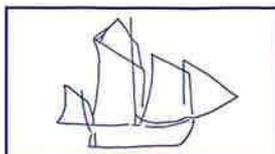


BERNIÈRES OPTIQUE NOUVELLE



Bernières
Optique
Nouvelle



N° 60 - Juin 2022

LES PUBLICATIONS DE B.O.N.

Ouvrages de B.O.N.

- * *Pierre-Emile Berthélémy, 1818 - 1894, Peintre des Rivages normands*, Somogy, février 2007
- * *Nous avons vécu le 6 juin 1944 à Bernières-sur-Mer*, SB.O.N., avril 2004 et juin 2013
- * *Bernières-sur-Mer, Histoire d'une Maison*, B.O.N., mai 2013
- * *Bernières-sur-Mer pendant la Grande Guerre 1914-1918*, B.O.N., juin 2014
- * *Aquarelles Louis Harant, Bernières-sur-Mer et Côte normande, 1825-1925*, B.O.N., mai 2016
- * *Dictionnaire des Rues de Bernières-sur-Mer*, B.O.N., juin 2018

Autres publications de B.O.N.

- * Pierre Emile BERTHELEMY, recueil de 24 pages en couleurs
- * **Mémoire d'une Epoque, tome 2 « Mer et Plage »**, recueil de 46 reproductions de cartes postales anciennes de 1900 à 1939
- * **Cartes postales** : Reproduction de cartes anciennes et contemporaines en couleurs
- * **Itinéraires du patrimoine: N.D. de BERNIÈRES**
Plaquette sur l'église de Bernières en couleur réalisée en collaboration avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Basse-Normandie
- * **Cheminement des Canadiens le 6 juin 1944 dans Bernières**
Livret de 8 pages en couleurs et avec plan retraçant la progression des Canadiens le 6 juin 1944 dans les rues de Bernières
- * **A la découverte du patrimoine historique de Bernières**
Livret de 8 pages en couleur set avec plan pour parcourir un itinéraire jalonné de panneaux explicatifs faisant découvrir différents aspects de la richesse patrimoniale de Bernières

Toutes ces publications sont disponibles au siège de l'Association ainsi qu'en différents autres points (liste sur demande).

- 2 - 6 juin 1944, 5 heures. 30
 9 - La tourbe et le
 Débarquement à Bernières
 16 - Plusieurs siècles de
 chassés-croisés sur la
 Manche
 26 - L'information lors du
 Débarquement en juin
 1944
 30 - 6 juin 1944, un appui
 inattendu...la bycliclettes
 35 - Les Liberty ships
 36 - Madame de Boislambert
 pour les Canadiens

BERNIERES OPTIQUE NOUVELLE

Association régie par la loi de 1901

Siège social :

229, rue Victor Tesniere
14950 - Bernières-sur-Merwww.bernieresoptique.nouvelle.fr

Composition du Bureau :

* Président : Jean-Paul MAYER

* Vice-présidentes : Annie FLOHIC
Annie de GERY

* Secrétaire : Jacqueline BEEN

* Secrétaire adj. : Marie-Christine
MALENFANT

* Trésorier : Claude BIZIOU

* Rédacteur en chef

et maquette : Jean-Paul MAYER

* Rédacteurs :

Marie-Caroline de Castel-Bajac - Claude
GEHEN - Annie de GERY - Jean-Paul MAYER

Myriam MOULIN -

Imprimeur : ANQUETIL

RCS Caen 312 616 550

16 avenue de Suède

BP 97

14110 - Condé-en-Normandie

Tél. : 02 31 69 04 26

Cette année, Bernières a été choisie par le Comité du Débarquement comme site officiel pour la commémoration du 78^{ème} anniversaire du Débarquement des Alliés en Normandie. Point de départ de la libération de l'Europe de la folie nazie et de la fin de la Seconde Guerre mondiale

Cette seconde guerre qui n'aurait jamais dû exister tant on affirmait avec force en 1918, à la fin de la Première, qu'elle serait *la der des ders*.

Et pourtant, vingt ans après ...

Nous voyons aujourd'hui, soixante-dix-sept ans après l'Armistice de 1945, éclater un conflit aux portes de l'Union Européenne : l'envahissement de l'Ukraine par la Russie qui fait résonner le sinistre souvenir de l'Anschluss de 1938, annonciateur de cinq années de souffrances.

Les leçons de l'Histoire ne semblent pas suffisantes pour calmer les volontés hégémoniques des dictateurs en puissance.

C'est pourquoi la célébration du Jour J est extrêmement importante pour mobiliser davantage encore les consciences et tout mettre en œuvre pour que ce conflit ne dégénère en ce qui pourrait devenir un terrible affrontement mondial.

B.O.N. contribue modestement à cette 78^{ème} commémoration du Débarquement en lui consacrant entièrement le numéro 60 de sa revue.

N'oublions pas non plus que nous ne sommes pas totalement sortis de cette pandémie et qu'il faut prendre soin de nous tous, même en cette période estivale que nous souhaitons cependant la meilleure possible.

Jean-Paul MAYER

6 juin 1944, 5 heures 30 ...

... Le caporal J.A. WOMACK est devant Bernières. Il appartient au Royal Engeneier Regiment et attend l'heure H+ 3h.1/2 pour débarquer¹.

Voici la version française de quelques pages de son journal original en anglais confiées par le Mémorial de Caen et que nous avons traduites pour nos amis de B.O.N. afin d'avoir un regard au plus proche de l'intensité des deux premiers jours du Débarquement.



Mardi 6 juin

« Alors que le DW avançait et que le jour se levait, nous avions froid et apercevions la côte sombre de Normandie. Il était 5h. 30. Il y avait tout autour de nous des centaines de bateaux de toutes formes, de toutes dimensions.

Je me demandais pourquoi les canons côtiers d'Houlgate, de Cabourg, de Lion s/Mer et de Courseulles ne nous tiraient pas dessus. Un officier de la Navy me donne la réponse en me montrant 10 magnifiques croiseurs, tous alignés en attendant que ces canons signalent leurs positions. L'heure H était fixée à 7h. 45 mais pouvait être modifiée par l'Amiral en charge. Pas par les représentants de Montgomery mais pour la Navy, par le Senior Service chargé des opérations de débarquement de l'opération Overlord.

Nous inspections mille fois nos équipements, vérifiions soigneusement nos armes ; nous testions et re-testions nos *Mae West* . Nous restions, regardions et attendions. Et puis, ça arriva. 500 *Fortresses*² larguèrent 900 tonnes de bombes entre Bernières et Courseulles.



Boeing B-17 G Flying Fortress

¹ Cf in fine

² . Le modèle B-17 G est dessiné en septembre 1943. Il est armé de treize mitrailleuses : à l'arrière de l'appareil, à l'avant, sur les flancs, au-dessus et en-dessous. C'est ainsi que le bombardier reçoit son surnom de "Flying Fortress" : *Forteresse volante*.

