

**15 novembre 1315 : bataille de Morgarten (Suisse actuelle).**

**La bataille de Morgarten eut lieu le 15 novembre 1315, au sud de Zurich. Là, quelque 1 500 confédérés suisses repoussèrent les 4 000 à 8 000 soldats du duc Léopold 1<sup>er</sup> d'Autriche, seigneur de Habsbourg.**

La victoire éclatante permet l'instauration entre les confédérés ou *Eidgenossen* du pacte de Brunnen, écrit en allemand (alors que le pacte de 1291 était en latin) et lu en public. Cette procédure de débat public, faisant référence à l'allié et lui demandant son accord ou son assentiment, a été préservée au cours des rencontres d'abord diplomatiques, puis au sein de la Diète, une des premières institutions communes actives au XV<sup>e</sup> siècle.

En 1316, Louis de Bavière, devenu empereur, confirme le privilège d'immédiateté aux Confédérés, détenteurs du contrôle de la route du Gothard. Mais le conflit ouvert entre la noble dynastie seigneuriale des Habsbourg et la modeste confédération suisse ne prend apparemment fin qu'au traité de paix de 1318, longuement négocié. Il ouvre une paix bancale, qui laisse place à un conflit larvé où tous les coups, y compris l'élimination physique des dirigeants représentatifs, sont permis<sup>3</sup>.

La bataille de Morgarten est devenue légendaire et symbolique car elle a été décrite, plusieurs siècles après, comme une victoire de paysans révoltés contre la noblesse des princes et des chevaliers, et comme une inversion inédite de l'ordre social, où le riche et puissant oppresseur perd insensiblement, et où le peuple travailleur et solidaire gagne à la fin. Ainsi, elle a constitué un prototype de l'histoire médiévale suisse, expliquant inlassablement l'obtention de l'indépendance et la liberté montagnarde par l'union des cantons, face à l'oppression tyrannique de la maison Habsbourg d'Autriche.

\*\*\*

Cette bataille apparaît d'abord à l'historien suisse comme la conséquence d'une violente dispute avec l'abbaye territoriale d'Einsiedeln concernant les pâtures de Schwytz, lors de l'estive 1315. Elle est aussi apparemment causée par la tension larvée entre les Habsbourg et ce que l'historien nomme plus tard les Confédérés, tension qui augmente encore lorsqu'un conflit éclate en 1314 entre le duc Louis IV de Bavière et Frédéric le Bel (de Habsbourg, duc d'Autriche), réclamant chacun la couronne. Comme les Confédérés avaient soutenu Louis IV et non pas leur seigneur de droit, les partisans habsbourgeois se servent de ces deux prétextes pour laisser éclater le conflit entre les Schwytzois et les Habsbourg.

Plusieurs tentatives d'arbitrage ne parvinrent pas à calmer le conflit opposant, à propos de droits d'usage dans des alpages et forêts, l'abbaye d'Einsiedeln, dont les Habsbourg détenaient l'avouerie (droit de suzeraineté), et les paysans schwytzois ; ceux-ci furent frappés d'excommunication et, ulcérés, attaquèrent le couvent en foule désordonnée pendant la nuit des Rois de 1314 (*Marchenstreit*).

Pourquoi une telle animosité à propos de modestes droits de pâturages ? Le monde paysan des

vallées, en particulier des foreries ou *Waldstätten* primitives, est au premier chef concerné, mais il est étonnant de trouver un soutien inconditionnel et radical des dirigeants des petites entités marchandes et urbaines, prospères au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle par leurs gestions des flux commerciaux. Il ne faut pas se laisser abuser par le vocabulaire des entités confédérés des trois cantons et confondre le réseau de bourgs et de bourgeois, qui avait réussi à se faire placer sous l'autorité directe de l'empereur Frédéric II, à partir de l'aménagement des gorges des Schöllenen (entre Göschenen et Andermatt) de 1215 à 1230, amenant l'ouverture du Gothard en 1230. L'opération est double au temps de la prospérité des croisades et des échanges croissants entre Italie et Allemagne rhénane, par ce papier miraculeux, les villes s'assimilent aux pauvres ou modestes gens des foreries ou *Waldleutes*, aucun statut politique d'exception désormais ne protège ceux-ci de la rapacité d'expansion bourgeoise, à part la puissante abbaye d'Einsiedeln. Face aux puissants intérêts administratifs de celle-ci, les petites villes jouent l'animation politique et fédèrent les trois cantons sous leur tutelle. Elles recueillent probablement l'approbation papale et un soutien des principales villes italiennes.

L'observation géopolitique de l'entité, en grande partie officieuse et créée puisqu'elle doit respecter les droits régaliens de l'abbaye, montre la convergence vers Lucerne et son lac de la vallée de la Reuss (pays d'Uri menant au col du Gothard), des vallées de l'Aa de Sarnen (demi-canton d'Obwald) et l'Aa d'Engelberg (demi-canton de Nidwald), les contrées montueuses de Schwytz, situées entre la Reuss moyenne, le lac de Zurich et les vallées de la Sihl et de la Mauler rejoignant le lac.

Rodolphe de Habsbourg, empereur d'Allemagne en 1273, maître de Lucerne et d'une grande partie de l'Alsace du Sud, comprend le rôle trouble de l'association urbaine de Schwytz, de Brunnen, d'Altdorf, de Stans, de Sarnen ostensiblement contre l'intérêt de sa lignée dynastique. Il impose derechef une tutelle, tout en accordant des garanties aux bourgeois imposables qui refusent la justice vénale de ses ministériaux. Pour renflouer sa trésorerie, il fait ostensiblement monter la pression fiscale, alors que les affaires de négoce sont mauvaises. Il fait contrôler par ses ministériaux le val d'Urseren et l'enclave d'Engelberg, pour isoler les possibles récalcitrants. Il rachète la totalité de Lucerne en 1291. Empereur par élection, il agit uniquement en faveur des intérêts politiques évidents de sa dynastie. Dès l'annonce de son agonie le 15 juillet 1291, une rébellion violente des précédents contribuables soumise éclate.

