

Les voies de communications, au cœur des stratégies alliée et allemande en Bretagne à l'été 1944

Le 4 août 1944, l'*Operational Group DONALD*, qui regroupe des commandos parachutistes dépendant de l'*OSS*, les services secrets américains, reçoit son ordre de mission de l'*EM-FFI* dirigé en Grande-Bretagne par le général Koenig. Le document précise que, de manière à faciliter l'avancée rapide de la colonne de troupes américaines qui se dirige vers Brest en suivant la côte nord de la Bretagne depuis Saint-Malo, « tous les efforts doivent être faits afin de préserver les ponts, voies ferrées et routes le long de son trajet ». La première tâche incombant aux parachutistes américains est donc de « prévenir la destruction par l'ennemi du viaduc situé à l'Est de Guimiliau »¹. Que l'état-major allié décide de parachuter en Bretagne début août 1944 ce petit groupe de combattants des forces spéciales – dont seuls huit groupes ont été à cette date largués en France, et tous au sud de la Loire – en dit long sur l'importance accordée alors à la Bretagne et à ses voies de communication, d'autant qu'au contraire des autres *OG's*, *DONALD* est chargé de la protection de ces voies de communication, et non de leur destruction.

Cette situation est largement inédite, y compris à l'échelle de la Bretagne. Certes, la région occupe, dès 1940, une position stratégique dans la lutte que se livrent l'Allemagne nazie, d'une part, le Royaume-Uni bientôt rejoint par les États-Unis, d'autre part² : sa situation a notamment fait de ses ports les principales bases de la *Kriegsmarine* en vue de contrôler les routes maritimes qui passent au large de la Bretagne. Rappelons, simplement, que trois des cinq bases sous-marines allemandes construites en France occupée sont situées en Bretagne, à Saint-Nazaire, Lorient et Brest. Pour ces raisons mêmes, les grands ports bretons sont, dès 1940, et plus

¹ EM-FFI, OG Brief n° 2, 4 août 1944. Ce document m'a été gracieusement communiqué par A. Le Berre. Qu'il en soit ici chaleureusement remercié, ainsi que tous ceux qui m'ont apporté leur aide dans mes recherches sur ce thème : C. Bougeard, F. Gourrier, M. Guillou, F. Lostec, D. Portier et O. Porteau.

² Sur ces aspects, voir BOUGEARD, Christian, « L'intérêt stratégique de la Bretagne durant la Seconde Guerre mondiale », *Historiens et Géographes*, 1988, n° 318, p. 47-52.

encore à compter de 1941, des objectifs de choix pour l'aviation alliée dans le cadre du volet aérien de la « bataille de l'Atlantique »³.

Pourtant, à compter du printemps 1944, la Bretagne, tout en conservant son caractère éminemment stratégique, le voit évoluer, se transformer. Une raison à cela, entre autres : sa proximité géographique avec le futur front de Normandie. Dès lors – du moins en apparence –, c'est sur les voies de transport terrestres – et non plus maritimes – que l'attention des belligérants va se porter, tant du côté des Anglo-Américains qui cherchent à limiter la mobilité des troupes ennemies, que du côté des Allemands qui tentent, non sans mal, de conserver ces capacités de mouvement. Cette évolution en prépare une autre : celle qui redonne à la Bretagne un rôle nodal en matière de transports maritimes, conduisant les uns et les autres à balancer entre destruction et protection/préservation des infrastructures de transport bretonnes.

Ce sont donc ces « mutations stratégiques » que connaît la Bretagne en l'espace de quelques semaines que je souhaiterais ici analyser. Je me focaliserai pour ce faire sur les seules forces militaires alliées et allemandes, au détriment de la Résistance bretonne donc. Certes, celle-ci joue un rôle essentiel dans les opérations de Libération de la Bretagne à l'été 1944. Ses objectifs militaires, réels, sont cependant limités à la libération d'un territoire souvent restreint à la zone d'influence de telle compagnie ou de tel bataillon FFI ou FTP et restent en cela du seul niveau tactique. Surtout, ces objectifs militaires apparaissent pour une part secondaires au regard de ce qui constitue l'essentiel : les objectifs politiques que se sont fixés les instances dirigeantes de la Résistance, en France occupée comme à Londres ou Alger⁴.

Dans la lutte qui s'engage pour le contrôle des grands axes de communication bretons à partir des mois d'avril-mai 1944, trois temps se dessinent plus ou moins nettement. Le premier est celui qui précède le débarquement de Normandie, un temps marqué par l'accroissement progressif des actions de l'aviation alliée dans le cadre de la préparation des opérations à venir. À compter du 6 juin 1944 – deuxième

³ Ces aspects sont décrits avec force détails par HUGUEN, Roger, *La Bretagne dans la bataille de l'Atlantique, 1940-1945. La stratégie du Bomber Command appliquée à la Bretagne*, Spézet, Coop Breizh, 2003 et BOHN, Roland, *Raids aériens sur la Bretagne durant la Seconde Guerre mondiale. Les ailes de la Résistance et de la souffrance*, Bannalec, Études et recherches thématiques en Finistère et en Bretagne, 1997-1998, 2 t..

⁴ Notons, par ailleurs, que de nombreuses études universitaires ont porté spécifiquement sur la Résistance bretonne, reléguant pour une part au second rang les forces armées alliées et allemandes. Parmi ces études de premier plan, retenons, sans la moindre prétention à l'exhaustivité, BOUGEARD, Christian, *Le choc de la guerre dans un département breton. Les Côtes-du-Nord des années 1920 aux années 1950*, thèse d'Etat, Rennes 2, 1986 ; LEROUX, Roger, *Le Morbihan en guerre*, Mayenne, J. Floch, 1991, SAINCLIVIER, Jacqueline, *La Résistance en Ille-et-Vilaine (1940-1944)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1993 ; ou encore les pages qu'y consacre CAPDEVILA, Luc, *Les Bretons au lendemain de l'Occupation. Imaginaire et comportement d'une sortie de guerre (1944-1945)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1999.

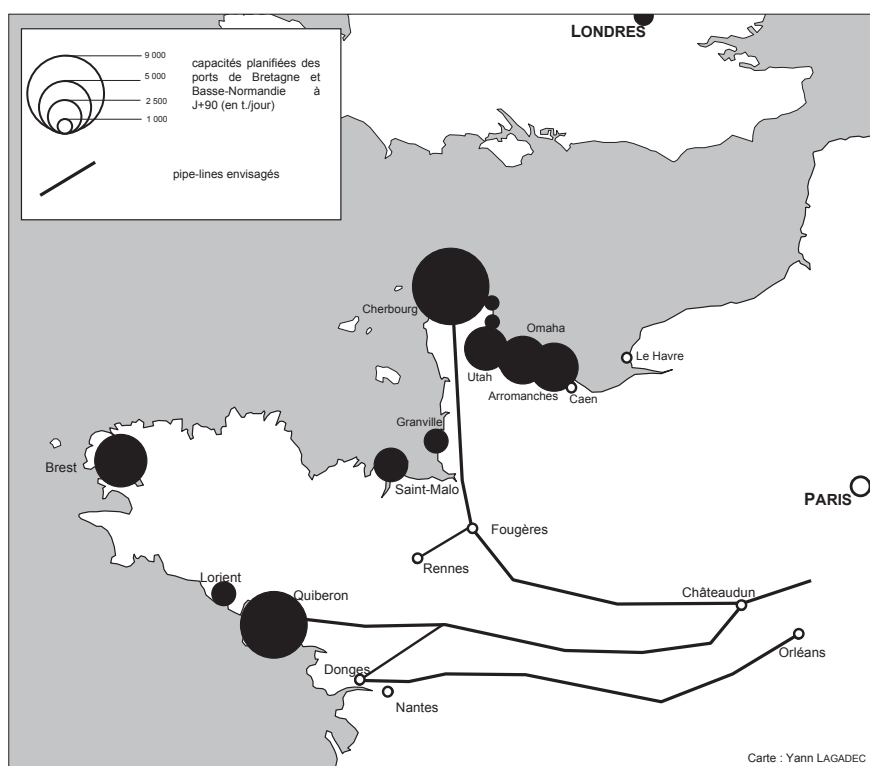
temps –, l'action de la *Royal Air Force* et de l'*Us Air Force* se double de celle des forces spéciales parachutées derrière les lignes allemandes en vue, aux côtés de la Résistance bretonne, de ralentir les mouvements des renforts ennemis vers le front normand. Enfin – troisième et dernier temps –, à partir du 1^{er} août et de la percée d'Avranches, les rôles s'inversent : ce sont désormais les troupes allemandes, retraits pour certaines vers les poches en cours de constitution, qui vont tenter de ralentir les mouvements des forces blindées américaines qui traversent la région en direction de Lorient, Brest, Saint-Malo ou Nantes avec un objectif : s'assurer du contrôle des principales voies terrestres afin de gagner au plus vite les grands ports indispensables à la logistique alliée.

Le rôle stratégique des voies de communication bretonnes dans la perspective de l'opération *OVERLORD*

Depuis 1940, la Bretagne et ses ports constituent pour les Alliés des objectifs de choix, dans la mesure où les Allemands y ont constitué des bases navales et sous-marines de premier plan dans la lutte contre les convois qui, venant des États-Unis, permettent de porter la guerre contre l'Allemagne sur le front Ouest. Une fois abandonnée l'option d'un débarquement allié à proximité du Pas-de-Calais et le choix fixé sur la baie de Seine, entre Caen et Cherbourg, l'intérêt stratégique de la Bretagne apparaît sous un jour nouveau aux planificateurs alliés.

La Bretagne, potentielle plate-forme logistique alliée

Les opérations de planification concernant un débarquement en Europe occidentale débutent dès 1943. Très tôt, les questions logistiques prennent une place essentielle dans les réflexions des Alliés : ce sont, en trois mois, près d'un million de soldats qui sont sensés prendre pied sur les côtes de France, des centaines de milliers de véhicules, nécessitant ravitaillement, carburant, munitions en tous genres. Ce sont les ports normands que l'on entend bien évidemment mobiliser dans un premier temps, mais ni Cherbourg ni les ports artificiels d'*Omaha Beach* et d'Arromanches ne peuvent absorber les quelque 37 000 tonnes quotidiennes que l'on estime nécessaires aux armées alliées à compter de J + 60 – début août 1944 –, encore moins les 45 000 exigées à compter de J + 90, début septembre. Dans ces conditions, la Bretagne et ses ports sont appelés à jouer un rôle crucial, d'autant que leur utilisation permet pour une large part d'éviter d'entrer en Manche : ces ports retrouveraient ainsi, en quelque sorte, la fonction qui avait été la leur en 1917-1918. N'absorbant certes que 3 % du trafic maritime allié un mois après le débarquement selon les prévisions, il est envisagé qu'ils en reçoivent 28 % au bout



Carte 1 – Les ports bretons dans les plans logistiques alliés avant le débarquement

de deux mois et 38 % – 17 550 tonnes quotidiennes – à compter du troisième mois (J + 90) (carte 1)⁵.