Des essaims de combattants mitraillaient les défenses, les bateaux lance-rockets faisaient pleuvoir leurs missiles sur les plages par milliers et ... Le RODNEY³ et le WARSPITE⁴ roulèrent et firent un enfer à ces défenses sous forme de 18'' pesant une tonne chacun. Le vacarme était terrifiant. Je n'avais jamais pensé qu'un seul homme puisse faire autant de bruit. Par moment, c'était terrifiant à entendre.



Le cuirassier HMS RODNEY



Le cuirassier HMS WARSPITE

Les gros bateaux commençaient à descendre leurs barges d'assaut et ainsi, notre première fournée était prête. Les gars descendaient aussi le long des flancs des bateaux et une fois accroupis au fond de leurs barges, celles-ci paraissaient vraiment très petites. Et une fois à l'eau, elles se balançaient et tanguaient tellement que je croyais qu'elles allaient chavirer. Nous avons applaudi lorsque six bateaux s'éloignèrent en rugissant. C'étaient de grands copains que ces « Chaudières ». Je me demandais combien d'entre eux réussiraient. A ce moment-là, les bombardements ont cessé. La barge d'assaut mettrait une heure à se déplacer. Ils avaient un bon support aérien des Spits et des Mustangs du 84^{ème} groupe de la RAF.

A cette heure, la ligne côtière était bien en vue. Des explosions sporadiques semblaient indiquer que les Assault Engineers étaient au boulot sur les obstacles des plages. Les obstacles immergés devaient être enlevés, les mines et les fils barbelés devaient aussi être traités. Le plus gros job de ces gars était de faire une brèche dans la digue pour permettre aux tanks de quitter la plage. Nous attendions notre tour pour arriver mais les bateaux semblaient être en retard pour revenir.

L'enfer s'était maintenant déchaîné sur le rivage. Quelqu'un là-bas était en train d'écrire l'Histoire.

Un couple de 190 S allemands a attaqué mais ont été abattus dès leur décollage. ;

³ Le 6 juin 1944, au large de Sword Beach, le cuirassier RODNEY bombarde la batterie de Bénerville ainsi que plusieurs positions allemandes dans la région de Caen. Le 7 juin, il entre en collision avec le Landing Craft Tank (LCT) 427, entraînant le décès de 13 marins britanniques. Il continue néanmoins sa mission et appuie les forces terrestres alliées pendant la bataille de Normandie, notamment dans les secteurs de Carpiquet et de Caen, causant d'importantes destructions comme celles la flèche de l'église Saint-Pierre. Il poursuit ses missions d'escorte, notamment en mer du Nord. Mais, sujet à d'importants problèmes liés à l'intense utilisation de ses moteurs, il devient à compter de décembre 1944 le navire-amiral de la Home Fleet le long des côtes britanniques. Très peu utilisé par la Royal Navy, il est finalement ferrailé à compter du 26 mars 1948

⁴ Le cuirassé 03 H.M.S WARSPITE mouille au large de Sword Beach et le 6 juin 1944, il bombarde notamment la batterie de Villerville et celle du Mont Canisy, consommant 300 obus de 375 mm en quarante-huit heures. Pendant la suite de la bataille de Normandie, le Warspite appuie les forces terrestres alliées : du 9 au 11 juin, il opère au profit des Américains avant de croiser au large de Gold Beach pour appuyer les Britanniques. Alors qu'il fait route vers Rosyth pour y changer ses canons, il heurte une mine magnétique et, après de courtes réparations, reprend du service en Normandie. En août, il patrouille le long de la Manche et bombarde Brest, le Havre et Walcheren. Le 1er janvier 1945, le Warspite est placé en réserve puis définitivement retiré du service. Une tempête en avril 1947 le coule et, malgré de multiples efforts pour le renflouer, son épave reste sur place jusqu'en 1950 pour être finalement démolie la même année.

Le 30^{ème} Corps était sur notre droite, allant avec la 50^{ème} Division et la 7^{ème} Armée, avec la 49^{ème} Division en réserve. Notre 6^{ème} Division aéroportée devait à ce moment-là avoir atteint la plupart de ses objectifs car ils avaient atterri ce matin à 1h.00.

Je me demandais si Rex⁵ était dans ce 6^{ème} Airborne.

Enfin une de nos barges est revenue pour nous annoncer une mauvaise nouvelle. Les cinq autres barges avaient chaviré après avoir débarqué leur cargaison lors du voyage de retour. Un LCI s'est immédiatement rapproché et nous avons dû faire un plutôt sale boulot, sautant du DW sur cette autre barge alors que les deux bateaux dansaient l'un contre l'autre. C'était une opération assez dangereuse et deux hommes n'ont pas réussi à le faire.

Il y avait quelques copains morts à bord de ce bateau et aussi quelques hommes, choqués et bombardés mais heureux, ils revenaient en riant. Le personnel naval nous ont dit que tout allait bien pour eux.

Nous nous sommes dirigés vers la plage et alors que je regardais par-dessus bord, je pus voir que Bernières était un brasier ardent.

La deuxième fournée était en route alors que d'autres barges nous rejoignaient et que nous approchions. J'entendais le crépitement des tirs d'armes légères et le claquement de mitrailleuses. Il y avait aussi des explosions de mines. Ça devait être à environ 4 miles de la plage et je ne pense pas que notre barge ait été la cible des canons allemands durant toute notre approche.

Nous avons dépassé deux LCI⁶ couchés sur le côté dans une eau peu profonde – nous étions maintenant très près du rivage. On nous avait ordonné de rester baissés et de se préparer à débarquer. Ces dernières quelques minutes ont été angoissantes. Je m'attendais à tout moment à être propulsé hors de l'eau par une *Tellermine* placée sur un poteau immergé ou par un canon côtier. Mais non, la barge à fond plat s'est échouée sur le sable. Les portes se sont ouvertes et, 200 yards en face, il y avait la plage. On s'est déversé hors de la barge aussi vite que nous le pouvions et pataugé sur le rivage.



⁵ Le lieutenant Rex Gladwin était le meilleur ami d'école de J.A. Womack, parachuté à Ranville avec le 6^{ème} Airborne

⁶ Le LCI (*Landing Craft Infantry*), long de plus de 48 mètres, peut de se déplacer à une vitesse de 12 nœuds. Puissamment armé contre les attaques aériennes, le LCI peut transporter 200 hommes ou 75 tonnes de matériel.

Des centaines d'images morcelées remplissent l'esprit de cet homme qui prend part à ce formidable assaut. Ces images sont quelque peu désordonnées. Elles n'ont pas d'enchaînement logique mais chacune d'entre elles est gravée dans sa mémoire pour la vie. J'étais tellement excité à ce moment-là que je n'étais pas si sûr de ce que je voyais. J'ai vu des choses horribles sans les voir. Je n'avais jamais vu auparavant tant de morts et je me suis souvent demandé comment je devrais réagir. Ces morts n'ont tout simplement pas été enregistrés.