La succession impériale, apparemment assurée par l'amoncellement de réserves de paiement aux électeurs soudoyés, avorte. Albert d'Autriche s'incline face à Adolphe de Nassau. Tout à sa joie d'honorer ses soutiens, ennemis déclarés et pourtant sujets de son concurrent malheureux, le nouvel empereur accorde sans trop barguigner sa reconnaissance des chartes à Uri et Schwytz en 1297. Mais Albert, fils de Rodolphe et puissant avoué de l'abbaye d'Einsiedeln, est nommé empereur en 1298. Il faut renégocier et la velléité d'indépendance et de franchise de transport est compromise.

La partie de bras de fer se rejoue entre rébellion et négociation ferme perturbée par la révolte paysanne qui, longtemps inaudible, gronde et se fait entendre par la bouche des ténors bourgeois, solidaires. Mais Albert disparaît, assassiné en 1308. Le vieil empereur Henri VII de Luxembourg lui succède la même année, confirmant *illico presto* les franchises d'Uri et de Schwytz, tout en les étendant à Unterwald. Sa mort en 1313 ouvre une compétition

entre Frédéric le Bel, membre de la lignée Habsbourg, et Louis de Bavière. Le duc Léopold, frère de Frédéric, a décidé d'en finir avec ses sujets bourgeois récalcitrants : il leur ferme le marché de Lucerne en 1314 et entreprend de les châtier. Le Rubicon est franchi, avec la constitution de l'armée de répression.

Mais pourquoi n'est-il point possible de revenir au *statu quo ante* et à un *modus vivendi* entre puissants dignitaires et contribuables bourgeois ? Il y a bien une crise multiple, elle a touché le transport et l'économie, elle concerne la vie urbaine et paysanne. Les maîtres du pouvoir veulent résoudre la difficulté en accroissant leur pouvoir et leur hégémonie.

L'ouverture des liaisons maritimes entre Gênes et la Flandre a profondément modifié l'économie des échanges et du transport, comme l'atteste la montée en puissance de Bruges, bientôt soutenue par ses fournisseurs et leurs pays. Au début du XIV<sup>e</sup> siècle, le désenclavement maritime entre la Méditerranée occidentale et les rivages occidentaux de l'Atlantique et de la mer du Nord est une réalité qui bouleverse sur de nombreux plans l'économie et la politique européenne, issue de l'hégémonie franco-flamande stable du XII<sup>e</sup> siècle. Le royaume de France, malgré sa puissance et son rayonnement, est une grande victime de cette mutation car elle est un carrefour de routes marchandes. Philippe le Bel fait face durant son règne ; il renfloue les caisses vides de la couronne en spoliant l'ordre du Temple et empêche l'érosion de son prestige en captant la papauté en Avignon et en limitant la montée patrimoniale des puissants seigneurs ou la gestion conservatrice des bourgeoisies opulentes, les deux catégories réinventant une noblesse duale suivant l'exemple italien. Ses trois fils, les derniers Capétiens, doivent régler des disettes et troubles sociaux graves, ainsi qu'une insécurité montante. Une des solutions bourgeoises est caractérisée par une montée des corporatismes, pour répondre aux attentats et violences des seigneurs brigands.

Le monde germanique, victime en outre d'une déliquescence du pouvoir régalien, voit la genèse de la Hanse des villes entre 1280 et 1300, qui essaient d'assurer la sécurité et le monopole des transports. Le coût du fret longue distance continue de baisser grâce aux innovations maritimes qui se multiplient, autant techniques que financières. Les cols alpins gardent encore une dimension régionale cruciale entre mondes germanique et italien, mais désormais, les puissances politiques et financières alpines se battent pour se constituer un monopole. La dynastie Habsbourg originaire de Haute-Alsace et d'Argovie maîtrise la voie tyrolienne et doit assujettir définitivement les autres passes montagnardes alpines, pour conforter une rente déclinante en cas de concurrence. Les villes des vallées suisses stratégiques, qui avaient grappillé autrefois des droits communaux et une semi-autonomie au temps de la prospérité, s'accrochent au foyer de leur richesse passée.

Les paysans, divisés par leurs origines, restent prudents : ils ont des échanges nécessaires avec les petites villes qui drainent les richesses transportées des cols, mais les maîtres des alpages et des vastes forêts sont d'abord les religieux au nom de l'Empereur. Les baux et contrats que les paysans alémaniques ont passés concernent d'abord les seigneurs maîtres des forêts, notamment, toujours au nom du pouvoir impérial, le temporel de l'abbaye d'Einsiedeln ou l'avoué ou *advocatus*, en principe protecteur ou défenseur des droits de celle-ci. Ce ne sont pas des combattants, en dépit de la légende tenace qui leur fait manipuler seulement des hallebardes.

Mais parfois leurs colères face à des injustices flagrantes peuvent être redoutables. Pour les informer ou attiser leur haine, les petits plaids ou conseils à l'échelle cantonale, à l'origine réservés aux plus pauvres, les résidents des foreries non accablés par le statut de servage, jouent un rôle non négligeable, d'autant plus que les autorités des villes associées leur font l'honneur d'y participer. Il est probable que, même les officiers nommés par les seigneurs ou responsables élus des foreries, participent à la rébellion, en 1291 comme en 1314. Dans ce cas extrême, les dirigeants et maîtres politiques des villes unies peuvent compter sur la solidarité de la population. Mais, une fois ce préalable assuré, ils savent d'emblée que la décision de l'affrontement leur revient, les populations paysannes, en dehors de la préparation logistique, ne pourront jouer discrètement qu'un rôle d'espionnage prudent et efficace pour la collecte des faits observés et des mouvements de troupes, ouvertement servir la logistique militaire par leurs fonctions hivernales, par ailleurs rétribuées, de bûcherons, de débardeurs ou de voituriers, éventuellement se ruer en foule sur le reliquat d'une armée disloquée, c'est-à-dire des éléments dispersés en débandade. Qui pourra dire, dans cette dernière situation, si les règles de la guerre seront respectées ? Habituellement, les familles paysannes fuient devant l'arrivée des soudards, anticipant les rapines et les brutalités. Mais quand ils mesurent l'infériorité de leurs assaillants, certains d'entre eux se rassemblent pour piéger leurs ennemis et les massacrer.

