

LES « FORTERESSES » DE LA LIBERTÉ

L'opération « Cadillac » (14 juillet 1944)

L'opération « Cadillac » est le nom de code donné à la principale opération de parachutage d'armes légères destinées à la Résistance française qui s'est déroulée le 14 juillet 1944, quelques semaines après le débarquement en Normandie. Cet appui massif à différents maquis régionaux décidé par le SOE¹ britannique avait notamment pour objectif de leur permettre de contrecarrer le redéploiement amorcé par l'armée allemande en réponse à la nouvelle situation créée par le débarquement, par exemple en retardant la marche de la division SS *Das Reich* en direction des plages normandes.

Les moyens mis en œuvre

Durant l'année 1943 et la première moitié de l'année 1944, des parachutages d'armes destinées à de petits groupes de Résistants avaient été organisés généralement par des nuits de pleine lune dans plusieurs régions de France. Mais il s'agissait d'opérations très limitées² portant sur un petit nombre de containers (15 à 20) qui furent jugées insuffisantes au moment où le débarquement en Normandie exigeait une mobilisation accrue de la Résistance intérieure. Henri Ziegler, chef d'état-major des FFI³, s'en ouvrit aux militaires du SHAEF (Supreme Headquarter Allied Expeditionary Forces) qui contactèrent les responsables de la 8^{ème} armée de l'air américaine basée dans le sud de l'Angleterre. Ces derniers parvinrent à la conclusion qu'un parachutage de jour de plusieurs milliers de containers était possible sous certaines conditions : pas d'artillerie anti aérienne dans un rayon de 20 kilomètres du point de parachutage, transmission préalable à l'état-major de la 8^{ème} armée de l'air américaine de toutes les positions allemandes dans un rayon de 70 kilomètres, un terrain d'une surface minimum de 2000 m², des feux de repérage disposés en triangle visibles au minimum à 8 kilomètres à la ronde, présence sur place d'un opérateur radio en contact permanent avec les responsables américains.

Après un recensement minutieux des différents sites possibles, la première opération de ce type baptisée *Zebra* se déroula le 25 juin 1944 et permit le largage avec un plein succès de 2160 containers destinés aux maquis de l'Ain, du Jura, de la Haute Vienne et du Vercors. La

¹ « Special Operations Executive » dont la section française était dirigée par le colonel M. Buckmaster

² Cinq parachutages impliquant un avion avaient eu lieu dans le Cantal avant l'opération Cadillac respectivement à La Forestie (écart de Chalvignac), à l'Herm (écart de Pleaux) et au col de Néronne.

³ Forces Françaises de l'Intérieur.

faisabilité de parachutage de masse en plein jour ayant ainsi été démontrée, la seconde opération baptisée *Cadillac* – considérée comme l'une des plus importantes de toute la deuxième guerre mondiale – eut lieu le 14 juillet 1944 avec comme objectif six zones de parachutage situées respectivement dans les départements de l'Ain, de la Haute Vienne, de la Drôme (Vercors), du Cantal, de la Corrèze et du Lot. La flotte aérienne mobilisée à cet effet comprenait 349 forteresses volantes américaines de type B17⁴ réparties en neuf formations, escortées par 328 chasseurs de type P51 (Mustang) et 196 chasseurs de type P47 (Republic Thunderbolt) qui décollèrent au petit matin de différents aérodromes du Sud de l'Angleterre pour mettre le cap sur la France. Les B17 transportaient quelques 3700 containers avec 417 tonnes d'armements et d'équipements divers.

Le mytique Boeing B17 est l'un des bombardiers américains les plus connus de la Seconde Guerre mondiale qui a largué le plus gros tonnage de bombes sous toutes les latitudes et dans toutes les phases du conflit. Conçu dans la seconde moitié des années 1930, le B17, surnommé « forteresse volante » a été construit à 12 500 exemplaires⁵. Avec son



Bombardier B17 avec son équipage et son équipe de maintenance à terre (1944)

équipage de 10 hommes, il a servi sur tous les théâtres d'opération jusqu'en 1945, payant un lourd tribut à la victoire finale des Alliés contre les puissances de l'axe. Le 14 juillet 1944, les soutes des avions américains qui se dirigeaient vers la France n'étaient pas remplies de bombes mais de quelques 3700 containers pleins d'armes, de munitions et de matériel divers

⁴ 320 atteignent leur objectif ; 29 étaient des appareils de réserve.