Les plans alliés évoluent sensiblement au cours des premiers mois de 1944. Alors que, si un temps, la possibilité d'utiliser les ports de Saint-Nazaire, Le Poulguen, Concarneau, Morlaix/Roscoff ou Saint-Brieuc a été envisagée, à compter d'avril 1944, cette option est abandonnée au profit de quatre ports seulement : le binôme Saint-Malo/Cancale, Brest, Lorient mais aussi et surtout un port créé de toutes pièces dans la baie de Quiberon. Sans doute est-ce cet aspect des opérations projetées par les Alliés qui reste aujourd'hui le plus mal connu. L'opération *CHASTITY* prévoit l'installation d'un port artificiel *Mulberry*, comparable à ceux d'Arromanches et d'*Omaha*, à l'embouchure de la rivière d'Auray, la baie elle-même se révélant trop exposée aux

⁵ Sur ces aspects, voir les données fournies par RUPPENTHAL, Roland G., *United States Army in World War II. The European Theater of Operations Logistical Support of the Armies*, Washington DC, US Government Printing Office, Vol. I, 1953, p. 297.

aléas météorologiques en hiver⁶. Selon les planificateurs de la *COMZ* – la *Communication Zone* –, face à Locmariaquer, les cargos alliés devraient pouvoir décharger leurs cargaisons à l’abri, bénéficiant outre un port en eau profonde, d’emplacements pour cinq *Liberty-ships* et d’un débarcadère conçu pour suivre le mouvement vertical des marées. Une fois débarquées, les marchandises – jusqu’à 10 000 tonnes par jour espère-t-on, plus qu’à Cherbourg – doivent rejoindre une vaste gare de triage assurant leur transfert vers les armées.

Le projet est jugé suffisamment important pour que, dans le même temps, la possibilité d’un débarquement dans les environs de Quiberon soit envisagée si la zone ne pouvait être conquise par voie de terre avant J + 90 : au-delà de cette date en effet, les responsables de la *Navy* considèrent qu’il serait trop compliqué de faire venir d’Angleterre les éléments du port artificiel. Les détails de l’opération *HANDS-UP* nous sont parvenus : elle repose pour l’essentiel sur un assaut aéroporté de la 1st *Airborne Division* britannique et de la 1st *Parachute Brigade* polonaise sur quatre *DZ* situées à l’ouest d’Auray, entre Vannes et Meucon, en presqu’île de Rhuy s’enfin, permettant de sécuriser la baie de Quiberon dans un premier temps. La prise de contrôle de l’aérodrome de Meucon, avec l’appui de l’artillerie navale, permettrait dans un second temps l’arrivée par aérotransport de la 52nd *Infantry Division* britannique⁷.

Ajoutons que, parallèlement, les plans alliés prévoient la mise en place d’un réseau de pipe-lines dans l’Ouest de la France devant faciliter le ravitaillement en carburant des armées. Si le principal traverse la Manche en direction de Cherbourg avant de gagner Avranches puis Fougères et de se séparer en deux tronçons dont un vers Rennes (*PLUTO*), trois autres ont pour point de départ des ports bretons : l’un part de Quiberon pour Vannes, Redon, Châteaubriant et court en direction de la Beauce ; deux autres quittent Donges, rejoignant le pipe-line précédant à Châteaubriant pour l’un, remontant la vallée de la Loire jusqu’à Orléans pour l’autre.

Tels sont donc les plans présentés au *SHAEP* début 1944, finalement validés le 22 avril par le commandement allié. Dans le même temps cependant, les planificateurs doivent tenir compte de la menace que constituent les forces allemandes stationnées en Bretagne.

⁶ Sur cette opération, voir les travaux de DENNY, Norman R., *Seduction in Combat. Losing Sight of Logistics after D-Day*, thesis, university of Tennessee, 1989 et de POTTER, Seymour A. Jr, « Quiberon Bay », *Military Review*, Septembre 1951, p. 45-53.

⁷ GAWNE, Jonathan, 1944. *Les Américains en Bretagne. La bataille de Brest*, Paris, Histoire & Collections, 2002, p. 6. Dans le même temps, d’autres opérations du même genre sont planifiées pour hâter la prise de Saint-Malo (*BENEFICIARY*) et de Brest (*SWORD HILT*). Sur ces opérations, voir GANZ, A. Harding, « Questionable Objectives : The Brittany Ports, 1944 », *Journal of Military History*, janvier 1995, p. 92 et GUILLOU, Michel, « Les projets et opérations militaires alliés sur la Bretagne lors de la Deuxième Guerre », dans Jacqueline SAINCLIVIER et Christian BOUGEARD (dir.), *La Résistance et les Français. Enjeux stratégiques et environnement social*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1995, p. 38-39.

*Les forces allemandes de Bretagne,
une menace pour la tête de pont normande*

Alors que les Alliés se préparent à débarquer, les Allemands planifient de leur côté la défense face à une tentative de débarquement. Le renforcement de l'*Atlantik-wall* au cours de l'hiver 1943-1944, à l'initiative de Rommel, en constitue la trace la plus évidente. De manière plus générale, la *Wehrmacht* élabore des plans visant à faciliter la concentration des troupes vers les zones jugées les plus propices à une opération amphibie : la Normandie, le Pas-de-Calais, la Bretagne en général et la côte sud de la région en particulier à en croire l'*Oberst* Kogard, de la 343. *Infanterie Division* – celle en charge de la défense de Brest –, qui renvoie aux conclusions d'une conférence tenue par les responsables militaires allemands à Pontivy en avril 1944⁸.

À cette date, l'on compte en Bretagne quelque 200 000 soldats allemands, si l'on ajoute aux troupes de la *Heer*, celles de la *Luftwaffe*, de la *Kriegsmarine*, mais aussi des *Sicherungsbataillonen*, *Landschutzbataillonen*, de la *Feldgendarmérie*, des *Kommandanturen* ou encore du *Militär-Befehlshaber im Frankreich*⁹. Se concentrent plus particulièrement ici huit des quatorze divisions d'infanterie de la 7^e Armée allemande (*AOK 7*), celle en charge de la défense des côtes de la Dive, au nord de Caen, à Pornic, de l'ordre de 110 000 combattants probablement, même si seule une partie de ces hommes est en mesure de quitter la région, les autres devant en assurer la défense. C'est donc en Bretagne que le général Dollmann, qui commande ce secteur, pourrait puiser l'essentiel de ses renforts en cas de débarquement en Normandie, notamment trois divisions complètes qui sont d'ores et déjà désignées comme réserves d'armée – à l'échelle de l'*AOK 7* ou à celle, supérieure, du *Heeres-Gruppe B*. Parallèlement, dans chacune des autres divisions, des *Kampfgruppe* aptes à prendre la route dans des délais très courts sont constitués, associant infanterie – de l'ordre de deux bataillons en général –, artillerie – plusieurs batteries de pièces de campagne et antichar –, génie – une compagnie le plus souvent –, enfin des unités de transmissions, santé ou logistique. À titre d'exemple, le *KG* issu de la 353. *Infanterie Division*, dont le PC est à Lampaul-Guimiliau, regroupe deux bataillons du 943. *Grenadier-Regiment*, les cyclistes du *Füs. Bat. 353* et le *Pz. Jg. Abt. 353.*, une unité antichar associant quatorze canons automoteurs *Marder*, dix blindés *STuG* et neuf pièces de 37 mm, le tout sous les ordres de l'*Oberst* Böhm, qui commande par ailleurs le 943 *G.R.* depuis son PC de Lesneven¹⁰. En cas de besoin, bien évidemment, ces *Kampfgruppe* peuvent être complétés par des renforts dont l'organisation prendrait cependant plusieurs jours.

⁸ KOGARD, Rudolf, *Brest, 343rd Infantry Division, May-18 Sep. 1944*, s. l., Historical Division/Headquarters, US Army, 1947, p. 11-12.

⁹ Sur ce point, LE BERRE, Alain, « Bretagne, été 1944 : les renforts allemands transférés en Normandie », *39-45 Magazine*, juin 2011, p. 16-30.

¹⁰ LE BERRE, Alain, « Bretagne, été 1944... », art. cit., juin 2011, p. 24.

La constitution de ces « unités de marche » ne règle pas tout cependant. D'une part, parce que ces divisions sont, pour certaines d'entre elles, de création récente voire en formation, à l'instar des 77. *I. D* et 5. *Fj. D*, et donc encore peu aptes, *a priori*, à mener des combats qui s'annoncent difficiles, pour d'autres constituées de recrues âgées et de volontaires italiens ou russes, dont la valeur militaire reste à prouver¹¹. D'autre part, et surtout, parce que les divisions allemandes stationnées en Bretagne souffrent cruellement d'un manque de moyens de transport : c'est le cas bien évidemment des trois divisions « statiques » – *bodenständige* –, mais pas seulement. Ainsi, la 5. *Fj. D* ne dispose que de 9 % de ses véhicules à moteur en mai 1944, témoignant à elle seule de l'importance de la « démotorisation » en cours de la *Wehrmacht*¹². Dès cette date d'ailleurs, de nombreuses *Kommandanturen* de Bretagne se lancent dans la réquisition de véhicules civils, vélos y compris, la *Feldkommandantur* de Quimper faisant paraître dans la *Dépêche de l'Ouest* à la date du 13-14 mai un avis de réquisition des « pneus et batteries d'autos civiles¹³ ».