Le frère de Frédéric, Léopold 1<sup>er</sup> d'Autriche, avait avec lui une armée complète (3 000 à 5 000 hommes armés, un tiers étant des cavaliers). Les chefs peuvent prévoir une attaque surprise contre Schwytz par le sud, aux alentours du lac d'Ägeri et du passage de Morgarten. Ils s'attendent à une victoire totale et aisée sur ces simples roturiers et paysans qui défient les Habsbourg. Mais les Schwytzois guidés par Werner Stauffacher, ayant été prévenus par un réseau d'observation discret des habitants et paysans, attendent de pied ferme l'ennemi en embuscade, à un passage étroit de la route, entre la pente et le lac, près du col de Morgarten.

Le rassemblement militaire a lieu à Zoug et l'armée des Habsbourg part la nuit, alors que le ciel est clair et que la lune donne une bonne visibilité. Le chemin le long du lac est un chemin étroit entre le talus et les rives marécageuses du lac d'Ägeri. Elle se dirige ensuite vers un ravin du Figlenfluh en direction de Sattel.

À Schafstetten, les Schwytzois se mettent avec leurs seuls alliés, les militaires d'Uri, en embuscade. L'attaque a lieu seulement lorsque la colonne de cavaliers est piégée sur une distance de près de deux kilomètres le long du lac d'Ägeri et dans le ravin après que la tête de colonne se soit arrêtée au barrage de Schafstetten. Du côté des collines, la colonne de cavalerie est arrêtée par des arbres abattus en divers endroits, ainsi que des enchevêtrements de chariots compacts. Un mouvement de repli est entravé par des chutes de corps divers. Le duc Léopold qui était resté prudemment en retrait réussit à s'échapper grâce à la connaissance des lieux de son accompagnateur qui anticipe une déroute sur ce genre d'attaque.

Recevant des pierres de la taille d'un poing violemment projetées et vraisemblablement des rondins légers catapultés ou des troncs massifs roulés en tas, chevaux et hommes sont effrayés puis les cavaliers bardés de fer, restant en selle tout accaparés à calmer leur monture, sont visés en priorité par des jets multiples, puissants et denses de fléchettes d'arbalètes,

transperçant parfois les armures des chevaliers, leurs servants à pied ou la piétaille dense recouverts de flèches grossières, parfois à bout bitumineux enflammés. Les rescapés sont enfin attaqués à la hallebarde par des piquiers en formation compacte, minimisant les risques et déchiquetant patiemment les chairs. Les cavaliers, entravés, ne peuvent pas prendre des initiatives collectives. Ils ont peu de place pour leur défense, l'infanterie attaquée est mobile, elle évite les obstacles, court, se reforme, ivre d'en découdre. À ce stade, il n'est nullement évident que la bataille, mal commencée, se termine par une défaite écrasante des Habsbourg.

Au cours de la confusion occasionnée par les cavaliers en déroute et la masse de l'infanterie qui s'avancait toujours, beaucoup furent poussés dans le lac et les marais et furent récupérés et tués. D'autres groupes, plus ou moins isolés en fuite, sont étrillés par les bandes de paysans qui rôdent dans les abords, attirés par la vengeance et désireux, comme il est saison après Toussaint, de L'infanterie schwytzoise intervient de manière décisive dans les derniers combats indécis. Mais la connaissance du terrain et l'ardeur des combattants du lieu, qui sont maintenant à égalité numérique, s'imposent à long terme. Il faut éliminer les formations résistantes en tuant homme par homme. Le moral schwytois, malgré les premières pertes, se regonfle avec les renforts qui affluent. Après plusieurs heures de résistance, les combattants Habsbourg, acculés, tentent de fuir ou se rendent.

Ce 15 novembre dans ce lieu aujourd'hui si paisible fut un grand massacre des alliés des Habsbourg qui étaient de provenance de Zoug, Lucerne, Zurich, etc. et qui ne pouvaient se défendre correctement du fait de la grande confusion dans leurs rangs, et parce qu'ils étaient aveuglés par le soleil qui se levait. En effet, l'avant-garde se battait pour rompre les lignes sans avoir l'appui de l'arrière-garde qui s'enfuyait, la confusion étant telle qu'aucun ordre n'était respecté. De plus, il est communément affirmé que les soldats montagnards n'ayant aucun intérêt à faire des prisonniers, ils assommèrent les blessés et les dépouillèrent complètement. Ce qui est plus vraisemblable est que de nombreux cavaliers et soldats, indemnes de tirs d'arbalètes, tentèrent de fuir par le lac mais que la plupart se noyèrent à cause du poids des armures et des troncs et rondins, plus ou moins mobiles, qui s'y étaient amassés dans un désordre instable.

Ces assertions participent concrètement à fonder la réputation barbare et impie des Confédérés, ainsi que leur mépris du combat chevaleresques que les écrivains de Bourgogne propageront. On les considère *a contrario* comme une force d'infanterie à la fois rude et inventive, composée de féroces et redoutables combattants attaquant au son de la corne d'Uri, respectés des autres pays et disciplinés s'il le faut. Ainsi l'historiographie postérieure s'empare et promeut l'une des rares occasions, au Moyen Âge, où des communautés urbaines et paysannes, solidaires, réussirent à s'émanciper de leur suzerain féodal.

Il est évident que, au contraire des bandes paysannes, les soldats victorieux des petites villes n'ont exterminé ni les combattants qui se rendaient épuisés ni les blessés. En capturant quelques chevaliers nobles, un chef de groupe pouvait obtenir une part de rançon, bien supérieure à la solde annuelle de sa troupe. Les simples soldats survivants, insolubles ou sans soutien, pouvaient être placés comme mercenaires à bon prix ailleurs. La vente après d'après négociations ou le retour de prisonniers, parfois longtemps après la bataille, était un geste de paix et de fraternité.

