

Les Anglais et la Résistance bretonne

Peu après la chute de la France, les services de renseignement britanniques, en particulier le *Secret Intelligence Service (SIS)*, furent confrontés à la perte de leurs liens avec les agents et autres structures restées en place. Toutes les liaisons fiables étaient coupées. Il fallait donc remettre en place ce lien indispensable avec les services existants et les réseaux de Résistance qui se mettaient en place. Il ne faisait aucun doute que le retour sur le continent serait nécessaire pour assurer la victoire. La pénurie de moyens, au début du conflit, amena les responsables des services britanniques à envisager des liaisons maritimes qui étaient plus facile à mettre en œuvre car l'aviation britannique, la *Royal Air Force (RAF)*, n'était pas encore prête. La Bretagne, en raison de sa position stratégique et sa contribution massive au début de la France libre, offrait un terrain idéal pour la mise en place de ces relations.

Cette communication se focalisera sur l'apport des Britanniques à la résistance bretonne et plus particulièrement l'étude des relations par liaisons maritimes qui furent entretenues tout au long du conflit par bateaux ou vedettes rapides pour les réseaux de renseignements et les réseaux d'évasion. Nos côtes constituaient une sorte d'interface entre deux partenaires bien déterminés à vaincre l'occupant allemand.

Pour illustrer plus concrètement ces liaisons, nous évoquerons d'abord les premiers moyens mis en place avec des bateaux de pêche et des équipages non spécialisés, puis les opérations de raid sur la Bretagne planifiées par les stratèges des « opérations combinées » pour déstabiliser la défense allemande comme le faisait la Résistance, pendant que les services de renseignement et d'évasion utilisaient la côte bretonne : le raid *Fahrenheit* à Plouézec en novembre 1942 sera évoqué car il est caractéristique de l'apport de la Résistance à l'organisation de ces opérations. Enfin, nous évoquerons cette dernière partie du conflit où les liaisons avec les Britanniques se concentrèrent sur la partie nord du département des Côtes-du-Nord avec cette fois des moyens maritimes spécialisés et des équipages aguerris.

Les premiers moyens

Comme le montre Christian Bougeard dans sa communication, la Bretagne représentait un terrain favorable sous plusieurs aspects :

- au sens psychologique. De retour à Londres en septembre 1941, Joël Le Tac après l'opération *Savannah* note dans un rapport : « Il n'est pas vain de dire que la Bretagne est, parmi les autres régions françaises, celle où la résistance [contre l'allemand] s'affirme avec le plus de netteté¹ ». Un observateur du Bureau central de renseignements et d'action (BCRA) notait également au sujet de Bretagne : « elle est de beaucoup notre principal point d'appui et l'attitude des Bretons est d'un grand réconfort pour ceux qui sont retournés en France après une longue absence² ».

- au sens géographique. La Bretagne est proche et la structure de la côte bretonne, par sa côte très découpée, ses nombreuses criques, ses abers, ses landes, ses petites plages de débarquement, la rendait difficile à défendre pour un adversaire plutôt enclin à occuper massivement les ports bretons de l'Atlantique – aiguillon douloureux dans le flanc de l'approvisionnement allié de l'Europe par les États-Unis. De plus, une liaison par mer depuis la Bretagne permettait de gagner du temps, les liaisons par avions Lysander³ étaient plus incertaines à cause des conditions météorologiques souvent défavorables.

La Bretagne était l'une des seules régions restée en contact avec l'Angleterre, en particulier par les évasions par mer⁴. La forte présence militaire allemande avec les grands ports de guerre, les bases de sous-marins, les terrains d'aviation, nécessitait une forte demande en information de la part des services alliés⁵. La plupart des réseaux de renseignement eurent une antenne en Bretagne. De ce fait, les Bretons étaient très sollicités⁶.

¹ Arch. nat. France, carton 3AG2/178, rapport de l'adjudant Forman et du sergent Le Tac sur la mission en France du 6 mai 1941 au 12 août 1941.

² Cité par VEILLON, Dominique et DOUZOU, Laurent, « Les relations entre les résistances intérieure et extérieure françaises vues au travers du prisme du B.C.R.A. (1940-1942) », dans Jacqueline SAINCLIVIER, Christian BOUGEARD, *La Résistance et les Français : enjeux stratégiques et environnement social*, actes du colloque international La Résistance et les Français, le poids de la stratégie, résistance et société, 29-30 septembre-1^{er} octobre 1994, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1995, p. 15.

³ Petit avion qui atterrissait en France sur des terrains de fortune mis en place par les équipes de résistants. Il fallait toutefois, une très bonne visibilité pour que le pilote puisse repérer le terrain d'atterrissage. Les missions se faisaient en général par nuit de lune et près d'un relief caractéristique comme les fleuves. Cependant, le nombre d'agents pouvant être déposés ou récupérés était très faible.

