

Les sections sanitaires automobiles féminines

Jean-Jacques Monsuez



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rha/2033>
ISBN : 978-2-8218-0506-4
ISSN : 1965-0779

Éditeur

Service historique de la Défense

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2007
Pagination : 98-113
ISSN : 0035-3299

Référence électronique

Jean-Jacques Monsuez, « Les sections sanitaires automobiles féminines », *Revue historique des armées* [En ligne], 247 | 2007, mis en ligne le 23 juillet 2008, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/2033>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Revue historique des armées

Les sections sanitaires automobiles féminines

Jean-Jacques Monsuez

- 1 Après la déclaration de guerre à l'Allemagne en septembre 1939, la faiblesse des moyens dont dispose le Service de santé militaire pour l'évacuation des blessés, amène le ministère de la Défense nationale et de la Guerre à accepter les propositions de la Croix-Rouge française (société de secours aux blessés militaires) d'intégrer au sein de l'armée des véhicules sanitaires, dont elle assure le financement, et des conductrices, qu'elle recrute.
- 2 La création de ces sections sanitaires automobiles féminines (SSA) au cours des premiers mois de 1940 réalise une expérience assez unique dans l'histoire de l'armée française de mise sur pied d'unités constituées essentiellement de femmes ¹. Elle se distingue aussi, comme un certain nombre d'autres formations de transport sanitaire, par la proportion importante de volontaires étrangères qui s'y sont engagées.

Naissance des SSA

Le transport des blessés

- 3 Le 19 septembre 1939, deux semaines après la déclaration de guerre, Édouard Daladier, ministre de la Défense nationale et de la Guerre, prend aussi en charge le ministère des Affaires étrangères. Il crée, pour le seconder dans chacune de ces fonctions, deux sous-secrétariats d'État, l'un Quai d'Orsay, sous la responsabilité de M. Champetier de Ribes, et l'autre, rue Saint-Dominique, confié à Hippolyte Ducos, à qui la réorganisation du Service de santé militaire tient tout particulièrement à cœur. « Parmi les charges qui m'incombèrent, dit-il, se trouvait celle du Service de Santé. Je m'y suis consacré de toute mon énergie. Au cours des huit mois qui ont précédé l'attaque allemande, je me suis efforcé d'améliorer et d'étoffer l'organisme sanitaire déjà mis en mouvement par la mobilisation (...). Dans l'organisation du Service de Santé aux armées, il y a trois éléments principaux à considérer : la capacité de

fonctionnement des formations; leur facilité de déplacement; enfin, le nombre et la qualité de transport pour les malades et blessés »².

- 4 L'importance donnée au transport de blessés découle du souvenir « *de catastrophes aussi angoissantes que celles de 1914* » ajoute-t-il, qui hantaient les esprits à la veille d'un nouveau conflit. Sur la ligne de feu, la relève des blessés est assurée par des moyens légers jusqu'au poste de secours régimentaire (PSR). Après les premiers soins, les blessés sont acheminés au poste de secours divisionnaire (PSD) à bord de voitures sanitaires légères de la section sanitaire automobile divisionnaire. Les plus graves et urgents sont immédiatement conduits par les sections sanitaires automobiles au groupe d'ambulance du corps d'armée (GACA) pour y être opérés (ambulance chirurgicale légère), tandis que les autres, dont l'urgence paraît moindre, seront traités à l'hôpital d'évacuation primaire (HOE1). Le système mis en place repose donc sur la clé de voûte qu'est la capacité de transport des blessés.
- 5 Dès lors, « il était indispensable de transporter immédiatement et rapidement les blessés à une distance plus ou moins longue. (...) Partout où il y avait des routes, bonnes ou mauvaises, c'était de véhicules automobiles qu'il fallait se servir. À leur sujet s'est posé, pour le Service de Santé, le problème le plus angoissant de cette guerre. L'insuffisance des stocks dans les parcs de l'armée au moment de la mobilisation, les déboires apportés par la réquisition, les prodigieuses difficultés rencontrées auprès des constructeurs débordés par les commandes de toute nature et harcelés par des ordres souvent inconciliables nous ont parfois fait désespérer d'arriver au but. Nous avons cependant pleinement réussi à l'atteindre. Malheureusement, le plan de fabrication avait subi des retards. L'armée ne possédait, à la mobilisation, que 1 900 de ces véhicules : 1 500 légers et 400 lourds. Or on en avait prévu 5 000 : 2 500 pour chacune des deux catégories »³.
- 6 Ces besoins sont, de plus, révisés à la hausse début 1940. « Pour équiper les 248 sections sanitaires automobiles prévues aux Armées par le plan de mobilisation (plus 25 sections à l'intérieur), 7 000 voitures sanitaires dont 6 075 aux Armées sont nécessaires pour le 1^{er} avril 1940. À la mobilisation, le Service de Santé Militaire ne dispose que de 2 788 véhicules sanitaires (2 283 aux Armées). »⁴ Encore ces chiffres comprennent-ils nombre de camionnettes réquisitionnées, qui ne répondent pas aux critères attendus d'un véhicule d'évacuation sanitaire. « *La réquisition ne retint que 2 400 camionnettes. Quelque sévérité qui eût présidé à leur choix, elles ne répondaient point, pour la plupart, aux conditions requises. Les ressorts étaient durs. La fermeture était insuffisante. Il n'y avait pas d'installation de chauffage. Mais, surtout, la capacité d'enlèvement était trop faible.* »⁵
- 7 Le plan de fabrication établi le 1^{er} décembre 1939 prévoyait déjà la construction de 1 375 voitures sanitaires par mois : 500 sanitaires légères (dont 300 Renault AFB et 200 Chenard), et 875 sanitaires lourdes (125 Delahaye 140 et 750 Renault AGC3). Il est renforcé fin décembre par la production mensuelle de plus de 400 sanitaires légères par Citroën, qui permet d'atteindre 6 607 sanitaires (3 299 légères et 3 308 lourdes) le 30 avril 1940⁶.
- 8 À ce programme de guerre s'ajoutent les véhicules sanitaires achetés par les œuvres, essentiellement la Société de secours aux blessés militaires (SSBM) et l'Œuvre française des sections sanitaires du front, qui en émane (Figure 1). Au total, « *le nombre de voitures livrées était de 668 (toutes légères) le 15 décembre 1939; de 1 162 (1 162 légères, 702 lourdes) le 20 janvier 1940; de 3 050 le 20 février; de 4 123 le 20 mars; de 5 637 le 15 avril et de 6 358 (2 708 légères, 3 650 lourdes) au moment où se produisit l'attaque allemande. (...) Bien que les besoins*

fussent supérieurs de 2 000 environ au chiffre prévu de 5 000, ils étaient largement dépassés. Si ce magnifique résultat a pu être atteint, c'est grâce au ministre de l'Armement, M. Dautry, qui a mis largement ses services et tous ses moyens d'action à la disposition du Service de Santé. » ⁷