Si la victoire de Morgarten renforce la cohésion des cantons alpins, déjà unis, leur rallie-t-elle les cantons environnants et surtout les villes de Lucerne, Zurich et Berne ? La réponse à court terme est un non catégorique car la confédération embryonnaire est plus isolée que jamais. Les communes libres et bourgeoises jouent la solidarité avec le perdant, mais demandent avec véhémence paix et clémence pour clore la lutte fratricide. Actant la faiblesse de la grande noblesse, leurs dirigeants se réservent habilement une marge de manœuvre politique et n'excluent pas, en secret et plus tard, de faire front commun avec les cantons paysans et les petites villes des passes alpines contre les prétentions des maîtres Habsbourg.

Il faut attendre presque une génération pour que le pacte d'alliance entre ville et(ou) petits États en gestation s'agrandisse véritablement. La ville débouché des vallées, Lucerne, n'abat sa carte de ralliement qu'à la suite d'une révolte bourgeoise en 1332. Elle accepte une première alliance perpétuelle, mais c'est elle, par sa situation géopolitique et sa richesse de ville-pont, qui est la maîtresse du jeu politique. L'émancipation des Habsbourg est d'abord sa visée, et la collaboration étatique avec les Trois Cantons préservés, à toutes fins utiles, un prétexte.

Zurich hésite à partir de 1336, date d'une puissante révolte des corporations pour s'affilier, après la terrible guerre zurichoise, officiellement à ce qui est déjà une ligue politique et militaire de sécurisation des transports, de type hanse, en 1351. Les graves troubles pesteux depuis 1349, éliminant les hommes de manière plus efficace que les guerres répétées, et surtout Zurich, qui suit d'abord ses propres intérêts, relance le conflit contre l'Autriche des Habsbourg. Assiégée au cours du conflit, Zoug laissée sans défense se rend aux confédérés, elle signe un accord d'entrée à égalité dans l'union alors que les montagnards de Glaris, bourgeois et pauvres paysans en révolte, n'obtiennent qu'un statut secondaire. Pour arrêter les frais de la guerre, Lucerne, appuyée par les *Waldstätten*, négocie en 1352 avec le duc d'Autriche, qui est encore son seigneur Habsbourg. Les accords avec Glaris et Zoug ne durent que quelques semaines, les deux entités sont livrées aux forces du duc d'Autriche. Zurich obtient de nouvelles libertés de son seigneur, les *Waldstätten* ont maintenant, en récupérant une partie des droits d'avouerie des Habsbourg, la mainmise sur les paysans des bans et des forceries de ce qu'ils peuvent désormais nommer leurs cantons d'Uri, de Schwytz et d'Unterwald. Lucerne, économe et avisée négociatrice, reçoit les compliments de son seigneur.

Berne signe un traité d'alliance en 1353. Mais elle avait déjà sollicité le soutien des quatre entités fédérées en 1339, à l'occasion de la violente rébellion de la noblesse du plateau suisse occidental. Lucerne était restée neutre pour ne pas déplaire à son seigneur Habsbourg, mais les *Waldstätten* avaient fourni une infanterie décisive de première ligne, fort appréciée, décimant la noblesse. Berne avait soumis après 1341 ses anciens alliés montagnards de la haute vallée de l'Aar, réclamants trop de droits et d'avantages. Les récalcitrants, nobles et paysans, pourtant voisins d'Unterwald et d'Uri, avaient été matés dans le sang. Berne désormais contrôlait le col du Grimsel.

Zoug est conquise en 1365. En 1370, la « *charte des prêtres* » exacerbe les nobles princes : elle stipule que l'allégeance au droit local, en particulier les ordres des confédérés, est prioritaire à l'hommage et au respect de la suzeraineté. Aussi la crainte d'un retour de la puissance seigneuriale renforce l'union diplomatique des confédérés.

Les six cantons se rendent bien compte que le retour offensif de la maison d'Autriche est toujours possible. C'est cette menace constante qui force les alliances, entre des intérêts locaux jamais convergents. Alors Berne s'engage pour balayer le retour de l'influence habsbourg, jugée indésirable aux marges de ses remparts, Lucerne irritée par l'attitude de son seigneur Habsbourg provoque soudain la guerre. Les victoires surprises de Sempach et Naefels, respectivement le 9 juillet 1386 et le 9 avril 1388, entérinent un État confédéré naissant, au moins au niveau militaire et diplomatique. Sempach voit un carnage de la noblesse d'Alsace, d'Argovie, de Thurgovie, des environs du lac de Constance, du Tyrol et de l'Autriche, conduite par le duc Léopold qui y perd la vie. Après Naefels, le canton de Glaris est libéré et reprend son statut accordé en 1352. Il n'aura les mêmes droits de défense qu'au milieu du XV<sup>e</sup> siècle.

La logique d'expansion se met en place. La conquête sérieuse des vallées d'Italie, pour sécuriser les passes, peut commencer, ainsi que les multiples alliances de combourgeoisies, qui rapprochent, par exemple, les dirigeants des villes alémaniques libres ou de la haute vallée rhénane, non sujettes aux Habsbourg. Glaris prend pied dès 1400 dans les Grisons. Uri et Obwald opèrent un protectorat sur la levantine, une partie du Haut-Tessin en 1402. Lucerne, Uri et Unterwald s'engagent dans le haut Valais en contrôlant ses passes-entrées.

Au XV<sup>e</sup> siècle, Schwytz, nom commun de la confédération préservé en hommage tacite à Morgarten, est devenue une puissance militaire redoutable, qui étend ses réseaux en tentacules au long des voies de transports et d'échanges économiques cruciaux. La maison d'Autriche est une de ces grandes victimes : elle perd la plupart de ses vastes possessions du plateau suisse, de Fribourg au lac de Constance, lors de deux moments de faiblesse, en 1415 et 1460. Ces Hautes ligues restent toutefois sans unité politique. Parfois, villes ou cantons hégémoniques se battent entre eux, à l'instar des villes italiennes. Mais la confédération se maintient par un faisceau d'intérêts bourgeois. Il faudra encore du temps pour que le Royaume de France commence à lorgner son alliance, et encore plus pour qu'elle soit reçue comme un état politique indépendant.

### **15 novembre 1634 : premier règlement de discipline de la Marine.**

Richelieu fait adopter un texte codifiant la discipline à bord des navires sur la base des traditions et coutumes des marins.