Les Chaudières avaient remarquablement bien travaillé et avaient chassé les Huns de Bernières lorsque nous sommes arrivés, excepté quelques snippers qui étaient encore embusqués. Le 5^{ème} Régiment d'Assaut avait ouvert deux superbes brèches dans la digue de ce secteur et les tanks pouvaient ainsi rapidement pénétrer dans les terres.



Sans aucun doute, la 716^{ème} Division d'Infanterie allemande avait été surprise en train de faire la sieste. Déjà les prisonniers commençaient à être rassemblés sur la plage – et à travailler aussi : ils étaient en train de transporter des morts.

En colonne et très alertes, nous nous sommes dirigés vers Bernières. Nos paquetages étaient excessivement lourds parce qu'ils contenaient tout ce dont nous avons besoin pour les trois prochains jours.

Nous sommes passés devant un blockhaus allemand – c'était une horrible épave tordue et deux mitrailleurs étaient dans le même état. Comme nous approchions du village, il ne semblait pas être en feu comme nous le pensions auparavant. Les villageois paraissaient très effrayés et nous regardaient timidement. Nous leur avons donné des cigarettes et du chocolat. Ils avaient traversé une période bien plus difficile que nous et je me suis senti très désolé en voyant une vieille dame qui était gravement blessée. Les RAM étaient en train de lui donner les premiers soins.

Nous nous sommes dirigés vers un grand château et installés là pour préparer un repas avec nos packs de rations pour 24 h. Je me suis approché de la maison qui était en partie détruite – elle était vide et avait été incendiée. J'étais à la recherche d'eau, si possible pour préparer du porridge. Je regardais alentours et

trouvais une tranchée dans le jardin et là, je vis une dame entre deux âges, accroupie. Je lui dis qu'elle pouvait sortir et que les Allemands étaient partis. Elle était pâle comme une morte quand je l'ai aidée mais lorsqu'elle a regardé sa maison, elle a été très courageuse. Je lui ai demandé : « Avez-vous de l'eau, Madame, s'il vous plaît ? » (*en Français dans le texte*). Elle me répondit dans un Anglais parfait : « Il devrait y avoir un puits de l'autre côté de la maison ». Elle me dit aussi que son mari devait être aussi quelque part dans les ruines. Une longue rafale de mitrailleuse la renvoya se mettre à l'abri dans la tranchée. J'ai pris de l'eau et me suis bien nourri.

Nous sommes alors partis pour Courseulles qui était notre objectif du D Day. Nous étions extrêmement ravis de notre débarquement si facile et je me sentais bien de me retrouver les pieds sur la terre ferme. Maintenant nous pourrions agir, nous étions impuissants en mer. Certains gars se sont mis à chanter et nos paquetages se firent plus légers.

Je dois donner des nouvelles à Mary et à sa maman, leur dire que je suis OK. Je me demande quand ce sera possible, ce sont là mes principales pensées. Je savais que je ne serai jamais tué, notre groupe n'a pas eu une seule victime. - J'ai eu l'impression que la guerre était finie jusqu'à ce qu'un obus tombe inconfortablement très près, et que nous dûmes tous nous épousseter.

De toutes les façons, j'étais sur la terre ferme. Je me sentais très bien, très très bien. Des centaines de milliers de troupes se déverseront sur le rivage durant les tous prochains jours.

We made it : Nous l'avons fait !

En arrivant à Courseulles, nous avons fait notre premier prisonnier allemand. Il dit qu'il avait déserté, qu'il était Russe, capturé à Smolensk et obligé de combattre avec les Allemands. Il n'avait jamais voulu combattre ailleurs (?).

Le village avait reçu un sacré pilonnage et les habitants étaient salement choqués. Trois vaches mortes bloquaient notre chemin mais elles n'avaient pas arrêté un char qui avait forcé le passage.

Arrivés dans notre verger particulier, on nous dit de creuser immédiatement [une tranchée] car une contre-attaque allemande était prévue pour la nuit. J'ai creusé cinq petites tranchées à cinq endroits différents. Et chaque fois que je m'installais, on m'a demandé de garder une position différente. Cette terre normande est aussi très dure.

Il y a le même panneau en allemand dans chaque champs : « Achtung Minen » mais chaque champs n'a pas de mine.- un champ de mines factice peut représenter un certain obstacle pour ceux qui ont à le nettoyer.



A la fin, nous avons tous gentiment creusé pour la nuit, Brig Longden, du Corps DA et QMG 1, vint nous rendre visite à son tour et prédit une fin proche de la guerre. Il nous montre un bois à environ un mile d'ici où un groupe d'Allemands tient toujours bon et nous avons appelé la RAF pour qu'elle fasse un peu de mitraillage. A 21 h. les bombardiers sont arrivés à très basse altitude et ils ont donné à ce bois tout ce qu'ils avaient pendant environ 15 minutes.

J'aurais pensé que rien n'aurait pu survivre là-dedans mais une demie-heure après le départ des avions, nous avons essayé des tirs d'obus en provenance de ce même bois. Nous semblons maintenant tenir mais seulement quelques champs. Et comme nous étions assis dans nos tranchées, nous nous demandions à quoi ressemblerait la nuit.

[...]

A la tombée de la nuit, la première vague de bombardiers allemands est arrivée. Notre AA [*protection anti aérienne*] était assurée par la Navy et ils ont balancé tout ce qu'ils avaient, y compris des

« cuisinières ». Jerry ne pouvait pas manquer une cible où il lâchait ses bombes. Nous étions très emballés dans notre petite tête de pont. Le sergent Foubister et moi étions accroupis dans le fond de la tranchée et jamais une tranchée ne m'a parue aussi peu profonde et si large que celle-là. Nous avons été mitraillés et bombardés toute la nuit, des dépôts d'essence ont explosé et des bateaux ont été touchés, des véhicules étaient en feu et Bernières et Courseulles étaient une fois encore soumis à d'autres bombardements. Une bombe tomba tout près et j'ai été momentanément assommé par la commotion – mon oreille gauche m'a aussi lâché.

Mercredi 7 juin

Enfin l'aube s'est levée et nous avons regardé tout autour, les choses avaient l'air d'être en pagaille car nous avons pris une sacrée raclée. Courseulles semblait être en flammes mais notre petit groupe n'avait pas subi de perte. J'ai entendu dire que nous n'avions seulement perdu qu'un véhicule. J'étais heureux de ne pas avoir été sur l'un des bateaux dans la baie, où ils ont dû avoir une nuit assez dure.