⁴ BOUGEARD, Christian, *Histoire de la résistance en Bretagne*, Paris, Éditions Jean-Paul Gisserot, 1992.

⁵ LE BERRE, Alain, LEGRAND, Alain, *La Bretagne à l'épreuve : 1939-1940. Sarre, Flandres-Dunkerque, été 1994, la chevauchée américaine, objectif Brest*, Quimper, Éditions Daoulan, 1992.

⁶ SAINCLIVIER, Jacqueline, BOUGEARD, Christian (dir.), *La Résistance et les Français...*, op. cit.

Les services demandeurs de liaisons étaient surtout, au début, les services de renseignement (*SIS*, BCRA, *Office of Strategic Services [OSS]*)⁷. Chacun de ces services initiaient des opérations pour les différents réseaux sous leur contrôle opérant en Bretagne comme le très connu réseau Confrérie Notre-Dame [CND]-Castille du colonel *Rémy*. Dès qu'un réseau avait des besoins pour l'envoi de courrier ou d'un agent, il en faisait part à Londres qui programmat pour les nuits sans lune une opération maritime.

Il est à noter que, afin de ne pas compromettre l'ensemble de l'organisation alliée, il y avait un cloisonnement entre les différents services et entre ces derniers et les flottilles chargées des liaisons. Par exemple, les responsables de la vedette ne savaient pas pour quel réseau ils travaillaient, seuls le commandant et le navigateur connaissaient l'endroit exact du point de contact sur la côte bretonne⁸. Pour le renseignement, un officier de *l'Is* les accompagnait afin d'assurer un entretien avec le chef de réseau concerné en France.

Les services qui géraient ces liaisons étaient très souvent communs avec ceux mis en œuvre pour la récupération des aviateurs et des agents. En ce qui concerne le renseignement par exemple, dès juin 1940, le *SIS* mis en place plusieurs sections équipées de flottille pour les liaisons entre la Bretagne et l'Angleterre :

- la section de Dunderdale. Elle devait opérer indépendamment des forces françaises libres. Elle utilisait surtout des bateaux de pêche. Les activités de cette section s'arrêtèrent en avril 1941 avec la perte de l'*Émigrant* près de Plouha.
- la section de Kenneth Cohen. Celle-ci devait coopérer et donner des facilités au service de Passy, le responsable du BCRA. Elle utilisait des vedettes, des sous-marins et également des bateaux de pêche de la flottille de la France libre basée à Penzance. Cette section utilisa exclusivement après février 1942 les bateaux de la section de Slocum (ci-dessous).
- une section spéciale pour toutes les opérations clandestines par air⁹ et par mer (bateau ou sous-marin) sur les côtes de France, de Belgique, des Pays-Bas, de Norvège. On l'appelait la « *Slocum section* », du nom de son chef.

Cette dernière section, la seule à opérer tout au long du conflit, se développa en plusieurs phases.

Au début, l'Amirauté refusait d'allouer d'une façon permanente des bateaux, aussi les liaisons étaient-elles effectuées par des vedettes prêtées ou des bateaux de pêche récupérés, la plupart bretons. Les équipages étaient peu entraînés pour ce type particulier de liaison clandestine, il y avait aussi, d'autre part, peu de moyens de navigation, ce qui était préjudiciable pour une efficacité maximale.

⁷ BCRA : service de renseignement de la France libre sous la direction du colonel Passy ; *OSS* : service de renseignement américain.

⁸ Témoignage de Freddie Bourne, officier de la *Royal Navy* commandant de la vedette rapide *MTB344* qui effectua de nombreuses opérations secrètes sur les côtes de France. Ces précautions de secret furent également confirmées par les officiers de la 15^e flottille de *MGB*.

⁹ La section air allait rejoindre l'*Air Ministry* en mars 1942.

D'avril 1942 à novembre 1943, l'Amirauté utilisa des bateaux de pêche très spéciaux. Ils avaient l'apparence d'un bateau de pêche mais leurs moteurs permettaient d'atteindre des vitesses appréciables de l'ordre de 18 à 20 nœuds. Un Breton particulièrement efficace commanda l'un de ces bateaux, il s'agit de Daniel Lomenech¹⁰. Pour mémoire, durant cette phase, la flottille prit le nom successif de *Sis Fishing Boat Flotilla* basée à Falmouth et ensuite d'*Inshore Patrol Flotilla* quand elle fusionna avec la flottille de bateaux du *Special Operations Executive (SOE)* qui était basée à Helford.

En parallèle, et ce dès mars 1942, cette section « *Slocum* » mit en place une nouvelle flottille permanente pour les opérations secrètes, la 15^e flottille de *Motor Gun Boat (MGB)* qui, dès l'automne 1943, allait assurer seule les liaisons maritimes clandestines avec la Bretagne.