Il n'en reste pas moins que les Alliés prennent la menace au sérieux : les divisions présentes en Bretagne peuvent, au moment critique que constituent les premiers jours de l'opération amphibie, faire basculer le rapport de force en défaveur des Anglo-Américains. Aussi convient-il de planifier des opérations visant à freiner, à défaut d'interdire, l'accès au front normand des unités de la *Wehrmacht*. Les voies de communication sont ici logiquement ciblées, à commencer par les infrastructures ferroviaires devant permettre le transfert des renforts allemands vers la Normandie. En effet, si les transports routiers offrent indéniablement une plus grande souplesse, le transfert de troupes par voie ferrée aurait, pour les Allemands, l'avantage d'une plus grande rapidité sur de longues distances, l'avantage aussi de faciliter l'acheminement des équipements les plus lourds, blindés et pièces d'artillerie notamment. Ce type de transfert n'en est pas moins complexe, nécessitant par exemple quatorze trains pour la 275. *ID* basée à Redon, dix pour la 265. *ID* de Quimperlé, supposant surtout l'absence de toute coupure des voies.

Les Alliés l'ont bien compris, prévoyant, afin d'isoler la Normandie, d'agir selon deux modalités, en rien spécifiques à la Bretagne d'ailleurs. La première est le bombardement aérien, par la *RAF* et l'*US Air Force*, des principaux nœuds ferroviaires, ponts et gares de triage notamment. La seconde modalité d'action envisagée par les Alliés est l'intensification des sabotages sur les voies ferrées. La Résistance française

¹¹À titre d'exemple, moins de 10 % des hommes de la 5. *Fj. D.*, division parachutiste d'élite stationnée autour de Rennes, ont suivi l'entraînement parachutiste, seuls 20 % des officiers ayant une expérience du combat d'infanterie. La division n'a à sa disposition que 50 % de la dotation prévue de mitrailleuses, un des trois régiments n'ayant pas même de casques de combat.

¹² Sur ce point, voir l'étude très éclairante de HART, Russell A., « Feeding Mars. The Role of Logistics in the German Defeat in Normandy, 1944 », *War in History*, 1995/3, p. 418-419.

¹³ Document cité par LE BERRE, Alain, « Bretagne, été 1944... », art. cit., juin 2011, p. 18.

en général, bretonne en particulier, est bien évidemment concernée ici au premier chef, dans le cadre du *Plan vert* qui, aux côtés des *Plans jaune, rouge, noir, bleu, violet* et, en ce qui concerne les voies de communication, *tortue* – la neutralisation des communications routières –, doit être mis en œuvre à compter du Jour J. Mais, en ce qui concerne quelques zones jugées essentielles par les planificateurs alliés, cette mobilisation de la Résistance intérieure se double de l'insertion de parachutistes des forces spéciales, *SAS* et *Jedburgh*, visant à mener ou coordonner ces missions de sabotage. Trois régions sont plus particulièrement concernées : d'une part, la Bourgogne et le Poitou, zones par lesquelles doivent transiter de potentiels renforts blindés allemands venant du Sud-Ouest – la 2. *SS Pz.D.* – et du Sud-Est – la 9. *Pz.D.* –, d'autre part, la Bretagne.

L'offensive aérienne alliée contre le réseau ferré français débute dès le printemps 1944, dans le cadre notamment du plan Zuckermann qui vient d'être adopté¹⁴. La Bretagne n'est pas épargnée, même si la zone d'interdiction définie par ce plan s'appuie pour l'essentiel sur la Loire et la Seine. Nantes est visée à ce titre courant mai : dans la nuit du 27 au 28, 100 *Lancaster* touchent la gare de triage et le pont de Vendée, un ouvrage ferroviaire enjambant la Loire qui s'effondre sous les impacts¹⁵. Ces attaques des bombardiers lourds de l'aviation stratégique alliée se doublent d'autres opérations aériennes, de moindre importance, menées par des bombardiers légers ou chasseurs-bombardiers : ainsi, dans le seul Morbihan, un train est visé en gare de Vannes le 9 mai, un autre en gare de Plouharnel un peu plus tard le même jour ; le 14, c'est le train Paris-Quimper qui est mitraillé en gare d'Auray, le 18 les dépendances de la gare de Guer, le 21 celle de Gourin. Lors de la seule journée du 24 mai, huit avions attaquent la gare de Ploërmel, une vingtaine ciblant la rotonde d'Auray, le viaduc de Toul Er Gouz, mais aussi deux trains, l'un circulant au niveau de Ploeren, l'autre près de Landaul, ces attaques conduisant à l'interruption de la circulation pendant quatre jours. Le 31 mai enfin, c'est au tour de la gare de Landévant d'être mitraillée¹⁶. Dans le même temps, la Résistance ne reste pas inactive : dans le seul département des Côtes-du-Nord, alors que l'on comptait vingt

¹⁴ Sur ce plan et les débats qu'il suscita au sein de l'état-major allié, notamment en raison des pertes civiles potentiellement induites, voir MCARTHUR, Charles W., *Operations Analysis in the US Army Eighth Air Force in World War II*, Washington, American Mathematical Society, 1991, p. 143-149 et HARRISON, Gordon A., *Cross-Channel Attack*, Old Saybrook, William S. Konecky Associates, 2003, p. 217-230.

¹⁵ HUGUEN, Roger, *La Bretagne dans la bataille de l'Atlantique...*, *op. cit.*, p. 605-606.

¹⁶ LEROUX, Roger, *Le Morbihan en guerre...*, *op. cit.*, p. 230. Comme le signale l'auteur, dans les jours qui suivent, ce sont les autobus qui sont visés, tel celui effectuant la liaison Loudéac-Rennes le 3 juin, le mitraillage se soldant par la mort de huit civils. Sur cette attaque, voir LAGADEC, Yann, *Un canton dans la tourmente. Loudéac et les communes environnantes pendant la Seconde Guerre mondiale (1939-1945)*, Loudéac, Mémoire du Pays de Loudéac, 1994, p. 81-82.

et un sabotages contre les voies ferrées et le matériel ferroviaire pour tout le second semestre 1943, on en dénombre le double pour le seul mois de mai 1944¹⁷.

De manière à ne pas dévoiler de manière trop apparente ce que sera la future zone du débarquement, l'essentiel des attaques reste encore à venir cependant, depuis les airs comme au sol. Et c'est logiquement à compter de la nuit du 5 au 6 juin 1944 que les opérations s'intensifient.

Les voies de communication bretonnes dans la bataille de Normandie (6 juin-1^{er} août 1944)

Toutes les sources concordent sur le fait que les troupes allemandes présentes en Bretagne aient été mises en alerte de manière très précoce dans la nuit du 5 au 6 juin 1944 : l'activité aérienne inhabituelle, d'une part, d'autre part, les premiers accrochages avec les parachutistes *SAS* français près de Plumelec, dans le Morbihan, font qu'à 2 h 30 au plus tard, les premières unités sont sur le pied de guerre¹⁸. Cette combinaison de l'action de l'aviation et des forces spéciales alliées contre les voies de communication allemandes est assez largement spécifique à la Bretagne.

Ralentir les mouvements allemands vers le front de Normandie : le rôle des forces spéciales alliées

Il ne saurait ici s'agir de reprendre par le menu les conditions de mise en œuvre des forces spéciales alliées dans les opérations de la Libération. Rappelons, simplement, que dès la nuit du 5 au 6 juin 1944, parfois avant même que soient largués les premiers parachutistes américains ou britanniques dans le Cotentin et au nord de Caen, des équipes des 1 et 4 *SAS*, d'une part, des *Jedburgh*, d'autre part, sont parachutées en France, plusieurs centaines de kilomètres en arrière du front qui va se constituer en Normandie. Si la mission principale de tous ces groupes est d'agir de concert avec la Résistance intérieure afin de ralentir les mouvements des troupes allemandes, la particularité de l'action du 4 *SAS* français en Bretagne est qu'une partie de ses effectifs est d'emblée dévolu à des actions de sabotages contre les lignes de communication.

¹⁷ BOUGEARD, Christian *Le choc de la guerre dans les Côtes-du-Nord (1939-1945)*, Paris, J.-P. Gisserot, 1994, p. 97.

¹⁸ Sur ce point, voir, par exemple, le très intéressant journal tenu par l'*Oberleutnant* Wener Simon, disponible en ligne : <http://www.oocities.org/supernuker74/OberleutnantWernerSimonDiaryGerman.html>. Le *Kriegstagebuch* du XXV. *Armeekorps* de Pontivy signale la mise en état d'alerte de l'état-major à 2 h 02, transmis à toutes les divisions dans les 20 minutes qui suivent ; *Rapport d'activité du XXV^e Corps d'armée allemand en occupation en Bretagne (13 décembre 1940-20 novembre 1944)*, Vincennes, SHAT, 1978, p. 299.

Ainsi, les ordres initiaux de la *SAS Brigade* au 4 *SAS*, en date du 21 mai 1944, prévoient tout d'abord l'établissement « de bases sûres » – celles de Duault et Saint-Marcel – à partir desquelles les parachutistes devront couper « autant que possible, les communications [allemandes] entre la Bretagne et le reste de la France¹⁹ ». Pour ce faire, dix-huit équipes de sabotage ou *COONEY PARTIES* doivent être larguées et cibler les axes ferroviaires principalement, les lignes téléphoniques de manière secondaire. Leur « but prioritaire » est « d'empêcher tout mouvement sur les lignes principales :

- a. Avranches/Dol/Dinan/Saint-Brieuc/Morlaix/Brest,
- b. Laval/Rennes/Saint-Brieuc,
- c. Nantes/Redon/Vannes/Lorient/Quimper »²⁰.

Ces dix-huit équipes, une fois leurs missions initiales remplies, devront rejoindre l'une des deux bases évoquées pour y être rééquipées et pouvoir ainsi poursuivre les sabotages contre les moyens de transport de l'ennemi.

Alors que trente-deux *SAS* ont été largués dans la nuit du 5 au 6 juin en Bretagne, cinquante-huit autres parachutistes le sont donc dans la nuit du 7 au 8, dans le Morbihan et les Côtes-du-Nord pour la plupart, en Ille-et-Vilaine et dans le nord de la Loire-Inférieure pour quelques-uns. Il ne saurait s'agir ici de raconter par le menu le déroulement de chacune de ces dix-huit missions de trois hommes pour seize d'entre elles, cinq pour deux autres²¹. Certaines sont devenues célèbres, telle l'attaque menée contre le tunnel de Langon, entre Messac et Redon, par les cinq hommes conduits par le lieutenant Michel de Camaret, sans doute avec l'aide de la Résistance locale²². D'autres missions, bien moins connues, n'en furent pas moins des réussites, à l'instar de la *Cooney Party* 418, conduite par le capitaine de Mauduit, associé aux parachutistes Créau et Violland. Les trois hommes sabotent dans un premier temps la voie ferrée Loudéac/Carhaix près de Mûr-de-Bretagne avant de s'en prendre, deux soirs plus tard, à celle entre Loudéac et Pontivy, qui avait d'ailleurs déjà été sabotée par le sergent Carré, membre isolé de la *Cooney Party* 405²³.