Maintenant les blindés ont commencé à débarquer, les tanks, les voitures blindées, et les véhicules par centaines, les cornemuses annonçaient l'arrivée de la célèbre 51^{ème} Highland Division et comme elle s'avancait, le sergent Foubister, un Ecossais, ne pouvait pas les aider mais les applaudit. Il était certain maintenant que nous étions en sécurité. Comme nous dégustions le



breakfast préparé avec nos « cuisinières de Tommy », une terrible explosion se produisit. Fouby et moi sommes restés immobile pendant quelques instants. Nous étions assez étourdis par le choc. Quand nous avons levé les yeux, nous avons vu qu'un wagon de 3 tonnes avait roulé sur une *Tellermine* environ 50 yards plus loin et qu'il n'existait plus, à l'exception de ses deux roues arrière. Et je crois que nous n'existerions plus si nous n'avions pas été assis au bord de notre tranchée ».

[Fin de l'extrait du journal de J.A. Womack. Traduction J-P.M.]

*

James Albert Womack, né le 21 mai 1916 à South Elmsall, West Yorkshire, est attaché à 28 ans à la 3^{ème} Division canadienne d'Infanterie. Il fait partie du quartier général du 1^{er} Corps Britannique et son travail immédiat consiste à établir les communications entre les 3^{èmes} Divisions britanniques et canadiennes. Débarqué à Bernières à 11h. 15, après le Queen's Own Rifles of Canada, il est ensuite témoin des batailles de Caen et de la poche de Falaise, continue vers Le Havre et poursuit sa progression en Belgique et en Hollande. Puis il finit son service en Allemagne, à Iserlohn, au sud-est de Dortmund et il est finalement démobilisé en 1946.

Il retourne alors dans son village natal de South Elmsall dans le Yorkshire où il fonde une entreprise prospère de photographie. Marié pendant la guerre à Mary Bowen du Kent, ils ont quatre enfants. Malheureusement vers la quarantaine, il développe une maladie de cœur et meurt l'année où il projette de revenir en Normandie, le 15 février 1976, dans sa cinquante-neuvième année.

James Albert a tenu son journal de guerre du 28 mai 1944, quelque part près de Southampton, jusqu'au 12 février 1945 en Hollande et c'est sa fille, Celia Wolfe, qui a publié ce journal en septembre 1996, seulement en langue anglaise. On y apprend que J.A. Womack a complété son journal original en 1974 à l'occasion du 30^{ème} anniversaire de D Day⁷ par nombre de précisions et de souvenirs.

Il convient de souligner le travail remarquable de recherches accompli par Celia Wolfe pour accompagner la publication du journal de guerre de son père, en le resituant plus largement dans le contexte historique, en l'enrichissant de très nombreux commentaires, appuyés sur une solide bibliographie. Et rapportons ici la traduction de son émouvante épigraphe :

« Je me suis sentie très près de mon père durant ces mois de recherches. Parfois, j'ai presque ressenti qu'il se tenait au-dessus de mes épaules pour m'encourager à continuer. Il était mort depuis une vingtaine d'année mais c'était comme renouer une amitié ».

Jean-Paul MAYER

Sources:

* Célia Wolfe, *Summon Up the Blood: D Day & the North West Europe Campaign, May 1944-February 1945: The War Diary of Corporal J.A. Womack, Royal Engineers*, édition Kindle, 1996

* Marc Laurenceau, site *D Day Overlord, Encyclopedie du Débarquement et de la Bataille de Normandie*

* Michel Giard, *Les bateaux du Jour J*, Editions Sutton, Saint-Avertin, 2014

* Site des Anciens Combattants du Canada (ACC)

* Archives du Canada

* Photos AFP



Des membres de la 9^e Brigade d'infanterie canadienne (Stormont, Dundas, and Glengary Highlanders) débarquent du LCI 299 à Bernières-sur-Mer le 6 juin 1944. Photo : Gilbert Alexander Milne / Canada. Ministère de la défense nationale / Bibliothèque et Archives Canada / PA-122765

⁷ Célia Womack, *Summon Up the Blood: D Day & the North West Europe Campaign, May 1944-February 1945: The War Diary of Corporal J.A. Womack, Royal Engineers*, édition Kindle, p. 29 et suiv.

La tourbe et le Débarquement à Bernières

Par Claude GEHIN

Dans l'article paru dans la revue n°44 de B.O.N., un extrait de *l'Illustration* avait décrit l'exploitation de la tourbe à Bernières par MM Breillot et Lemonnier entre 1918 et 1921 et son arrêt, faute de consommateur, ainsi que les autres tentatives d'exploitation ultérieures. Mais en 1941, l'économie a bien évolué et les besoins en ressources énergétiques sont à nouveau d'actualité. Une étude de P. Bassompierre du BRGM du 16 juin 1941 vient relancer cette exploitation qui, à Bernières, s'étend sur 1 ha et demi.

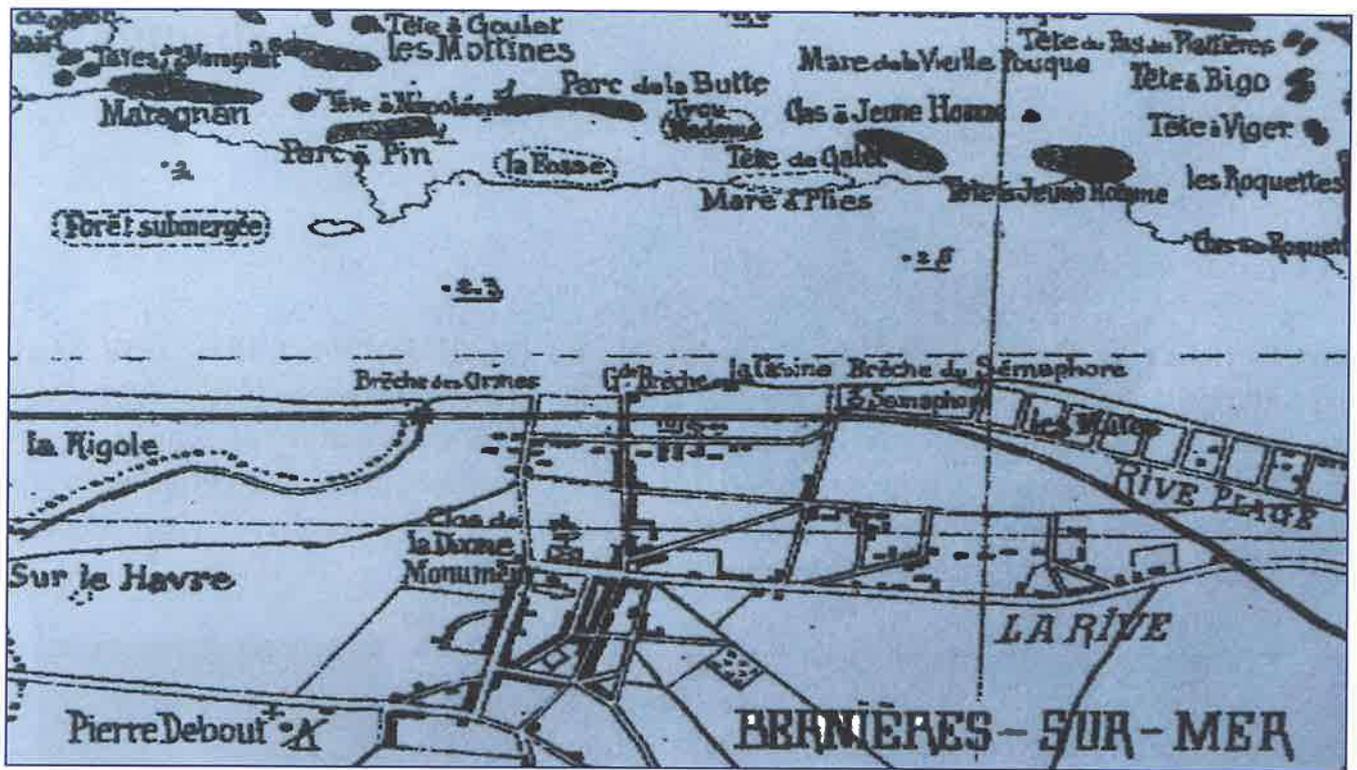
C'est donc à ce moment que Pierre Comby (n°1) sollicite la Feldkommandantur du Calvados pour relancer l'exploitation de la tourbe en Normandie. Il obtient cette autorisation et la société des Tourbières de Normandie, qu'il a créée, reprend cette activité sur l'ensemble des gisements du Bessin, dans la bande côtière qui est zone interdite.