La mise en place des moyens matériels et le rayon d'action des navires influencèrent d'une façon importante la répartition géographique des liaisons. Schématiquement, la partie côtière ouest et sud-ouest de la Bretagne fut utilisée principalement jusqu'à l'automne 1943, les côtes de la partie nord de la Bretagne durant l'année 1943 et la première moitié de 1944.

L'utilisation des sous-marins se fit en Bretagne Sud, jusqu'en 1942, car elle permettait de surveiller en même temps les gros bateaux de guerre qui se trouvaient à Brest. Les bateaux de pêche, plus lents, furent plutôt utilisés, à part quelques exceptions, sur la côte ouest de la Bretagne. Ils pouvaient plus facilement se fondre parmi les flottilles de pêche au large pour des missions de plusieurs jours de dépose d'agents ou de récupération d'agents ou d'aviateurs. Les vedettes rapides, par contre, permettaient de faire l'aller-retour en une nuit entre la côte nord Bretagne et le sud de l'Angleterre. Elles pouvaient aussi plus facilement échapper à une interception par l'ennemi.

Mais pendant que ces services assez discrets s'activaient sur nos côtes, d'autres organisations, en particulier le Service des opérations combinées¹¹, avaient aussi des vues sur les côtes bretonnes pour mener, cette fois, des actions plus offensives.

¹⁰ Daniel Lomenech a effectué trente-cinq liaisons sur les côtes nord et sud de la Bretagne avec les bateaux de pêche : *N51, P11, l'Angèle Rouge*. Il avait quitté la Bretagne à la mi-septembre 1940 à bord du thonier *Lusitania* depuis Concarneau. Il fut présenté à Dunderdale par Jacolot un membre de l'équipe de Dunderdale. Il fit la mission à Plogoff avec *Le Grec* et resta à terre, il retourna en Angleterre le 16 décembre 1940 avec l'*Émigrant*. Il est de retour en France le 20 mars 1941 (débarqué par l'*Émigrant*). Il rejoignit l'Angleterre le 2 juillet 1941 après un rendez-vous au large de Penmarc'h avec le sous-marin *Sealion* et le bateau *Vincent Michelle*.

¹¹ Une opération combinée est une opération qui met en général plusieurs services en relation. Ce qui était le cas des débarquements ou des raids des commandos (de l'armée de Terre) dont les hommes étaient déposés sur les côtes par des unités de la *Royal Navy*. Pour certaines opérations un soutien aérien permettait de protéger l'ensemble du dispositif. Au Royaume-Uni, le Service des opérations combinées avait été mis en place par Winston Churchill.

Les opérations combinées, un raid symbolique en Bretagne Nord

Parmi les initiatives britanniques avec la Résistance bretonne, nous pouvons mentionner les projets d'opérations combinées (raids commandos) sur la Bretagne¹² qui furent nombreux entre la mi-1941 et mi-1943. Si bon nombre de ces opérations restèrent à l'état de projet¹³, l'une d'elle eut un grand retentissement, le raid de Saint-Nazaire, l'opération « *Chariot* », la nuit du 27 au 28 mars 1942. Celle-ci permit, non seulement d'atteindre notablement le potentiel allemand en Atlantique – par la destruction de la forme Joubert qui pouvait abriter pour réparations les grosses unités navales de la *Kriegsmarine* – mais aussi de montrer à la population que la lutte continuait, qu'un espoir existait. Ces raids traduisaient l'état d'esprit offensif des services alliés dans leur volonté de porter directement atteinte au potentiel ennemi¹⁴ et permettaient de constituer, avec la Résistance intérieure, une sorte de « tenaille » invisible semant le trouble et l'insécurité derrière les lignes de défenses allemandes.

À partir de juin 1942, une quinzaine de projets d'opérations sur une bande côtière s'étendant approximativement de Saint-Brieuc à l'île de Batz furent étudiés. La plupart de ces projets envisageaient des raids à petite échelle, exécutés par une douzaine d'hommes, du fait de la pénurie en matériel. Cependant, les interférences avec les opérations des services secrets entraînaient bien souvent l'annulation de ces projets au dernier moment. Mais l'un d'eux retint une attention particulière, car il permettait d'une manière symbolique, de célébrer l'anniversaire de l'Armistice et de répondre aux aspirations de Winston Churchill, fervent défenseur de ces symboles, il s'agit du raid britannique « *Fahrenheit* » à Plouézec¹⁵ dans la nuit du 11 au 12 novembre 1942¹⁶.

Une vedette rapide de la *Royal Navy* (la *MTB-344*) transporta un groupe de onze commandos à la pointe de Plouézec. Ils avaient pour mission de détruire la station sémaphore et de faire des prisonniers afin de créer le trouble chez les forces

¹² Sur ce sujet on se reportera à mon article, GUILLOU, Michel, « Les projets et opérations combinées alliés sur la Bretagne », *39-45 Magazine*, n° 101, novembre 1994, p. 24-31.

