

Le 12 août, Guipavas, à l'est de Brest, est libérée par les Alliés. Ce même jour la compagnie du génie du 803<sup>e</sup> groupe de défense antiaérienne, installée à Ouessant, est ravitaillée par un bateau envoyé depuis Brest tandis que le vapeur *Enez Eussa*, réquisitionné par l'occupant pour assurer lui aussi le transport entre Ouessant et le continent, est coulé à l'embouchure de l'Elorn par l'aviation anglaise qui considère qu'il s'agit d'un bâtiment de guerre puisqu'armé de deux mitrailleuses. Lancé le 25 janvier 1906 par Lobnitz & Co Ltd à Renfrew pour un armement mexicain, ce petit cargo mixte de 227 tx est finalement livré au roi Ferdinand de Bulgarie comme yacht sous le nom de *Yoskyl*. D'une longueur de 38,33 m et d'une largeur de 6,20 m, il est propulsé par une machine à triple expansion développant 350 ch. En mars 1917, il est acheté par la Marine française qui le transforme en patrouilleur sous le nom de *Coccinelle*. Il est affecté à la 5<sup>e</sup> escadre de patrouilleurs basée à Brest. Le 7 juin 1921, il est vendu à M. Aubry à Paris et devient le *Celuta*. Il est ensuite acquit par le département du Finistère qui le renomme *Enez Eussa* et va désormais desservir les îles de Molène ou d'Ouessant depuis Le Conquet. Après sa perte le 12 août, il est renfloué en 1945 puis conduit aux chantiers Dubigeon à Nantes pour réparations. Il reprend du service en 1946 jusqu'à son remplacement en 1960, non sans avoir été modernisé en mai 1949 lors du changement de sa machine par deux moteurs Baudouin de 300 ch lui permettant d'atteindre la vitesse de 11 nd.

## LES FORCES ALLIÉES

Lorsque les Américains vont effectuer la percée d'Avranches, le VIII<sup>e</sup> corps du général Troy H. Middleton va concentrer ses forces pour attaquer le port de Brest. Il est aidé en cela par des FFI dont les maquisards du colonel Éon prennent le contrôle des hauteurs dominant la presqu'île de Crozon dès le 7 août. Sur ordre du général Omar Bradley le 14 août, deux divisions de la I<sup>re</sup> armée américaine, les 2<sup>e</sup> et 29<sup>e</sup> divisions d'infanterie retirées de la poche de Falaise, viennent renforcer la 8<sup>e</sup> DI et la *Task Force A* (voir encadré) sous le commandement du général Herbert Ludwell Earnest, pour prendre Brest. Deux bataillons de rangers sont également déployés.



Le Major General américain Troy Middleton s'est notamment illustré au cours de la Seconde Guerre mondiale par la capture de la poche de Brest et par sa résistance farouche à Bastogne au cours de la bataille des Ardennes. (DR)

## FESTUNGSKOMMANDANT DE BREST

Désigné le 1<sup>er</sup> mai 1943, l'*Oberst* Hans von der Mosel commande précédemment le régiment d'infanterie 548 de la 328<sup>e</sup> division d'infanterie jusqu'au 30 avril, date à laquelle il reçoit l'ordre de rejoindre Brest. Il occupera ce poste jusqu'à la nomination le 11 août au soir, par décision n° 5990/44, du général allemand Hermann-Bernhard Ramcke qui prend désormais le commandement de toutes les troupes présentes dans la région brestoise. Ce *Generalleutnant* de 55 ans recevra le 19 septembre les épées à sa croix de chevalier (99<sup>e</sup> récipiendaire) et le même jour, les brillants (11<sup>e</sup> récipiendaire) pour son action courageuse à la tête de ses troupes. Il est le dernier officier à capituler dans l'après-midi du 19 septembre, avec les 1 679 derniers défenseurs de la poche. L'*Oberst* von Model devient le chef d'état-major de Ramcke.



Hermann Ramcke est un officier parachutiste ayant combattu en Crète, en Afrique du Nord, en Italie puis en Bretagne où il a organisé la défense de la poche de Brest. (DR)



Le vapeur à passagers *Enez Eussa* assure la ligne maritime Brest - Le Conquet - Molène - Ouessant de novembre 1924 à février 1961. À chaque escale du Conquet ou de Molène, les canots sont descendus à la mer pour le transbordement des passagers. (Document Molène.fr)

### COMPOSITION DE LA *TASK FORCE A* LORS DE SA CRÉATION LE 2 AOÛT 1944

Commandant : général Herbert Ludwell Earnest

Commandant adjoint : colonel Frank T. Searcy

Détail de la 1<sup>st</sup> *Tank Destroyer Brigade* regroupant 842 véhicules (chasseurs de chars M10, automitrailleuses M8, *Scout-Cars* M3) :

- 15<sup>th</sup> *Cavalry Group* du colonel John B. Reybold remplacé le 3 août par le colonel Logan C. Berry :
  - 15<sup>th</sup> *Cavalry Reconnaissance Squadron*,
  - 17<sup>th</sup> *Cavalry Reconnaissance Squadron*;
- 705<sup>th</sup> *Tank Destroyer Battalion*;
- 159<sup>th</sup> *Tank Engineer Battalion*;
- 6<sup>th</sup> *Tank Destroyer Group* :
  - 705<sup>th</sup> *Tank Destroyer Battalion*,
  - 159<sup>th</sup> *Engineer Battalion*,
  - 509<sup>th</sup> *Engineer Bridge Company*.

Des renforts sont attribués après le 5 août :

- 3<sup>th</sup> *Battalion/331<sup>th</sup> Infantry Regiment* (bataillon d'infanterie du 331<sup>e</sup> RI de la 83<sup>e</sup> DI) ;
- 83<sup>th</sup> *Armored Field Battalion* (armé de 105 mm automoteurs M7).