**Lire sur TB : [Organisation de la Marine française par le cardinal de Richelieu](#)**



**15 novembre 1796 : début de la bataille du pont d'Arcole (Italie).**

**Une nouvelle armée autrichienne, sous les ordres de Josef Alvinczy, entre en Italie pour en refouler Bonaparte. Divisée en deux colonnes, elle affronte les Français à plusieurs reprises. Bonaparte réussit à vaincre Alvinczy à Brenta, mais le général Vaubois, laissé en infériorité numérique, est battu par Paul Davidovitch et se replie à Rivoli Veronese, puis à La Corona. Bonaparte, fragilisé par le recul de Vaubois, doit se retirer sur Vérone.**

**Tentant sans succès d'enlever la position de Caldiero, le général Bonaparte laisse la garde de Vérone au général Kilmaine, et descend le long de l'Adige pour rencontrer les Autrichiens.**

\*\*\*

L'armée française traverse l'Adige à Ronco, et se dirige vers l'un de ses affluents, l'Alpone (it). Durant deux jours de bataille, les Français tentent de passer, mais la manœuvre de tenaille effectuée par les généraux Pierre Augereau et André Masséna échoue.

Le village d'Arcole est défendu par les troupes autrichiennes du général Anton Ferdinand Mitternayer<sup>3</sup>. Les forces françaises tentent de prendre le village en franchissant l'Alpone par un pont sous le feu des forces autrichiennes. Augereau passe l'Adige mais est repoussé par un feu violent devant le pont d'Arcole, tandis que Masséna s'enlise dans les marais. Dans les premiers assauts, le général Lannes est à la tête de deux bataillons de la 58<sup>e</sup> demi-brigade et tente de traverser ; ses troupes doivent reculer devant la violence du feu ennemi, et leur chef est blessé par deux fois. Augereau l'appuie avec trois bataillons. Lannes doit être transporté à

l'ambulance de Ronco pour se faire panser.

Augereau tente alors d'emmener ses troupes sur la digue : prenant un drapeau, il s'élançe le premier, mais les soldats ne le suivent pas. Alors commandant de l'armée d'Italie, Bonaparte saisit lui aussi un drapeau, s'élançe sur le pont et l'y plante.

Joseph Sulkowski, témoin de la campagne d'Italie et aide de camp préféré de Bonaparte, d'origine polonaise, décrit la scène : *« En attendant, le général en chef, instruit de l'état des affaires, s'était déjà avancé lui-même à moitié chemin : on lui apprend les pertes irréparables qu'on vient de faire, l'obstination de l'ennemi, le découragement de nos soldats. Le combat était engagé, il fallait vaincre ou périr, et il prend un parti digne de sa gloire. Nous le voyons tout à coup paraître sur la digue, entouré de son état-major et suivi de ses guides, il descend de cheval, tire son sabre, prend un drapeau et s'élançe sur le pont au milieu d'une pluie de feu. Les soldats le voient et aucun d'eux ne l'imité. »*

Un autre témoin décrit la suite : *« Sa colonne l'avait à moitié franchi lorsqu'un feu de flanc la fit rétrograder. Les grenadiers enlevèrent Bonaparte et l'entraînèrent, il fut précipité dans un marais où il enfonça jusqu'à mi-corps. Lannes qui était blessé était accouru de Milan, il couvrit le général de son corps. Muiron, aide de camp, en fit autant et il fut tué, alors que le général Jean Gilles André Robert fut grièvement blessé (il devait décéder de ses blessures le 10 janvier 1797 à Ferrare) ».*

L'intervention de Lannes, à cheval alors que ses grenadiers sont à pied, permet à Bonaparte de se dégager des troupes adverses, alors que le général en chef se retrouvait entouré de toute part. Bonaparte tente alors d'envoyer des renforts à Masséna mais tombe dans un marécage. C'est le général Belliard qui rallie ses hommes et sauve à nouveau Bonaparte.

Celui-ci ordonne à ses tambours d'aller discrètement sur les arrières des Autrichiens et de faire le plus de bruit possible afin de faire croire que des renforts sont arrivés, tambours parmi lesquels André Estienne fut décoré de la Légion d'honneur. Alvinczy, pensant que les Français sont en train d'attaquer ses arrières, désunit sa solide défense et poursuit les tambours avec son armée, ce qui permet à Masséna de traverser l'Adige. Bonaparte donne alors ordre à Masséna et à Augereau de prendre l'armée ennemie en tenaille par un gué découvert par Masséna, ce qui permet de l'anéantir.

L'armée française est victorieuse et reste solidement accrochée dans le Nord de la péninsule italienne. Le siège de Mantoue continue, et la campagne aboutit courant 1797 à l'éviction des Autrichiens de la péninsule italienne.

Quatre jours après l'événement, Bonaparte décrit la bataille au Directoire : *« Ce fut en vain que les généraux, sentant toute l'importance du temps, se jetèrent à la tête pour obliger nos colonnes de passer le petit pont d'Arcole : trop de courage nuisit : ils furent presque tous blessés : les généraux Verdier, Bon, Verne, Lannes furent mis hors de combat [...] Le général Lannes, blessé déjà de deux coups de feu, retourna et reçut une troisième blessure plus dangereuse. »*

Le drapeau que Bonaparte avait porté sur la digue d'Arcole fut envoyé au Directoire. Plus tard,

au mois de février 1798, le Corps législatif fit hommage de ce drapeau à l'ancien général en chef de l'armée d'Italie. Bonaparte le donna à Lannes pour son action héroïque sur le pont. Longtemps conservé dans la famille du duc de Montebello, ce drapeau a disparu sans qu'on puisse savoir à quelle époque au juste. Détail qui paraît singulier au premier abord : le drapeau était presque blanc. C'était le drapeau d'un des bataillons de la 5<sup>e</sup> demi-brigade. Or, d'après un décret de 1794, si tous les drapeaux devaient porter les trois couleurs nationales, un seul, appelé « *premier drapeau* », présentait les dispositions actuellement réglementaires, les trois couleurs disposées en zones verticales, bleu, blanc et rouge. Pour les autres drapeaux chaque chef de corps donnait libre cours à sa fantaisie. Les drapeaux de la 5<sup>e</sup> demi-brigade étaient blancs avec de petits losanges bleus et rouge figurés dans les quatre angles. Tel fut en effet le drapeau porté par Bonaparte sur la digue d'Arcole.