¹³ Une trentaine pour la Bretagne sur 290 projets vers la France dont 65 furent réellement menés principalement dans le nord de la France et en Normandie (étude de Michel Guillou à partir de la série DEFE2, The National Archives Kew, non publiée).

¹⁴ MESSENGER, Charles, *The commandos 1940-1946*, Londres, Editions William Kimber, 1985. Concernant les grands raids, on pourra se reporter aux livres : MASSON, D., (1970), *Le raid sur Saint-Nazaire : héroïque et sanglant exploit*, Paris, Édition Marabout, 1970 ; OTWAY, T.B.H., *Airborne Forces*, Londres, Imperial War Museum, 1990 ; MORDAL, Jacques, *Les Canadiens à Dieppe*, Paris, Les Presses de la Cité, 1962.

¹⁵ Commune côtière en Bretagne Nord près de Paimpol et de l'île de Bréhat.

¹⁶ GUILLOU, Michel, *Opération Fahrenheit, raid des commandos britanniques, Pointe de Plouézec, nuit du 11 au 12 novembre 1942*, Lannion, Éditions AERHDGM, 1994.

occupantes. La force de raid débarqua le 12 novembre à 0h37 et effectua une reconnaissance avant d'attaquer le sémaphore. Le plan d'attaque initial fut modifié du fait de la présence continue de deux sentinelles derrière la ceinture de barbelés sur le chemin d'accès à la station, ainsi que par la présence de mines dans les environs immédiats. Lors de la préparation de l'attaque, les sentinelles entendirent l'un des commandos dégoupiller une grenade, dès lors l'attaque par surprise ne pouvait avoir lieu et l'affrontement était inévitable, il était 3 h 10. Les commandos investirent le périmètre de la station sémaphore, tuant l'une des sentinelles et blessant trois autres soldats allemands. Le feu s'intensifiant, la force de raid décida de décrocher, estimant avoir atteint une partie des objectifs ; il ne fut pas possible de ramener des prisonniers comme prévu. Elle n'eut à déplorer aucune perte, ce qui expliqua la non-divulgaration de cette opération, les Allemands se gardant bien de dévoiler leurs faiblesses dans la défense des côtes.

Le 12 novembre au matin, Lord Mountbatten, responsable de la direction des opérations combinées, envoya un télégramme à Winston Churchill pour lui rendre compte de cette opération. Ce dernier n'avait-il pas demandé un mois plus tôt l'intensification de ces raids ?

Les commandos attaquant le sémaphore avaient pu disposer des renseignements transmis aux Alliés par l'agent *Claude Rivière* (de son vrai nom Claude Robinet), membre de la Bande à Sidonie¹⁷, lors de son évasion à partir de Paimpol en janvier 1942 à bord de la vedette *Korigane*, avec quatre autres résistants recherchés, à l'issue d'un périple particulièrement mouvementé au travers de la Manche.

L'origine de cette affaire remontait à juillet 1941 lorsque ce jeune homme, nouvelle recrue du réseau de renseignement George France 31 sous le pseudonyme de *Claude Rivière*, vola avec un camarade, dans le sémaphore de Plouézec, une grande carte allemande¹⁸ comprenant la description de toutes les défenses côtières du nord-est de ce département, et... un portrait d'Hitler. Peu de temps après, la carte prit le chemin de l'Angleterre *via* l'Espagne. Le portrait du Führer ayant été découvert dans sa valise par des religieuses françaises qui l'hébergeaient à Paimpol, Claude Robinet devait maintenant penser à fuir la France. Il trouva refuge chez la comtesse de Mauduit, une Américaine de la région¹⁹ qui se chargea, en compagnie de M^{lle} Guillou, de lui trouver un embarquement clandestin pour l'Angleterre. L'occasion se présenta début janvier 1942 avec un départ organisé par la famille Menguy de Paimpol, mais pour bénéficier de ce départ Claude Robinet devait fournir sa part d'essence pour

¹⁷ Il s'agissait d'un groupe de résistance, spécialisé dans le renseignement, mis en place sur l'île de Bréhat par la famille Wilborts. Plus tard, il rejoignit le réseau Georges-France 31.

¹⁸ Selon Claude Robinet, cette carte faisait plus de 4 mètres de longueur.

¹⁹ Elle possédait un château au Bourblanc en Plourivo près de Paimpol. Son mari, le comte de Mauduit avait rejoint la France libre, il revint en France dans l'unité des parachutistes *Special Air Service (SAS)* français.

le voyage maritime. Peu de temps avant le départ, il se rendit chez Marcel Cachin, le leader communiste caché à Plourivo, pour recueillir un message destiné au général de Gaulle²⁰.

