vers l'Ouest. La pointe de nos chars de combat se heurte à BULSON à des blindés français qui attaquent. C'est le premier vrai combat entre chars de cette guerre. Après deux heures d'une lutte opiniâtre, les Français évacuent le terrain, ayant perdu vingt chars. Un de nos régiments d'Infanterie, auquel on fait interrompre son action contre une partie de

la ligne de résistance qui tient encore sur la Meuse, arrive et, continuant l'attaque vers le Sud, parvient, en engageant jusqu'à ses dernières forces, à avancer de 8 km en direction du Sud en dépit de contre-attaques françaises. Mais il n'atteint pas toutefois son véritable objectif qui était l'ensemble des hauteurs de STONNE. La possession de cette dernière position est très importante ; elle doit garantir le flanc du mouvement que nous projetons vers l'Ouest, tandis qu'aux mains des Français elle représenterait précisément une menace constante contre ce mouvement. Le soir le régiment qui, en dehors des chars, a eu la plus lourde tâche de la journée sur le front sud, s'établit défensivement vers les bois de STONNE. Entre temps, des éléments blindés que l'on a déjà fait obliquer vers l'Ouest se sont emparés du passage du canal à OMICOURT et à MALMY, assurant la garde de ces deux points. Une attaque sur VENDRESSE, la première localité à l'ouest de MALMY, est repoussée par l'adversaire qui dispose d'une forte artillerie anti-chars. Pendant que des combats opiniâtres ont lieu à VENDRESSE, où l'ennemi se renforce constamment, les Français attaquent à nouveau, avec des chars, MALMY et CHEMERY, encore une fois par le Sud.

C'est maintenant l'après-midi. Les rapports qui parviennent au commandement de la Division indiquent que le sort de la bataille n'est pas encore décidé. On fait venir de l'infanterie pour soutenir les chars qui combattent durement à MALMY et à CHEMERY. La situation est encore critique. Mais quoi qu'il y ait une sérieuse menace sur notre flanc et que le combat, encore indécis, continue à faire rage de ce côté-là, le commandant de la Division décide de faire obliquer, dès le 14, la masse de la Division vers l'Ouest et de frapper le coup qui nous portera de l'autre côté du canal des Ardennes. A notre aile gauche, VENDRESSE tombe sous notre attaque dirigée vers l'Ouest et que soutient une attaque de Stukas. Pendant ce temps, notre aile droite, qui avance avec une rapidité inattendue, traverse d'épaisses forêts et atteint SINGLY et VILLERS LE TILLEUL, à 16 km environ à l'Ouest du canal. En liaison au nord, la Division blindée avance maintenant plus facilement ; la percée vers l'Ouest se dessine.

Après une dernière attaque des chars français contre le X<sup>o</sup> régiment d'Infanterie, attaque qui est repoussée dans la soirée, la nuit se passe dans le calme. Les deux adversaires sont épuisés, harassés, les pertes allemandes sont sensibles, celles des Français doivent être considérables.

Leurs contre-attaques d'infanterie et de chars ont été violentes et ininterrompues ; leur défense a été opiniâtre et parfois couronnée de succès.

Mais il s'agit maintenant de parachever la percée. Pendant la nuit, on procède au regroupement des unités ; on fait passer le canal des Ardennes au reste des troupes qui doivent participer à l'attaque vers l'Ouest et qui viennent prendre position. Le X<sup>o</sup> Régiment d'Infanterie, par une audacieuse attaque de nuit, réussit à s'emparer de STONNE, mais, sous la pression ennemie, est forcé d'abandonner STONNE vers midi et de regagner ses positions de départ situées sur la lisière nord des forêts. Le soir du 15 Mai, il n'a pas encore pu reprendre STONNE, mais il est en position tout près de cette localité. Vers le soir, les éléments avancés, envoyés en renfort de la 1<sup>o</sup> Division d'Infanterie motorisée, ayant franchi la Meuse peuvent intervenir.

Sous leur protection, la Division intervenant dans la matinée a attaqué vers l'Ouest. L'aile droite qui attaque sur la HORGNE ne peut toutefois, au début, avancer de front. On réussit cependant à trouver un point faible chez l'adversaire. En coopération directe avec une autre division blindée, nous enlevons le carrefour POIX-TERRON. La poussée continue vers le Sud. BOUVELLEMENT, fortement occupé, est le théâtre d'un combat extrêmement violent. A la tombée de la nuit, la dernière maison et le dernier jardin de BOUVELLEMENT ont été pris. L'ennemi battu se replie vers le Sud-Ouest. Dans la nuit, les Français abandonnent CHAGNY. Ainsi s'effondrera la dernière résistance cohérente. Le soir du troisième jour, la percée de SEDAN est un fait accompli.