**15 novembre 1891 : naissance du futur *Generalfeldmarschall* Erwin Rommel.**

Le maréchal Rommel est passé à la postérité comme figure de l'officier modèle de la Wehrmacht, à la fois stratège hors pair et homme d'honneur, formé au front pendant la Première Guerre mondiale et étranger aux crimes du III<sup>e</sup> Reich pendant la Seconde.

Général victorieux à la tête d'une division blindée en mai 1940, il devient commandant de l'*Afrikakorps* au début de 1941 ; c'est alors que naît la légende du « *Renard du désert* », à grand renfort de propagande nationale-socialiste. Cinq mois avant le déclenchement de l'opération *Overlord*, le Feldmarschall Rommel, commandant en chef du groupe d'armées B en France occupée, est chargé de la défense des côtes de la Manche. Ayant tenté en vain de s'opposer au rouleau compresseur allié en Normandie, il sera contraint au suicide trois mois

après le coup d'État manqué du 20 juillet 1944.



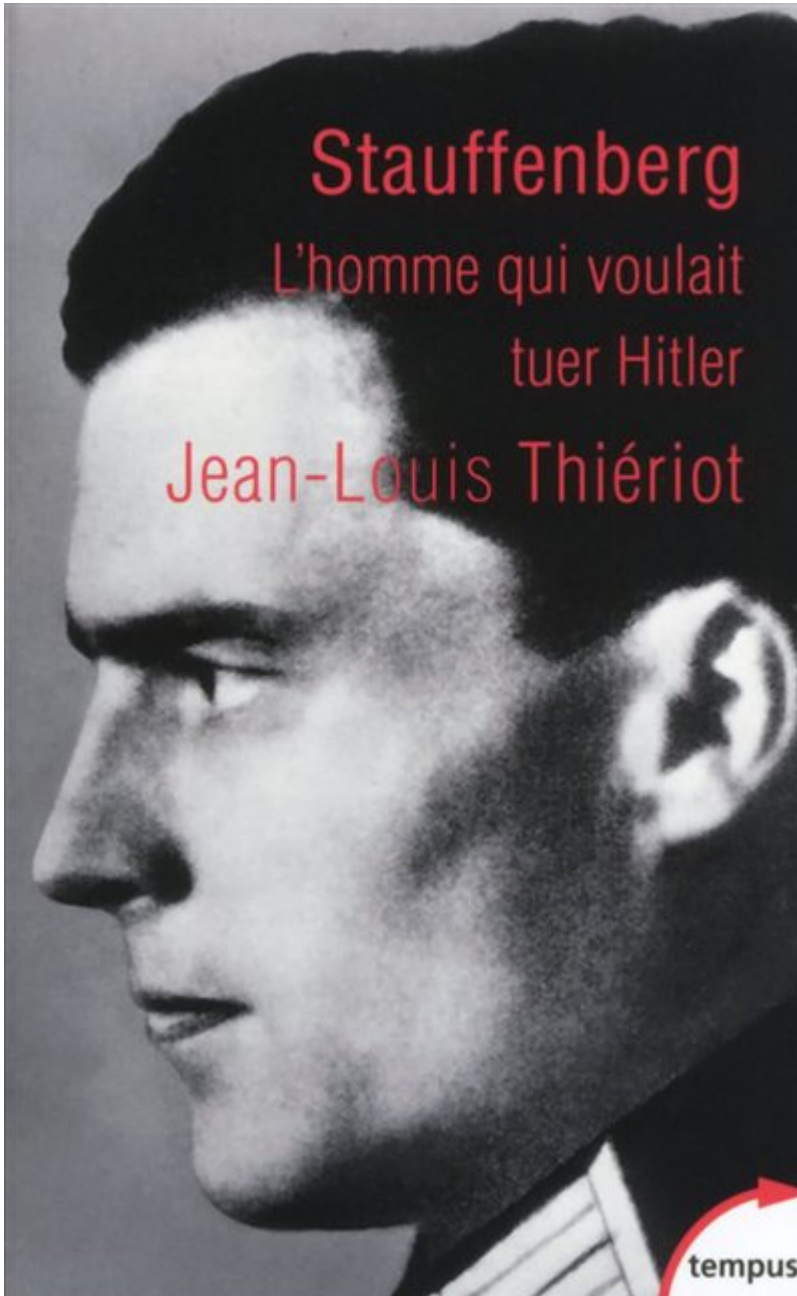
**15 novembre 1900 : Churchill est fait prisonnier par Botha (Afrique du Sud).**

Envoyé comme correspondant du *Morning post* en Afrique du Sud pour couvrir le second conflit

des Boers, le jeune Winston Churchill, 26 ans, est victime d'un déraillement du train blindé dans lequel il voyage. Les troupes du général Botha le font prisonnier. Il s'évade un mois plus tard du camp de Pretoria et parcourt 480 km jusqu'à Lourenço Marquez. Il fait la « une » des journaux britanniques et entame une carrière publique qui durera 60 ans.



**15 novembre 1907 : naissance de Claus von Stauffenberg**



Le comte (*Graf*) **Claus Philipp**

**Maria Schenk von Stauffenberg** est un officier de la Wehrmacht, né le 15 novembre 1907 à Jettingen-Scheppach et mort le 21 juillet 1944 à Berlin. Il est l'une des figures centrales de la résistance militaire contre le nazisme.

Alors qu'il est chef d'état-major auprès du commandant de l'Armée de réserve et de l'intérieur (*Ersatzheer*), Stauffenberg participe à un complot contre Adolf Hitler, organisant personnellement l'attentat du 20 juillet 1944, dans le cadre du coup d'État militaire avorté, connu aussi sous le nom d'opération *Walkyrie*.

Stauffenberg a tout d'abord montré sa sympathie pour différents aspects du national-socialisme, comme le nationalisme ou le révisionnisme concernant le traité de Versailles, jusqu'à ce que le caractère criminel du régime le pousse à la résistance à dater de 1942.