Les conditions du départ se trouvèrent réunies le 15 janvier 1942. La vedette la *Korrigane*²¹ avec les cinq « évadés » (Claude Robinet, Pierre Guélorget, François Menguy, René Besnault, Jean Blondel) fit route vers l'île de Bréhat pour tromper la vigilance allemande, puis à mi-chemin, à la tombée de la nuit, mit le cap sur l'Angleterre. Le vent fraîchissait et la mer se creusait, les premiers ennuis commencèrent : le compas ne remplissait plus sa fonction, le ravitaillement en essence devenait acrobatique et il fallait écoper sans cesse pour éviter que le bateau ne s'alourdisse et ne chavire. François Menguy, le pilote du bord, assurait le cap en se repérant sur les étoiles et les maigres apparitions du soleil. Il leur fallait à tout prix éviter les îles anglo-normandes occupées par les Allemands. Le lendemain, la mer était toujours mauvaise, une bonne partie des vivres étaient perdue après un séjour dans l'eau de mer, le rationnement devint nécessaire, le repos était précaire dans l'eau glacée qui envahissait le bateau. Le moteur s'arrêtait souvent, les réparations sur la mer démontée étaient délicates. Le 18 janvier, il ne restait ni vivres ni boisson, les cinq hommes furent contraint de boire un peu d'eau de pluie recueillie dans un récipient qui sentait le mazout et le sel, puis de sucer quelques os de poulet depuis longtemps parfaitement lisses. Au cinquième jour, ils aperçurent quelques points à l'horizon : amis ou ennemis ? Hallucination ? Après un long moment d'angoisse, la frêle vedette accosta le *Polruan*, l'*Union Jack* à la poupe du navire, ils étaient enfin sauvés, le chemin de croix était fini. Ils étaient à environ huit milles des Eddystone Rocks. Après un périple de cinq jours sur une distance de cent milles, totalement épuisés, les pieds gelés et incapables du moindre effort, ils furent hissés à bord du bateau providence par les marins anglais qui ne tardèrent pas à leur offrir leur première et réconfortante... tasse de thé.

À leur arrivée sur le territoire britannique, après un séjour à l'hôpital, ils furent présentés au général de Gaulle, Claude Robinet lui remit le message de Marcel Cachin. Le chef de la France libre lui demanda seulement si celui-ci était toujours communiste. L'aventure de ces jeunes évadés fit l'objet de nombreux articles dans la presse anglaise. Puis les cinq fugitifs furent interrogés à la célèbre « *Patriotic School* », chargée de détecter les espions. Là, Claude Robinet raconta son action au sémaphore, qui fit l'objet de vérification. Rassurée, l'*Intelligence Service* lui demanda de dessiner de nouveau les plans du sémaphore et des défenses aux alentours²².

²⁰ Cependant, Claude Robinet ne connaissait pas la teneur du message.

²¹ Il s'agissait d'une vedette non pontée, ce qui était assez risqué pour une traversée de la Manche.

²² Claude Robinet ne le sut que... 50 ans plus tard grâce aux travaux de l'auteur de cet article. Ce dernier retrouva même dans les archives britanniques les croquis dessinés par l'agent Claude Rivière. Cette opération était restée totalement inconnue de la population pendant un demi-siècle.

Les services alliés classèrent méthodiquement les précieuses informations fournies par Claude Robinet et ses camarades. Ils les utilisèrent pour préparer l'opération « *Fahrenheit* »

Cette opération est un bel exemple de coopération de la Résistance avec le service action allié ; ce raid fut le seul mené sur la portion côtière entre Cherbourg et Saint-Nazaire, car il était bien évident que ce remue ménage sur les côtes n'était pas du goût des services secrets qui préféraient la discrétion²³. À la suite du raid de Plouézec, le haut commandement allié trancha le 4 janvier 1943 : toute action offensive en Bretagne était interdite pour éviter le renforcement du dispositif allemand de défense : cette région, à l'exclusion de l'île d'Ouessant²⁴, serait exclusivement réservée pour les opérations de dépose et de récupération des agents secrets et pour l'évasion des aviateurs. La Bretagne devenait définitivement « chasse gardée » des liaisons maritimes clandestines. Les projets de raids en cours furent annulés²⁵, les missions des vedettes allaient désormais devenir plus nombreuses.

L'intensification des liaisons sur le nord des Côtes-du-Nord

Après la mi-1943, la préparation intensive du retour sur le continent²⁶ engendra un besoin important d'informations, mais les raids alliés sur les bases de sous-marins entraînaient aussi la récupération d'un nombre importants d'aviateurs abattus qu'il fallait rapatrier le plus rapidement possible en Angleterre.

Les Britanniques vont alors concentrer les moyens maritimes sur un secteur géographique allant approximativement de la baie de Morlaix à la baie de Saint-Brieuc. Les principaux points de contacts étaient : Beg Ar Fry près de Guimaëc (Finistère), l'Île-Grande près de Pleumeur-Bodou, l'île d'Er près de Plougrescant, Plouha.