⁵ 4 moteurs de 1200 ch. vitesse de croisière 380km/h, rayon d'action 4800 km, 10 mitrailleuses, 800 kg de bombes.

destinés aux forces françaises de l'intérieur. Chacun de ces containers métalliques de forme cylindrique, d'un poids allant de 120 à 200 kilogrammes selon les modèles, contenait une panoplie complète de l'équipement nécessaire – en provenance des stocks de l'armée anglaise – pour combattre efficacement l'occupant allemand de plus en plus sur la défensive : mitraillettes Sten, colts, parabellum, fusils et revolvers Enfield, grenades Grammon, PIAT (*projection infantry anti-tank*), explosifs, matériel de sabotage etc.

Deux objectifs majeurs en Xaintrie

Parmi les six objectifs assignés à cette véritable armada aérienne, deux se situaient précisément en Xaintrie sur le plateau qui s'étend entre la vallée de la Dordogne et la vallée de la Maronne, ce qui fait proportionnellement de la Xaintrie prise dans son ensemble – parties corrézienne et cantalienne – la plus importante zone de largage de toute l'opération Cadillac avec un total de 1120 containers prévus⁶, soit près d'un tiers de l'ensemble...

Le premier terrain qui portait le nom de code de « Serrurier » se situait à 14 kilomètres au Sud Sud-Ouest de Mauriac et à trois kilomètres au Sud Sud-Ouest de Pleaux par la départementale D61 non loin des villages de Jauriac, Dixmaisons, Beaujaret et l'Herm, sur un petit plateau bordé à l'Ouest par la rivière Incon et au Sud par le ruisseau d'Inchou (ou Saldeuze)⁷. Si l'aspect reculé voire quasi désertique des lieux ne peut guère être mis en doute (c'est d'ailleurs le sens même du toponyme *L'Herm* !), son aptitude à servir de zone de largage n'était, par contre, pas absolument évidente en raison des nombreux accidents de terrain qu'il comporte (boqueteaux, fondrières, zones humides, talus etc.)⁸. C'est sans doute la raison pour laquelle, faute d'une visibilité suffisante de la « cible » par les hommes d'équipage chargés du largage, un nombre important de containers tombèrent en dehors du terrain dans les bois environnants. Ce qui n'empêcha pas la récupération du matériel dans le temps imparti...



Stèle commémorative sur le terrain Serrurier (Pleaux)

Le second terrain (dont le nom de code était « Trammond ») se situait dans le département de la Corrèze au lieu-dit « Le Puy Quinsac » entre les villages de Clamensac, Reyt et Jaladis-Bas sur la commune de Saint Julien-aux-Bois⁹ à 5 kilomètres à l'Ouest de Pleaux près

⁶ Tous les containers ne parvinrent pas à destination en raison de défaillances techniques au moment du largage ou de défaillances au niveau des parachutes ce qui explique l'écart entre les chiffres figurant dans les documents préparatoires américains ou anglais et les chiffres mentionnés dans les documents de la Résistance.

⁷ Latitude 45°06'30" Nord, longitude 02°15'09" Est.

⁸ Dans une note du bataillon FFI du barrage de l'Aigle sous la signature du commandant de la Blanchardière, on peut lire que le terrain de l'Herm (cad « Serrurier ») était le *moins bon (sic)* de tous ceux homologués.

⁹ Certains documents d'époque mentionnent une autre localisation entre les villages de Besse et de Rolières mais il semble que le lieu corresponde à un terrain un temps envisagé mais non retenu.

de la départementale 980. À noter pour l’anecdote que le lieudit « Puy Quinsac » avait déjà montré une certaine vocation « guerrière » puisque c’est en cet endroit même que s’était déroulée au printemps de l’année 1575 – soit quelques 370 ans plus tôt, pendant les guerres de religion – une bataille rangée entre les troupes catholiques commandées par François de Lignerac seigneur de Pleaux et un parti protestant commandé par le vicomte de Lavedan, autre seigneur pleaudien qui y fut défait et fait prisonnier.