Ces opérations des forces spéciales constituent-elles une réussite ? Disons tout d'abord qu'elles sont essentielles du point de vue de l'état-major allié : ainsi, le 10 juin, la *SAS Brigade*, tout en infléchissant les missions du 4 *SAS*, lui confiant un rôle

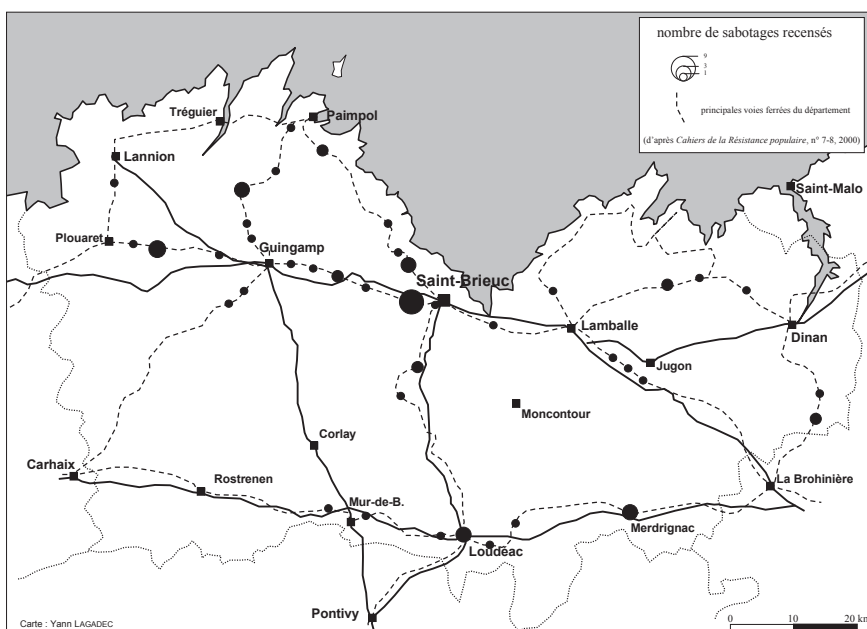
¹⁹ CORTA, Henri *et al.*, *Qui ose gagne. Les parachutistes du 2^e RCP (4^e SAS). France-Belgique (1943-1945)*, Vincennes, SHAT, 1997, p. 70.

²⁰ Annexe n° 1 à l'ordre d'opérations n° 9 de la *SAS Brigade*, cité par CORTA, Henri *et al.*, *Qui ose gagne...*, *op. cit.*, *Id.*, *ibid.*, p. 71. L'ordre d'opération n° 17, en date du 2 juin, précise à nouveau, dans son second point, que les « attaques porteront directement sur les voies ferrées et les télécommunications, dans cet ordre de priorités, mais les équipes peuvent attaquer toute installation dont la destruction est à même de gêner les opérations de l'ennemi », *Id.*, *ibid.*, p. 73.

²¹ Sur ce point, je renvoie au superbe ouvrage de PORTIER, David, *Les parachutistes SAS de la France libre, 1940-1945*, Paris, Nimrod, 2010, p. 195-206.

²² Voir le récit de CORTA, Henri, *Les Bérêts rouges*, Paris, Amicale des Anciens SAS de la France Libre, 1952, p. 187-190.

²³ Sur ces missions, LAGADEC, Yann, *Un canton dans la tourmente...*, *op. cit.*, p. 85-86.



Carte 2 – Les sabotages de voies ferrées dans les Côtes-du-Nord en juin 1944

nouveau dans l'équipement et l'unification de la Résistance intérieure au regard de la situation découverte sur le terrain, confirme l'objectif essentiel que constituent les voies de communication : « vous continuerez de donner la plus grande étendue possible à la mission qui vous a été confiée d'entraver les mouvements des réserves ennemies de l'ouest de la Bretagne vers la Normandie, et, de façon plus générale, de couper les communications de la partie orientale de la Bretagne²⁴ ». Il est par ailleurs indéniable que la multiplication des sabotages sur les voies ferrées bretonnes entre le 8 et le 10 juin perturbe le trafic ferroviaire allemand. Il est aussi probable que la présence des SAS et l'activité croissante de la Résistance induite par cette présence aient conduit les responsables allemands à maintenir en Bretagne des troupes plus nombreuses afin de lutter contre la menace ainsi constituée²⁵. Reste que les para-

²⁴ Ordre d'opérations de la SAS Brigade n° 21, 10 juin 1944, cité par CORTA, Henri *et al.*, *Qui ose gagne...*, *op. cit.*, p. 98.

²⁵ L'effet de cette seule présence SAS est d'autant plus difficile à mesurer que les troupes allemandes mobilisées dans la lutte contre les maquis ne sont que très partiellement celles qui auraient pu être envoyées en Normandie. Par ailleurs, après la dispersion successive des bases de Duault (*SAMWEST*) et Saint-Marcel (*DINGSON*), les SAS changent de posture : comme le rappelle le capitaine Leblond dans un rapport de mi-juillet 1944, Bourgoin « a donné l'ordre de se cacher, ne pas attaquer l'ennemi » tout en se « content [ant] d'actions de sabotages sur les routes, voies ferrées et communications téléphoniques », CORTA, Henri *et al.*, *Qui ose gagne...*, *op. cit.*, p. 141.

chutistes alliés ne sont pas les seuls à agir en Bretagne pour freiner les mouvements des troupes de la *Wehrmacht* vers la Normandie et qu'il est dès lors difficile d'évaluer l'efficacité propre. Dans les Côtes-du-Nord, par exemple, les sabotages conduits par la Résistance intérieure, qui se traduisent par des dizaines de coupures sur les voies ferrées convergeant vers Rennes ou Avranches au cours du seul mois de juin, sont au final bien plus nombreuses que celles dues aux *SAS* du commandant Bourgoïn²⁶ (carte 2).

S'y ajoutent encore les effets des attaques de l'aviation alliée, de plus en plus nombreuses, conduisant à nuancer le bilan présenté souvent de manière très – trop – positive de l'opération *COONEY PARTIES*.

L'intensification de l'offensive aérienne sur les axes de communication

L'offensive lancée sur les voies ferroviaires et routières bretonnes par l'aviation alliée au cours de la période qui précède directement le débarquement du 6 juin gagne encore en intensité à compter de cette date. La chose se joue à deux niveaux, bien distincts, même si le fait échappe sans doute aux Bretons de l'époque.

Le premier niveau est celui des raids massifs – les plus meurtriers pour les civils aussi – de l'aviation stratégique alliée, *Bomber Command* britannique et *Eighth Air Force* américaine. Dans la quinzaine qui suit le débarquement, des centaines de bombardiers lourds interviennent contre des cibles en Bretagne. Ainsi, le 7 juin dans l'après-midi, des dizaines de *B-17* américains frappent Nantes et ses ponts, treize autres Blain, treize Châteaubriant, douze Vitré. Le 8 dans la journée, dix-neuf *B-24* attaquent un pont à Rennes tandis que des *B-17* ciblent Rennes-Saint-Jacques, Nantes et Bruz. Au cours de la nuit du 8 au 9 juin, une autre opération, britannique cette fois, mobilise 483 appareils – 286 *Lancaster*, 169 *Halifax*, 28 *Mosquito* – dans le quadrilatère Rennes/Mayenne/Alençon/Pontaubault. Six objectifs ferroviaires différents ont été préalablement fixés, notamment à Fougères et Rennes où l'on compte une centaine de victimes. Le matin même, vingt-cinq *B-17* américains avaient déversé 67 tonnes de bombes sur Nantes, visant une nouvelle fois les ponts de Loire. Dans la nuit du 11 au 12, 329 appareils britanniques bombardent de nouveaux objectifs ferroviaires à Évreux, Massy-Palaiseau, Tours mais aussi et surtout Nantes. Au cours de la journée du 12, 691 *B-17* et 586 *B-24* sont mobilisés dans l'attaque de seize aérodromes et de six ponts ferroviaires entre Rennes et Saint-Nazaire, tandis que des centaines de chasseurs *P-38*, *P-47* et *P-51* patrouillent entre Paris et Rennes afin d'assurer leur protection. Le 13, 148 *B-24* bombardent l'aérodrome de Pleurtuit, mais aussi et surtout des ponts à Ploërmel, Vannes, la Vicomté-sur-Rance, Montfort et Porcaro. Le 15 juin, sur les 747 *B-17* mobilisés par la *Eighth Air Force*, quarante-

²⁶ Sur ce point, voir la chronologie établie par PRIGENT, Alain et TILLY, Serge, « La bataille du rail dans les Côtes-du-Nord », *Les Cahiers de la Résistance populaire*, n° 8/9, octobre 2000, p. 153-156.

six frappent les ponts de Nantes, dix autres un viaduc ferroviaire au nord de la ville, douze encore l'aérodrome de Gaël. Dans les jours qui suivent cependant, les bombardiers lourds et leurs chasseurs d'escorte retrouvent des missions plus habituelles pour eux : raids sur l'Allemagne ou sur des objectifs à haute valeur stratégique – les bases de lancement de *VI* entre autres –, délaissant à l'aviation tactique les opérations de sécurisation des abords de la tête de pont normande jusqu'à la Loire.

Ce sont donc les chasseurs et bombardiers légers – *B-24*, *B-26* et *A-20* surtout – de la *Ninth Air Force* américaine que l'on trouve au-dessus de la Bretagne. Il serait vain et fastidieux de dresser ici la liste de toutes ces actions visant la région. Les plus marquantes figurent dans l'historique de l'unité : le 8 juin, une quarantaine de *B-26* du 397th *Bomber Group* attaquent, sans résultat, un pont de chemin de fer à Rennes avant de se rabattre vers des « objectifs d'opportunité », les ponts de Saint-Ganton pour dix-neuf d'entre eux, de Saint-Senoux pour douze, la gare de triage de Châteaubriant pour six, avec des « résultats bons à excellents »²⁷. Le 12 juin, la gare de Rennes et les installations ferroviaires de la plaine de Baud, à l'est de la ville, sont touchées par une attaque de *B-17* et *B-24*. Le 14, quinze groupes de chasse sont dévolus à des attaques des voies de chemin de fer dans l'Ouest, la gare de triage de Rennes étant bombardée à nouveau le 18 avant que, le 29, plusieurs dizaines de *B-26* et *A-20* ciblent plus spécifiquement les ponts et voies de chemins de fer dans le triangle Rennes/Vitré/Saint-Hilaire-du-Harcouët.