### 15 novembre 1942 : premier vol du chasseur de nuit allemand Heinkel He 219.

**Le Heinkel He 219 était un avion de chasse de nuit construit par l'Allemagne au milieu de la Seconde Guerre mondiale. Rapide, puissant, maniable et bien armé, il aurait pu avoir une grande influence sur le conflit mais seuls 288 exemplaires furent livrés, la production fut handicapée par le manque d'ouvriers qualifiés (la priorité étant accordée aux chasseurs de jour). De nombreux spécialistes estiment qu'il fut le meilleur chasseur de nuit de la guerre, mais de graves critiques existent aussi à son encontre.**

\*\*\*

Le projet du He 219 « *Uhu* » (« *hibou grand-duc* ») démarra durant l'été 1940. Monoplan à ailes hautes et double dérive, il avait été conçu comme une machine multi-rôles très moderne : cabine pressurisée, train d'atterrissage tricycle, armement défensif dans des tourelles télécommandées. La cabine de pilotage, entièrement vitrée, accordait une visibilité exceptionnelle aux deux membres d'équipage qui étaient assis dos à dos, celui présent à l'arrière servant à détecter les cibles potentielles à l'aide du radar Telefunken FuG 220 Lichtenstein SN-2 présent dans le nez de l'appareil. Le ministère de l'Air allemand ne s'intéressa au projet que fin 1941, et demanda sa transformation en chasseur nocturne pour la Nachtjagd. Le prototype vola le 15 novembre 1942. L'armement était composé uniquement de canons de 20 mm dont certains étaient placés en oblique sur le dos de l'appareil, pour tirer en biais vers le haut en passant sous le ventre (partie la moins bien défendue) des bombardiers alliés, tandis que la batterie principale, sous le ventre, ne risquait pas d'éblouir le pilote.

Le He 219 fut le premier avion au monde doté de sièges éjectables, bien avant les premiers avions des pays alliés. Il était équipé d'un train d'atterrissage tricycle, chose particulièrement rare à cette époque. Le He 219 a acquis une solide réputation, bien que son impact réel opérationnel ait été extrêmement faible. La réputation du He 219 est probablement bien au-delà de la réalité, car l'avion était malgré tout lourd et relativement lent, du fait qu'il ne put disposer en série des puissants moteurs Jumo 222 autour desquels il avait été dessiné. Il semble n'avoir jamais atteint les performances indiquées par le constructeur : à masse maximale, il ne passait pas les 8 000 mètres ; avec les antennes radar et les cache-flammes, la vitesse tombait à 560 km/h à 6 200 mètres et seulement 500 km/h à 8 200 mètres. En revanche, sa grande autonomie permettait de couvrir de vastes zones de défense et lui permettait de poursuivre les Mosquito de la *Royal Air Force*, dont il était pratiquement l'égal.

Lors de sa première mission d'essai, dans la nuit du 11 au 12 juin 1943, le prototype He 219 V9, piloté par Werner Streib, détruisit cinq bombardiers en une demi-heure mais se coupa en deux à l'atterrissage, après une panne de volets contraignant l'avion à se poser trop vite. Les pilotes sortirent sonnés mais indemnes après que la cabine eut glissé sur une vingtaine de mètres. Dans les dix jours suivants, les appareils de présérie He 219 A-0 abattirent vingt bombardiers, dont six De Havilland Mosquito, considérés auparavant comme quasi invulnérables. Cette démonstration de force appuya le lancement de la série.

Bien que de nombreux prototypes et exemplaires de présérie (A-0) aient été fabriqués et utilisés en opération, la série débuta avec la version A-2. Elle dérivait des prototypes A-0 R3 et recevait généralement en sortie d'usine le kit R1, avec deux canons MK 108 de 30 mm « *Schräge Musik* » à l'arrière du fuselage tirant en biais vers le haut mais qui furent souvent démontés, les équipages trouvant le dispositif trop pénalisant en matière de poids. Le radar Telefunken Lichtenstein SN-2 (FuG 220) était monté de série et était le radar le plus performant de l'époque. Du fait des bombardements alliés, seuls quelques exemplaires atteignirent les unités de combat. Le chiffre de 200 est souvent avancé. Les moteurs étaient des DB 603 A ou B et l'armement standard consistait en deux canons MG 151 de 20 mm dans les emplantures d'ailes et deux puissants MK 103 de 30 mm dans la gondole ventrale (certaines versions furent équipées de quatre MK 103).

Alors que l'administration du RLM, qui ne croyait toujours pas au He 219, essayait encore une fois de tuer le programme, les problèmes rencontrés avec le Junkers Ju 388 la poussèrent à relancer la série.

La série A-7 termina la carrière opérationnelle du He 219. Elle différait essentiellement des A-2 par ses moteurs DB 603G plus puissants et par un armement plus important. La variante R1 avait deux canons MK 108 de 30 mm remplaçant les MG 151 d'aile, et la gondole ventrale comprenait deux canons MG 151 de 20 mm en plus des deux MK 103 de 30 mm. Ces deux armes avaient un pouvoir de destruction très important. La variante R2 ajoutait deux canons MK 108 de 30 mm tirant vers le haut.

De petites séries ou conversions ont sans doute vu le jour. Il est souvent fait référence à une version A-4, qui serait un A-2 allégé pour augmenter sa vitesse et ses performances en altitude. La version A-6 serait, selon les sources, soit un dérivé allégé de l'A-2 (comme l'A-4) ou un appareil équipé des moteurs Jumo 213E dans le même but : lutter contre les Mosquitos. La version A-5, dont des photos de prototype existent, aurait été fabriquée en petite série. Un prototype équipé de deux radars au moins aurait existé. Mais selon les sources, l'A-5 serait une version trois places avec mitrailleur. Parmi les versions A-7, certains avions auraient reçu des moteurs Jumo 213E pour améliorer les performances en altitude. Ces exemplaires pourraient être dans la réalité les hypothétiques A-6.

Enfin, pour essayer d'augmenter la vitesse de l'avion, les ingénieurs allemands ont monté un réacteur BMW 003 sous le fuselage. L'unique prototype aurait été détruit en vol.