Les libéralités

- 9 Si au cours du premier conflit mondial, de nombreuses femmes se sont portées volontaires pour la fonction d'infirmière, qui seule leur était accordée, la promulgation de la loi Boncour le 11 juillet 1938, qui prévoit « l'engagement volontaire et la réquisition de femmes au titre des armées », modifie les perspectives d'action auxquelles elles pourront prendre part à la déclaration de guerre avec l'Allemagne, en septembre 1939. Parmi elles, l'évacuation des blessés du front est proposée par la Croix-Rouge française pour suppléer à l'insuffisance d'effectifs dont dispose le Service de santé. « Des hommes ne peuvent-ils donc remplacer les infirmières dans les ambulances de l'avant ? N'est-ce pas leur place ? Qui n'a compris cependant que les hommes deviennent vite rares dans les circonstances particulières de la guerre. » ⁸
- 10 La Croix-Rouge française, constituée à cette époque de trois associations autonomes, dont chacune dispose de la personnalité morale, peut acquérir des biens, percevoir des dons et legs :
 - la Société de secours aux blessés militaires (SSBM) fondée le 22 mai 1864 et reconnue le jour même comme Comité national français de la Croix-Rouge, est devenue en 1870 la Société de secours aux blessés militaires des armées de Terre et de Mer ;
 - l'Association des dames de France (ADF), fondée en 1879 par le docteur Duchaussoy ;
 - l'Union des femmes de France (UFF), née de la précédente en 1881.
- 11 À la fin 1939, la SSBM propose au gouvernement français « la mise à disposition de l'Armée Française des services de personnels et l'usage de matériels automobiles, dans le cadre dit des libéralités », dont les règles ont été codifiées par le décret-loi du 31 janvier 1940 « relatif à l'acceptation des libéralités faites à l'État pour les besoins du Service de Santé Militaire, et notamment les articles 6 et 14 » ⁹.
- 12 L'originalité des principes qui ont conduit à ces libéralités est également soulignée par le sous-secrétaire d'État à la Guerre, H. Ducos : « Tant chez nous qu'à l'étranger, était-il dit dans le rapport préliminaire, un grand nombre de personnes ou de groupements désireux de témoigner, d'une façon active, leur sympathie à la France, ont fait à l'État des libéralités, en exprimant le désir qu'elles eussent une affectation déterminée. Ces libéralités, pour la plupart destinées au Service de Santé, ont pris des formes variées : dons en deniers, dons de matériel, dons de produits et aussi dons de formations sanitaires complètes, comprenant, à la fois, des ambulances ou des installations d'outillage entièrement équipées et tout le personnel nécessaire à leur fonctionnement. Afin d'obtenir le maximum de célérité, le législateur (article 8 de la loi du 29 décembre 1939) a confié au Ministre le soin d'accepter ces offres par arrêté (...). Les quatre premiers articles indiquent à quelles conditions peut être admis le concours de civils, hommes ou femmes, Français ou étrangers. Au terme des huit articles suivants, les personnels, une fois acceptés, forment des unités spéciales, à l'intérieur desquelles ils ont une hiérarchie propre. Ces unités sont placées chacune sous l'autorité d'un officier français ; elles peuvent être dissoutes ; leurs membres peuvent être renvoyés pour faute grave ; ils ont un uniforme ; ils ne détiennent point d'armes. » ¹⁰
- 13 Le 17 février 1940, Hippolyte Ducos signe l'arrêté portant « acceptation des libéralités consistant en services de personnels et usage de matériel offerts à l'État par les Sections Sanitaires

*Automobiles Féminines (SSBM), pour les besoins du Service de Santé Militaire (...). Ces sections sont rattachées au Dépôt de Guerre du Train N°19. Elles sont mises à la disposition soit du Général Commandant en Chef les Forces Terrestres, soit des Généraux Commandant en Chef les théâtres d'opérations situés en dehors de la France, soit directement du Ministère de la Guerre »*¹¹.

- 14 La direction de la section sanitaire automobile féminine, qui siège à la SSBM, 19 rue François 1^{er} à Paris¹² est assurée par la comtesse Roussy de Sales, présidente (en tant qu'infirmière-major, membre du Conseil central des dames de la SSBM), Mlle Nicolle, chef¹³, la comtesse de Tocqueville (chef-adjointe), un état-major de six membres (baronne H. La Caze, Mme de Peyrimhoff de Fontenelle, Mme Paul Reynaud, Mlle Colette Schwob [de Lure], Mlle Hélène Terré, vicomtesse de Villiers de la Noue), des membres attachés à l'état-major (comtesse Gaston de La Rochefoucauld, Mme Peretti de La Rocca, Mme Schreiber-Cremieux), et des membres d'honneur (Mme Jacques Lebon, comtesse de Maublanc, princesse Jérôme Murat, vicomtesse de Noailles, Mme Trefusis).
- 15 La première section sanitaire automobile féminine est constituée peu après, le 16 avril 1940, au sein du Dépôt du train n° 19 (section 5 202/19), auquel elle est rattachée. Sa composition est définie par l'instruction du 16 avril 1940¹⁴. Elle comporte à la fois des personnels français et étrangers faisant l'objet de la libéralité (un officier français, un chef de section, un chef de section-adjoint et trente-huit conductrices) et des personnels fournis par l'armée (un maréchal des logis, un brigadier et trois chauffeurs). Les premiers ont en charge la voiture de liaison et les vingt voitures sanitaires de la libéralité, les seconds : la voiture de liaison, la camionnette de dépannage et le camion cuisine fournis par l'armée.
- 16 La demande d'engagement des volontaires féminines est soumise à l'agrément du ministre de la Défense nationale et de la Guerre (2^e direction, sous-direction du train). Les personnels engagés ne perçoivent pas de solde mais sont logés par les autorités militaires dans les mêmes conditions que le logement (ou le cantonnement) des formations militaires françaises. Du point de vue de la discipline, les volontaires des sections sanitaires automobiles féminines sont subordonnées aux formations auxquelles elles sont rattachées. *« Elles portent un uniforme de drap kaki, gris ou bleu, inspiré du modèle général adopté pour les officiers de l'armée française, mais sans insigne de grade sur les manches ni sur la coiffure. Toutefois est autorisé le port sur les pattes d'épaule de motifs ou insignes indiquant le rang à l'intérieur de l'unité. »*
- 17 En ce qui concerne les voitures sanitaires, un numéro de matricule militaire est attribué à chaque véhicule objet de la libéralité. L'entretien des véhicules et les fournitures en carburant, pièces de rechange et réparations sont assurés par l'armée, qui équipe aussi la section en matériel de dépannage, de cuisine, de campement, de protection contre les gaz, et en casques, etc.
- 18 En fait, si dans leur formulation administrative (solde ou statut juridique par exemple), ces dispositions respectent un certain équilibre dans ce que l'on qualifierait aujourd'hui le partenariat entre la Croix-Rouge et l'armée, on doit tout de même remarquer l'indéniable intégration des sections sanitaires féminines et de ses effectifs au sein de l'armée (uniformes, matricules des véhicules), ne serait-ce que par le fait que rien ne permet à l'ennemi de ne pas y voir une formation militaire française.
- 19 La rédaction de la note du commandement en chef des forces terrestres sur les missions des sections sanitaires automobiles féminines procède du même esprit : la SSBM y est bien mentionnée, mais *« l'emploi de ces sections, envisagé dans la zone des armées pour le*

transport rapide du sang conservé, des sérums, des médicaments d'extrême urgence, ainsi que pour le transport des malades et blessés » ne s'inscrit guère que dans le dispositif du Service de santé militaire au front ¹⁵.

- 20 Et finalement, l'essentiel des documents où la non-appartenance militaire complète est rappelée, se limite à des points d'intendance mineurs, tels qu'échanges de courriers sur la justification ou non de requêtes pour l'obtention de prix à quart de place sur le chemin de fer, ou autres ¹⁶.
- 21 Quoi qu'il en soit, fin avril 1940, le projet de ce nouveau type de formation sanitaire féminine s'est réalisé, et la présentation par M.-A. de Fouquières des soixante voitures sanitaires et des trois sections créées, a lieu dans la cour des Invalides, le 24 avril 1940. Au cours de la cérémonie présidée par Hippolyte Ducos en présence de Mme Albert Lebrun, les voitures sanitaires sont bénies par monseigneur Chaptal, archevêque de Paris ¹⁷. La cour d'honneur des Invalides, le rang des personnalités présentes et la délégation de presse conviée attestent de l'importance « médiatique » donnée à cette manifestation. De la même façon, la presse participe aussi à la prise d'armes au cours de laquelle le fanion des sections est remis à leurs volontaires par le général Weygand ¹⁸.

« Une certaine idée de la France » ?