La veille de l’événement de 1944, le 13 juillet au soir, la BBC avait transmis aux responsables militaires de chaque zone un message contenant un code précisant l’heure à laquelle il convenait d’allumer les feux de repérage. Pour des raisons évidentes de sécurité, il était exclu en effet de mentionner *expressis verbis* dans les communications entre Londres et la France, les lieux et heures des différents parachutages. Conformément au code convenu, le nombre de mots de chaque message (ou le nombre de lettres d’un vocable en particulier) permettait de calculer l’heure à laquelle les feux devaient être allumés, chaque mot (ou lettre) représentant 30 minutes à partir de 05 00 GMT. Pour le terrain Serrurier le message était le suivant « Les cannibales bouffent les esquimaux » ce qui signifiait en clair que les feux devaient être allumés à partir de 09H30 heure locale. A notre connaissance il n’y avait pas de message spécifique pour le terrain Trammond.

Mission accomplie...



Parachutage en Xaintrie de l’opération Cadillac

Tout était donc en place pour le déclenchement de l’opération proprement dite. Par une magnifique journée d’été, sous un soleil digne de celui d’Austerlitz, chacun des acteurs – dans les airs comme au sol – était prêt à jouer sa partie. Dans les airs, entre 1000 et 500 pieds d’altitude et parfois plus bas, les forteresses B17 survolées par le ballet bruyant des chasseurs de protection attentifs à toute menace,

plongeaient tour à tour vers l’objectif, trappes ouvertes, par vagues successives de 6 appareils pour délivrer leur chargement de containers arrimés à autant de corolles multicolores (rouges, vertes, oranges et blanches). Après s’être mollement balancés dans les airs, les containers tombent au sol qu’ils heurtent avec un bruit sourd, la toile du parachute se repliant lentement sur les lourds cylindres d’acier. Lors de leur dernier passage, les chasseurs tirent quelques rafales pour saluer les maquisards déjà affairés au ramassage...Un bombardier se détache de la dernière vague pour larguer un drapeau tricolore qui s’enroule malheureusement dans l’empennage de l’avion et c’est drapée de l’emblème national que la dernière forteresse volante US s’éloigne vers l’horizon, mission accomplie...Commençait alors pour les B17 et leurs accompagnateurs le périlleux voyage de retour vers leurs bases en

Angleterre soit plus ou moins 500 miles parcourus à une altitude de 17 000 pieds. Regroupés au-dessus de Bourges en une seule formation, les appareils franchirent le Channel entre Le Havre et Hastings et arrivèrent à destination sur leurs terrains respectifs de décollage du Suffolk et du Norfolk entre 13 et 14 heures. Sur l'ensemble de cette véritable armada jamais vue jusqu'alors (plus de 875 avions), seuls deux appareils ne rentrèrent pas à bon port, contraints à un atterrissage forcé dans la zone des plages du débarquement, leurs équipages étant saufs.

A terre, tous les participants, qui venu en camion, qui venu avec un char à bœufs ou une voiture à cheval, s'employèrent activement à récupérer le butin – en tout 431 containers contenant 47 tonnes de matériel divers – pour partie égarés en bordure de zone sur les pentes abruptes et les fourrés de la vallée de l'Incon. Malgré les difficultés du terrain, tous les containers seront transportés à la force des bras ou à l'aide des attelages de bœufs sur la route voisine de Pleaux à Enchanet. De là un premier convoi de matériel chargé sur des camions réquisitionnés à cet effet, sera dirigé vers le maquis FFI du col de Néronne et deux autres convois prendront le chemin des maquis FFI du barrage de l'Aigle¹⁰.

Il en ira de même *mutatis mutandis* sur le terrain « Trammond » à plus ou moins cinq kilomètres environ à vol d'oiseau au Nord-Ouest de « Serrurier » où seront largués 689 containers¹¹ qui prirent aussitôt le chemin des divers maquis de la région en Haute et Basse Corrèze. Les parachutages d'armes massifs sur la Xaintrie et sur les cinq autres objectifs assignés à la mission « Cadillac » permirent de parachever l'armement des maquis des régions 5 et 6 (Auvergne et Limousin *lato sensu*) qui furent ainsi mis à même, non seulement de ralentir la manœuvre tentée par les armées



Dessin de B-G Seielstad

¹⁰ Des membres des FTPF (mouvement de résistance lié au Parti Communiste français) cantonnés à Saint Rouffy sur l'autre rive de la vallée de la Maronne qui se présentèrent au terrain Serrurier avec une camionnette pour récupérer une partie des armes se heurtèrent au refus formel de l'état-major local des M.U.R (mouvements unis de la résistance) qui avait reçu des instructions à cet effet. (Voir le Journal de marche de la 2^{ème} compagnie du 1^{er} bataillon FTPF du Cantal cité par le général Lévy dans son ouvrage sur l'opération Cadillac...)