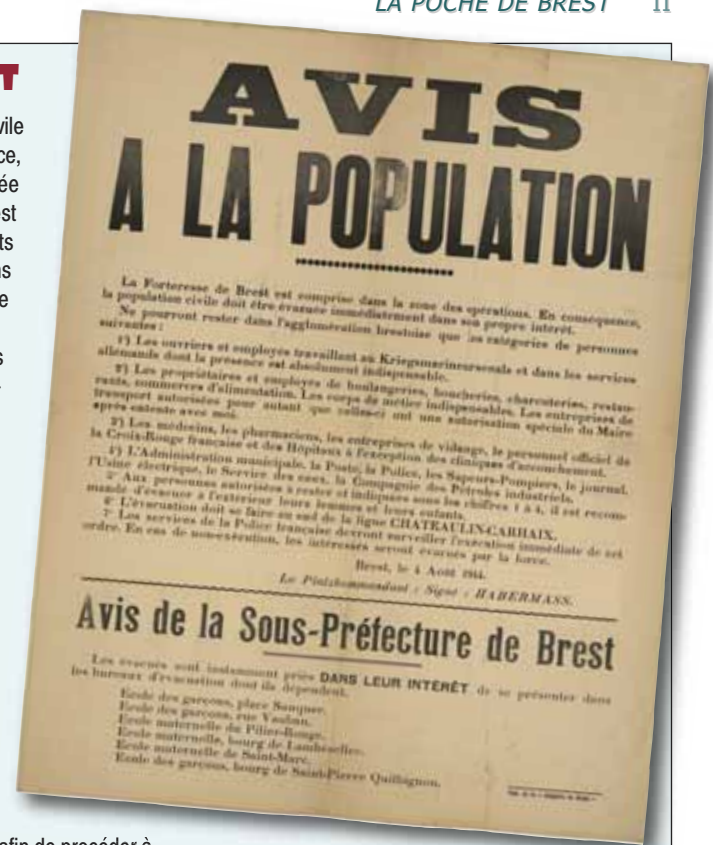
## L'EXPLOSION DE L'ABRI SADI-CARNOT À BREST

Le 4 août 1944, le commandement allemand de Brest donne l'ordre à la population civile de quitter la ville. Sur les 80 000 habitants encore présents, 25 000 vont demeurer sur place, espérant qu'il n'y aura pas de combat ou ne sachant où aller. Lorsque la ville est encerclée par les troupes américaines et les résistants français, une deuxième vague de civils est évacuée le 13 août et il ne reste désormais que 2 000 personnes sur place. Cinq cents environ trouvent refuge à l'hospice Delcourt Ponchelet et quatre cents se rassemblent dans l'abri Sadi-Carnot. Les autres sont éparpillés dans différents abris de la ville, dont celui de la place Wilson finalement réquisitionné le 23 août par l'occupant.

L'abri Sadi-Carnot est occupé aux deux tiers par les Allemands qui y entreposent des munitions, du carburant et l'équipement d'un groupe électrogène avec un accès porte Tourville. Dans le tiers dédié aux civils, séparé par une cloison de planches avec l'occupant, se trouvent quatre cents Bretois avec un accès place Sadi-Carnot.

À 02 h 30 du matin le 9 septembre, un soldat de l'organisation Todt, chargé de l'alimentation électrique de l'abri, se lève pour mettre en route le groupe. À la suite d'une fausse manœuvre, un incendie éclate et se répand à une grande réserve de carburant puis aux munitions qui explosent dans une terrible déflagration. Trois cent soixante-treize civils périssent. Il n'y aura que trente-neuf rescapés parmi la population. Du côté

allemand, les chiffres sont moins précis mais pourraient atteindre les six cents victimes appartenant principalement aux paras, aux troupes du génie et à la marine. Des munitions continueront à exploser pendant plusieurs heures. Le 27 septembre 1944, une équipe de six volontaires descend dans l'abri afin de procéder à l'identification des corps.



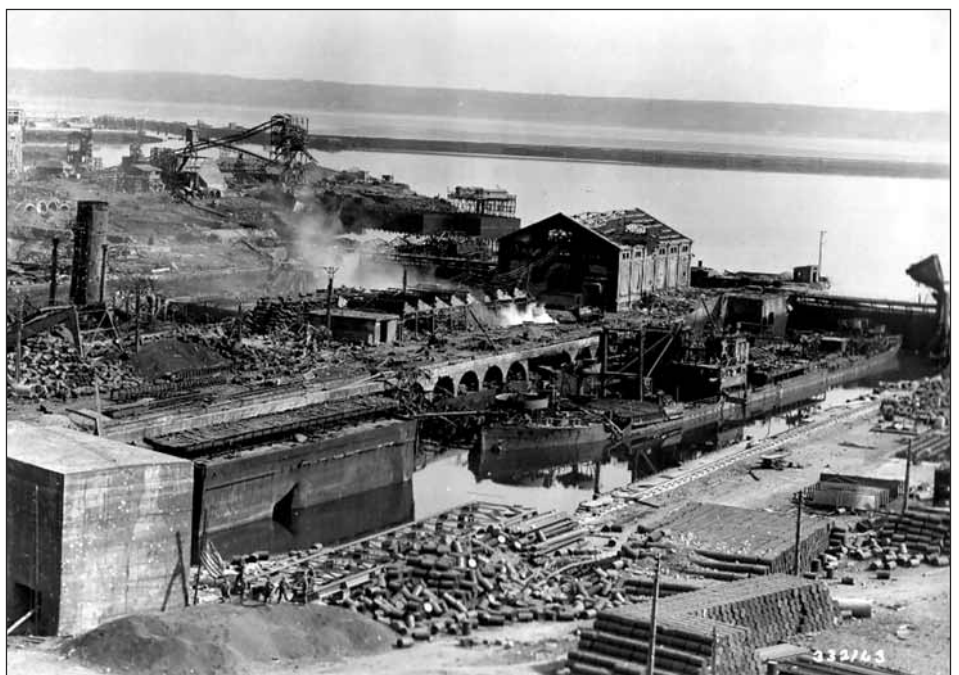
**En haut,** une affiche placardée à Brest insiste fortement sur l'évacuation de la population qui, au début d'août 1944, compte encore plus de 20 000 personnes. Au cours de deux courtes trêves, le 13 août, la majeure partie des civils évacue Brest ne laissant que 2 000 personnes environ dans la cité. (Document Brest3945)

**L'entrée de l'abri Sadi-Carnot après la catastrophe qui a coûté la vie à 373 civils et près de 600 Allemands.** (Document Brest3945)

Les combats pour la conquête de Brest vont se poursuivre jusqu'à la capitulation de la garnison le 18 septembre 1944 après des affrontements d'une rare intensité. Les hommes de Deshaies hissent le drapeau tricolore sur la préfecture maritime. Le capitaine de vaisseau Pierre Lucas, nouveau préfet maritime depuis le 12 août, arbore les couleurs nationales devant la porte Tourville. Pourtant, le général Bernhard Hermann Ramcke rejoint la pointe ouest de la presqu'île de Crozon à bord d'un bateau afin de poursuivre la lutte avec cette poche encore aux mains des Allemands. De nouveaux combats vont s'engager et ce n'est que le lendemain, après avoir tiré son dernier obus de 75 mm que Ramcke se rend dans l'après-midi. Il faudra attendre encore vingt-quatre heures pour voir les trois cents derniers défenseurs de la poche de Douarnenez cesser enfin le combat. Des milliers d'Américains, de résistants, de civils auront été tués pendant cette bataille de Brest qui n'aura servi qu'à récupérer un port inutilisable, encombré d'épaves comme celle du *Sperrbrecher 9 Lüneburg*, alors que Cherbourg est de nouveau opérationnel depuis déjà plusieurs semaines.

