

### Général de corps aérien Raymond Brohon

Participe aux opérations aériennes de reconnaissance et de bombardements d'octobre 1939 à juin 1940. Appartient à la délégation française au Groupe permanent à Washington d'octobre 1949 à décembre 1953.

Commandant de la base aérienne de Reims, de juillet 1955 à juillet 1956, il est nommé général de B.A. le 1<sup>er</sup> juin 1956. Désigné par les autorités nationales pour participer aux travaux d'état-major franco-britannique concernant Suez de fin juillet à octobre 1956. Commande les forces françaises d'intervention dans l'opération de Suez.

Interview n° 146 – 46 B, 47 A, 47 B, 48 A, 50 A, 50 B (1985).



Le général Raymond Brohon.

© S.H.A.A.

aussi des rechanges que nous n'avions jamais reçues et qui mystérieusement sont arrivées par avions des USA. On les demandait depuis deux ans ! Ce qui prouve manifestement que les Américains étaient parfaitement au courant de l'opération. Ils ont souhaité qu'elle se fasse et qu'elle réussisse. L'aide apportée par les Américains et la façon dont ils ont couvert l'opération... montre qu'ils étaient parfaitement au courant et d'accord<sup>7</sup>.

### Général Brohon

#### « On m'a demandé de constituer un corps expéditionnaire »

On m'avait dit : « allez voir d'extrême urgence le général Bailly ». Je m'assure de sa présence et je me présente. Il me reçoit et m'annonce que j'étais désigné pour faire partie de l'équipe de commandement constituée en vue de réaliser des travaux d'Etat-Major pour intervenir éventuellement au Proche-Orient, après le discours de Nasser<sup>8</sup>. Il me dit « vous allez passer, dans le cadre d'une équipe interarmées, le général Ely en personne va vous recevoir et il vous dira qui va travailler avec vous, je n'en sais pas plus ».

Le général Ely m'a donné comme consigne : « vous ne devez parler pour l'instant à personne de votre désignation, le général Bailly vous a mis à ma disposition et il a comme directive d'accepter de vous tout ce que vous serez amené à demander à l'armée de l'Air pour participer à ces travaux et pour une éventuelle opération ». Dès le début, on a accepté le principe de laisser aux Britanniques le commandement de l'ensemble<sup>9</sup>. On m'a demandé de constituer un corps expéditionnaire, de définir les moyens dont nous aurions besoin, en accord avec les Britanniques, pour les installer sur une base qui était Chypre<sup>10</sup>... Il fallait rassembler notre logistique, soit 150 avions avec des possibilités de commandement autonomes,

Ses vues sont confirmées par le général Brohon qui dans son interview ne manque pas de déclarer : « Même si les Américains étaient défavorables à l'opération, ils étaient au courant de tout ce que nous faisions. La VI<sup>e</sup> flotte était proche de la Méditerranée orientale et il n'y avait pas de vols importants qui ne soient interceptés. Ils connaissaient tous les mouvements de bateaux. Leurs liaisons avec leur Q.G. à Naples et avec les Etats-Unis étaient d'une qualité telle que pratiquement il devait y avoir à la salle d'opérations du Pentagone, la figuration des positions de toutes nos unités et l'état des vols observés. Je pense qu'ils faisaient comme nous des reconnaissances sur l'Egypte pour savoir ce que nous avions fait. »

Le 19 juillet 1956, dénonçant la mainmise soviétique sur l'Egypte, les Etats-Unis avaient annoncé leur intention de ne plus financer le projet du barrage d'Assouan. Sept jours plus tard, dans un énorme éclat de rire, le président égyptien Gamal Abdel Nasser déclare devant une foule en délire qu'il nationalise la Compagnie de Suez et que le Canal paiera la construction du barrage. Pour plus de détail voir Marc Ferro, *Suez*, Bruxelles, 1982, Complexe, pp.116-121.

Les Britanniques devant fournir les bases aériennes et maritimes nécessaires à l'opération – celles de Chypre – et connaissant parfaitement l'Egypte qu'ils ont longtemps occupée, le « leadership » des opérations leur est revenu en toute logique. Consulter ce point, colonel de Fouquières, « La guerre des six jours », *Forces aériennes françaises*, n° 126, mai 1957, p. 804.

Cette île, distante des côtes d'Egypte d'environ 400 km, était loin de représenter une base idéale. Son principal inconvénient résidait dans la faiblesse de sa capacité portuaire, avec deux ports utilisables, Limassol et Famagouste. Sur trois aérodromes, Nicosie, Akrotiri et Tymbou, deux seulement étaient à peu près équipés. Les Français durent totalement aménager le troisième. Voir : Paul Gaujac, *Suez*, 1956, Limoges, 1986, Lavauzelle, pp. 80-85.