En fait cet ingénieur est un patriote intransigent. Officier de marine, il participe à l'évacuation de Dunkerque à bord d'un contre-torpilleur qui est coulé. Blessé, il ne doit son salut qu'à ses talents de nageur.



Pendant ce temps en août 1943, l'opération Overlord se dessine. On s'aperçoit alors que l'on ne sait rien de la nature des sols sur lesquels on envisage de faire passer des milliers d'hommes et de véhicules. Aussi fait-on appel à un géologue, le professeur John Desmond Bernal, éminent chercheur diplômé des universités de Cambridge et de Stanford, auteur de nombreuses études sur la cristallographie. Il collabore avec Lord Mounbatten depuis 1942 et on lui doit, entre autre, la conception du port artificiel d'Arromanches (n°2).

Il découvre dans un bulletin de la Société préhistorique de France de 1938 un article sur *l'analyse de la tourbe submergée au moulin de Luc-sur-Mer* qui fait référence au gisement de Bernières. Il se fait communiquer les photos aériennes et les cartes de cette zone et notamment celle d'Edmond Hue, l'ancien président de la Société préhistorique, auteur de cet article. Comme l'état-major, il constate l'existence de taches noires - la tourbe - et de tâches claires -l'argile-(n°3).



illustr.n°3 Extrait de la carte d'Edmond Hue



On recherche des plages aux caractéristiques analogues en Grande-Bretagne pour procéder à des essais. Notre géologue fait appel au beau-frère du général Montgomery, le général Percy Hobart (n°4) qui a développé plusieurs types d'engins dérivés du char américain Sherman pour trouver une solution de véhicules blindés adaptés à ce type de sol. Il a déjà mis au point le char "crocodile" qui est équipé d'un lance flamme et le char "Crab" (n°5) qui fait exploser les mines à distance, les Hobarts Funny's.

Il imagine alors le char "Bobine" qui développe devant lui une tôle grillagée et le char "Fascine" qui dépose des fagots (n°6)

Bernal peut alors avertir Eisenhower et Montgomery que le débarquement est possible sous réserve de vérifier la granulométrie des sols normands. C'est alors que l'état-major découvre par hasard dans le bulletin de la Société préhistorique de France un article de 1938 sur la tourbe sur les cotes de Luc à Asnelles. Il est alors fait appel à Pierre Comby qui confirme tous les gisements.



ill. n°5 : Un char « Crab » à Bernières



ill. n°6 : Fascines sur la plage de Bernières

En effet ce dernier est à la tête d'un important réseau de résistance et son bureau de Caen "les Tourbières de Normandie" sert de couverture à un petit groupe spécialisé auquel appartient le professeur Bigot de l'Université de Caen.

Ce professeur est l'auteur d'une carte géologique de la Normandie qui servira de base aux troupes de débarquement pour la description qu'elle donne du terrain et surtout pour ses ressources en eau mais aussi pour sa capacité à y implanter des cimetières ou des pistes d'aviation (20 plates formes vont voir le jour avant le 30 juin dans le secteur britannique) Cette collaboration approvisionne donc Londres de cartes détaillées, faisant apparaître la géologie du sol ainsi que, et surtout, le détail des défenses allemandes.



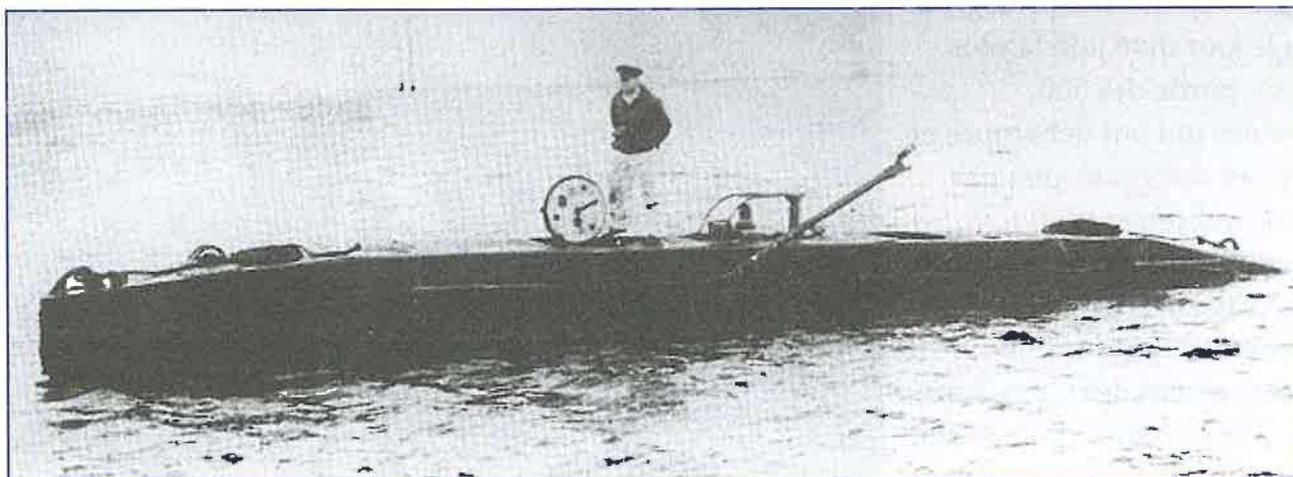
Mais l'état-major a besoin de plus de renseignements sur les caractéristiques de ces sols.