- 22 Si la seule lecture de la composition de l'état-major de la section sanitaire automobile féminine évoque d'emblée la tradition caritative (œuvres et Croix-Rouge) de la grande noblesse française, l'appartenance sociale (moins marquée) et les motivations des premières volontaires pour y servir comme conductrices peuvent également être analysées à partir des documents d'engagement conservés dans les archives du train. La plupart d'entre elles, françaises (85 %) ou étrangères résidant en France (15 % environ) ont déposé leur dossier de candidature en février 1940, et signé leur engagement deux mois plus tard.
- 23 Parmi les trente premières volontaires affectées à la « section A » (qui prendra peu après le n° 5 202/19), on compte ainsi une large majorité de femmes dont la domiciliation reflète l'aisance sociale. Les parisiennes y prédominent (20/30), mais surtout, vingt-trois des trente engagées (76,6 %) habitent des rues situées dans nos actuels 16^e, 17^e, 8^e et 7^e arrondissements ou à Versailles, Neuilly ou Boulogne-sur-Seine. Les cinq volontaires résidant en province sont à l'évidence issues du même milieu, comme le montrent les noms des personnes à prévenir en cas d'accident qu'elles désignent : Marie-Louise Davesne, 25 ans, indique l'adresse d'un médecin lieutenant homonyme ; Thérèse Laurenty, celle d'un révérend-père Desplanques à Reims ; Isabel Maitre, celle du baron de Vivès à Alençon ; la comtesse d'Oultremont, de nationalité belge, réside en Bretagne.
- 24 L'âge moyen des volontaires (32,46 ± 7,85 ans) et la proportion importante de femmes mariées (54 %) confirme bien que l'on a plus à faire à des individus déterminés qu'à des « passionnariés » : cinq seulement ont moins de 25 ans, sept ont de 25 à 29 ans, treize de 30 à 39 ans et cinq de 40 à 48 ans. Toutes les volontaires de cette liste n'ont aucune occupation professionnelle, à l'exception de Lise Garaud, 29 ans, institutrice à Mac Mahon, Algérie.
- 25 Les mêmes constatations peuvent être faites à partir des listes d'engagement des deux autres sections, en avril 1940. Dans la section 5 203/19, huit des vingt-quatre volontaires portent une particule à leur nom et dix-huit (71 %) résident aussi dans des rues des 16^e, 17

e, 8^e, et 7^e arrondissements actuels ou à Versailles, Neuilly ou Boulogne-sur-Seine. Dans la demi-section 5 201/19, destinée à partir pour la Syrie, onze des quatorze volontaires (78,5 %) habitent ces mêmes quartiers.

- 26 En définitive, ces premières volontaires enrôlées dans les SSA à leur création proviennent d'un milieu social assez favorisé, où les liens à la tradition militaire, au service de l'État, au clergé, à la noblesse, rendent probablement compte de leurs « motivations », selon un schéma voisin de celui observé pour les volontaires infirmières. *« Elles appartiennent, pour la plupart, à des milieux sociaux qui leur ont fait une vie sereine et douce ; choyées par leurs parents et leurs amis, elles ont connu la limpide insouciance des adolescences dorées, loin du besoin et des soucis matériels.(...) Mais parce qu'elles portaient en elles la grandeur des traditions, la noblesse des vocations, la force des appels secrets, elles se sont arrachées aux larmes d'une mère et elles sont parties, comme leurs pères, comme leurs frères, comme leurs proches. (...) Jeunes filles et femmes qu'effrayaient hier encore le moindre craquement de meuble, le plus petit morceau de nuit accroché aux feuillages d'un parc, la course rapide d'une souris, elles partagent aujourd'hui, courageuses et calmes, le rude destin des soldats. »*¹⁹
- 27 On pourrait également envisager, compte tenu notamment de la composition de l'état-major de la SSA, que les candidatures des volontaires aient été retenues sur des critères de sélection sociale. Plusieurs arguments ne plaident cependant pas en faveur de cette hypothèse. En premier lieu, le nombre restreint de candidatures et les difficultés rencontrées pour compléter les effectifs des trois sections, qui ont amené à y accepter des étrangères dans des proportions non négligeables. Ainsi, la section 5 202/19 part-elle pour Bar-le-Duc le 30 avril 1940 avec 20 sanitaires et 25 conductrices au lieu des 38 prévues, comme le signale le rapport qu'adresse sa chef, le lieutenant Dreyfus, à la direction du train le 29 mai. *« L'importance des transports [effectués depuis le 10 mai] exige un effort considérable de la part des conductrices ; aussi serait-il souhaitable que l'effectif de la section soit complété et porté à 38 conductrices conformément à l'instruction fixant la composition de la section. La SSBM m'a d'ailleurs annoncé l'envoi prochain de renforts qui permettront d'augmenter le nombre des conductrices. »*²⁰
- 28 Ensuite, les bordereaux de renseignements fournis par le 5^e bureau sur les volontaires à l'engagement, où les commentaires font abstraction de tout préjugé de classe. Les plus détaillés d'entre eux concernent les volontaires étrangères (figure 2A à 2F). Les mêmes remarques de « probité », de « garantie au point de vue national » y reviennent régulièrement. Ainsi, Mme de Muelenaere, née à Louvain en 1896, *« fait l'objet de renseignements favorables à tous égards. Elle est représentée comme une femme foncièrement honnête, d'excellente moralité, d'un réel dévouement. (...) Mlle Margaret Ford, née à Londres en 1904, de nationalité britannique, est venue en France en 1919. Son père a été mobilisé comme lieutenant-colonel dans l'armée anglaise de 1914 à 1919. Miss Ford n'exerce aucune profession. En 1920, elle obtint un permis de conduire. Elle possède une automobile et passe pour être une conductrice habile et expérimentée. Elle consacre une partie de son temps à la Croix-Rouge. Elle fait l'objet de renseignements très favorables »*. À l'inverse, une autre volontaire (française), dont la candidature est retenue, *« se trouverait en difficultés financières, serait en instance d'expulsion et aurait des dettes. Au privé, elle ne jouit pas d'une bonne réputation. En septembre dernier, elle s'est fait inscrire à la Croix-Rouge, où la conduite d'une ambulance lui a été confiée »*²¹. Si le contenu péjoratif de cette enquête contraste radicalement avec les louanges exprimées dans toutes les autres, il a néanmoins l'avantage de montrer l'absence de préjugés trop marqués à l'acceptation des candidatures.

- 29 Aussi, tous ces bordereaux de renseignements sur lesquels se répètent les mêmes conclusions favorables : « *Elle fait l'objet d'excellents renseignements ; il n'y a pas lieu de la considérer, du point de vue national, comme suspect (sic)* » ne font-ils probablement que traduire l'appartenance à une sorte d'élite, fondée sur le volontariat, et ayant pris ses racines dans une éducation où devoir, honneur et service de la France occupent certainement une grande place ²².
- 30 Des convictions semblables seraient vraisemblablement décelées aussi parmi les engagées de la seconde vague de volontaires pour les SSA, qui se sont présentées après le début des hostilités, mais sur lesquelles les informations sont réduites faute d'archives disponibles. Leur recrutement semble avoir procédé d'une organisation bien moins rigoureuse. Ainsi, dans le centre de regroupement où les nouvelles candidates conductrices sont rassemblées début juin 1940, la chef de section sépare les nouvelles venues en deux groupes selon qu'elles savent conduire ou non. Parmi elles, deux réfugiées belges et la luxembourgeoise Germaine Decker, sortie deux ans auparavant du collège d'Eeklo ²³, s'étonnent qu'une partie des françaises ait été enrôlée sans savoir conduire. Toutes trois se portent volontaires dès la première mission dangereuse proposée, sur les rives de la Loire, dans l'esprit le plus caricatural du cinéma français de l'époque : « *Nous étions volontaires par principe, et sûres au moins de notre conduite automobile.* »
- 31 Il est bien évident, dans le chaos de ces jours de juin 1940, que les dernières volontaires françaises ne sont non plus pas là par hasard. Leur choix se porte davantage vers la part « armée » que « Croix-Rouge », dans l'affectation pour laquelle elles postulent. Cet état d'esprit est d'ailleurs partagé simultanément par les premières engagées, comme en témoigne le courrier qu'adresse de Bar-le-Duc le lieutenant Dreyfus, commandant la 5 202/19, au capitaine Lambois, à la direction du train, le 1^{er} juin : « *La question vient de m'être posée par plusieurs conductrices de ma section de savoir si en exécution des récents décrets sur l'engagement des femmes dans l'armée, elles ne pourraient pas transformer leur engagement actuel en un engagement strictement militaire, les dégageant de toute obligation envers la section sanitaire automobile de la SSBM* » ²⁴. Que comprendre à l'origine de ces requêtes, si ce n'est peut-être de les interpréter en réaction à la situation catastrophique que connaît alors le pays et à une sorte d'engagement personnel total.