¹¹A l'origine il avait été prévu que le terrain Trammond ne devait recevoir que 431 containers mais apparemment une erreur (?) conduisit le 452^{ème} Groupement de bombardiers US à larguer les 276 containers initialement prévus pour le terrain Serrurier, sur le terrain Trammond, faisant ainsi de ce dernier l'une des zones de parachutage les plus importantes de toute l'opération Cadillac On peut se demander s'il s'agit bien d'une erreur ou si les conditions de réception imparfaites sur le terrain Serrurier déjà jugé moins bon au départ (voir *supra* note 84) n'ont pas conduit les responsables du largage à adapter le programme initial.

allemandes pour s'opposer aux troupes débarquées en Normandie, mais aussi d'appuyer efficacement, à partir d'août 1944, l'opération de débarquement dans le Sud de la France en Provence. Rien ne traduit mieux le sentiment d'espoir et de fierté qu'éprouvèrent ce jour-là tous les participants à cet événement exceptionnel que le message envoyé à Londres par les responsables du terrain « Serrurier » le 14 juillet au soir : « *Daytime parachute drop absolute success ; containers received with joy without name* »... « Le parachutage de jour a été un succès absolu ; les containers ont été reçus avec une joie sans nom ! »

L'opération « Cadillac » représentait un tournant dans la conduite de la guerre. En effet elle témoignait de la confiance que les Alliés accordaient désormais aux différentes composantes de la Résistance française de l'intérieur, enfin réunies grâce à l'action de Jean Moulin. Réciproquement, la Résistance pouvait puiser dans ce soutien massif un surcroît de force au plan matériel comme au plan moral. Le mérite en revient bien sûr aux Résistants locaux des différents mouvements et à leur encadrement britannique (SOE) et américain. Leur rôle décisif a fait l'objet de nombreux témoignages et de plusieurs études très documentées¹² sur lesquelles l'on ne reviendra pas ici. Mais cet épisode n'aurait pas été possible sans l'engagement massif et déterminé de l'armée de l'air américaine, seule à même de mettre sur pied en un temps record et de réaliser une opération aéroportée inédite d'une telle ampleur. On peut trouver ici et là des informations sur cet engagement américain mais elles sont souvent fragmentaires et incomplètes. C'est pourquoi il est apparu utile de revenir en détail sur l'histoire et les états de services des unités de l'US Air Force qui ont participé à ce mémorable événement et plus particulièrement sur l'histoire des trois unités directement impliquées dans les deux parachutages en Xaintrie.

La 8^{ème} armée de l'air américaine



Emblème de la 8^{ème} Air Force

Les forteresses volantes engagées dans l'opération « Cadillac » appartenaient toutes à la 45^{ème} escadrille (wing) de la troisième division de la 8^{ème} armée de l'air américaine alors commandée par le lieutenant général James Harold Doolittle. Le général Doolittle est un véritable héros de la seconde guerre mondiale. Après le terrible désastre de Pearl Harbour le 7 décembre 1941, Doolittle se porte en effet volontaire pour mener le 18 avril 1942 une attaque de 16 bombardiers B25 depuis le porte-avions USS Hornet avec pour cible les villes japonaises de Tokyo, Osaka, Kobe et Nagoya. Cette mission improbable et pourtant réussie – alors qu'elle était jugée impossible par beaucoup – est restée célèbre dans l'histoire de la deuxième guerre mondiale sous le nom de « Raid Doolittle »... Cet authentique exploit mettait

¹² Le principal ouvrage de référence d'où sont tirées beaucoup des informations contenues dans cet article est celui du général Gilles Lévy « Opération Cadillac », éditions Regirex, 1989.

en effet un peu de baume sur la plaie vive qu'est longtemps restée l'affaire de Pearl Harbour dans l'esprit des Américains durablement choqués par ce drame qui avait déclenché leur entrée en guerre. À la tête de la 8^{ème} Air Force, le général Doolittle participa activement à la bataille de Normandie. Il réorganisa les principes tactiques applicables aux opérations aériennes, notamment dans le domaine des escortes des bombardiers rendus désormais plus agressives à l'égard de la chasse allemande. Puis il déploiera son unité considérée comme l'une des plus expérimentées de l'USAF dans le Pacifique avec pour mission d'effectuer diverses opérations sur le territoire japonais. En 1985, le président Reagan remettra personnellement au général James H. Doolittle la médaille de la liberté (Freedom Medal) ce qui fait de lui l'un des rares officiers généraux de l'armée des Etats-Unis à avoir été décoré des deux plus prestigieuses décorations nationales (Medal of Honor et Freedom Medal).