Pierre Comby fait alors appel à son voisin Louis Dangeard (n°7), ancien collaborateur du commandant Charcot qui a pris la suite du professeur Bigot à l'Université de Caen et a aussi repris la rédaction de la carte géologique de la Normandie. Ce pionnier de la géologie marine se livre à



des analyses précises qui sont régulièrement envoyées à Londres par Pierre Louis Dangeard. L'état-major souhaitant disposer de prélèvements jusqu'à au moins 40cm de profondeur, il va falloir continuer les reconnaissances. Mais prévenu en décembre 1943 qu'il est surveillé par la Gestapo, Pierre Comby s'exile en Haute Savoie. Emmanuel Robineau, son adjoint dans la Société des Tourbières, est aussi en charge du bureau des opérations aériennes dans la résistance (n°8).

Il est arrêté par la Gestapo et abattu le 1^{er} février 1944. Sa disparition entraîna celle de tout le réseau, privant les Britanniques d'une source précieuse d'information et d'un soutien logistique important qui aurait pu permettre une libération de Caen moins meurtrière.



illustr.n°9- Sous-marin de classe X

Il faut donc trouver une autre solution et dans la précipitation, on fait venir les C.C.O.P.'s à Portsmouth. Il s'agit de commandos (Combined Operations Pilotage Parties) composés de pilotes expérimentés et d'hommes-grenouilles. Ils opèrent à bord de sous-marin de poche et d'observation de la classe X surnommés les X-Craft (16m de long pour 1,68m de large et pas beaucoup plus en hauteur, naviguent à 10- 12 km/h). Ils sont à l'origine de nombreuses reconnaissances et opérations de commando (n°9).

Mais l'amiral Little, en charge de cette opération, est pressé et déclare qu'un LCN est plus adapté à cette expédition, car est plus rapide.

La première opération (Postage Able I) a pour but d'analyser la plage de Ver-sur-Mer qui recèle un grand banc de tourbe. Elle se déroule le 31 décembre 1943 sous les ordres du capitaine Nigel Clogstoun-Willmott (n°10) qui est l'arpenteur des plages. C'est l'une des activités les plus secrètes et les plus dangereuses de toutes les forces spéciales.

Munis d'éprouvettes numérotées, les deux hommes-grenouilles sont débarqués dans des conditions météorologiques épouvantables. Ils recueillent des échantillons selon une procédure très précise pour renseigner sur la constitution, la pente de la plage et la présence éventuelle de mines. Munis d'une tablette et d'un stylo à bille (que l'on vient de découvrir), ils exécutent leur travail malgré la présence visible de sentinelles allemandes.



C'est un vrai succès: la tourbe est circulaire. Malheureusement l'équipe a oublié un foret sur la plage: la RAF va donc en lancer trois sur les plages du Nord de la France pour conforter l'opération d'intoxication "Fortitude".

Fort de cette réussite, une deuxième opération (Postable Able II) sera lancée quelques jours plus tard sur la future plage d'Omaha. Elle aura pour but de reconnaître l'ensemble de la plage sur 5km et se déroulera cette fois à bord de l'X 20.

Le débarquement sur la partie de plage située entre Bernières et Courseulles est donc possible.

Ce site, aujourd'hui protégé, a reçu le jour du 6 juin la plus grande partie des 500 véhicules qui ont débarqués et qui y ont stationné, pris par les encombrements et l'étroitesse des voies de sortie de la plage (n°11).

Par la suite, après le débarquement des Canadiens, cette plage allait connaître une activité exceptionnelle. Elle fut



leur matériel jusqu'à la fin du mois de juin. A cette date, l'ouverture du port d'Arromanches capta une partie de l'activité (15% seulement) mais la capacité de cet équipement était limitée et ne permettait pas d'accueillir la totalité des besoins logistiques des contingents britanniques:

- Nourriture, carburants, munitions: 1000 tonnes par jour,
- L'approvisionnement des stocks: 2600 tonnes par jour,
- Matériels: 2000 tonnes par jour.



Illustr. n° 12- la plage le 6 juin: la tourbe est couverte par des plaques posées les chars" bobines"

Auquel il faut ajouter les besoins propres à l'armée de l'air, la RAF: treillage métallique, plaque d'envol, essence, eau, munitions et vivres nécessaires aux 2.000 avions et 90.000 soldats qui assurent le fonctionnement des 20 plate- formes aéroportuaires qui seront opérationnelles fin juillet 44.

Sans compter le courrier qui fonctionnera dès le 8 juin (n° 12).

Un dépôt de munitions sera installé dans les champs à droite de la commune pour permettre le passage des véhicules qui débarquent des LVT: camions, camionnettes, chenillettes, jeeps, chars, bulldozers, ambulances, fours à pain, citernes et toutes sortes de remorques. Il sera à terme équipé pour assurer le dépôt des rations alimentaires et des cuisines.

Avec la plage de Graye et le port de Courseulles rendu opérationnels dès le 7 juin, Juno Port sera la principale source d'approvisionnement britannique jusqu'au 3 septembre.

Le RCASC (Royal Canadian Army Service Corps) assure l'intendance et la logistique de tout ce matériel. C'est le Lieutenant- Colonel Ernest Adolphe Coté (n°13).qui est le responsable canadien de toute cette organisation et débarque le 6 juin avec l'état-major canadien.



Malgré la tourbe, la portion de plage entre Bernières et Courseulles a joué un rôle essentiel jusqu'au 20 août ; avec le site d'Hermanville, elle a assuré l'accueil de 750.000 tonnes de matériel qu'il fallut stocker car l'acheminement s'effectuait jour et nuit par des camions d'une capacité de " 2 tonnes" seulement !

Aujourd'hui la tourbe est toujours là, ou du moins ce qu'il en reste après le passage sauvage du câble des éoliennes qu'aucune reconnaissance *archéologiques* n'a précédé ! (n°14). Néanmoins un lingot de plomb de plus de 80kg d'origine gallo-romaine a été recueilli par hasard et remis aux services archéologiques compétents. Mais ceci est une autre histoire...