Les SSA en opérations

- 32 Peu avant le début de l'offensive allemande, les trois sections sanitaires automobiles féminines sont mises en route. Si le début de leurs opérations reste assez bien documenté jusqu'au 1^{er} juin, les archives se raréfient au-delà, jusqu'aux rapports de dissolution qui suivent l'armistice. Il s'y ajoute les rapports d'activité des autres formations françaises à composante féminine que sont la section sanitaire automobile féminine « France-Argentine », les sections sanitaires automobiles du front de la SSBM, les sections auxiliaires de transport sanitaires (SATS), et la section féminine motorisée ²⁵.
- 33 Initialement affectées aux transports sanitaires à partir des hôpitaux d'évacuation secondaires, les ambulancières de ces sections sanitaires féminines se sont progressivement retrouvées, au cours de la campagne de France et de ses replis successifs, exposées aux mouvements des premières lignes.

De l'hôpital d'évacuation...

- 34 Le 30 avril 1940, la section 5 202/19 quitte le quartier Fontenoy à 6h30 avec ses vingt-cinq véhicules (vingt sanitaires) pour l'hôpital d'évacuation secondaire (HOE2) de Bar-le-Duc, qu'elle atteint dans la soirée. Trois jours plus tard, le lieutenant Dreyfus, rend compte au capitaine Lambois à la direction du train : *« Le déplacement s'est parfaitement effectué à l'exception d'un petit incident : la rupture d'un arbre de cardan a nécessité le remorquage d'une sanitaire depuis Vitry (...). À notre arrivée, le médecin-chef de l'HOE avait organisé un vin d'honneur, auquel étaient invitées également les infirmières : réception qui aurait été encore plus agréable si elle n'avait eu pour conséquence de différer de près d'une heure l'instant où, les véhicules rangés, chacun a pu aller se reposer. Les conductrices sont installées de façon tout à fait satisfaisante, dans un dortoir d'école : chacune dispose d'un lit et d'une armoire, et est séparée de sa voisine et de l'allée centrale par un rideau. Dans une pièce contiguë existent des lavabos. Elles disposent en outre d'une salle de réunion et d'un réfectoire, où elles sont nourries par l'HOE, qui les prend en somme complètement en subsistance. »*
- 35 Puis, dans un courrier du 8 mai : *« Les véhicules sont dans une sorte de hangar couvert, à proximité du détachement du train de l'HOE... Dès les premiers jours, j'ai élaboré un emploi du temps, de façon à éviter autant que possible les heures creuses pour les conductrices car le service, au début du moins, paraissait peu chargé. Ce programme d'instruction comprend des révisions de notions concernant la circulation (...) et des séances pratiques : brancardage (afin de leur apprendre non à porter des brancards, mais à vérifier le chargement de leurs voitures), un peu de manœuvre à pied. Hier a eu lieu l'arrivée d'un train sanitaire – le premier depuis notre arrivée (...). Depuis aujourd'hui, elles assurent une permanence pour les transports et il semble que cela marche bien. Mais ainsi que nous l'avions tous prévu, l'effectif de 27 avec lequel nous sommes partis semble bien juste et il est heureux que nous puissions ultérieurement recevoir des renforts (...). Dans l'ensemble toutefois, il me semble que cela doit marcher ; car à part les quelques exceptions que je viens de vous signaler, elles ont l'air de faire preuve de beaucoup de bonne volonté, et même de sentiments de discipline beaucoup plus marqués que je ne m'y attendais. Je dois dire qu'au point de vue discipline, je suis très bien secondée par Mlle Schwob [de Lure], ainsi d'ailleurs que par le maréchal des logis, Mlle Bart, qui sont l'une et l'autre bien adaptées à leur tâche. »*
- 36 À partir de l'offensive allemande du 10 mai, le rythme des convois de blessés s'accroît, comme en témoigne le rapport de fonctionnement de la section qu'adresse le lieutenant Dreyfus à la direction du train le 29 mai. *« Le service est réparti depuis le début de la période active de la guerre entre la section 5 202/19 et une section de la Cie 985/23, chacune des sections se relayant de huit heures en huit heures. Les transports effectués sont importants puisqu'en dehors des évacuations par voie de terre, les formations de l'avant envoient sur l'HOE en moyenne 2 à 3 trains sanitaires de 300 blessés par 24 heures, trains qui sont complétés ou rechargés avant leur départ vers l'intérieur. Ce travail se traduit par un trajet moyen quotidien de 40 à 50 km par sanitaire. L'importance de ces transports exige un effort considérable de la part des conductrices. »* Aussi le matériel est-il soumis à plus rude épreuve, mais donne satisfaction, selon la chef de section : *« Les sanitaires légères Renault marchent de façon satisfaisante ; on peut toutefois leur reprocher leur consommation assez élevée en essence (20 litres pour une capacité de transport de 3 couchés) et d'autre part la difficulté d'accès des différents organes en vue de leur entretien ou leur démontage ; cette difficulté d'accès est particulièrement sensible en ce qui concerne les graisseurs Telecamit. »*

- 37 Elle analyse aussi le comportement de ses effectifs avec le soin réclamé par le caractère en partie expérimental de cette formation féminine : *« Les conductrices font preuve d'un dévouement considérable, roulant de jour ou de nuit avec le sourire, ainsi que le note le médecin-chef de l'HOE dans un paragraphe de félicitations de sa décision du 23 mai. Leur résistance physique a été pour moi une surprise : le service est réparti de façon égale entre la section féminine et une section de la 985^e Cie du 23^e Train ; et les conductrices conservent leur poste dans des conditions aussi fatigantes que leurs collègues masculins. L'adjointe au chef de section fait preuve de zèle et d'autorité. »*²⁶
- 38 En fait, l'entretien et les réparations des sanitaires ne parviennent pas à suivre le rythme qu'on leur demande, amenant la chef de la SSA, Mme Edmée Nicolle, à la demande de Mlle Schwob, à solliciter l'assistance du train et du 4^e bureau (capitaine Gosselin) le 29 mai : *« Je vous signale plus particulièrement, écrit-elle, que l'entretien des véhicules laisse beaucoup à désirer et jusqu'à présent rien n'a été fait pour remédier à cet état de choses. Notre matériel, comme vous le savez, était neuf ; il est regrettable que les cinq hommes qui font partie de cette section ne soient pas à même de faire tout ce qui est indispensable au point de vue réparations et mise en état des voitures. »*²⁷
- 39 La formation se replie ensuite, en poursuivant les évacuations sanitaires d'étape en étape. Si les archives manquent sur son activité en juin, elle connaît cependant le même rythme et les mêmes dangers que les autres unités. Outre les bombardements non ciblés, les sanitaires sont souvent mitraillés délibérément par les aviateurs allemands. *« J'attends, écrit à ce propos début mai le sous-lieutenant Guerard dans une autre formation de la SSBM, jusqu'à minuit l'arrivée d'un autre chargement de blessés. Pendant cette attente, alors que je me trouve au deuxième étage d'où la vue plongeait sur les toits des trois ambulances, un avion a mitraillé à plusieurs reprises les dites ambulances. Entre deux de ses passages, j'ai pu les cacher sous les arbres. Je mentionne ce fait parce que tous les soldats et officiers présents m'ont fait observer que c'étaient les toits blancs à croix-rouge qui étaient intentionnellement visés. »*²⁸
- 40 Les effectifs sont complétés par les nouvelles engagées de la fin mai, et la section participe aux transports de blessés pendant les derniers jours de combats sur la Loire. Elle se replie ensuite avec ses trente-huit conductrices, vers le sud-est, et on en retrouve la trace dans les archives, le 18 juillet, à Chazal, près de Pau.
- 41 La deuxième section (5 203/19), mise à la disposition du général commandant la 3^e armée, part pour Metz le 7 mai et s'y installe les jours suivants dans une situation plus confuse que son homologue de Bar-le-Duc. Le lieutenant Roques en rend compte à la direction du train le 11 mai : *« Le retard que j'ai mis à vous écrire comme vous me l'avez demandé, vient de plusieurs raisons : d'abord les événements actuels qui se précipitent et ensuite, ce qui en est en partie la conséquence : le fait que ma situation militaire et celle de ma section ne sont pas encore nettement déterminées. J'ai reçu à Metz, Service de Santé, le meilleur accueil, tant à l'hôpital (Commandant Maillonade) qu'à la Direction du S de S (Général Casanove et Col Vivier et Sarra). Je dois surtout à l'amabilité et à la complaisance du Capitaine Légeron, régulateur sanitaire attaché par le Train au Service de Santé, d'avoir pu obtenir quelque chose de tangible. Le Train, lui, n'a pas voulu entendre parler de moi, ni au point de vue essence, ni au point de vue réparations. Je suis donc obligé d'avoir recours au 4^e Bureau qui donnera des ordres. Tout cela certes n'est pas allé sans mal. Mes conductrices, sous la méticuleuse surveillance de Miss Ford, sont en parfait état moral puisqu'ayant franchement reçu le baptême du feu, grâce aux amabilités prodiguées par messieurs les Allemands. »*²⁹