Unité d'élite engagée sur tous les fronts pour les missions les plus difficiles, la 8^{ème} armée de l'air des Etats Unis a subi pendant la deuxième guerre mondiale plus de la moitié des pertes totales de l'US Air Force soit 26 000 tués au combat. Ce lourd tribut s'explique sans doute par l'audace légendaire et le professionnalisme de ses équipages qui avaient coutume de répondre à toute sollicitation de leurs chefs : « *On peut le faire !* »...Au point que tel était devenu leur surnom dans l'armée...On peut penser que pour de tels hommes, l'opération « Cadillac » était perçue comme, sinon une promenade de santé, du moins comme une mission de routine plutôt facile ! Parmi les unités de la 8^{ème} armée engagées dans l'opération Cadillac et plus précisément en Xaintrie, se trouvaient les groupes de bombardement suivants.

Le 96^{ème} Groupe de bombardement



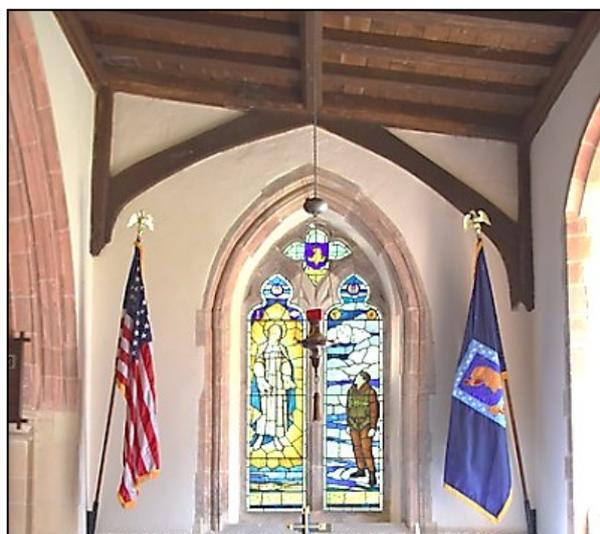
Emblème du 96^{ème} Groupe de bombardement

Selon plusieurs sources américaines et françaises le parachutage sur le terrain Serrurier à Pleaux aurait été effectué par 37 forteresses volantes appartenant au 96^{ème} Groupe de bombardement de la 45^{ème} escadrille de la troisième division de la 8^{ème} armée aérienne¹³. Le 96^{ème} Groupe de bombardement accoutumé aux missions les plus dangereuses, avait déjà été cité à deux reprises : d'abord pour une mission de bombardement d'une usine d'avions à Regensburg en Allemagne en août 1943 (où il avait dû faire face à de très violentes

¹³ D'autres sources et notamment le général G. Lévy dans son ouvrage sur l'opération Cadillac (*opus* cité) affirment que ce n'est pas le 96^{ème} Groupe de bombardement qui a procédé au largage sur le terrain « Serrurier » mais le 388^{ème} considéré généralement comme responsable du parachutage sur le terrain « Trammond » avec le 462^{ème} Groupe. La confusion s'explique peut-être par le fait que la répartition originelle des missions ait été modifiée au dernier moment sur place par les chefs de Groupe pour des raisons que l'on ignore. Ce qui est certain c'est que c'est la 45^{ème} escadrille de la 8^{ème} armée (effectivement composée des 96^{ème}, 388^{ème} et 462^{ème} Groupes de bombardement) qui est responsable de l'opération combinée en Xaintrie cantalienne et corrézienne.

attaques de la chasse allemande), ensuite pour un raid particulièrement risqué sur une usine fabriquant des avions dans la ville de Poznan en Pologne en avril 1944.