Sources:

- * P. Bassonpierre, *La tourbe dans le Nord de Caen*, BRGM, 16 juin 1941
- * Rose et Claude Pareyn, *Military Geology*, dans *War and Peace*, revue de Geological Society of America, 1998
- * J. Quélien, *Livre mémorial des Victimes du Nazisme dans le Calvados*, édité par le Conseil Général, Caen, 2004,

- * Henri Levasseur, *Les Mystères de Caen 1940-1944, Résistance et Collaborations*, éditions du Bastion, 1946 -2000,
- * Stéphane Simmonet, Jean Quellien, Gérard Fournier, Amiral Brac de la Perrière, *Les raids des commandos alliés en Normandie avant le Débarquement*, éditions Ouest- France, 2010
- * Agence de Bassin Seine-Normandie, *L'eau à la source de la victoire*, éditions SAECNO, mai 1994
- * Philippe Bauduin, *Juin 44, 20 aérodromes pour une victoire*, revue ICARE n° 113, juin 1985.
- * Georges et Camille Dubois, *Analyse polliniques de tourbe submergée au moulin de Luc*, pp133-135
- * Edmond Hue, *Une progression marine au moulin de Luc*, bulletin de la Société préhistorique française, vol. 35-3, pp127- 133, 1938
- * Guy Chrétien, *Juno Beach: les Canadiens débarquent*, Heimdal éditeur, 1979
- * Jean-Pierre Benhamou, *10 millions de tonnes pour une victoire*, OREP édition, 2007

DEMANDE D'ADHESION à B.O.N.

Vous désirez encourager notre action et la rendre encore plus efficace, rejoignez-nous et adhérez à notre association : (découpez) ou mieux, recopiez cette demande

Nom :.....Prénom

Adresse :.....Code postalVille :.....

Téléphone (s) : Courriel :

Adhésion de membre actif : 20 €, ou 30 € pour un couple

Adhésion de membre bienfaiteur : 50€, ou 75 € pour un couple.

Votre adhésion ouvrant droit aux réductions d'impôt prévues aux articles 200 et 238bis du C.G.I, vous recevrez le reçu fiscal correspondant durant le 4^{ème} trimestre 2022

Plusieurs siècles de chassés-croisés sur la Manche

Par Annie de GÉRY

Nous commémorons cette année le 78^{ème} anniversaire du Débarquement des forces alliées pendant la Seconde Guerre mondiale.

De 1940 à 1944, les troupes alliées sont progressivement regroupées, massées, préparées en Angleterre avec le vaste projet d'un débarquement en Normandie, début de la reconquête et de la libération de l'Europe de l'Ouest occupée par les Allemands, afin de vaincre l'Allemagne nazie. Après des préparatifs exceptionnels en Angleterre, l'étape initiale de cette reconquête a été l'assaut mené sur la côte normande le 6 juin 1944 au petit matin.

Du début de notre ère jusqu'au XX^e siècle, ce littoral a subi un grand nombre d'assauts, des raids saxons au Débarquement de 1944. Il a aussi été le socle de préparatifs d'invasions réalisées ou non. Comment ne pas évoquer ces précédents épisodes agressifs, expéditions brèves ou invasives, prolongées ou définitives qui se sont déroulées sur le littoral normand, cette longue frontière maritime qui borde la Manche, grande voie de navigation entre l'Espagne et la mer Baltique¹

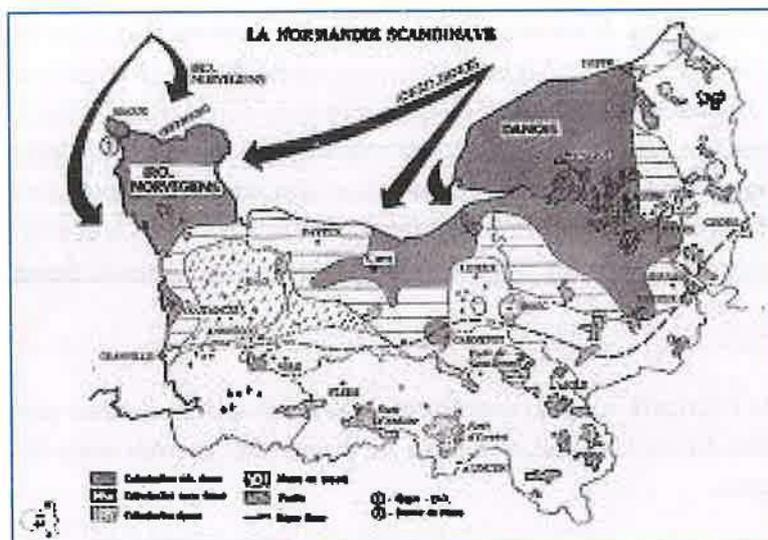
Ces évènements, menés vers ou depuis la Normandie, sont des évènements historiques qui, pour certains, ont modifié le cours de l'Histoire. Et quelle que soit leur « orientation », ces évènements, par les dommages ou les moyens de défense créés, ont entraîné des modifications de tous ordres, aménagement des côtes, créations de ports, de fortifications, évolution de l'urbanisme, de la toponymie, des usages. Les lignes qui suivent, sans prétendre à l'exhaustivité, ne visent qu'à rappeler les étapes essentielles de ces évènements.

Par assimilation avec le Débarquement, nous évoquerons d'abord les expéditions vers le littoral normand et qui ont fait attribuer à la Normandie le terme de « *terre d'invasion* », ou de « *zone propre à attirer les conquérants* ».

Puis seront ensuite évoquées les expéditions qui ont été projetées ou menées effectivement à partir de la côte normande, si proche de l'Angleterre, toutes dans un espoir de conquête, avec plus ou moins de réussites ou de projets avortés, jusqu'à une époque récente avec la préparation de l'invasion de l'Angleterre par Hitler.

¹ David PEYRAT, *La Normandie a toujours été un enjeu dans les conflits européens*, GEO Histoire, magazine GEO Histoire n°58, 20/01/2022. En ligne, WWW.Geo.fr/Histoire

I. Invasions venant de la mer



La Normandie avant les Normands² : les invasions *barbares*

* *Les Saxons vers la Gaule*

Après la conquête de la Gaule, un équilibre s'est établi dans les provinces conquises par les Romains et une période de tranquillité s'installe, la *Pax Romana* (la Paix Romaine). Cette période couvre les deux premiers siècles de notre ère. Et pendant cette longue paix, tout prend un essor rapide et brillant, routes, agriculture, constructions, navigation côtière, petites industries. Sur les côtes de la Manche, les ports sont actifs, tels ceux de Dieppe, de Lillebonne, de Honfleur, de Bernières ou de Port-en-Bessin (noms actuels).

A partir des années 260-290, l'empire romain est en crise, l'autorité romaine est remise en cause. En périphérie de l'Empire, en Armorique, des Saxons, pirates venus du nord par la mer, effectuent des descentes de plus en plus fréquentes. On suppose que l'agressivité de ces populations du nord serait la conséquence de modifications météorologiques, telle la submersion des plaines littorales qui réduit les surfaces habitables et cultivables. La solution pour ces peuples, brillants marins, est une migration maritime vers le sud et ce qui sera la Normandie est sur leur itinéraire. Sur des embarcations rapides, leurs descentes sont courtes mais bien ciblées et ravageuses. Les raids sont incessants mais ne se prolongent que peu au-delà du temps nécessaire à s'emparer d'un butin et à le caler dans une embarcation. Les auteurs notent cependant une *colonisation* saxonne, notamment dans la plaine de Caen !