42 Les vingt-sept volontaires de la section, encadrées par le lieutenant Roques et son adjointe, Miss Margaret Ford, se replient pendant la débâcle de juin, perdant en trajet six sanitaires, les camions et voitures de liaison de la section. À leur arrivée à Bagnols-les-Bains (Lozère), la formation, très éprouvée, ne compte plus que quatorze sanitaires et le moral des conductrices se dégrade. Le 7 juillet, le lieutenant Roques écrit au capitaine Derutin, à la sous-direction du train à Montauban : « *L'ordre de déplacement de ma section à Châteauroux vient de l'EMA. La 11^e Région ne pouvant fournir l'essence nécessaire, la Direction du Service de Santé de la 3^e Armée a demandé des plates-formes pour le transport des véhicules par fer, et aux dernières nouvelles, on ferait transporter des réfugiés par ma section pour que l'essence soit accordée.*

Je crois devoir attirer votre attention sur les points suivants :

1. *les véhicules dont je dispose ici n'ont pu être sérieusement révisés depuis le départ de Metz, faute de dépanneurs et surtout de pièces détachées. Leur remise en service sans révision présenterait des risques, surtout avec une surcharge de réfugiés ;*
2. *depuis l'armistice, il règne chez mes conductrices un esprit de lassitude qui se manifeste par des demandes de démission et déjà deux d'entre elles sont parties, dont une sans laisser d'adresse. Malgré les mesures prises qui vont jusqu'à la garde du village, je crains d'autres départs, l'absence de sanctions prévues me désarme à leur égard ;*
3. *sans vouloir aller à l'encontre des intentions de la SSBM, je crois qu'il serait sage à l'heure actuelle de dissoudre la section ou de la fusionner avec une autre. »*³⁰

43 La troisième unité des SSA, la demi-section 5 201/19, commandée par le lieutenant Jean Henrion, ne comporte que dix sanitaires et douze conductrices. Elle est emmenée au Levant fin avril 1940 par madame Paul Reynaud, qui s'y est elle-même engagée. Le projet d'affecter une des sections au Levant date de la rencontre à l'EMA, le 29 décembre 1939, du général Colson avec Mme Paul Reynaud et Mlle Nicolle, qui en reprend les termes par courrier le lendemain : « *Je tiens à vous remercier de l'accueil que vous avez bien voulu nous réserver à Mme Paul Reynaud et à moi-même, lors de notre visite d'hier. Je viens vous confirmer que nous disposerons à la fin janvier d'une demi-section de sanitaires légères destinées à la Syrie. »*

31

44 De façon assez surprenante, les tracasseries administratives entre le train et le Service de santé (réticent) se poursuivent jusqu'en avril. Les actes d'engagement des conductrices et de Mme Reynaud ne sont signés que le 10 avril et transmis le 25 à la direction du train, la veille de leur départ en train pour Marseille, où conductrices, matériel et sanitaires sont embarqués pour Beyrouth.

45 Le 9 mai, le lieutenant Henrion rend compte à la direction du train :

« Le voyage s'est bien passé. Toutefois, je signale que j'ai eu des difficultés à Marseille, soit auprès de l'intendance, soit auprès des Messageries Maritimes pour obtenir les billets de passage, car je n'avais ni feuille de route ni ordre de mission au-delà de Marseille. J'ai rencontré les mêmes difficultés à Beyrouth où la DTS s'étonnait que je n'ai aucun ordre ; de plus, personne ne sait où nous affecter, soit au Service de Santé, soit au Train. Entre-temps, on nous a mis en subsistance dans un hôpital (...). Jusqu'à présent, la santé et le moral sont satisfaisants. Il y a bien eu quelques heurts de caractère sur le bateau, mais tout s'est vite calmé. Sur le navire, Madame Reynaud avait une cabine de luxe ; les conductrices ont eu des cabines de première mais devaient prendre leur repas dans la salle à manger des secondes (...). Dès le lendemain de notre arrivée, j'ai entrepris de commencer le rodage des véhicules. Au cours de notre premier trajet, le pignon d'attaque du différentiel d'un véhicule a cassé ; une barre d'accouplement s'est faussée (ceci avant le départ de Paris). Les moteurs sans exception chauffent énormément. La température

extérieure n'est pourtant pas encore terrible, et je me demande ce que cela sera l'été. D'autre part, dans les fortes côtes, les pompes à essence se désamorcent automatiquement, mais je pense pouvoir obvier à cet inconvénient (...). En résumé, pour l'instant, je suis nourri de promesses, mais je n'ai aucun moyen d'avoir de l'essence et de faire les réparations nécessaires. Mais, comme on me le conseille ici, il faut attendre et laisser faire, car, à la longue, tout finit par s'arranger. » ³²

- 46 Le 23 mai, la situation ne s'est pas clarifiée. « *Nous sommes toujours à Beyrouth, écrit le lieutenant Henrion dans le courrier que madame Paul Reynaud rapporte elle-même à la direction du train à son retour à Paris le 30 mai, « mais partons demain, une partie des conductrices va à Alep, les autres à Tripoli, mais elles ne tarderont pas à nous rejoindre à Alep (...). Les conductrices travaillent avec courage et donnent satisfaction (...). Du côté véhicules, nous arrivons à surmonter les difficultés que nous avons rencontrées au début. Je signale toutefois que le travail de Renault n'est pas sérieux, et que nous avons passé notre temps à faire des révisions car il y avait quelques fautes de construction. À signaler une bielle coulée par suite d'une erreur de la conductrice. La réparation sera faite ici.* » ³³
- 47 Finalement, le 24 mai, la demi-section est bien répartie, sur instruction du médecin-général Corbel, directeur du Service de santé du théâtre d'opérations de la Méditerranée orientale, entre l'hôpital d'Alep et celui de Tripoli. En septembre, la formation, toujours en service, est affectée à la base militaire d'El Mina, en Syrie. Son rapatriement, demandé dès le 8 septembre au ministère de la Guerre à Vichy par Mlle Simone Bart, qui écrit de Châteauroux, où sont stationnées les SSA, n'aura finalement lieu qu'à la fin janvier 1941.

Aux premières lignes

- 48 L'Union des femmes de France (UFF), deuxième composante de la Croix-Rouge française, parvient également à constituer, le 20 mai 1940, grâce au matériel (20 sanitaires Matford) offert par le Comité argentin en France, une section sanitaire automobile dont les effectifs sont féminins. Le recrutement de cette section auxiliaire de transport sanitaire (SATS n° 5 401/19) « *a été effectué à Paris, dans les huit jours qui ont précédé son départ, et par conséquent, sans choix ni préparation* », commente Mme Ebba Champetier de Ribes, à qui, avec un grade de lieutenant, la responsabilité de la section a été confiée. « *Le nombre des recrues étant insuffisant (25 au lieu de 40), les 20 ambulances ont fonctionné la plupart de temps avec une conductrice sans convoyeuse.* » ³⁴ Sous le commandement du lieutenant Bernardini, assisté du sous-lieutenant Geneviève Chevalier, la section gagne Évreux le 29 mai, où elle est mise à la disposition de l'HOE2 n° 7 » *Je me suis présenté à l'HOE2 ; accueil charmant ; nous cantonnons dans les dépendances d'un château avec une compagnie du Train* » ³⁵.
- 49 Du 30 mai au 6 juin, un entraînement sommaire, couplé au rodage des voitures, peut avoir lieu. La section assure ensuite le transport des blessés arrivant des trains sanitaires vers les hôpitaux de l'antenne, dans des conditions de plus en plus difficiles les jours suivants, du fait des bombardements sur Évreux.