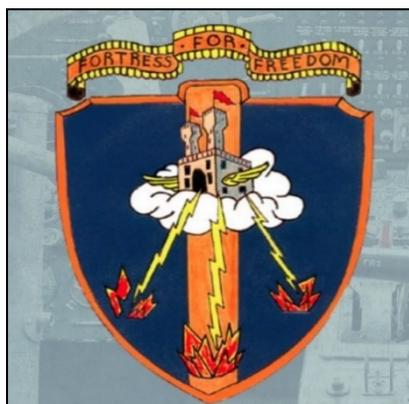
Son emblème aux couleurs de l'US Air Force – bleu et jaune – le bleu pour le ciel et le jaune pour le soleil, représente une tête de faucon héraldique symbolisant l'action de bombardement *en piqué* à l'instar du comportement de ce prédateur jadis réputé pour fondre inexorablement sur sa proie après avoir été libéré par le fauconnier. Sur le blason du 96^{ème} groupe, le faucon héraldique tient dans son bec crochu une bombe rouge, couleur du feu qu'il déclenche et de la bravoure qu'il déploie. Quant à la devise en italien « E sempre l'ora » (« Il est toujours l'heure »), elle symbolise la



Chapelle mémorielle en l'honneur du 96^e Groupe de bombardement (église St Andrews Quidenham)

disponibilité du 96^{ème} Groupe de bombardement à répondre présent pour n'importe quelle mission, à toute heure du jour et de la nuit. Pendant la durée de la seconde guerre mondiale, le 96^{ème} Groupe de bombardement a été successivement hébergé à Andrews Field (Sussex) puis sur la base de la Royal Air Force de Snetterton Heath (Norfolk) du 12 juin 1943 au 12 décembre 1945. Au moment du parachutage sur le terrain « Serrurier », il était commandé par le colonel Robert W Warren. Il existe une chapelle mémorielle en l'honneur des morts du 96^{ème} Groupe dans l'église St Andrews à Quidenham à proximité de la base de Snetterton. On peut y voir un vitrail moderne représentant un pilote américain en tenue de vol s'adressant à Jésus, encadré des emblèmes des Etats Unis et du 96^{ème} (voir illustration ci-dessus).

Le 388^{ème} Groupe de bombardement



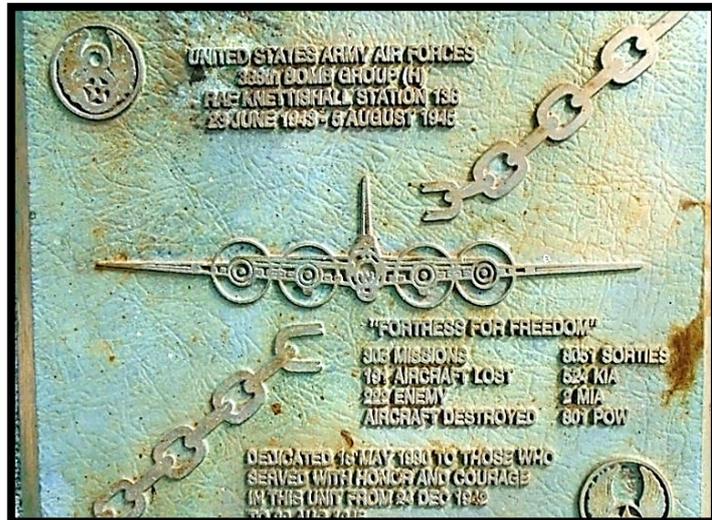
Emblème du 388^{ème} Groupe de bombardement

missions ultra secrètes (au nombre de 19) passées dans l'histoire sous le nom de code

¹⁴ Sous réserve de ce qui est mentionné dans la note n°13.

d' « Aphrodite ». Ces missions restées confidentielles jusqu'à la fin de la guerre, consistaient à utiliser de vieux bombardiers B17, entièrement remplis d'explosifs, pour les précipiter par radioguidage sur certains objectifs stratégiques particulièrement bien défendus notamment en Allemagne. Ce genre d'opérations spéciales s'assimilant à des opérations suicides de type « Kamikaze » (à la différence près qu'il n'y avait pas de pilote à bord) peut aussi être considéré comme une sorte d'anticipation de la guerre aérienne telle qu'on l'observe aujourd'hui où les missiles et les drones téléguidés jouent un rôle déterminant ...