**15 novembre 1944 : premier vol de l'avion de transport militaire américain Boeing C-97 Stratofreighter.**

**Le Boeing C-97 *Stratofreighter* est un avion de transport militaire à long rayon d'action basé sur le bombardier B-29. Les travaux de conception débutent en 1942, le premier vol du prototype a lieu le 9 novembre 1944 et le premier appareil de production entre en service en 1947. Entre 1947 et 1958, 888 C-97 sont construits en plusieurs versions, 816 étant des ravitailleurs KC-97. Les C-97 servent dans le pont aérien de Berlin, la guerre de Corée et la guerre du Viêt Nam. Quelques appareils sont utilisés comme postes de commandement volant pour le Strategic Air Command tandis que d'autres sont modifiés pour une utilisation dans l'*Aerospace Rescue and Recovery Squadrons (ARRS)*.**

Le Boeing C-97 *Stratofreighter* est développé vers la fin de la Seconde Guerre mondiale, par le montage d'un fuselage supérieur élargi sur un fuselage inférieur et les ailes qui sont essentiellement les mêmes que ceux du B-50 *Superfortress* avec la disposition de l'empennage de la voilure et des moteurs quasiment identique. Il est construit avant le décès du président de Boeing, Philip Johnson. Il est facilement distingué de l'avion de ligne 377 *Stratocruiser* par le

radôme « bec » du radar sous le nez ainsi que par les perches de ravitaillement et les réacteurs sur les derniers modèles de ravitailleurs.

Le prototype XC-97 est propulsé par le moteur Wright R-3350 de 2 200 ch (1 640 kW), le même utilisé sur le B-29. Cet appareil et les autres de préproduction sont équipés avec un empennage et un gouvernail plus petits que ceux utilisés par la suite. Le C-97 a des portes clapet sous la queue, ainsi qu'une rampe rétractable pouvant être utilisée pour accéder au fret. Il est aussi équipé d'une rampe intégrée et un appareil de levage pour aider au chargement et au déchargement des marchandises et du personnel à travers les grandes portes clapet situées sur le ventre de l'appareil. Mais contrairement au Lockheed C-130 *Hercules* postérieur, il n'est pas conçu comme transport de combat qui pourrait distribuer directement les bases primitives avancées en réalisant des décollages et atterrissages courts. Le rampe arrière ne peut pas être utilisée pour des largages aériens.

Le 9 janvier 1945, le premier prototype, piloté par le major Curtin Reinhardt, effectue un vol entre Seattle et Washington en 06 h 04, à une vitesse moyenne 616 km/h avec 20 000 lb de fret, ce qui est assez impressionnant à l'époque pour un tel avion. Les modèles de production reçoivent le moteur Pratt & Whitney *Wasp Major* de 3 500 ch (2 610 kW), le même que sur le B-50.

Le C-97 a une charge utile de 35 000 lb (16 t) et peut transporter deux camions ordinaires, de l'artillerie tractée, ou des véhicules légers sur chenilles comme le M56 Scorpion. Le C-97 est également le premier appareil de transport produit en masse à disposer de la cabine pressurisée, pour rendre les longues missions un peu plus confortables pour l'équipage et les passagers.

Un YC-97A (*serial* 45-59595) est utilisé pour le pont aérien de Berlin à partir du 1<sup>er</sup> mai 1949, par le *1st Strategic Support Squadron*. Le 24 mai, il subit un incident avec le train d'atterrissage à Rhein Main Air Base. Au cours de son déploiement il effectue 23 missions et achemine 444,8 tonnes de marchandises vers Berlin-Ouest.

Des C-97 évacuent des victimes pendant la guerre de Corée. Des C-97 participent également au transport de matériel de secours vers le terrain d'aviation d'Uli (Biafra) au cours de la guerre civile du Nigeria. Volant dans l'obscurité et au niveau de la cime des arbres pour échapper aux radars, au moins deux C-97 sont perdus. Le Strategic Air Command de l'USAF utilise les C-97 Stratofreighter de 1949 à 1978. Initialement, ils servent comme poste de commandement aéroporté du SAC. Alors que seulement 60 transporteurs C-97 sont construits, 816 le sont comme KC-97 Stratofreighter pour le ravitaillement en vol. La version civile du C-97 est le 377 *Stratocruiser*, un avion de ligne luxueux disposant d'un salon au pont inférieur et pouvant être équipé de cabines couchettes.

Les Israéliens se sont également tournés vers le KC-97 et le 377 Stratocruiser (sa version le transport de passagers). Ils ont adapté des Stratocruiser en appareils de transport, dont plusieurs avec la section arrière du C-97 y compris la rampe de chargement. D'autres sont modifiés avec l'arrière et les nacelles de ravitaillement pivotants. Un C-97 israélien est abattu par un missile SA-2 *Guideline* égyptien le 17 septembre 1971, bien qu'il volait en tant que plateforme de contre-mesures électroniques à environ 12 milles du canal de Suez.



**15 novembre 1976 : mort de Jean Gabin (Neuilly-sur-Seine).**



Jean Alexis Moncorgé (son vrai nom) effectue son service militaire à Lorient en tant que fusilier marin (1924). Devenu une véritable star du cinéma il est néanmoins mobilisé en septembre 1939 et affecté à Cherbourg. Refusant de tourner pour les Allemands, il émigre aux Etats-Unis après une fuite par l'Espagne (Février 1941). Après quelques tournages à Hollywood, il finit par s'engager dans les forces navales françaises libres (Avril 1943) et gagne Casablanca.

Il est affecté à la 2<sup>e</sup> DB où il sert en tant que chef de char au régiment blindé de fusiliers-marins et ira jusqu'à Berchtesgaden après avoir participé aux combats de Royan et de la campagne d'Allemagne. Monstre sacré du cinéma français, il a tourné dans la plupart des films dits classiques. Ayant conservé toute sa vie des relations étroites avec la Marine nationale, l'une de ses dernières volontés est permise par le Président de la République : le 19 novembre, les honneurs militaires lui sont rendus à bord de l'avisos *Détroyat* et ses cendres sont répandues au large de Brest.