« La voie ferrée est coupée. Toutes les ambulances fonctionnent tard dans la soirée (...). Le 9, le service de santé a l'ordre de se replier sur Verneuil sur Avre (...). La circulation est rendue très difficile par les décombres des maisons et les trous d'obus (...). L'évacuation n'a pas été interrompue par les fréquents bombardements qui ont été spécialement durs ce jour-là (...). Arrivées à Verneuil à deux heures du matin, les conductrices reprennent les évacuations des blessés sur Le Mans dès quatre heures du matin. La section a, à ce moment, effectué des évacuations pendant trois jours et deux nuits, avec seulement deux heures de repos. Le ravitaillement était presque nul. La distance parcourue par chaque conductrice

était de 4 à 600 km par jour. Elles avaient de plus des soins à donner aux blessés, à aider aux chargements et déchargements dans les hôpitaux, où le personnel était souvent déjà évacué. Elles ont été fréquemment obligées de faire seules le brancardage des blessés, ramassés sur les routes. Les évacuations de Verneuil au Mans continuent pendant deux jours, les ambulances fonctionnent autant la nuit que le jour. »³⁶

- 50 Le même rythme se poursuit pendant la retraite sur Poitiers, le 14 juin, malgré les bombardements incessants. Le 21 juin, ils redoublent, « *alors que les Allemands se rapprochent. Douze ambulances fonctionnent. Légère nervosité dans la section. Toutes les femmes sont prêtes à se battre et lutter, mais aucune ne veut être prisonnière. Nous recevons l'ordre de rester à Poitiers ! La section reste prisonnière à Poitiers jusqu'au 28 juin, jour où nos ambulances remontent sur Paris, encadrées par les Allemands, et chargées du personnel médical. Arrivée à Paris, la section a été démobilisée, et les ambulances récupérées par la Croix-Rouge.* »³⁷
- 51 Une deuxième formation féminine issue de la Croix-Rouge, la section féminine motorisée se retrouve dans une situation plus ambiguë du point de vue militaire, lorsque le 8 juin, le capitaine Brunau, de l'état-major de la 1^{re} DLM, demande à Mme Sauerwein, commandant l'unité, « *de mettre à la disposition de la 1^{re} DLM le maximum de camionnettes Peugeot qui lui restent, pour le ravitaillement et le transport éventuel de la partie de la Division cantonnée à Chevreuse et dans ses environs, tous les véhicules de la 1^{re} DLM étant restés en Belgique* »³⁸. Son accord, puis celui du capitaine Derutin, à la sous-direction du train, étant immédiatement obtenus, la section débute sa nouvelle mission, toute militaire, en poursuivant parallèlement différents transports de réfugiés. « *Le 11 juin, Mme Henriquez part pour Paris avec sa camionnette DK5. Le ravitaillement est extrêmement difficile, le retour à Chevreuse par Versailles, plus que malaisé (...). Mme Henriquez est définitivement attachée au ravitaillement du Génie 37/1. Mme de Saint Quentin ravitaille l'artillerie. Mme d'Anthenaise part vers six heures du matin pour Rambouillet chercher des motocyclettes qu'elle ramène dans la soirée (...). Le lendemain, les quatre camionnettes (...) ramènent à la division du ravitaillement en vivres, en essence et en motocyclettes. Elles essuient un violent bombardement à Chartres.* »³⁹
- 52 La division, coupée en deux, tente de se regrouper tout en se repliant vers Angers, qu'elle atteint le 15 juin. Après avoir roulé toute la nuit, la section cantonne à Notre-Dame d'Alençon, en dessous de la Loire, d'où elle continue d'assurer la logistique de la division. « *Le 18, les voitures sont violemment bombardées (...). Mme de Saint Quentin et Mme Samuel font le "ravitaillement" [sic] des trois ponts en munitions et explosifs. Elles le font avec un grand sang froid, malgré les bombardements successifs que notre colonne essuie. À 17 heures, les Allemands sont à deux kilomètres des ponts. L'ordre est donné de se replier. La situation est fort périlleuse, les Allemands ayant contourné la bretelle, nous sommes presque complètement encerclés. Mmes Samuel et de Saint Quentin rechargent dans leur camion leurs explosifs. Mme d'Anthenaise ramène des hommes à l'arrière. Mme de Saint Quentin retourne seule dans sa camionnette chercher trois soldats et un sous-officier restés au pont de Château Gontier. Mme Samuel, qui est restée jusqu'à la dernière minute faire son service au pont de Daon, protégée par un seul fusil mitrailleur, nous rejoint enfin. Retour lent dans la nuit à Notre-Dame d'Alençon.* »⁴⁰
- 53 Les jours suivants, sur des routes impraticables qui les mènent à Cholet, Montlevrier, aux Aubiers, les conductrices poursuivent le ravitaillement des unités auxquelles elles sont rattachées, puis, profitant de la confusion qui a suivi l'armistice, elles rejoignent Chatellerault après s'être débarrassées des armes et explosifs que contenaient leurs camionnettes, et, de là, gagnent la zone non occupée. La dérive militaire de la formation, flagrante, dépasse celle des autres formations féminines. Elle confirme néanmoins l'état

d'esprit de ces volontaires et la réalité du souhait exprimé par celles des engagées des SSA qui envisageaient « *de se battre et de ne pas être prisonnières* ».

La dissolution des SSA

- 54 Au décours de l'armistice, les formations sanitaires en déroute sont dispersées et perdues de vue par la sous-direction du train, qui procède à un état des lieux des sections sanitaires féminines et de volontaires étrangers le 18 juillet 1940. La section 5 202/19, repliée à Chazal, dans les Basses-Pyrénées, « *sans emploi, commandée du point de vue militaire par le lieutenant Kiener, en instance de démobilisation et devant être remplacé par le sous-lieutenant Capromier, secondés par un lieutenant féminin adjoint, Mlle Schwob de Lure, un sous-lieutenant féminin adjoint, Mlle Bart et un maréchal des logis féminin, Mlle Assolant, comprend 38 conductrices* »⁴¹. Elle dispose encore de 19 sanitaires et de son camion cuisine.
- 55 La 5 203/19 de son côté, fait mouvement vers Châteauroux avec les quelques véhicules qui lui restent et des effectifs restreints. La SATS 5 411/19, dont les conducteurs sont des hommes de la SSBM qui ont courageusement participé aux combats autour de Châlons-sur-Marne, a été dissoute par ordonnance du préfet de la Seine, et son commandant, le lieutenant Colomer, fait prisonnier. La section féminine 5 401/19 du Comité franco-argentin, prisonnière à Poitiers puis reconduite à Paris par les Allemands, y est dissoute dès son arrivée et ses véhicules restitués à la Croix-Rouge.
- 56 La direction de la SSBM en zone non occupée est installée à Châteauroux. Très rapidement cependant, la dissolution de ses unités est proposée, « *considérant que les sections n°5 202/19 et 5 203/19 stationnées en France ne sont pas utilisées par le Service de Santé. Leur personnel d'encadrement militaire disparaît par suite de la démobilisation. De nombreuses conductrices bénévoles demandent à résilier leur contrat. En conséquence, la 2^e Direction, Sous-Direction du Train propose de dissoudre les deux sections et de transmettre le matériel à la disposition de l'auteur de la libéralité, conformément aux dispositions du décret du 31 janvier 1940* »⁴². L'arrêté de dissolution est signé à Vichy le 12 septembre 1940 par le secrétaire d'État à la Guerre, l'amiral Darlan.
- 57 Ensuite, les conductrices, libérées de leur engagement militaire, poursuivent pour nombre d'entre elles leur action au sein de la Croix-Rouge. Cette réintégration au sein de la Croix-Rouge ne signifie cependant pas leur ralliement à la politique de Vichy. L'opposition d'Alix Auboyneau, par exemple, lui vaut ainsi d'être convoquée par la Gestapo, rue des Saussaies, où elle expose courageusement sa réprobation de la politique de Pierre Laval. En novembre 1940, la réorganisation des effectifs, mise en place depuis Châteauroux par la princesse de Broglie, qui réside au Château de Von, oriente un certain nombre de volontaires de la SSBM dans les activités de secours aux réfugiés et aux prisonniers de guerre⁴³. D'autres choisissent des voies différentes, en poursuivant la lutte contre l'Allemagne après avoir rejoint l'Afrique du Nord, comme Hélène Terré⁴⁴, soit en entrant dans la clandestinité en France.
- 58 Au total, si l'on regarde l'ensemble des 71 192 femmes qui servirent dans les formations de la Croix-Rouge française durant l'ensemble de la Deuxième Guerre mondiale, et dont les conductrices ne constituent qu'une très petite minorité, les éphémères sections sanitaires automobiles féminines de 1940 peuvent n'apparaître que comme un épisode anecdotique de l'histoire des femmes dans le Service de santé militaire⁴⁵. Il faut néanmoins constater aussi que cette première expérience est à l'origine de la constitution