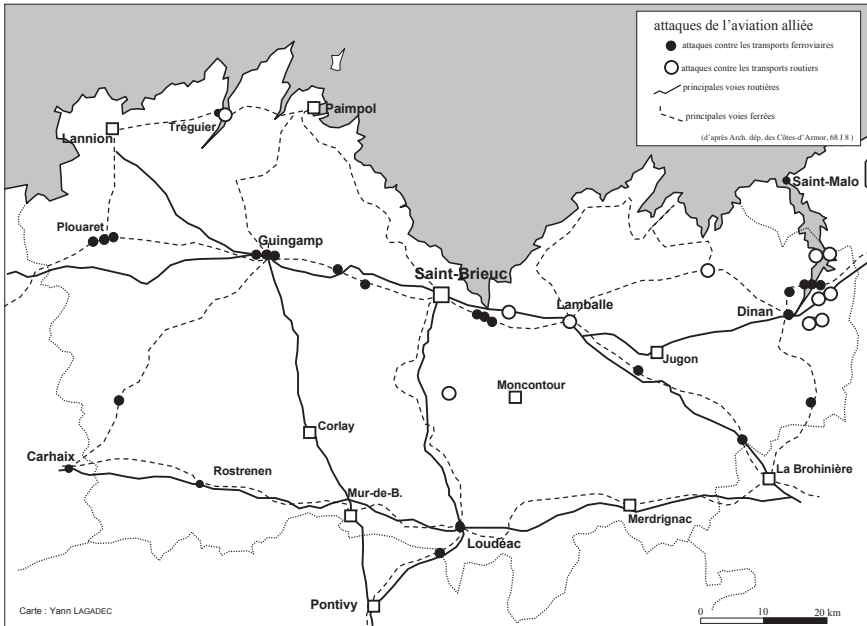
Encore ne s'agit-il là que des raids les plus importants, ceux mobilisant plusieurs dizaines de bombardiers ou chasseurs-bombardiers. Les renseignements tirés des sources locales donnent une toute autre image de ces opérations aériennes : à côté des bombardements répétés des principaux nœuds ferroviaires notamment, la mise en place d'un climat d'insécurité permanente pour les forces allemandes sur les routes et voies ferrées de Bretagne par la multiplication des mitraillages menés par quelques avions contre des objectifs d'opportunité, civils parfois d'ailleurs. Roger Leroux l'a bien montré pour le Morbihan²⁸. L'on retrouve les mêmes éléments dans les Côtes-du-Nord, par exemple : pour la seule période allant du 6 au 17 juin 1944, ving-six attaques de ce genre sont recensées ici ; elles furent d'ailleurs probablement bien plus nombreuses (carte 3)²⁹.

Les effets sont indéniables sur la mobilité des troupes allemandes qui rejoignent la Normandie. Dans son étude devenue classique, l'historien américain G. A. Harrison

²⁷ *Historical Report of Headquarters Detachment, 397th Bombardment Group*, disponible en ligne (http://www.b26.com/page/397th_bombardment_group_history.htm). Sur les cinquante-six missions de bombardement que mène cette unité entre avril et août 1944, trente-deux sont des attaques de ponts. Parmi eux, un pont ferroviaire à Nantes, le 16 juillet. Ce sont là les seules missions conduites en Bretagne, exceptés deux bombardements contre des positions d'artillerie à Saint-Malo en août.

²⁸ LEROUX, Roger, *Le Morbihan en guerre...*, *op. cit.*, p. 452.

²⁹ Arch. dép. Côtes-d'Armor, 68 J 8, Aviation anglo-américaine : bombardements et mitraillages (1944).



Carte 3 – Les attaques de l'aviation alliée dans les Côtes-du-Nord (6-17 juin 1944)

met en avant le cas du *KG Heintz* de la *275. ID*, dont le *Pc* est à Redon³⁰. Les quelque 4 700 hommes qui le composent reçoivent l'ordre, dès le 6 juin à 9 h 30, d'être en mesure d'embarquer dans une douzaine de trains qui doivent les conduire des gares d'Auray, Vannes, Montoir-de-Bretagne et surtout Redon vers celle de Lison, entre Saint-Lô et Bayeux. Dès l'après-midi du 6, un premier train se met en route vers le nord mais les autres accumulent les retards et le 7, seuls trois convois ont pu quitter Redon. Le premier approche alors d'Avranches où il va être immobilisé quelques heures avant d'être attaqué par l'aviation alliée : les troupes devront finir leur déplacement à pied. Le second train, immobilisé à Pontorson, subit lui aussi une attaque aérienne au cours de laquelle il est presque anéanti : l'on relève 80 morts et 140 blessés parmi les troupes du *Pi. Btl. 275*, le bataillon du génie de la *275. ID*. Tous les trains alors en route, attaqués ou retardés, sont toujours au sud de Rennes en cette fin d'après-midi du 7 juin. La situation se complique encore lorsque l'on apprend que la ligne Rennes/Dol a été coupée en trois endroits, nécessitant de faire passer les différents convois par La Brohinière et Dinan afin de rejoindre Dol. Mais, à peine cette décision est-elle prise qu'il apparaît que les voies ont aussi été coupées entre Dinan

³⁰ HARRISON, Gordon A., *Cross-Channel Attack...*, *op. cit.*, p. 378-379. Sur ces mouvements, voir aussi le *Rapport d'activité du XXV^e Corps d'armée allemand...*, *op. cit.*, p. 299-306.

et Dol. Toute la journée du 8 juin, sept trains doivent donc patienter, toujours au sud de Rennes, tandis que le chargement de deux autres qui doivent convoyer l'artillerie du *Kampfgruppe* prend du retard en raison d'attaques aériennes répétées : il faut attendre le début de soirée pour que le dernier train puisse prendre la direction du nord et de Fougères, puisque l'on a finalement décidé d'y faire transiter les différents convois. Dès le lendemain cependant, la ligne vers la cité des portes de Bretagne est à son tour coupée. Dans ces conditions, les troupes du *KG Heintz* sont finalement toutes débarquées de trains qui n'avancent plus guère et se voient intimer l'ordre de gagner la Normandie par voie routière, en camion ou à pied. Ainsi que le note G. A. Harrison, « l'essentiel de l'unité a alors, en deux jours et trois nuits, parcouru moins de 50 km. Trois à cinq jours supplémentaires sont passés sur la route pour atteindre la zone de concentration » avant que le *Kampfgruppe* soit engagé face aux Américains.

Le cas n'est pas isolé, même si le sort des différentes unités se révèle fort variable : le *KG Jäger*, de la 265. *ID* (PC à Quimperlé), doit initialement embarquer le 7 juin dans une dizaine de trains au départ de Quimper, Lorient et Auray. L'expérience du *KG Heintz* incite cependant le commandement du *xxv. Armeekorps* à abandonner cette solution pour recourir à un transfert par voie terrestre, en véhicules apparemment. Malgré les *strafings* de l'aviation alliée, notamment entre La Baussaine et Tinténiac le 10 juin au matin, l'essentiel du *KG* atteint sa zone d'opérations dans le Cotentin dès le 12 juin. Seuls sont restés en Bretagne les éléments de soutien qui embarquent à Quimper et Lorient le 9 juin. Il leur faut cependant une semaine pour atteindre Rennes et ils doivent finalement rejoindre la Normandie par la route³¹. Au même moment, le *Kampfgruppe* de la 266. *ID* se prépare au départ. Assemblé à Jugon le 14 juin, il ne passe Avranches que six jours plus tard, n'atteignant la zone des combats que vers le 23.

Comme le suggère cependant Alain Le Berre, les retards les plus importants, ceux liés aux coupures des voies ferrées, ne concernent que 9 000 des quelque 80 000 soldats de la *Wehrmacht* qui quittent la Bretagne pour la Normandie au cours des mois de juin et juillet : ces renforts allemands peuvent ainsi s'opposer à l'élargissement de la tête de pont et contribuer à ralentir l'avance des Américains dans le Cotentin³². Il n'en reste pas moins que les planificateurs alliés n'avaient sans doute jamais pensé interdire totalement aux troupes allemandes l'accès à la Normandie, que ce soit par la multiplication des attaques aériennes ou par les sabotages menés par *SAS* et/ou résistants. L'essentiel était de ralentir l'arrivée de ces renforts, de manière à maintenir puis accroître peu à peu le rapport de force initialement favorable. En cela, les attaques sur les voies de transport bretonnes ont bien rempli leur but.

³¹ LE BERRE, Alain, « Bretagne, été 1944... », art. cit., septembre 2011, p. 4-5.

³² *Id.*, *ibid.*, p. 10.

Est-ce pour autant la seule raison à la lenteur de l'arrivée en Normandie des troupes allemandes ? Rien n'est moins sûr. Ainsi, tout autant que l'action des forces alliées, les délais pris par les Allemands s'expliquent par le sous-équipement chronique des différentes unités. Dans le rapport qu'il rédige à la fin de sa mission vers le 25 juillet, le *major* SAS britannique Cary-Elwess, qui vient de passer un mois en Bretagne, rappelle que « les Allemands manquent de véhicules automobiles, ils ne disposent plus maintenant que de chevaux, charrettes et vélos. La dernière division opérationnelle à quitter la Bretagne l'a fait ainsi, dans un désordre considérable, en empruntant toutes sortes de vélos, charrettes, etc.³³ ». Et la situation était déjà telle en juin : à Loudéac, par exemple, au croisement des routes menant du Finistère et du Morbihan vers la Normandie, une douzaine d'unités différentes, entre le 6 et le 17 juin, laissent une trace dans les archives en raison de leurs réquisitions de véhicules. Mais nombre de soldats délaissent ce mode de préemption pour de simples vols : entre le 6 et le 15 juin, sont ainsi volés dans cette ville soixante et un vélos et huit automobiles, dont trente et une bicyclettes et cinq voitures pour le seul 11 juin, tandis que les différents garages du lieu sont vidés des pneus, bidons d'huile ou batteries encore disponibles³⁴.

Malgré ce succès au moins relatif des Alliés en Bretagne, leurs progrès sur le front de Normandie se révèlent bien moins rapides qu'ils ne l'avaient escompté. La question d'un ou plusieurs débarquements en Bretagne afin de saisir au plus tôt des capacités portuaires de la région reste donc d'actualité tout au long des mois de juin et juillet 1944.