Brest a payé un lourd tribut pour la conquête d'un port devenu inutile, d'une part par la destruction de ses infrastructures, d'autre part par la capture prochaine du port d'Anvers, bien plus proche des opérations militaires. En 1939 la ville comptait 16 000 bâtiments, mais il en reste à peine 200 en état lorsque les Allemands déposent les armes.

**Dans le port dévasté de Brest, on découvre de nombreuses épaves comme celle du *Sperrbrecher 9 Lüneburg* qui sera renflouée en 1946 et vendue pour démolition deux ans plus tard. (ECPA)**



# LA POCHE DE SAINT-NAZAIRE



Lancement du ravitailleur *Sans Peur* le 2 octobre 1940 aux chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire. Au second plan, derrière le remorqueur *Piriac*, le pétrolier *Palmyre*, renfloué depuis le 8 juillet 1940 et la drague des Ponts et Chaussées Maritimes *Pierre Lefort*. (Coll. Alain Croce)

À cause des retards provoqués par l'incompréhension entre le commandement américain et les FFI, la garnison allemande de Rennes parvient à rejoindre Saint-Nazaire. La poche va désormais se créer. Elle sera la plus vaste de toutes celles débouchant sur l'Atlantique, couvrant 1 600 km<sup>2</sup> sur les 7 000 km<sup>2</sup> détenus par le département de Loire-Inférieure. Elle s'étend de la Vilaine jusqu'à Rieux et suit le canal de Nantes à Brest. La ligne se poursuit par les communes de Bouvron, de Malville, de Cordemais, franchit la Loire, englobe La Sicaudais, Chauve, Le Clion-sur-Mer et rejoint l'Atlantique au sud-est de Pornic. Ainsi, si la ville de Nantes est libérée dès le 12 août, le port ne pourra être utilisé car l'embouchure de la Loire est solidement tenue par les forces allemandes.

## LES FORCES ALLEMANDES

On estime à 27 000 les Allemands enfermés dans la poche (25 000, 28 000 et même 33 000 selon les sources - voir tableau page suivante).

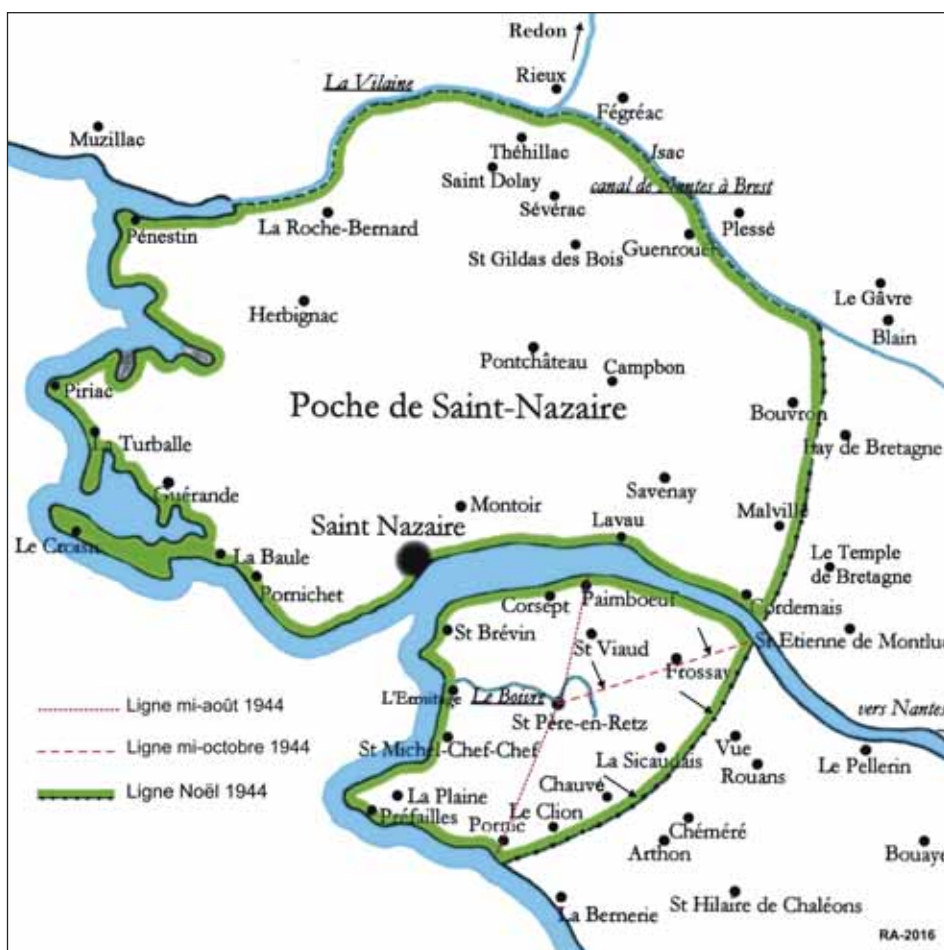
Environ 12 500 hommes issus de l'infanterie constituent le groupe principal de défense avec des éléments de la 265. *Infanterie Division*.

Quelque 8 500 artilleurs servent 551 pièces d'artillerie dont 78 canons antichars et 156 pièces de DCA.

2 000 marins et 4 000 auxiliaires complètent les effectifs.

Dès le 1<sup>er</sup> mars 1944, la forteresse est prise en charge par la *Generalmajor* Maximilian Hüntner qui a quitté Rowno, en Ukraine, alors qu'il commandait la 39. *Infanterie Division*, lorsque l'Armée rouge a libéré la ville le 2 février 1944. Le 1<sup>er</sup> octobre 1944,

la forteresse de Saint-Nazaire passe sous le commandement du *Generalmajor* Hans Junck (voir encadré) qui dirige ainsi la totalité des troupes encerclées et se montre très dur à l'égard des populations. Pendant dix mois, celle-ci va subir les contraintes d'une occupation dix fois plus répressive qu'au cours des quatre années passées. Au 14 janvier 1945, la poche compte 23 860 combattants.



La carte de la poche de Saint-Nazaire avec les avancées allemandes dans la partie sud.

En fait, un dernier sous-marin, l'*U.516* de l'*Oberleutnant zur See* Friedrich Petran, doit rejoindre la poche de Saint-Nazaire pour la ravitailler. Appareillé le 5 avril 1945 de Kristiansand (N), il se dirige vers le golfe de Gascogne mais reçoit, par radio, l'ordre du 4 mai de l'amiral Dönitz de cesser le combat et de se rendre. Il change alors de cap, fait surface, arbore un pavillon noir et suit un navire britannique jusqu'au Loch Eriboll où il parvient le 14 mai. Il sera ensuite transféré à Lisahally dans le cadre de l'opération Deadlight. Il coulera le 3 janvier 1946 à la remorque du destroyer d'escorte *HMS Quantock* pendant son voyage vers le lieu de sa destruction.