Du côté des moyens, dès mars 1942, les services britanniques allaient mettre en place une nouvelle flottille permanente pour les opérations secrètes, la 15^e flottille

²³ Une cérémonie en novembre 1992, sous la présidence du ministre de la Mer, Charles Josselin, rappela l'événement et rassembla ce résistant à l'origine de l'action et quatre vétérans des commandos qui effectuèrent l'opération à partir des plans, symbole d'une remarquable collaboration entre les réseaux de renseignement et les services secrets britanniques. Un oubli de l'histoire venait ainsi d'être réparé.

²⁴ Il y aura effectivement le raid « *Pound* » sans grande envergure stratégique sur cette île dans la nuit du 3 au 4 septembre 1943 contre les moyens de détection radar de l'île.

²⁵ En particulier, le projet « *Coffepot* » prévoyait pour avril 1943, une attaque contre les écluses du port de Saint-Malo, et le projet « *Cougghdrop* », qui se proposait d'attaquer la base sous-marine de Lorient à la même époque pour détruire des *U-boot* et endommager sérieusement leurs abris bétonnés.

²⁶ Qui se traduira par le débarquement en Normandie, le 6 juin 1944.

de *MGB*²⁷. Cette unité avait ses propres vedettes²⁸ et surtout des équipages très entraînés et même... très discrets²⁹ pour ces missions spéciales. Dès l'automne 1943, elle allait assurer seule les liaisons maritimes clandestines avec la Bretagne³⁰. Ces liaisons bidirectionnelles furent très précieuses et presque régulières à tel point que cette flottille fut appelée « l'autobus de la Manche ». Ce support par mer servit principalement à différents grands réseaux :

- « Var », il s'agissait d'un réseau du *Special Operation Executive (SOE)*³¹ plus spécialisé dans l'action et le sabotage, la guerre subversive en général. Après quelques opérations entre octobre et décembre 1943, sous la direction de Peter Deman et d'Aristide Sicot dans la région de Saint-Cast, un accrochage de la vedette avec les troupes allemandes obligea ce réseau à changer de lieu pour les opérations³². Il opéra alors depuis Beg Ar Fry, près de Guimaëc, de la fin janvier à juin 1944 avec à son actif huit opérations maritimes. L'un des agents débarqué sur cette plage fut François Mitterrand (*alias* Morland) lors de l'opération *Easement II*, la nuit du 26 au 27 février 1944.

- « *Shelburne* » admirablement étudié par Roger Huguen³³. Ce réseau d'évasion d'aviateurs³⁴ par mer depuis la plage « Bonaparte » à Plouha reste le plus connu avec le succès, en 1944, de ses neuf opérations maritimes qui permirent le départ de 143 personnes, dont 124 aviateurs³⁵. Les Alliés réussirent le tour de force, en mars 1944,

²⁷ *MGB* : *Motor Gun Boat* (canonnière).

²⁸ La flottille était composée des navires : le *MA/SB 36*, les *MGB 318, 502, 503* et la *MTB 718*. La *MGB 318* était une canonnière de la classe C, de 33,5 mètres. La *MGB 318* a effectué quinze missions sur les côtes bretonnes avant octobre 1943. Les vedettes *MGB 502* et *503* étaient des canonnières plus longues et plus puissantes. La *MTB718 (Motor Torpedo Boat)*, la dernière à rejoindre la flottille en mars 1944, avait la plus grande autonomie.

²⁹ Certaines épouses nous racontèrent qu'elles ne surent jamais ce que faisaient leur mari durant la guerre. Les marins trouvaient toujours des prétextes pour cacher leur absence lors de leur départ sur les côtes bretonnes. L'une d'elles « rouspéta » son mari en lui disant qu'il : « ferait mieux d'aller se battre au lieu de rester faire des ronds dans l'eau avec une vedette ».

³⁰ BROOKS, Richards, *Secret flotilla*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1995.

³¹ FOOT, M.R.D, *SOE in France*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1966.

³² Afin de ne pas mettre en péril les liaisons ou les réseaux rencontrés sur la côte, la vedette devait se faire la plus discrète possible. Aussi, lors d'un incident, le lieu de rendez-vous était-il abandonné.

³³ HUGUEN, Roger, *Par les nuits les plus longues. Réseaux d'évasion d'aviateurs en Bretagne 1940-1944*, 2^e éd., Saint-Brieuc, Les Presses bretonnes, 1976.

³⁴ Parmi les réseaux d'évasion d'aviateurs opérant en France, on peut citer les réseaux Comète (réseau belge), *Pat O'Leary*, *Oaktree*, ces deux derniers opérèrent en Bretagne. Les réseaux d'évasion travaillaient avec un service spécialisé britannique, le Mi-9.