Un débarquement en Bretagne ?

Le retard pris depuis le 6 juin dans la progression des armées américaines et britanniques en Normandie par rapport aux plans établis conduit les Alliés à continuer à agir dans la perspective d'une – voire de plusieurs – opérations amphibies et/ou aéroportées en Bretagne³⁵.

Le 22 juin, par exemple, l'ordre d'opérations n° 24 de la *SAS Brigade* concernant la mission *LOST*, dont le but est de reprendre contact avec les forces SAS dispersées après la bataille de Saint-Marcel, précise que le *major* britannique qui commande l'opération, Cary-Elwess, devra s'efforcer

« d'influencer les plans du commandant Bourgoïn pour que les SAS et les maquis aident ensemble le plus possible à la prise de Saint-Malo, mais vous n'informerez aucun des

³³ Compte-rendu de fin de mission du *major* Cary-Elwess, vers le 25 juillet 1944, cité par CORTA, Henri et al., *Qui ose gagne...*, op. cit., p. 131. Il précise cependant que « les seules fois où les Allemands semblent en mesure de fournir des camions sont lorsqu'ils localisent et attaquent de forts maquis ».

³⁴ LAGADEC, Yann, *Un canton dans la tourmente...*, op. cit., p. 83.

³⁵ Sur cette opération, voir les travaux de DENNY, Norman R., *Seduction in Combat...*, op. cit..

officiers français de la zone ou des maquis que l'opération est prévue pour la prochaine lune. Vous indiquerez aux Français que le commandement suprême allié veut pouvoir disposer des ports bretons, que tous les efforts devront être faits pour entrer en contact avec le personnel travaillant sur les docks et qu'il leur demande d'empêcher les destructions³⁶ ».

Trois ports sont qualifiés de « particulièrement intéressants » : Vannes, nom de code *Rockwell*, Morlaix, nom de code *Bessbrook*, Saint-Malo, nom de code *Chatsworth*. Des desseins semblables figurent dans un rapport du général McLeod, commandant la *SAS Brigade*, établi le 6 juillet à l'intention du général Koenig, chef de l'EM-FFI : c'est, par exemple, « à portée de combat de Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Vannes » que les *SAS* de Bourgoin doivent établir leurs bases même s'il est précisé que le major Cary-Elwes, tout en œuvrant « pour faciliter les attaques alliées sur Vannes, Morlaix et Saint-Malo », est « informé qu'aucune de celles-ci n'est imminente³⁷ ». Il n'en reste pas moins qu'entre le 8 et le 18 juillet, neuf équipes *Jedburgh* sont parachutées en Bretagne, en renfort des deux déjà présentes : cette densité, la plus forte en France, dit bien l'importance accordée à cette zone par le commandement allié, et notamment au Finistère où pas moins de cinq équipes sont successivement infiltrées (*GILES, FRANCIS, GILBERT, HILARY* et *HORACE*)³⁸. Cependant, seuls les ordres donnés à l'équipe *FELIX* avant son parachutage le 9 juillet laissent implicitement entendre que l'idée d'un débarquement sur la côte du Penthièvre est envisagée par les Alliés.

Les choses ne sont pourtant pas aussi simples au tournant des mois de juin et juillet 1944. En effet, l'évolution des combats en Normandie conduit les Alliés à prendre en considération d'autres options stratégiques. La proposition d'une percée vers la Seine avancée par Montgomery est, par exemple, repoussée le 29 juin par le *SHAEF*. Mais l'idée d'une avance rapide vers l'est, et non vers l'ouest et les ports bretons, commence alors à germer dans l'esprit des membres de l'entourage d'Eisenhower. Si les ports de la péninsule sont toujours jugés de première importance d'un point de vue logistique, les plans établis le 10 juillet par l'état-major d'Omar Bradley pour la future opération *Cobra* – la percée du front normand au sud de Saint-Lô – restent flous sur l'exploitation de l'éventuel succès, à tel point que le 12 juillet, le *SHAEF* demande au *COMZ* de reconsidérer la nécessité de l'opération *Chastity* dans la baie de Quiberon³⁹. Deux semaines plus tard, le 27 juillet, alors que le front allemand est en train de s'écrouler dans l'Avranchin, Montgomery suggère cette fois de ne

³⁶ Ordre d'opérations de la *SAS Brigade* n° 24, 22 juin 1944, cité par CORTA, Henri *et al.*, *Qui ose gagne...*, *op. cit.*, p. 126-127.

³⁷ Rapport cité par *Id.*, *ibid.*, p. 148-149.

³⁸ Sur ces équipes et celles insérées dans le Morbihan (*Gerald*), en Ille-et-Vilaine (*GUY* et *GAVIN*) et dans les Côtes-du-Nord (*FELIX*), voir leurs rapports de mission (Arch. nat. France, 72 J 83).

³⁹ GANZ, A. Harding, « Questionable Objectives... », *art. cit.*, p. 83.

consacrer qu'un corps d'armée – et non les trois corps de la 3rd Army de Patton – à la conquête de la Bretagne. Eisenhower l'approuve, sentant tout comme lui l'opportunité stratégique s'offrant aux Alliés : celle d'une victoire rapide par l'exploitation des premiers résultats obtenus et l'encercllement d'une bonne partie des troupes allemandes.

Le statut des voies de transport bretonnes change alors : d'essentielles au succès de la stratégie alliée sur le front Ouest, elles passent à celui d'objectif secondaire.

Les voies de communication bretonnes : un objectif désormais secondaire dans la stratégie alliée (1^{er} août-décembre 1944) ?

Nous l'avons dit : au niveau stratégique – celui du front Ouest et de la victoire face à l'Allemagne nazie –, de nouvelles questions se posent aux Alliés fin juillet, notamment sur l'intérêt, ou pas, des ports bretons. Les perspectives qui s'ouvrent à compter du 1^{er} août et de la percée d'Avranches renforcent les partisans d'une marche rapide vers l'est, délaissant les plans qui prévoyaient une avancée progressive en direction de l'ouest. Pourtant, au niveau opératif – celui du théâtre des opérations breton –, les ports et les axes de communication restent l'objectif majeur pour les Américains comme pour les Allemands.

La charge de la cavalerie de Patton à travers la Bretagne

Ainsi que l'écrit Patton à l'un de ses amis le 6 août, c'est une « action de cavalerie typique » qui débute le 1^{er} août aux portes de la Bretagne, le soldat devant charger « dans toutes les directions, avec un pistolet dans chaque main et un sabre dans l'autre⁴⁰ ». Précédant deux divisions d'infanterie, trois unités blindées – les 4th et 6th *Armored Divisions*, d'une part, la *Task Force A*, d'autre part – se voient confier cette mission.

Le cas de la 6th *Armored Division* est sans doute le plus emblématique : le 1^{er} août à Avranches, cette unité, qui progresse sur deux axes par le centre de la Bretagne est à Loudéac et Mauron le 3, à Pontivy le 4 août, contourne Carhaix pour atteindre Huelgoat et Le Cloître le 5 au soir, occupe Lesneven le 6. Tout est fait pour éviter les points de résistance, les contourner, afin d'avancer au plus vite : ainsi de Carhaix le 5 août, contournée par le nord, comme le sont Rennes par la 4th *Armored Division* après la perte d'une quinzaine de chars et blindés le 1^{er} août à Maison-Blanche, ou Dinan, délaissée par la 6th *Armored Division* comme par la *Task Force A* quelques jours

⁴⁰ GANZ, A. Harding, « Questionable Objectives... », art. cit., p. 87.

plus tard⁴¹. Jamais, depuis le début de la guerre, les troupes blindées américaines n'avaient avancé de manière aussi rapide, profitant d'une parfaite coordination avec l'aviation tactique du XIX^e *Tactical Air Command*⁴².

Ce que Patton décrit comme une guerre « sans front, sans flanc, sans couverture sur ses arrières », une guerre « éprouvante pour les nerfs » des chefs militaires car rapide, toute de mobilité, dans laquelle les unités de tête sont souvent sans liaison avec leur commandant, ne va pas sans poser problème⁴³. Les routes empruntées sont pour une part les mêmes que celles par lesquelles les Allemands retraits vers les grandes poches en cours de constitution autour de Brest, Lorient et Saint-Nazaire principalement, Paimpol et Saint-Malo dans une moindre mesure. Les accrochages ne sont pas rares de ce fait, troupes américaines et allemandes buttant les unes sur les autres presque par hasard. L'un des combats de ce genre les plus emblématiques est sans doute celui livré à Plouvienn le 9 août : les restes de la 266. *ID* du général Spang, de l'ordre de 2 500 à 3 000 hommes, après avoir attendu en vain les Américains à Morlaix du 5 au 7 août, tentent de se frayer un chemin vers Brest. Le général Grow, qui commande la 6^e *Armored Division*, décide d'anéantir cette colonne qui se trouve *de facto* dans son dos. Soutenus par quinze *P51 Mustang* et huit *P47 Thunderbolt*, les blindés américains écrasent les troupes allemandes qui perdent 230 morts ; 800 soldats sont capturés le même jour, dont Spang lui-même, 1 400 encore le lendemain. On le voit, le second problème est celui du contrôle de ses arrières, règle de base de l'art militaire. Cavaliers dans l'âme, les généraux commandant les deux divisions blindées américaines engagées en Bretagne, Wood et Grow, semblent s'accommoder de cette prise de risque malgré une avance plus rapide que prévue. En revanche, leur supérieur direct, le général Middleton, qui commande le VIII^e *Us Army Corps*, souhaite en rester à des conceptions plus classiques : il freine ainsi ses troupes le 3 août, leur demandant d'attendre les divisions d'infanterie qui peinent à les suivre, avançant en direction de Dol en ce qui concerne la 83^e *Infantry Division*, aux abords de Rennes pour la 8^e *Infantry Division*. La 6^e *Armored Division* perd alors vingt-quatre heures particulièrement précieuses dans la région située entre

⁴¹ La production historique sur ces unités est importante. Parmi les ouvrages anglo-saxons, retenons FOX, Don M., *Patton's Vanguard. The United States Army Fourth Armored Division*, Jefferson, McFarland, 2003, p. 59-65 et HOFMAN, George F., *The Super-Sixth. History of the 6^e Armored Division in World War II*, Nashville, The Battery Press, 1975, p. 67-125. Rares sont les études françaises de qualité. Parmi celles-ci, LE GRAND, Alain et LE BERRE, Alain, *La Bretagne à l'épreuve*, Quimper, Daoulan, 1992 ou encore FLOCH, Henri et LE BERRE, Alain, *L'enfer de Brest. Album historique. Brest-Prequ'île de Crozon (25 août-19 septembre 1944)*, Bayeux, Heimdal, 2001.