d'une section automobile nord-africaine (SANA) à Alger le 26 juillet 1941, avec d'anciennes volontaires des SSA, ayant rallié l'Afrique du Nord. Elle sera surtout suivie du développement des corps féminins d'état-major, de transmissions et de santé (infirmières, ambulancières) à partir de 1943, en continuité du modèle du corps féminin des Forces françaises libres qui comprend, dès la fin 1942, trois cents volontaires dont neuf officiers et quinze sous-officiers ⁴⁶.

NOTES

1. LACAU-MOUGENOT (Marie-Thérèse), « Des femmes dans l'armée aux sous-officiers féminins », *Revue historique des armées*, 2/1986, p. 100-107.
2. DUCOS (Hippolyte), *Le Service de Santé Militaire en France : 13 septembre 1939-10 mai 1940*, Ch. Lavauzelle, Paris, 1946.
3. *Ibid*, p. 113.
4. VAUVILLIER (F.), TOURAINE (J.-M.), *L'automobile sous l'uniforme*, Massin, Paris, 1992, p. 132-140.
5. DUCOS (H.), *op.cit.*, p. 113.
6. VAUVILLIERS (F.), TOURAINE (J.-M.), *op. cit.*
7. DUCOS (H.), *op. cit.*, p. 116.
8. LACAUX (médecin général Jean), *Ambulance chirurgicale N°...*, B. Arthaud, Paris, 1945, p. 98. Par *ambulance*, il faut entendre le sens exact, d'usage commun à l'époque, de groupement sanitaire, et non *voiture d'ambulance*, improprement contracté en *ambulance* de nos jours. Le véhicule lui-même est le plus souvent dénommé *une sanitaire*, dans la plupart des récits contemporains. SOUBIRAN (André), *J'étais médecin avec les chars*, Didier, Toulouse, 1943.
9. SHD/DAT, 34 N 971.
10. DUCOS (H.), *op.cit.*, p. 170.
11. Arrêté du 17 février 1940, SHD/DAT, 34 N 971.
12. Le papier à en-tête indique le téléphone, Élysées 34-23 (3 lignes groupées), et celui de la permanence de nuit, dimanches et fêtes, Élysées 50-50.
13. Edmée Nicolle, personnel féminin infirmier au 19^e train, a déjà obtenu une citation pour son action en 1914-1918.
14. Instruction 7 693 S 5/2, SHD/DAT, 34 N 971.
15. Note du GQG, 4^e bureau, 3^e section, le 2 mars 1940, SHD/DAT, 34 N 971.
16. Courrier du 8 avril 1940 d'E.-L. Nicolle et réponse le 12 avril de M. Foare du ministère de la Défense nationale et de la Guerre. SHD/DAT, 34 N 971.
17. La place importante occupée par la participation religieuse dans les cérémonies de remise de matériels à l'armée par les œuvres est soulignée par Christian Régeau dans *La drôle de guerre*, Hermé, Paris 1990 : voir p. 135, la photographie de monseigneur Chaptal, bénissant les voitures sanitaires le 24 avril aux Invalides, avec les engagées de la SSA au garde-à-vous devant leurs Renault AFB, qui ont été équipées de radiateurs à éléments (cliché AFP).
18. Cette prise d'armes a également été photographiée par l'AFP. On remarque sur le cliché reproduit par C. Régeau dans *La drôle de guerre*, p. 147, que les conductrices des SSA portent bien l'uniforme d'officier indiqué par l'instruction, mais le chapeau rond dont elles sont coiffées sera abandonné par la suite, au profit du seul calot qu'elles portent sur le cliché du 24 avril aux Invalides.

19. LACAUX (J.), *op. cit.*, p. 97. Parmi ces engagées des SSA « parties comme leurs pères, comme leurs frères », il faut mentionner ici Alix Auboyneau (section n°5 202/19), belle-sœur du futur amiral Auboyneau, chef d'état-major des FNFL.

20. Rapport du lieutenant Dreyfus sur l'action de la section 5 202/19, le 29 mai 1940. SHD/DAT, 34 N 971. Les renforts en question sont le second contingent, enrôlé après le début des hostilités mentionné plus bas.

21. SHD/DAT, 34 N 971.

22. Place en arrière de laquelle on serait tenté de voir la marque de l'enseignement catholique de l'époque, et l'influence possible du cinéma patriotique des années 1930 (ex : *L'Escadron Blanc*, *L'Homme du Niger*, *Trois de Saint-Cyr*, etc.). Plus loin, l'empreinte éventuelle de l'hagiographie des combattants de 1914-1918 dans l'enfance des futures volontaires (1920-1925) doit certainement aussi être prise en compte.

23. Tenu par des religieuses, le pensionnat de jeunes filles d'Eeklo, situé près de Bruges et qualifié de « *Finishing School* », dispensait à des jeunes filles de bonne famille (belges, anglaises, hollandaises) en fin d'études secondaires un enseignement qui cultivait des valeurs de tradition très marquées.

24. Témoignage oral, G. Decker. Voir aussi « Des Luxembourgeois au service de la France », *Revue historique des armées*, 3/2001, p. 43-54.

25. D'autres formations sanitaires, étrangères mais intégrées dans l'armée française, comprennent enfin des effectifs féminins : parmi elles, l'*Anglo-French Corps*, dite *Ambulance Hadfield Spears*, est le plus célèbre ; le *Mechanised Transport Corps*, dont les conductrices sont britanniques, est moins connu ; enfin, les ambulances de volontaires américains, dont les nombreux volontaires sont des hommes, comprennent aussi quelques femmes conductrices.

26. Rapports de fonctionnement de la section 5 202/19, par le lieutenant Dreyfus. SHD/DAT, 34 N 971.

27. Correspondance de E. Nicolle, SHD/DAT, 34 N 971. On peut remarquer, au sujet des vicissitudes mécaniques rencontrées, qu'une Renault AFB2 de la section 5 203/19 est également restée en panne peu après son départ de Paris le 7 mai, « un croisillon du différentiel ou un roulement s'étant brisé, immobilisant les arbres ». Ce type d'accident, comme celui du cardan de la sanitaire de la 5 202/19 relèverait d'un manque d'entretien (huile de boîte de pont, graissage) s'il ne concernait pas des véhicules neufs. Le défaut de fabrication (ou de mise en service, graissage etc.) est donc en effet possible.