³⁵ Jusqu'au débarquement 3 000 aviateurs évitèrent la capture dans la partie nord-ouest de l'Europe 90 % passèrent par les Pyrénées et l'Espagne. En Bretagne, environ 300 aviateurs furent recueillis par les réseaux dont la moitié put repartir en Grande-Bretagne par mer. Au moins 500 civils (Néerlandais, Belges, Danois, Français) qui aidèrent les 3 000 aviateurs furent fusillés ou moururent dans les camps de concentration et au moins l'équivalent mourut après la Libération (après leur retour des camps) de la suite des privations durant leur détention.

de rapatrier en trois opérations sur huit jours le nombre impressionnant de soixante-quinze personnes. Lors de chaque opération, les vedettes déposaient également des agents, des armes et des matériels pour la Résistance.

- « *Alibi* », bien moins connu que *Shelburne*, est très certainement le premier réseau de renseignement de l'*Intelligence Service* monté en France puisqu'il est créé le 1^{er} juillet 1940. Ce réseau opéra sur l'ensemble de la France de juillet 1940 à la Libération. L'acheminement des renseignements restait une aventure périlleuse, lente et incertaine. À partir du début 1944, *Alibi* en Bretagne développa deux activités : une équipe pour les liaisons maritimes³⁶ à l'Île-Grande, près de Pleumeur-Bodou, et une branche renseignement, surtout après avril 1944. Ce réseau comptait pour la Bretagne 150 agents permanents ou occasionnels. Dix opérations, nommées *Glover*, furent organisées pour *Alibi*, entre février et août 1944, afin de faire parvenir à Londres de très précieux renseignements et documents sur le dispositif ennemi³⁷. Contrairement à *Plouha* pour *Shelburne*, il n'y avait pas de départ d'aviateurs ou d'agents : pour schématiser, on peut dire que c'était un réseau « d'évasion de documents ».

Il faut également mentionner l'action d'une flottille spéciale américaine³⁸. Elle effectua sa première mission sur les côtes de France, à l'Île-Grande pour le réseau *Alibi*³⁹ en mai 1944, des officiers britanniques de la 15^e flottille accompagnaient les marins américains novices sur les côtes bretonnes. Cette flottille américaine effectua environ une vingtaine d'opération au travers de la Manche, dont au moins quatre sur la Bretagne pour le compte de l'*OSS*, le service secret américain.

Le bilan des opérations de la 15^e flottille de MGB et de la flottille américaine dans le nord de la Bretagne, en 1944, est éloquent et exceptionnel, surtout lorsque l'on sait que la durée de survie d'un réseau était de l'ordre de six mois à cette époque : vingt-cinq succès et sept échecs⁴⁰.

³⁶ Ce fut la première activité du réseau lors de sa mise en place à l'Île-Grande.

³⁷ GUILLOU, Michel, *Les courriers de l'espoir, historique des opérations maritimes Glover du réseau Alibi à l'Île-Grande janvier à août 1944*, (étude non publiée).

³⁸ Il s'agissait du *squadron 2 (2)* avec les vedettes *PT71*, *PT72* et *PT199* (*PT* : *Patrol Torpedo*).

³⁹ Cette flottille effectua plus tard une mission maritime pour le réseau *Var* à *Beg ar Fry*.

⁴⁰ Concernant les échecs, il pouvait s'agir d'opération n'ayant pu se dérouler pour différentes causes : mauvais temps, autres opérations sur la zone, problème à terre pour l'équipe chargée de faire le contact sur la côte, etc.

1944	Beg An Fry	Île-Grande	Île d'Er (Plougrescant)	Plouha	Total/mois
janvier	28 (MGB 502) E		29 (MGB 318) S	28 (MGB 503) S	1 échec 2 succès
février	26 (MGB 502) S 29 (MGB 502) S	23 (MGB 503) S		26 (MGB 503) S	4 succès
mars	17 (MGB 503) S 21 (MGB 502) S 26 (MGB 503) S	21 (MGB 503) E	23 (MGB 318) E 25 (MGB 318) S	16 (MGB 502) S 19 (MGB 503) S 23 (MGB 503) S	7 succès 2 échecs
avril	15 (MGB 502) S (MTB 718)	22 (MGB 503) E	25 (MGB 502) E (niv. de Tréguier)		1 succès 2 échecs
mai		19 (PT 71/PT 72) E 24 (PT 71/PT 72) S			1 succès 1 échec
juin	24 (PT 72) S (PT 199)	17 (MGB 318) S		15 (MTB 718) S	3 succès
juillet		16 (MGB 318) E 23 (MGB 318) S 29 (MGB 318) S		12 (MGB 503) S 23 (MGB 502) S	4 succès 1 échec
août		5 (MGB 318) S		9 (MTB 718) S	2 succès
sept.			22 (J. Morgan) S (à Lézardrieux)		1 succès
Total	7 succès 1 échec	6 succès 4 échecs	3 succès 2 échecs	9 succès 0 échec	25 succès 7 échecs