⁴² Sur ce point, voir les travaux de SULLIVAN, John J., *Air Support for Patton's Third Army*, Jefferson, McFarland, 2003, p. 17-50 et SPIRES, David N. *Air Power for Patton's Army. The XIX^e Tactical Air Command in the Second World War*, Washington, Air Force History and Museums Program, 2002, p. 73-79.

⁴³ GANZ, A. Harding, « Questionable Objectives... », art. cit., p. 83.

Mauron et Loudéac – ce qui ne sera pas sans conséquences sur la suite des opérations autour de Brest – tandis qu’au même moment, de sa propre initiative, le général Wood, de la 4th *Armored Division*, néglige de marcher vers son objectif lorientais pendant quelques heures pour foncer vers l’est, là où la décision se fera selon lui.

La solution à ce défaut de couverture des arrières des colonnes blindées américaines en route vers les ports bretons va venir, très largement, de la Résistance bretonne, chargée désormais du contrôle des principaux nœuds routiers.

L'appui de la Résistance et des forces spéciales

Dans son ordre d’opérations n° 36, en date du 1^{er} août 1944, la *SAS Brigade* assigne de nouvelles missions aux parachutistes présents en Bretagne depuis près de deux mois désormais :

« l’avance alliée se déroule maintenant si bien que des opérations aéroportées ou amphibies distinctes en Bretagne sont peu probables. La Bretagne sera libérée par l’avance américaine en direction de l’ouest et du sud-ouest à partir d’Avranches avec pour objectif Brest. La campagne prévue sera courte car l’ennemi a laissé très peu de forces mobiles en Bretagne et les Allemands se retireront pour renforcer la défense des ports »⁴⁴.

Dans ces conditions, les *SAS* doivent « faire tout ce qu’il est possible pour empêcher les destructions dans tous les ports mais particulièrement à Brest » et, dans le même temps, « essayer d’empêcher la destruction des viaducs de Morlaix et de Landerneau ».

Ces deux ouvrages d’art sont bien trop éloignés des positions des hommes du 4 *SAS* pour que ceux-ci puissent espérer agir. Ils le font plus modestement – mais de manière essentielle – là où ils se trouvent, en encadrant les résistants qu’ils ont contribué à armer, équiper, entraîner pendant des semaines pour la saisie de carrefours-clés sur la route des Américains. Nombre de villes ou bourgades sont ainsi libérées par la Résistance bretonne avant même l’arrivée des colonnes américaines qui peuvent ainsi progresser de manière d’autant plus rapide. La chose est nette le long de la nationale 164, en Centre Bretagne : Merdrignac, Plémet, Loudéac, par exemple, sont atteintes le 3 août par les blindés de Grow alors que la Résistance les contrôle déjà⁴⁵. À Loudéac d’ailleurs, des émissaires de la Résistance sont envoyés au-devant de la colonne américaine qui bombarde sans objet une ville déjà vide de tout soldat allemand. De manière plus importante encore, *SAS* et Résistants se voient confier la surveillance de ces nœuds routiers une fois les premières colonnes américaines passées, alors que des groupes de combattants allemands tentent encore

⁴⁴ Ordre d’opérations de la *SAS Brigade* n° 36, 1^{er} août 1944, cité par CORTA, Henri *et al.*, *Qui ose gagne...*, *op. cit.*, p. 196.

⁴⁵ LAGADEC, Yann, *Un canton dans la tourmente...*, *op. cit.*, p. 102-108.

de rejoindre les poches de Lorient, Brest ou Saint-Nazaire, menaçant donc les arrières des divisions de Patton. Dans la région de Loudéac encore, FFI et SAS s'opposent ainsi dans la nuit du 4 au 5 août au repli vers Lorient de troupes de la *Wehrmacht*, non sans pertes d'ailleurs. L'un des accrochages les plus violents a lieu à Pont-Quémer, non loin de Mûr-de-Bretagne, pour le contrôle d'un pont sur la nationale. À Plémet le 6 août, les choses tournent en faveur des résistants qui, aidés du SAS René Bourry, parviennent à obtenir la reddition de quelque 600 parachutistes allemands.

En ce qui concerne le Nord-Finistère et les dernières dizaines de kilomètres de la route vers Brest, l'état-major allié décide finalement de recourir à de nouvelles équipes de forces spéciales. Il s'agit de l'*OG DONALD*, nous l'avons vu, chargé de protéger le viaduc de Guimiliau. La mission n'est qu'un demi-succès cependant : seule une partie du groupe est parachuté dans la nuit du 4 au 5 août, les pilotes du second avion refusant de larguer les parachutistes faute de signal au sol⁴⁶. Il n'en reste pas moins qu'accueillis par des *Jedburgh* déjà sur place, renforcés par des résistants, les commandos des forces spéciales américaines vont remplir la mission qui leur a été confiée : protéger le viaduc.

Cette opération de l'*OSS* se double d'une autre mission, *DERRY*, confiée elle aux parachutistes français du 2nd *Squadron* du 3 SAS. Huit sticks comptant au total quatre-vingt-huit parachutistes sont largués dans la nuit du 4 au 5 août sur cinq *drop-zones* situées à proximité de Lesneven pour la mission *DERRY I*, à Saint-Jean-du-Doigt pour *DERRY II*, à Saint-Urbain pour *DERRY III*. Les ordres donnés aux SAS tiennent en trois points :

- « a. Empêcher les mouvements ennemis sur les routes menant à Brest, spécialement venant de l'est
- b. Raidir la résistance dans tous les domaines possibles
- c. Empêcher, autant que possible, la destruction des communications et en particulier celle des viaducs de Morlaix et Plougastel⁴⁷ ».

La densité des troupes allemandes rend assez illusoire, d'emblée, la réussite totale de cette mission. Avec l'aide de la Résistance finistérienne cependant, à un moment, par ailleurs, où les premières troupes américaines arrivent à proximité de Brest, les SAS du capitaine Sicaud vont contribuer à la sécurisation des voies de communication entre Lesneven et Morlaix et à la libération de plusieurs communes, Landerneau entre autres.

Le bilan de l'action des forces spéciales alliées et de la Résistance dans le contrôle des voies de communication est tiré, mi-août, par l'officier responsable du *Special Forces Detachment* rattaché à la 3rd *Us Army* de Patton : « les FFI » – et,

⁴⁶ WILLIAMS, Dennis, *Stirlings in Action with the Airborne Forces. Air Support for SAS and Resistance Operations during WWII*, Barnsley, Pen & Sword, 2008, p. 126-130.

⁴⁷ Ordre d'opérations de la SAS *Brigade* n° 39, août 1944, cité par FLAMAND, Roger, *Qui ose gagne. Les parachutistes de la France libre, 3^e SAS. Grande-Bretagne – France, 1943-1944*, Vincennes, SHAT, s. d., p. 108.

implicitement, leur encadrement fourni pour une part par les *SAS*, *Jedburgh* et *OG's* – « furent efficaces dans la protection des lignes de ravitaillement et dans le nettoyage des traînards allemands présents dans cette zone⁴⁸ ». Ceci ne fut pas suffisant, pourtant, pour permettre la capture rapide des ports bretons, principal objectif des troupes blindées américaines.

De la difficulté à saisir les ports bretons

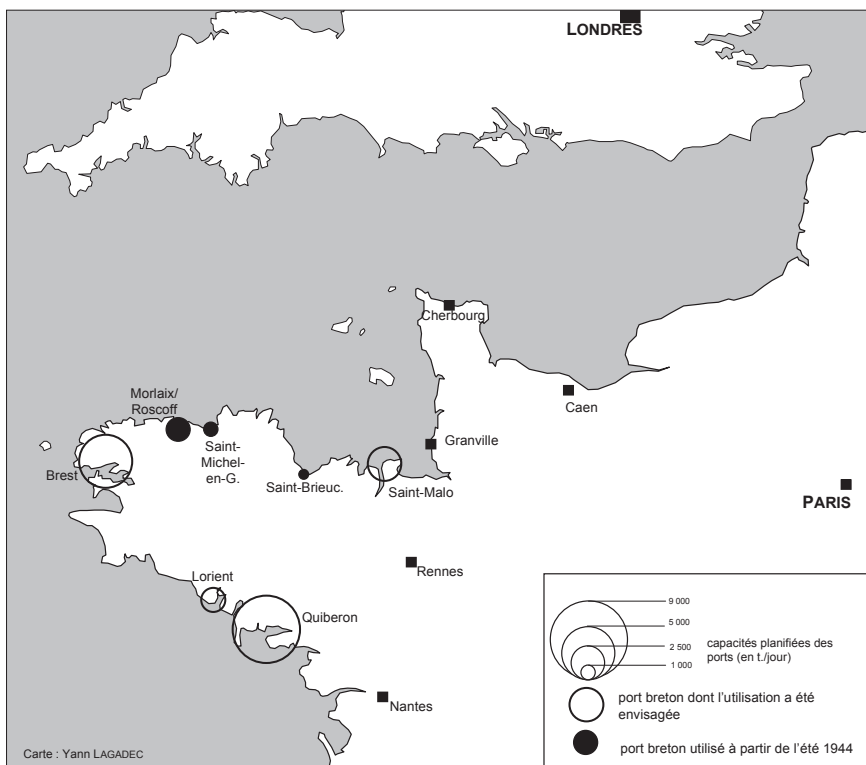
En effet, si quelques points de fixation sont âprement défendus par les Allemands pour freiner la progression des colonnes américaines en Bretagne à partir du 1^{er} août, ceux-ci ont opté pour le repli vers les *Festungen* constituées dans les principaux ports, Saint-Nazaire, Lorient, Brest et Saint-Malo, protégés contre les attaques venant de la mer mais aussi de la terre.