L'emblème parlant du 388^{ème} Groupe de bombardement (voir au bas de la page précédente) représente une forteresse surgissant des nuages avec deux hautes tours surmontées d'un drapeau rouge, forteresse d'où sortent, placées de chaque côté, deux ailes symbolisant l'appellation de *fortresses volantes* souvent donnée aux bombardiers de type B17. Jaillissent des murailles de la



Plaque commémorative en l'honneur du 388^{ème} Groupe de bombardement (musée national USAF Dayton Ohio USA)

forteresse trois éclairs jaunes zébrant le ciel bleu-nuit pour frapper les objectifs ennemis livrés aux flammes. La devise en anglais figurant au-dessus de l'écusson « *Fortress for freedom* » signifie *Forteresse pour la liberté*. Quant à la plaque commémorative en bronze en l'honneur du 388^{ème} Groupe de bombardement au musée national de l'USAF à Dayton dans l'Ohio (voir illustration ci-dessus) elle représente un bombardier B17 en vol, brisant dans son élan les maillons d'une chaîne placée en travers de sa route. Quel meilleur symbole peut-on imaginer pour illustrer le rôle décisif joué par les équipages américains et leurs avions pour libérer la France des pesantes chaînes qui l'entravaient depuis la terrible défaite de mai 1940 !