28. Mission de Paris à Givet du lieutenant Guerard et de M^{mes} de Galard de Béarn, de Ganay, de Luze, Morgan et Prevost du 10 au 14 mai, SHD/DAT, 34 N 972. Des exactions identiques se poursuivent pendant toute la campagne de France. Ainsi en juin, sur la Loire, « le volant de l'ambulance de G. Decker tourne tout à coup à vide, avant que la voiture ne retombe brusquement au sol, et ensuite seulement, on comprend que le souffle de la bombe est passé... »

29. SHD/DAT, 34 N 971.

30. *Ibid.* En ralliant ensuite Châteauroux, la section tombe effectivement en panne d'essence le 12 juillet à Saint-Flour, d'où le lieutenant Roques télégraphie à sa Direction : « *Demande ordres pour faire annuler mouvement, instructions pour décharge matériel et démobilisation prochaine personnel masculin et féminin* ». Il faut certainement nuancer ces remarques par le défaitisme ambiant – que l'on pourrait presque qualifier « d'État ». Inversement, c'est aussi le moment où, face au renoncement général, les plus résolus désobéissent. Ainsi, G. Decker organise-t-elle avec un officier à peine sorti de 45 jours d'arrêts de forteresse » pour avoir refusé d'aller se rendre avec son unité intacte, la dissimulation d'une sanitaire de la RAF de l'hôpital Larrey de Toulouse au château Saint-Rome (Lauragais), et l'évasion de sa conductrice britannique, Miss Sutton, ainsi que le passage en Espagne de deux ambulanciers américains. Autre exemple, à Paris, Alix Auboyneau cache un soldat algérien pendant plusieurs mois dans les caves de son immeuble,

après avoir organisé son évaison sous le plancher d'une ambulance. Il est ensuite acheminé en zone libre avec l'aide d'autres conductrices de la Croix-Rouge.

31. SHD/DAT, 34 N 971.

32. Rapport du lieutenant Henrion. SHD/DAT, 34 N 971.

33. *Ibid.* On ne peut manquer de remarquer l'absence d'affectation pré-définie... alors même que la femme du président du Conseil compte parmi les effectifs de l'unité. Il faut aussi certainement en déduire que le choix d'accompagner elle-même les conductrices s'en est trouvé justifié *a posteriori*. Les incidents techniques des sanitaires confirment les défauts de fabrication reprochés par les deux autres sections.

34. Rapport de la SSA « France-Argentine, 5 401/19, par le lieutenant Champetier de Ribes, Clermont-Ferrand le 28 juillet 1940, SHD/DAT, 34 N 972. À noter la dénomination « SSA » dans le rapport, qui correspond d'ailleurs plus à la réalité des effectifs, exclusivement féminins, que celle de « SATS ».

35. Courrier du lieutenant Bernardini au capitaine Lambois, le 30 mai 1940. SHD/DAT, 34 N 972.

36. Rapport de la SSA « France-Argentine », 5 401/19, par le lieutenant Champetier de Ribes, Clermont-Ferrand le 28 juillet 1940, SHD/DAT, 34 N 972.

37. *Ibid.*

38. Rapport de la section féminine motorisée, par madame Sauerwein, SHD/DAT, 34 N 972.

39. *Ibid.*

40. *Ibid.*

41. Archives du train, SHD/DAT, 34 N 971.

42. *Ibid.*

43. L'Association des dames de France, qui a créé son service automobile féminin français (SAFF) – *Sections Auxiliaires de Transports Sanitaires* (SATS) en février 1940, avait débuté au même moment des opérations de transport au profit du Comité des amitiés africaines, présidé par le maréchal Franchet d'Esperey et destiné à aider les soldats africains combattants en France. Ce comité a poursuivi ses activités après l'armistice, pour tenter d'améliorer les conditions de détention déplorables des prisonniers africains. Ainsi, après avoir constaté les massacres répétés de soldats et prisonniers africains par les troupes allemandes à leur arrivée à Lyon le 20 juin 1940, Françoise Meifredy met en œuvre, à partir de la zone non occupée un système d'aide et de ravitaillement des prisonniers de guerre, en particulier au profit des prisonniers africains et nord-africains. MEIFREDY (F.), *Missions sans frontières*, France Empire, Paris, 1966.

44. Hélène Terré deviendra par la suite commandant, à la tête de l'ensemble du personnel féminin de la France combattante, à partir de 1943. Voir l'article du lieutenant-colonel Christian Benoit, « Des femmes dans l'armée de Terre », *Revue historique des armées*, 3/1994, p. 39-46, dans lequel figure par ailleurs un portrait d'Hélène Terré, alors capitaine.

45. Parmi ces 71 192 volontaires de la Croix-Rouge française, « 195 furent tuées, 246 moururent des suites d'épidémies et 24 furent capturées. Des récompenses leur furent accordées à proportion : 373 reçurent la Légion d'honneur, 950 la Croix de guerre et 4 615 la médaille des épidémies ». C. Benoit, « Des femmes dans l'armée de Terre », *Revue historique des armées*, 3/1994, p. 40.

46. Parmi les unités sanitaires de la France libre, l'*Ambulance Hadfield-Spears* s'est acquis une notoriété légendaire. Ses conductrices sont des femmes britanniques, engagées dans l'ambulance chirurgicale légère n° 282 de la 4^e armée française lors de la campagne de France. Elles se sont embarquées de justesse pour l'Angleterre le 22 juin 1940 au Verdon, tandis que les médecins français de l'ambulance (dont les futurs professeurs Jean Bernard, Jean Gosset, et Jacques Huguier) ne les ont pas suivies. CHAULIAC (Guy, médecin inspecteur général), *Le service de santé de la France Libre*, G. Chauliac, Paris, 1994.

RÉSUMÉS

Confronté à la pénurie d'ambulances et d'ambulanciers au début des années 1940, le ministère français de la Guerre a accepté l'offre de la Croix-Rouge française de lui fournir des personnels sanitaires particuliers attachés au transport des blessés militaires sur le champ de bataille. La mise en application de ces « Instructions » a créé les sections sanitaires automobiles féminines (SSA) ; unités officielles ayant un statut administratif, attaché au 19^e train. Pour préparer les trois premières sections avant leur action, une cérémonie fut organisée le 24 avril 1940 dans la cour des Invalides, à la suite de laquelle le rôle des sections fut planifié. Par la suite, les sections qui furent rattachées aux hôpitaux d'évacuation secondaires (HOE-2), proches de la ligne du front du nord de la France, connurent leurs premiers combats, de jour comme de nuit, chargeant et déchargeant les blessés sous les bombardements ennemis continuels. Elles reçurent par conséquent l'ordre de se retirer, jusqu'à ce que l'armistice fut restauré fin juin. Bien que les sections sanitaires automobiles féminines furent dissoutes dès le 12 septembre 1940, plusieurs femmes qui s'étaient précédemment portées volontaires, poursuivirent d'autres actions contre l'Allemagne lors de la Seconde Guerre mondiale.

The feminine's automobiles of the Sanitary Sections. Facing with the shortages of both ambulances and drivers in the early 1940, the french Department of War agreed with the offer by the Croix-Rouge Française for supplying specific sanitary formations devoted to the transportation of military woundeds from the battlefield. The promulgation of the related « Instructions » had constituted the *Sections sanitaires automobiles féminines* (SSA) as formal units of women with administrative standing, attached to the 19 Train. As the preparation of the first 3 sections neared completion, an inaugural ceremony was organised on April 24, 1940 in the court of the Invalides, following which the sections were scheduled to go into action. Sections which were then attached to secondary evacuation hospitals (HOE-2) near the northern France frontline experienced soon later their first fightings, with day and night driving, loading and unloading of woundeds, often under sustained german bombing. They were subsequently ordered to retreat from place to place, until the armistice was established on late June. Another section moved on April 26, 1940 to the Middle East, where it has not taken part in any war action. Although the *Sections sanitaires automobiles féminines* were disbanded as early as on September 12, 1940, several of the women who had previously volunteered in subsequently engaged themselves in further actions against Germany during World War 2.

INDEX

Mots-clés : automobile, section sanitaire

AUTEUR

JEAN-JACQUES MONSUEZ

Médecin des hôpitaux, il est titulaire d'un doctorat en biologie et physiologie. Il est aussi l'auteur de deux articles sur « Les blindés au Proche-Orient de 1940 à 1948 » et sur « Les Luxembourgeois au service de la France » paru dans la *Revue historique des armées*.