Parmi les alvéoles de Saint-Nazaire, il ne demeure que deux sous-marins à la libération, l'*U.255* et l'*U.510*.

Endommagé lors d'une sortie entre le 6 et le 15 juin 1944, l'*U.255* regagne Saint-Nazaire où il devra attendre l'arrivée de l'*U.878* le 20 mars 1945 pour disposer du matériel nécessaire à sa remise en état. Parmi les travaux, il sera procédé à la pose d'un schnorchel. Le 18 avril, il quitte Saint-Nazaire sous le commandement de l'*Oberleutnant zur See* Helmuth Heinrich et va mouiller huit mines TMC devant les Sables-d'Olonne puis revient le 21 à Saint-Nazaire. Nouvelle sortie le lendemain à destination de La Pallice pour aller y quérir du ravitaillement, retour le 30 avril. Une deuxième expédition de ravitaillement à La Pallice est effectuée le 2 mai avec un retour le 7 mai, la veille de la capitulation. L'*U.255* quitte définitivement la base le 8 mai pour le Loch Eriboll, en Écosse, où il parvient le 17 mai. L'*U.255* est ensuite conduit au Loch Ryan dans le cadre de l'opération Deadlight et termine sa carrière coulé par les *Beaufighter* du *Squadron 254* de la RAF.

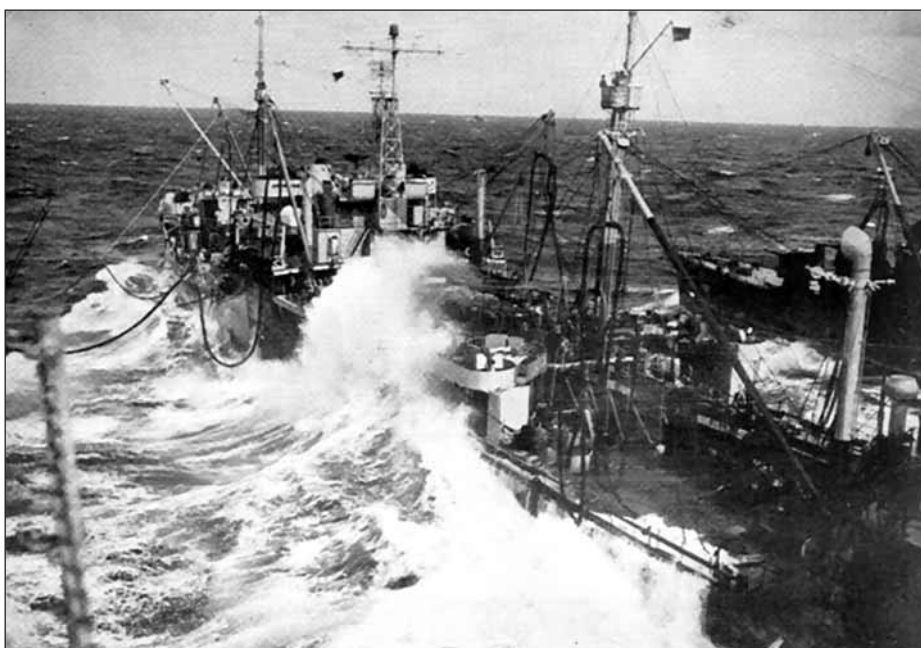
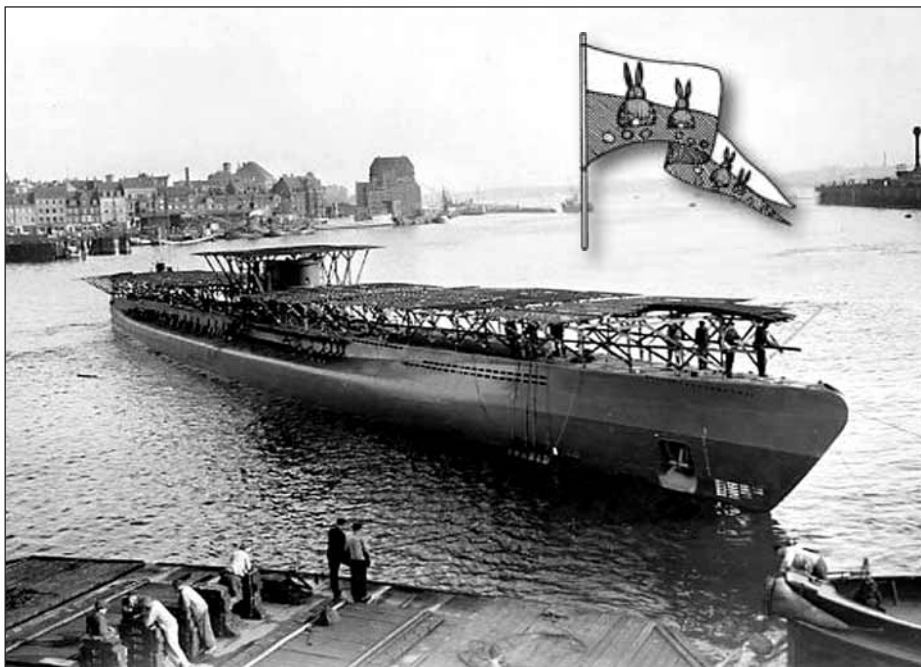
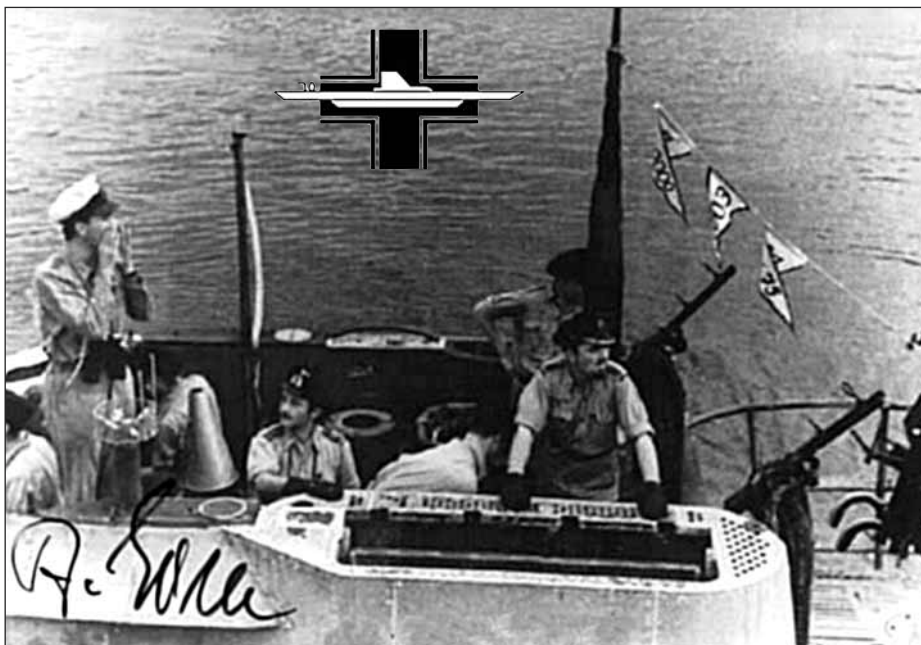
Le 3 novembre 1943, l'*U.510*, sous le commandement de l'*Oberleutnant zur See* Alfred Eick, appareille de Lorient pour l'Extrême-Orient. Le 30 novembre, il rencontre le sous-marin de type XB, l'*U.219*, qui lui transfère 46 m<sup>3</sup> de carburant. Parvenu dans l'océan Indien, l'*U.510* se dirige vers le golfe d'Aden pour attaquer les navires marchands qui pourraient s'y trouver. Le 27 janvier 1944, il est ravitaillé par le pétrolier allemand *Charlotte Schliemann* qui lui fournit des vivres, des pièces de rechange et un compresseur.