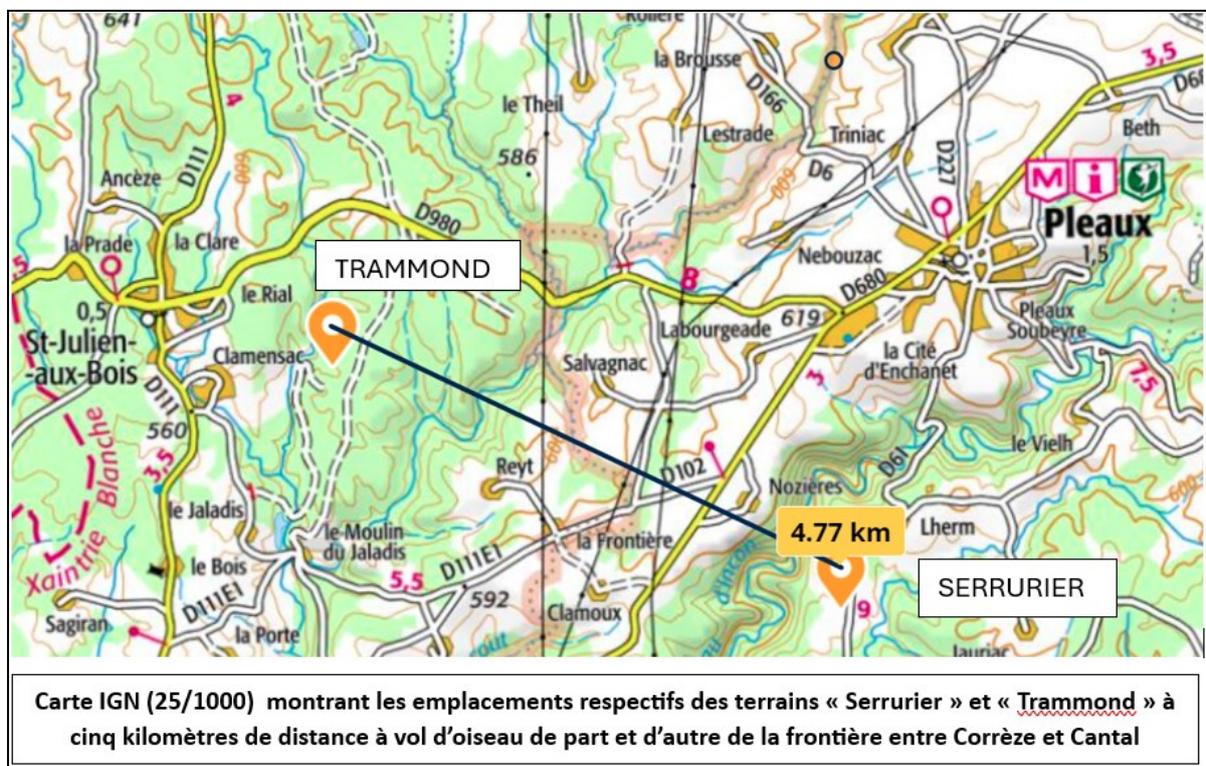
Le 452^{ème} Groupe de bombardement



Emblème du 452^{ème} Groupe de bombardement

Les derniers aviateurs américains ayant survolé la Xaintrie le 14 juillet 1944 furent ceux du 452^{ème} Groupe de bombardement qui larguèrent sur le terrain « Trammond » (à Saint Julien-aux-Bois) 276 containers initialement destinés au terrain « Serrurier » de Pleaux... Comme les autres unités engagées dans l'opération Cadillac, le 462^{ème} Groupe de bombardement basé à Deopham Green dans le Norfolk depuis le 1^{er} janvier 1944 avait conduit avec succès plusieurs missions en Allemagne sur des objectifs stratégiques (Francfort, Cassel, Schweinfurt notamment) ainsi que diverses missions de

soutien au sol des troupes débarquées en Normandie le 6 juin 1944, sur les plages de débarquement elles-mêmes puis à Saint-Lô et à Brest. Son emblème (voir sur la page précédente) représente sur un fond bleu-nuit zébré de deux éclairs jaunes, une bombe de couleur rouge pointée vers le sol avec la devise suivante en latin « *Labor ad futurum* » soit en français « *travailler pour le futur* » c'est-à-dire en l'occurrence travailler sans relâche pour la victoire finale des Alliés.



En guise de conclusion...

Que retenir de ce bref survol des événements survenus le 14 juillet 1944 ? D'abord la pleine réussite d'une opération complexe exigeant rigueur et professionnalisme grâce à l'action conjointe des services spéciaux anglais (SOE), des responsables locaux de la Résistance toutes tendances confondues et des moyens humains et matériels considérables mis au service du projet par l'armée de l'air américaine, seule à même de mener à bien une telle entreprise. Ensuite l'importance de la partie qui s'est jouée en Xaintrie puisque les largages additionnés en Xaintrie cantalienne et en Xaintrie corrèzienne – à quelques kilomètres de distance à vol d'oiseau de part et d'autre de la frontière entre les deux départements – représentent pas loin d'un tiers de l'ensemble. Ainsi peut-on légitimement soutenir que la Xaintrie a joué l'un des premiers rôles dans une opération que l'on s'accorde à considérer, elle-même, comme la plus importante de ce genre de toute la Seconde Guerre mondiale¹⁵. Ce constat n'a d'ailleurs rien de surprenant si l'on considère que le vaste plateau entre Dordogne

¹⁵ « L'opération Cadillac du 14 juillet 1944. est le plus important parachutage de la seconde guerre mondiale pour la zone s'étendant de la Norvège à l'Indochine et la Birmanie » (Général Colin Gubbins chef du Special Operation Executive SOE qui supervisa l'opération Cadillac).

et Maronne – sorte de « réduit » en soi au sein du « réduit » plus large que constituait la Massif central – se prêtait tout naturellement à une opération de ce type de par son isolement, la configuration du terrain et la facilité d'en sécuriser les accès (notamment par le contrôle des différents ponts sur la Dordogne et la Maronne).

S'y ajoutait sa position privilégiée juste à la limite des régions 5 et 6 de la Résistance intérieure. On peut noter à ce sujet que cette limite *administrative* n'était pas de pure forme et que dans la meilleure tradition française, les autorités locales responsables de l'opération de part et d'autre de la « frontière », s'ignoraient largement les unes les autres, tout en opérant sur la même zone critique à quelques kilomètres de distance ! Souci délibéré de sécurité ? Vieille rivalité arverno-limousine ? Sans doute un peu des deux, le tout compliqué par le fait que quelques 270 containers originellement destinés au Cantal se retrouvèrent par erreur en Corrèze ! Moins bien dotés à l'arrivée, les Cantaliens furent cependant les premiers à élever en 1994 une stèle commémorative sur le terrain « Serrurier »...Mais les Corrèziens – jamais mis en avant jusqu'ici alors qu'ils hébergèrent au Puy Quinsac l'opération la plus importante par le nombre d'appareils impliqués et l'importance du matériel délivré ! – vont bientôt ériger leur propre stèle sur le terrain « Trammond » dans le cadre des manifestations prévues à l'occasion du 80^{ème} anniversaire de l'opération Cadillac. Ainsi sera pleinement reconnue la part que prit la Xaintrie dans son ensemble dans l'un des événements notables du deuxième conflit mondial.

Jacques Keller-Noëllet