Les rôles s'inversent donc : alors que dès le 2 août la *Ninth US Air Force* a ordre de cesser le bombardement des ponts, voies ferrées et dépôts de carburant en Bretagne, sauf requête expresse de la 3rd *US Army* de Patton, celle-ci souhaitant disposer de tous les ponts et de tous les dépôts de carburant allemands afin de faciliter sa progression, ce sont désormais les troupes de la *Wehrmacht* qui tentent de ralentir les mouvements des forces blindées américaines en prenant le contrôle de carrefours importants, en multipliant aussi et surtout les destructions de ponts. À titre d'exemple, entre Loudéac, nœud important sur la route vers Brest par l'intérieur des terres, et Saint-Caradec, tous les ponts sur l'Oust sont détruits dans la journée du 3 août, quelques heures seulement avant l'arrivée des colonnes américaines. Ces destructions contribuent à retarder de quelques heures les Américains qui doivent trouver un passage plus au sud, moins pratique. Le lendemain, un officier américain et deux résistants sont tués par l'explosion d'une mine laissée par les Allemands sur le seul gué qui permet de contourner un pont détruit⁴⁹.

Négligeables à l'échelle de la charge menée par la cavalerie américaine à travers la Bretagne, ces sabotages et les quelques « bouchons » placés sur les routes vers Brest ou Lorient n'expliquent pas à eux seuls l'échec de Patton : le problème principal est ailleurs, dans l'impossibilité pour des troupes blindées de prendre une ville, plus encore une ville fortifiée à l'instar de ce que sont les principaux ports bretons. Si les parages de Brest ou Lorient sont ainsi atteints en trois ou quatre jours par Grow et Wood, leurs forces ne leur permettent pas de venir à bout de forteresses défendues par plusieurs dizaines de milliers d'hommes, soutenus par une puissante artillerie. Les quelques coups de sonde donnés par les deux divisions entre le 6 et le 8 août se soldent d'ailleurs par des pertes importantes. Très vite, les deux unités blindées

⁴⁸ Arch. nat. France, 72 J 83.

⁴⁹ LAGADEC, Yann, *Un canton dans la tourmente...*, *op. cit.*, p. 102-115. Notons cependant que, dans la nuit du 3 au 4 août, une *Kübelwagen* allemande fait une chute de plusieurs mètres dans l'Oust, les conducteurs ignorant le sabotage : deux soldats allemands sont tués dans cet accident...



Carte 4 – Les ports bretons : plans allié et utilisation réelle

sont relevées, la tâche de conquérir ou contenir les différentes *Festungen* revenant à des divisions d'infanterie : la 83rd à Saint-Malo du 4 au 15 août, les 2nd, 8th et 29th à Brest jusqu'au 17 septembre, les 66th puis 94th face à Lorient et Saint-Nazaire où la résistance allemande se poursuit au-delà du 8 mai 1945. Par ailleurs, les destructions sont telles dans les villes ainsi conquises que l'utilisation des installations portuaires n'est guère envisageable à court terme.

C'en est donc fini, mi-août, des espoirs de faire de la Bretagne la base logistique complémentaire à la Normandie. Certains ports n'en sont pas moins mis à profit et, au-delà, les voies de communication qui en partent, routières ou ferroviaires. C'est le cas plus particulièrement de Saint-Brieuc, Saint-Michel-en-Grève et du complexe Morlaix/Roscoff (carte 4). Le premier de ces ports, ouvert mi-septembre, est abandonné dès la mi-octobre et n'a atteint qu'une capacité très limitée : avec 9 500 tonnes débarquées, Saint-Brieuc/Le Légué n'a absorbé en un mois qu'un peu plus que ce que l'on prévoyait pour une journée du port projeté en baie de Quiberon.

La plage de Saint-Michel-en-Grève accueille, dès le 12 août, des navires destinés aux actions amphibies, notamment des *LST* qui vont pouvoir alimenter au plus près les opérations en cours à Brest. Le relais est pris, début septembre, par le complexe Morlaix/Roscoff, une fois remises en état les installations portuaires. Là encore, l'essentiel des marchandises débarquées alimente les combats de Brest. Mais le port reste en activité jusqu'à mi-décembre 1944, atteignant un tonnage quotidien moyen appréciable, comparable à ce qui avait été projeté pour Lorient, par exemple.

port	date d'ouverture	date de fermeture	durée d'activité en jours	tonnes déchargées	moyenne quotidienne
Saint-Michel-en-Grève	12/08/1944	30/09/1944	81	60 343	745
Morlaix/Roscoff	5/09/1944	14/12/1944	101	212 636	2 105
Saint-Brieuc	16/09/1944	15/10/1944	30	9 521	317

Tableau 1 – Capacités des ports et plages bretons utilisés à partir d'août 1944⁵¹

Il est vrai que les perspectives offertes par les ports, d'une part de la Seine, d'autre part d'Anvers à compter du début du mois de septembre 1944, rendent caducs les plans élaborés au printemps précédent : les ports bretons sont non seulement trop petits, mais encore trop éloignés de la ligne de front qui désormais a dépassé la Meuse et s'approche du Rhin. De manière significative, alors que Saint-Malo, le premier grand port libéré, semblait offrir des perspectives intéressantes en complément de Granville notamment, justifiant le lancement de travaux à la fin du mois d'août, dès fin septembre, les conclusions d'un rapport sur l'état du canal d'Ille-et-Rance conduit à suspendre la remise en état des installations portuaires et, finalement, à remettre l'usage du port aux autorités françaises⁵⁰.

J'évoquais, en introduction, l'idée d'un basculement dans le caractère stratégique de la Bretagne. Bien évidemment, la région, face à l'Atlantique et à la guerre navale et sous-marine qui s'y joue jusqu'au printemps 1944, conserve une situation centrale dans la lutte qui se poursuit sur ce terrain. Mais, en raison de sa proximité du front normand à venir, de l'importance des réserves allemandes qu'on y trouve, de la menace qu'elles pourraient faire peser sur la réussite de l'opération amphibie projetée par les Alliés, la Bretagne renforce encore cette dimension stratégique. Un dernier élément doit être pris en considération : l'importance des installations portuaires que compte la région, sa proximité avec les ports britanniques mais aussi

⁵⁰ *Id.*, *ibid.*, p. 89.

⁵¹ RUPPENTHAL, Roland G., *United States Army in World War II. The European Theater of Operations Logistical Support...*, op. cit., Vol. II, 1958, p. 94.

les possibilités de liaisons directes avec les États-Unis, qui font de la péninsule bretonne une pièce maîtresse dans les plans logistiques alliés. Pour toutes ces raisons, du côté des Allemands comme de celui des Anglo-Américains, le contrôle des voies de communication parcourant la région est essentiel à la réussite des opérations qui se préparent.

Pourtant, si les opérations menées à compter du mois de mai tout d'abord, plus encore au lendemain du 6 juin confirment l'intérêt porté par les uns et les autres à la Bretagne, la percée américaine d'Avranches, tout en ouvrant les portes de la région, contribue, indirectement, à en modifier le statut dans les stratégies alliée et allemande : l'essentiel ne se joue plus à l'ouest et en Bretagne désormais, mais à l'est, sur la Seine, puis très rapidement sur la Meuse et le Rhin. Paradoxalement, les ports et voies de communication bretonnes, qui avaient tant compté jusqu'alors, se trouvent relégués à un rang très secondaire.

Il n'en reste pas moins que, selon certains historiens anglo-saxons, les ports bretons auraient eu des conséquences stratégiques fort indirectes à la fin de l'été 1944⁵². On le sait, la 3rd *Us Army* voit sa progression stoppée en Lorraine début septembre. La cause principale en est le manque de carburant pour les véhicules des divisions blindées, en panne sèche. Or l'explication de cette impasse stratégique tiendrait aux ports bretons. Selon certains, l'échec de la conquête rapide des installations portuaires et le déficit logistique en résultant expliqueraient très largement cette panne sèche, ni les capacités des ports normands ni les saisies faites sur les Allemands ne pouvant combler ces manques. Pour d'autres, au contraire, c'est le temps perdu à la tentative de conquête de ces ports, notamment par les 4th et 6th *Us Armored Divisions* qui expliquerait cette situation en ce que les deux divisions blindées – les meilleures de Patton – auraient été « gaspillées » dans la vaine tentative de réalisation des plans établis au printemps 1944, alors que les possibilités d'exploitation de la percée d'Avranches auraient permis de vaincre les troupes allemandes plus rapidement à l'Ouest, dans le cadre d'une vaste manœuvre d'enveloppement.

En cela, les infrastructures de transports bretonnes se trouveraient au cœur de l'explication de la durée inattendue de la campagne en Europe de l'Ouest après l'automne 1944.

Yann LAGADEC
maître de conférences en histoire,
université de Rennes 2/Haute-Bretagne, CERHIO, UMR CNRS 6258

⁵² Voir par exemple GANZ, A. Harding, « Questionable Objectives... », art. cit.

RÉSUMÉ

Au cœur de la lutte maritime entre le Reich et les Alliés depuis 1940 et plus encore 1941 dans le cadre de la « bataille de l'Atlantique », la Bretagne acquiert à compter du printemps 1944 une nouvelle position stratégique en raison de sa proximité géographique avec le futur front de Normandie. Dès lors, c'est sur les voies de transport terrestres – et non plus maritimes – que l'attention va se porter, du côté des Anglo-Américains qui cherchent à limiter la mobilité des troupes ennemies, comme du côté des Allemands qui tentent, non sans mal, de conserver ces capacités de mouvement. C'est cette « mutation stratégique » de la Bretagne que cette contribution souhaiterait analyser.

Dans la lutte qui s'engage pour le contrôle des grands axes de communication en terre bretonne comme dans le ciel de la région à partir des mois d'avril-mai 1944, trois temps se dessinent plus ou moins nettement. Le premier est celui qui précède le débarquement de Normandie, un temps marqué par l'accroissement progressif des actions de l'aviation alliée au-delà des seuls grands ports et des grandes villes qui avaient, jusqu'alors, subi l'essentiel des bombardements. À compter du 6 juin 1944, l'action de la *Royal Air Force* et de l'*US Air Force* se double de celle des forces spéciales parachutées derrière les lignes allemandes en vue, aux côtés de la Résistance bretonne, de ralentir les mouvements des renforts ennemis vers le front normand. Enfin, à compter du 1^{er} août et de la percée d'Avranches, les rôles s'inversent : ce sont désormais les troupes allemandes, retraitant pour certaines vers les poches en cours de constitution, qui vont tenter de ralentir les mouvements des forces blindées américaines qui traversent la région le long des grands axes vers Lorient, Brest, Saint-Malo ou Nantes. La Résistance, chargée désormais du contrôle des principaux nœuds routiers, joue au cours de ces quelques semaines un rôle essentiel.