#### De haut en bas :

- L'*Oberleutnant zur See* Alfred Eick, sans doute le 29 août 1943 lors du retour victorieux de sa première patrouille de guerre comme commandant de l'*U.510*. À noter la signature d'Alfred Eick. (Collection L. Sutton)

- Un étonnant camouflage du sous-marin mouilleur de mines *U.219* en cours de finition dans le port de Kiel. Une autre source le positionne dans le port de Stettin. (DR)

- Une photo du pétrolier américain *E. G. Seubert* ravitaillant simultanément deux destroyers U.S. en mer, qui sera coulé par l'*U.510*. (Site Esso tankers)



### LE CAPITAINE DE FRÉGATE HUBERT MEYER

Né le 10 septembre 1899, Hubert Meyer est admis à l'école des officiers de Marine le 17 mars 1919. Enseigne de vaisseau de 2<sup>e</sup> classe le 1<sup>er</sup> octobre 1920 puis de 1<sup>re</sup> classe le 1<sup>er</sup> octobre 1922, il est lieutenant de vaisseau le 18 août 1927 et embarque sur le croiseur cuirassé *Edgar-Quinet*. Au cours de l'été 1936, il reçoit, à Rochefort, le commandement du torpilleur *La Bayonnaise* puis obtient le rang de capitaine de corvette le 7 janvier 1937. À la déclaration de la guerre, il est à Rabat comme attaché naval auprès du résident général au Maroc, le général Noguès. Après l'armistice, il est affecté à l'état-major de l'Amiral à Alger et devient capitaine de frégate le 17 novembre 1940. Fidèle à la Marine de Vichy, il est de retour à Toulon après le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord. Démobilisé après le sabordage de la Flotte, on le retrouve à Paris en 1944, chargé de camoufler des officiers de Marine dans des emplois civils. Désapprouvé pour ces agissements par Vichy, il rallie la zone atlantique où il dispose d'attaches personnelles, afin d'échapper à la police chargée de l'arrêter. Il parvient à s'échapper de Royan juste avant le bouclage définitif de la poche par les Allemands. Ayant rencontré le colonel Adeline, il devient son adjoint et prend contact, pour la première fois le 6 septembre 1944, avec l'amiral Schirlitz afin de négocier la sauvegarde de Rochefort. Le 12 septembre, les Allemands se replient définitivement de Rochefort. Hubert Meyer rencontre ensuite le général de Gaulle à Saintes qui lui déclare qu'il approuve les démarches entreprises mais que les poches doivent être, et seront, réduites par la force.



L'une des nombreuses rencontres entre le capitaine de frégate Hubert Meyer (à droite) et le Vizemadmiral Ernst Schirlitz, dont les contacts fructueux permettront d'éviter des destructions à la ville de La Rochelle. (DR)

Le capitaine de frégate Meyer poursuit désormais ses contacts avec l'amiral Schirlitz afin d'éviter à La Rochelle les destructions qu'ont connues Brest, Lorient et Saint-Nazaire. Après un premier échange de prisonniers et plusieurs entrevues, une reconnaissance des hommes portant un brassard sur la manche leur permet d'être traités comme prisonniers de guerre et non comme "terroristes" de la part des Allemands. Puis une convention est mise au point entre les forces allemandes et françaises. Le contenu est le résultat de longues négociations menées depuis le début du mois de septembre 1944. En voici les termes :

**Article I :** les zones désignées ci-après ne peuvent faire l'objet d'attaques ni par terre, ni par mer, ni par air, soit de la part des troupes françaises, soit de la part des troupes allemandes. Les zones en question sont ainsi délimitées :

1 - Zone interdite à l'action des troupes françaises, l'île de Ré et une portion de terre ferme limitée, du côté de la mer, par la ligne de basse marée et du côté de la terre par la ligne indiquée en rouge sur le plan joint en annexe.

2 - Zone interdite à l'action des troupes allemandes, les régions situées à l'est de la ligne figurée en bleu telle qu'elle est indiquée sur le plan joint en annexe.

**Article II :** Dans la zone indiquée à l'Article I-1, le commandement allemand s'engage à s'abstenir de toute destruction des installations portuaires et urbaines.

**Article III :** Dans la zone indiquée à l'Article I-1, le commandement français s'engage à ne pas fomenter ou appuyer des mouvements de résistance et des actes de sabotage de la part de la population.

**Article IV :** Dans la zone comprise entre les lignes rouge et bleue sus-indiquées, les deux parties contractantes se réservent pleine liberté d'action.

**Article V :** En ce qui concerne l'île d'Oléron, les deux parties contractantes se réservent également pleine liberté d'action.

**Article VI :** Il est convenu que le commandement militaire français ne demandera pas l'aide du commandement allié autour de La Rochelle. Au cas où une telle intervention serait inévitable, il s'engage à dénoncer la présente convention.

**Article VII :** le délai de préavis de dénonciation est fixé à 4 fois 24 heures à compter de minuit faisant suite au jour de dénonciation.

**Article VIII :** le présent accord entrera en vigueur le 20 octobre 1944 à zéro heure.

Signée le 17 octobre 1944 par le *Vizeadmiral* Schirlitz <sup>(1)</sup>, la convention est contresignée le 18 octobre 1944 par le colonel Adeline.

L'original de cette convention est conservé dans les réserves du musée d'Orbigny à La Rochelle après avoir été remis par le général Adeline à Monsieur Baste, premier adjoint de La Rochelle, lors d'une cérémonie qui s'est déroulée le 3 septembre 1970.

1. Et non le 20 octobre 1944 comme on le lit trop souvent. Le document joint, en provenance du musée d'Orbigny à La Rochelle en fait foi.



En juillet 1945, le capitaine de frégate Hubert Meyer, à droite sur la photo, accompagne le général de Gaulle lors de sa visite à La Rochelle. (Photo AFP dans Entre Marins)



Le torpilleur *La Bayonnaise* porte les marques de 1938 (134).