19 : date de la mission

(MGB 503) : vedette effectuant l'opération

S : succès de l'opération

E : échec de l'opération

Tableau – Bilan des opérations maritimes des flottilles britanniques et américaines de janvier à septembre 1944 (synthèse de Michel Guillou)

Conclusion

Au fil de cette communication, nous avons pu montrer que les liaisons maritimes entre la Bretagne et la Grande-Bretagne ne furent vraiment jamais rompues, elles furent même constantes et nombreuses tout au long du conflit, réparties sur le nord et l'ouest de la Bretagne pour se concentrer au moment décisif, au début 1944, exclusivement dans le nord du département des Côtes-du-Nord.

Si le bilan des opérations du réseau *Shelburne* à Plouha est le plus connu avec l'évacuation de 143 personnes, les autres réseaux ont également tenu un rôle important. Les vingt-cinq succès des opérations de la 15^e flottille au début de l'année 1944 furent précieux pour les plans alliés en permettant un retour rapide au combat des pilotes de l'US Air Force ou de la RAF et l'arrivée à Londres des renseignements sur l'armée d'occupation ou les actions du Gouvernement de Vichy grâce aux agents du réseau *Alibi*.

Ces hommes de l'ombre, marins et officiers de la Royal Navy, purent rencontrer les agents français des réseaux d'évasion ou de renseignement lors de quelques commémorations organisées après les années 1980 à Beg Ar Fry et à Plouha. La rencontre de mai 1994, sur le site de la plage Bonaparte pour *Shelburne* et de l'Île-Grande pour *Alibi*, à l'occasion du 50^e anniversaire de ces opérations, fut l'une des plus émouvantes car elle rassembla l'ensemble des acteurs : marins, aviateurs et les agents tant français que britanniques. Certains se rencontraient pour la première fois depuis la guerre. Les résistants français des Côtes-d'Armor purent ainsi mettre un visage sur ces ombres de la nuit qui accostaient la côte bretonne. Cette présence leur donnait l'espoir de continuer le combat. De même, certains marins britanniques voyaient de plein jour, les côtes fréquentées par les nuits les plus longues et dans un noir absolu par leur vedette.

Ce 50^e anniversaire fut aussi marqué par l'inauguration d'une stèle commémorant ces opérations à l'Île-Grande à l'emplacement des actions maritimes du réseau *Alibi*.

Durant ces rencontres, les Britanniques ne manquèrent jamais de rappeler qu'ils admiraient ces Français qui restaient sur le territoire occupé à la merci de l'ennemi alors qu'eux rentraient en sécurité en Angleterre après l'opération.

Michel GUILLOU
docteur en histoire contemporaine

RÉSUMÉ

Durant la Seconde Guerre mondiale, la situation stratégique de la Bretagne avec ses ports et ses bases sous-marines ne pouvait qu'intéresser les Anglais dans leur recherche de renseignements et d'une zone de rapatriement d'évadés ou d'aviateurs. Dès juillet 1940, les agents en provenance de la Bretagne occupée informaient leurs responsables que cette région était propice à l'établissement de réseaux de toutes sortes pilotés depuis Londres.

Parmi les initiatives des services britanniques avec la Résistance bretonne, il y a deux exemples d'actions sur nos côtes qui constituaient une sorte d'interface entre deux partenaires bien déterminés à vaincre l'occupant allemand. Les projets d'opérations de raids sur la Bretagne furent nombreux. Les raids qui furent menés, plus rares, montraient l'état d'esprit offensif des services alliés dans leur quête de porter atteinte directement au potentiel ennemi. Ils permettaient aussi de constituer avec la Résistance intérieure, une sorte de « tenaille » invisible semant le trouble et créant une insécurité derrière les lignes ennemies. L'une de ces

actions offensives se déroula dans la région du Goëlo, le raid *Fahrenheit* à Plouézec dans la nuit du 11 au 12 novembre 1942. Raid symbolique certes, mais qui illustre bien la relation entre les renseignements obtenus par un agent breton et l'organisation des opérations du côté britannique.

Autre exemple de contribution avec la Résistance bretonne, les rapatriements des agents, des aviateurs ou même des documents pour les alliés qui mirent en place des services spécifiques et des réseaux pour assurer ces missions très secrètes sur les côtes. Les évasions d'aviateurs par mer restent les plus connues avec le succès du réseau *Shelburne*, mais de très nombreuses autres liaisons clandestines se déroulèrent de 1940 à 1944 sur l'ensemble du littoral breton et plus particulièrement sur le secteur Trégor-Goëlo à la fin du conflit. Ainsi, les Anglais et la Résistance bretonne ne furent jamais séparés, tissant au-dessus de la Manche des réseaux « invisibles ».