Le 1<sup>er</sup> avril 1939, il deviendra le T 134 puis, en juin 1939, il prend le matricule T 132 qu'il conserve jusqu'à son sabordage à Toulon le 27 novembre 1942.

(Carte postale ancienne Clément Maréchal)



Le sous-marin allemand *U.667* au départ de Saint-Nazaire pour une nouvelle patrouille. La cinquième lui sera fatale puisqu'elle se terminera sur une mine anglaise au large de La Rochelle avec la perte de tout son équipage. (Bundesarchiv)

Dans l'incapacité de quitter La Pallice, l'*U.766* est saisi à la libération par la Marine française et renommé *Laubie* le 24 juin 1947 par dépêche ministérielle 599 EMG/3. Il est photographié au large de Toulon en 1953. (Coll. J. Garavagno)

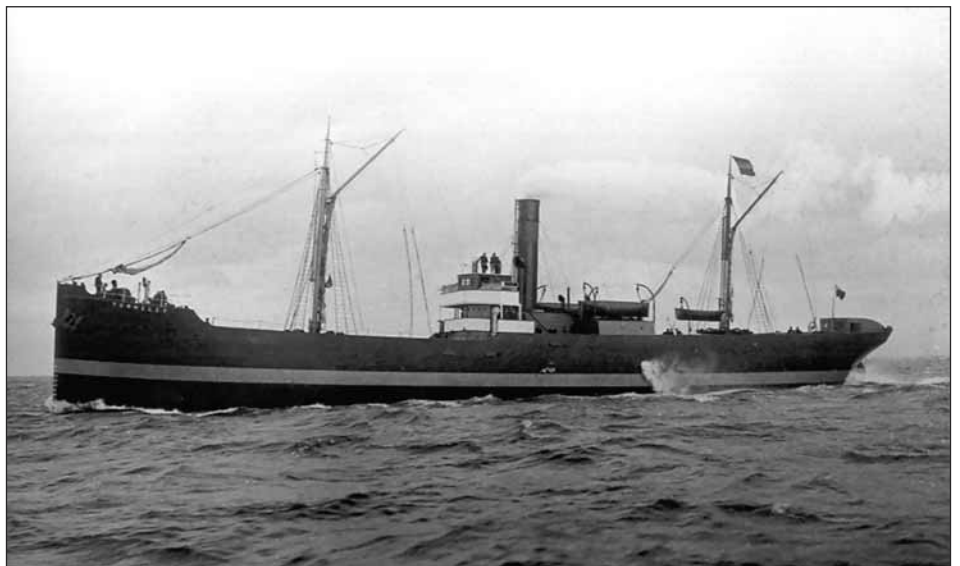
Le port de La Pallice est encombré de nombreux navires détruits, sabordés ou même immobilisés par manque de carburant. Outre les navires déjà cités précédemment, on trouve encore les dragueurs de mines *M 34*, *M 254* et *M 277*, le petit transport de minerai *Nordfels* de 1214 tjb et les treize bateaux de servitude des *Hafenschutzboote*, immatriculés *FP 1* à *FP 13*.

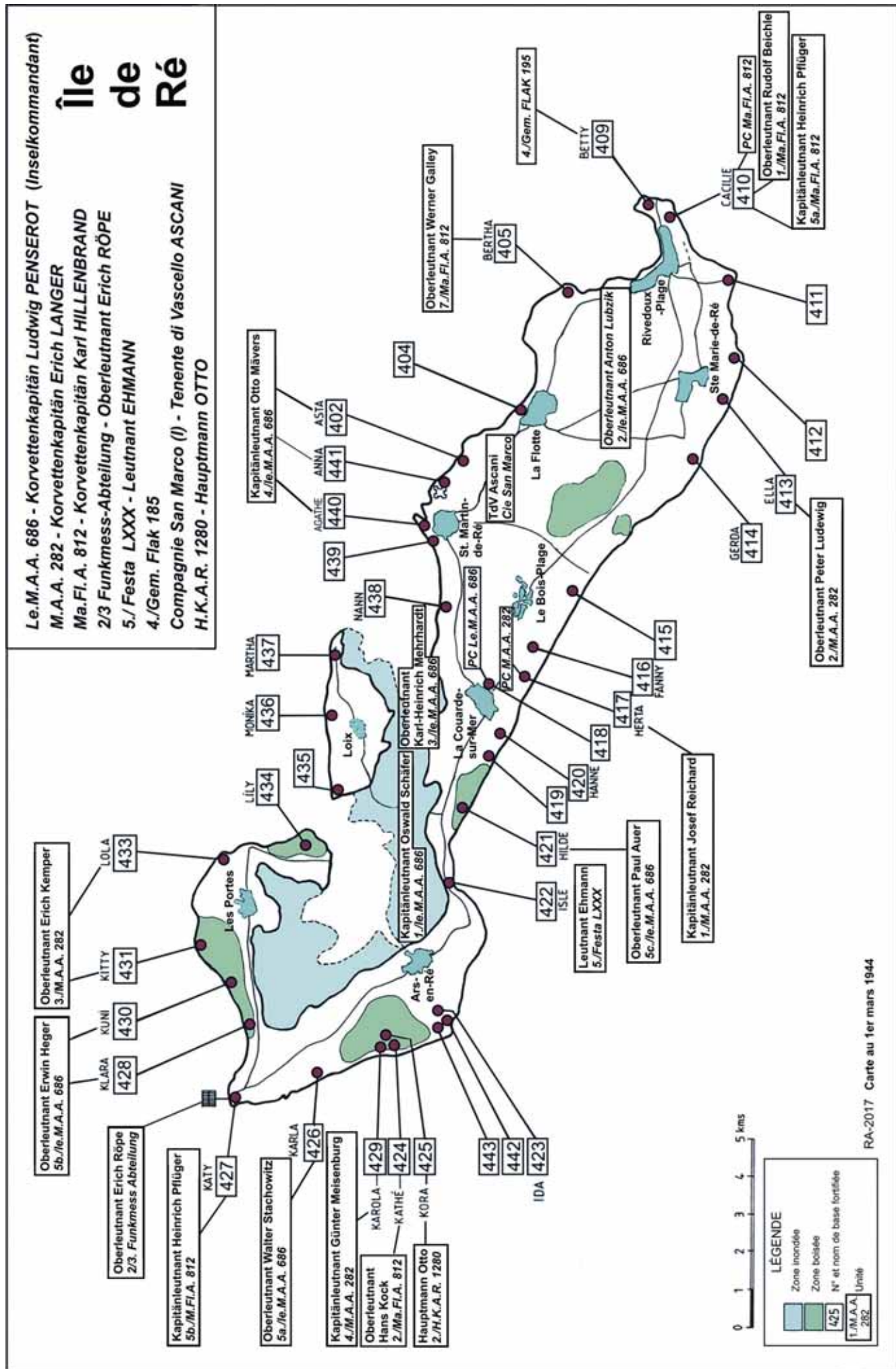
Le 24 octobre 1944, le petit pétrolier *Mary* de 416 t, mis en service en octobre 1934 par le chantier N.V. Scheepsbouwwerf De Noord à Alblasserdam (NL) pour le compte de la N.V. Tank-Kustvaart Maatschappij à Rotterdam, emporte 150 t de carburant depuis La Pallice pour les sous-marins de Saint-Nazaire. D'une longueur de 50,14 m, large de 7,54 m et d'un tirant d'eau de 2,97 m, il est propulsé par un moteur diesel Deutz 6 cylindres à la vitesse de 10 nd. Il est escorté par le chalutier armé *FN 08 Louise-Anais*. Ce bateau a été construit en 1933 par le chantier Beliard Crighton & Co à Ostende (B) pour le compte de l'armement Borris & Rustique d'Arcachon. D'un déplacement de 170 t, il mesure 30,51 m de long, 6,43 m de large avec un tirant d'eau de 3,53 m. Sa propulsion est assurée par un moteur diesel 4 cylindres. En 1936, il passe sous le pavillon de Monsieur Schneider à Arcachon. Inscrit à La Rochelle sous le matricule LR 3437, il est réquisitionné le 24 août 1939 par la Marine nationale puis armé en dragueur auxiliaire comme AD 55. Saisi par la Kriegsmarine, il intègre la *Hafenschutzflottille* de Saint-Nazaire. Après avoir quitté La Pallice, les deux bâtiments mettent le cap au nord et gagnent le grand large, espérant échapper à la surveillance exercée par la Royal Navy. Repérés par les radars

Le cargo allemand *Towneley* photographié au cours de la première décennie de 1900. Il devient le *Johanna Lehmann* en 1910 puis le *Nordfels* en 1929. Il est sabordé dans le port de La Pallice en août 1944. (Coll. Richard Cox)



des destroyers d'escorte *HMS Brissenden* (Lieutenant Douglas David Edward Vivian) et *HMS Tanatside* (Commander Bernard Jasper de St. Croix) à 14 000 m au large de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, les deux bateaux sont illuminés par les fusées éclairantes le 25 octobre à 02h40. Le *FN 08* tire aussitôt sur les destroyers britanniques, touchant le *HMS Tanatside* et blessant deux hommes à bord. La riposte est foudroyante et le *FN 08* est bientôt détruit et abandonné en feu par son équipage. À 02h59, le pétrolier *Mary* sombre à son tour, par 46° 40' N et 002° 05' W et les survivants sont récupérés par les navires britanniques.





Sur la base d'une carte établie par Alain Chazette et Bernard Paich, voici une carte complétée et réactualisée indiquant les positions des points d'appui allemands sur l'île de Ré.

Grand-Village. Totalisant 207 hommes, deux principaux groupes doivent progresser, l'un vers Arceau, l'autre vers les Allards. Le débarquement est difficile car les soldats sont enfoncés profondément dans la vase, et ce n'est qu'à 3 heures que onze hommes seulement atteignent Arceau et se positionnent en attendant le groupe suivant qui, une heure plus tard, n'est toujours pas arrivé. Les Allemands alertés prennent en enfilade le chenal d'Arceau et blessent trois soldats français. Poursuivant son avancée, le groupe parvient à Dolus où le poste de commandement allemand est déjà capturé par les résistants. À 10 heures, la ville est définitivement libérée. Les autres groupes du corps franc sont enfin parvenus à créer une tête de pont entre la Vieille Perrotine, les Allards et Dolus d'Oléron tandis que, depuis huit heures, la progression du groupement Ouest a repris depuis Grand-Village.

Événement d'importance, à 14 heures, certaines sources parlent de 14h30 ou 15 heures, le village de Saint-Pierre, dernier bastion du commandement allemand, tombe sous l'action conjuguée de la résistance, du corps franc Fournier et du II<sup>e</sup> bataillon du 131<sup>e</sup> RI. Dès que le PC allemand est neutralisé, un Bren-Carrier muni d'un drapeau blanc est envoyé dans le Nord de l'île, sous couvert des troupes de réserve débarquées dans la soirée du 30 avril. Saint-Georges, Cheray et Chaucre capitulent à 16h30 sans résistance de l'ennemi. À 18 heures, Chassiron, Saint-Denis-d'Oléron et La Brée-les-Bains sont libérées. L'ensemble de l'île passe sous le contrôle des troupes françaises sauf une dernière poche qui n'a pas l'intention de se rendre : Boyardville et le massif des Saumonards. Les résistants et le 158<sup>e</sup> RI entament leur offensive notamment contre le fort des Saumonards dont les remparts hauts d'une dizaine de mètres sont difficiles d'accès. À 22h00 enfin, la zone est définitivement aux mains des forces d'invasion.

Le bilan final de ces deux jours de combat est de 18 tués et 55 blessés parmi les troupes françaises et environ 50 morts <sup>(1)</sup> et 60 blessés parmi les Allemands. Plus de 25 000 obus et 800 t de bombes ont été lancés sur l'île. Six civils en sont également les victimes. Après la liesse bien compré-

hensible de la libération, beaucoup d'habitants de l'île ou du continent se sont posés la question de savoir s'il était normal d'avoir sacrifié tant de vies des deux bords et risqué la destruction des habitations pour attaquer Oléron à une semaine de la capitulation allemande. Il est évident qu'il est facile, après coup, de parler d'un effondrement proche de l'Allemagne nazie mais il était difficile à cette époque de pouvoir affirmer que celui-ci s'effectuerait une semaine plus tard et non pas quinze jours, un mois, un trimestre voire plus, prolongé par des troupes fanatiques qui n'ont plus rien à perdre que défendre le III<sup>e</sup> Reich qui se voulait millénaire.



La zone ayant été sécurisée, les Bren-Carriers peuvent débarquer à la maison de sauvetage de Gatseau. (DR)

Un char Somua S 35 et un camion Dodge ont pris place sur l'une des plateformes construites par le Génie. (DR)



1. Certaines sources font état de 300 tués du côté allemand.



L'une des six jeeps débarquées sur l'île d'Oléron au cours de la première journée offensive. (ECPA)

Une chenillette Bren-Carrier débarque depuis un LCVP. (Coll. Christian Genet)





et l'*U.437* arrivés à Bordeaux dix jours auparavant. Le 24 août, le torpilleur *T 24* rejoint le *Z 24* en rade du Verdon tandis que les deux *U-Boote* reposent sur le fond. Vers 19 heures, dix *Beaufighter* du 236 Sq et huit autres du 404 Sq attaquent à l'aide de roquettes de 25 livres et d'obus de 20 mm. Très vite, le *T 24* est incendié et coule. Les petits bâtiments de la *Hafen-schützflottille* se portent au secours des survivants et recueillent une grande partie de l'équipage dont le commandant, le *Kapitänleutnant* Wilhelm Meentzen. On ne déplore que dix-huit tués ou disparus. Malgré qu'il ait pu rejoindre le môle d'escale proche, le *Z 24*, sévèrement endommagé, chavire et coule à une heure du matin le 25 août, entraînant la perte de plusieurs marins. Les survivants des deux navires sont regroupés dans une nouvelle unité nommée *Marine-Bataillon "Narvik"* afin d'étoffer les forces allemandes de la pointe de Grave. Ils seront répartis dans les points d'appui suivants (voir carte page 88) :

- *Kompanie* du *Kapitänleutnant* Gerd A. Wilhelm Meentzen : Sp 4, Sp 5, Sp 6, Up 6, Sp 7 ;
- *Kompanie* du *Kapitänleutnant* Hans Brehnke : Sp 8, Up 8, Sp 9, Up 9, Up 10, Up 10a.

Quant aux sous-marins, l'*U.219* (*Korvettenkapitän* Walter Burghagen) arrive à Batavia le 11 décembre 1944 après 111 jours de navigation. Il est saisi par les Japonais le 5 mai 1945 et devient l'*I.505* le 15 juillet. Après sa reddition en août 1945, il est coulé le 3 février 1946 par le destroyer néerlandais *HNMS Kortenaer* (ex-*HMS Scorpion*) au sud du détroit de la Sonde. De son côté, l'*U.437* (*Kapitänleutnant* Hermann Lamby) parvient à Bergen le 21 septembre 1944. Gravement endommagé le 4 octobre par la RAF, il est retiré du service le lendemain et sert de pièces de rechange. Sa coque est saisie en mai 1945 par les Britanniques et démolie en 1946.

De haut en bas :

- Le sous-marin cargo japonais *I-29* en rade de Lorient alors qu'il vient d'apporter des matières premières indispensables à l'effort de guerre allemand. (DR)
- Un dîner offert par le *Fregattenkapitän* Ernst Kals au *Kaigun Shōsa* Takakazu Kinashi au cours de son passage à Lorient avec le sous-marin *I-29*, entre le 11 mars et le 15 avril 1944. (Document Bob Hackett et Sander Kingsepp)
- Le *torpedoboot T 24*, au premier plan, au cours de l'attaque des *Beaufighter* des 236 et 404 Sq, au large du Verdon le 24 août 1944. En arrière-plan le *Z 24* tente d'échapper aux avions. (Document laroyale-modelisme.net)
- Le *T 24* chavire et coule après l'attaque des *Beaufighter* tandis que le *Z 24*, sérieusement endommagé, parvient à rejoindre le môle le plus proche pour permettre à son équipage de débarquer avec les trente blessés. (Document laroyale-modelisme.net)





Le *Konteradmiral* Hans Michahelles dans les jardins du Golf Hôtel, après sa reddition le 17 avril 1945. Son air abattu montre l'état de fatigue d'un homme qui a tenté jusqu'au bout de respecter ses engagements vis-à-vis de sa hiérarchie. (photo site c-royan.com)

Le cuirassé *Lorraine* en soutien des opérations terrestres avec son artillerie secondaire. (DR, coll. E. Renoux)



reste très vive. À Royan, le contre-amiral Michahelles se trouve toujours dans son PC au Golf Hôtel et un plénipotentiaire s'y rend mais le commandant allemand indique qu'il est décidé à résister jusqu'au bout. Cependant, le 17 avril à 10 heures, des chars de Leclerc et une compagnie du 4<sup>e</sup> Zouaves investissent l'hôtel et Michahelles se rend sans donner l'ordre de reddition à ses hommes mais en leur transmettant les conditions fixées par les Français. Le commandant du réduit de la forêt de la Coubre demande 12 heures de réflexion et, le 18 avril à 7 heures, il capitule.

Dans la poche de la pointe de grave, commandée par l'*Oberst* Prah, les défenses considérables organisées autour de points d'appui multiples, du fossé antichar et des bastions bétonnés, rendent la progression difficile aux forces de la brigade Médoc commandée par le colonel de Milleret, aidée des chars de la 2<sup>e</sup> DB. Le 18 avril, le fossé antichar est finalement franchi, et le lendemain la batterie des Arros tombe enfin, ce qui permet aux troupes françaises de foncer vers la pointe qui est enlevée dans la soirée. Il ne reste qu'un point d'appui encore aux mains des Allemands, la station *Vogel* qui se rendra la dernière le 20 avril 1945 au matin.

C'est ainsi que se termine la bataille de Royan et du Médoc qui aura coûté 364 tués, 1 567 blessés et 13 disparus aux forces françaises, sans parler des centaines de civils sacrifiés au cours des bombardements <sup>(1)</sup>, tout cela pour une démonstration de force voulue par la seule volonté inflexible du nouveau gouvernement provisoire de la France et sans doute le désir pour le général de Larminat de ne plus se morfondre à Cognac dans l'inaction, tandis que d'autres généraux se couvrent de gloire et d'honneur sur le front d'Allemagne. Dans les jours qui vont suivre, les Royannais vont assister impuissants au pillage systématique des ruines par des soldats et des officiers des troupes françaises qui leur interdisent l'accès à leurs demeures. Leurs "libérateurs" vont entasser tout ce qui peut avoir la moindre valeur pour aller les revendre à Bordeaux ou à Saintes <sup>(2)</sup>.

Le 50<sup>e</sup> régiment d'infanterie lors de son franchissement de la Seudre, dans le secteur de Chambion. (DR, coll. E. Renoux)



Du côté allemand, 650 soldats sont tombés auxquels il faut ajouter 80 disparus. Parmi les 3 320 prisonniers de la Wehrmacht, nombreux sont ceux qui ont été blessés, sans parler de l'effroyable épidémie de diphtérie qui sévit dans la poche de la pointe du Verdon et qui emportera plusieurs soldats allemands. Un gâchis de vies, une ville et une région en ruines, à moins d'un mois d'une capitulation de l'Allemagne, un tel orgueil en valait-il vraiment la peine? Pourquoi ne pas avoir, comme les Américains le feront dans le Pacifique, ignoré délibérément des lieux bien défendus dont l'assaut s'avérerait couteux alors qu'ils ne représentaient aucune menace pour le déroulement des actions alliées pour la victoire finale?

Je vous laisse le soin d'y répondre vous-mêmes.

1. Les pertes civiles sont essentiellement dues aux bombardements du 5 janvier 1945. Lors de la libération de la ville, une vingtaine de civils seront tués.
2. Un journal de l'époque a écrit : "C'est pour cela que Royan, seule ville en France, n'a pas de fête de la Libération".