Sur le littoral du Calvados, ils se répandent d'abord à Port près de Bayeux, sur la butte d'Escures. Ensuite c'est à Bernières, à l'embouchure de la Seulles, qu'ils sont en plus grand nombre comme attesté par les importants travaux de défense gallo-romains, plus nombreux sur cette partie du rivage armoricain (rues ou tranchées romaines, camp romain). Bernières était un petit port qui avait ses voies cavées et ses camps³.

² Pierre Baudin, Claude Lorren, Thomas Jarry, E. Deniaud, *La Normandie avant les Normands* ; Ed. Ouest

³ M. J. Tirard, *Les travaux militaires du littoral du Calvados à l'époque gallo-romaine*, Bulletin de la société des Antiquaires de Normandie, T. XVI, 1892, p.167-193

En effet pour se protéger de ces raids « barbares ou germaniques », les Romains implantent des légions le long des côtes qui se hérissent de systèmes de défense (une série de fortifications est d'ailleurs édifiée sur les deux rives de la Manche).

Les troupes fortifient le rivage, l'embouchure et les bords des rivières afin d'empêcher les pirates de les remonter et de pénétrer dans les terres. Arcisse de Caumont en donne la description suivante : « *Le camp de Banville est en vue de Courseulles, de Bernières et de la campagne située entre Caen et la mer. Il domine le cours de la Seules et se trouve très bien placé pour empêcher de remonter le cours de cette rivière* ». Selon M. de Caylus, « *les Romains avaient posté des corps de troupes pour la sûreté et la défense des côtes maritimes. Le camp de Bernières était situé très avantageusement ...le terrain regarde la mer, laisse la liberté de découvrir tout ce qui peut se passer le long des côtes. On aperçoit à la fois les embouchures des rivières de Seine, de Touques et d'Orne...* »

La notice⁴ des dignités de l'Empire romain mentionne Grannona, lieu où était placé un poste qui devait veiller à la garde de la côte. M. de Caylus⁵, suivi par de nombreux membres de Sociétés savantes, pense que Bernières fut Grannona.

* *Des exactions Vikings à la naissance de la Normandie*

Après une période de relative accalmie, les invasions reprennent. En effet, les grandes migrations⁶ par les Vikings, avec colonisation ou établissement, sont plus tardives. Ces peuples de Scandinavie, Danemark, Norvège, vont se montrer plus adaptés à une assimilation que leurs lointains « ancêtres », les Saxons germains. Mais ils sont aussi comparés à des *fléaux épouvantables*.

A la fin du VIII^e siècle, ils entament leurs premiers raids sur les côtes de la Manche. Dans cette région christianisée, maintenant province du royaume franc, sont apparus, à la période du Haut Moyen Âge, de nombreux centres religieux abbayes, cathédrales riches en trésors; la mer borde ce territoire, deux facteurs déclenchants l'avidité des peuples du nord. Les avantages

incontestés des Vikings sont leur connaissance maritime et leur bateaux, ils explorent et, conséquence d'un commerce avec l'Occident, ils connaissent les places riches, les endroits fertiles et les lieux mal défendus. Par des raids incessants, ils assaillent le littoral de la Manche. En 841, ils s'enfoncent dans l'estuaire de la Seine et ce sera tout un périple jusqu'au cœur de Paris et de la France carolingienne qui aboutira à la négociation entre Charles III le Simple et le chef viking Rollon en 911, à



qui il « confie », par le traité de Saint-Clair-sur-Epte, ce qui deviendra la Normandie et dont il deviendra le défenseur.



⁴ Document administratif romain donnant un tableau de l'organisation hiérarchique des fonctions civiles et militaires de l'Empire romain

⁵ Claude de Caylus, 1692-1765, homme de lettres, brillant archéologue, membre de l'Académie des inscriptions et belles-lettres, collectionneur d'antiques.

⁶ Patrick Périn, *Début des grandes migrations* ; Universalis.fr

Lucien Musset, *Invasions grandes*, Encyclopédia universalis (en ligne) <https://www.invasions>

Pensées de Montesquieu parlant des assauts vikings : C'était une pratique chez les Normands (hommes du Nord) de se saisir d'une île à l'embouchure d'une rivière où ils se fortifiaient. De là ils portaient leur brigandage partout mais les pays qui étaient près de la partie basse du fleuve étaient ruinés de préférence.

La Normandie attire toujours...début de la rivalité franco-anglaise !

*** 1346 - Conquête de la Normandie par les Anglais**

Du 12 au 19 juillet 1346, le roi d'Angleterre Edouard III débarque à Saint-Vaast-la-Hougue avec 19.400 hommes. La cible est Caen, ville prospère, ville marchande, centre religieux, port d'exportation actif (tissus, pierre de Caen...). L'effet de surprise est grand, la résistance contre l'invasion anglaise est insuffisante et la ville est prise dès le 26 juillet. S'ensuit une guerre de rues, Caen est pillée, incendiée à l'instar de tout ce qui était sur le passage des troupes. Après une semaine de mise à sac de la ville, les Anglais continuent leur marche invasive et dévastatrice de la Normandie vers le nord de la France et qui aboutit à la défaite française de la bataille Crécy le 26 août 1346, un des premiers épisodes marquants de la Guerre de Cent Ans.



Prise de Caen en 1346, Chronique de Froissard, BNF,

Avant de quitter Caen, Edouard III, lui aussi conquérant, n'a pas manqué de rendre hommage à son ancêtre Guillaume à l'Abbaye aux Hommes.

La Tour Leroy de Caen, a probablement été construite à la suite de cet épisode ravageur, quand ont été améliorées les défenses du port médiéval de la ville. Elle faisait face à une autre tour aujourd'hui disparue à laquelle elle était reliée par une chaîne pour protéger l'entrée du port.

*** 1417 - Nouvelle conquête de la Normandie par les Anglais**

En août 1417, le roi d'Angleterre Henri V, avec l'idée probable d'envahir la France affaiblie par les premiers épisodes de la Guerre de Cent Ans⁷, débarque dans l'estuaire de la Touque avec 10.000 hommes. Les populations furent terrorisées et l'absence de résistance permet aux Anglais d'atteindre Caen dès la mi-août et de l'assiéger.



La tour Leroy à Caen

Après la chute de Caen, l'Anglais met deux ans à conquérir la Normandie et annexe le duché à la couronne anglaise comme l'avait fait Guillaume trois siècles auparavant et son arrière-grand-père Edouard III, soixante et onze ans avant, en 1346. Commence alors une occupation qui va durer une trentaine d'années où se mêlent actes de résistance de la Normandie rurale, collaboration d'autres Normands et organisation administrative et culturelle par les Anglais avec la création de l'Université normande en 1432.

⁷ Guerre de Cent Ans ; 1337-1453

Du fait des actions de Jeanne d'Arc et de la reprise en mains du royaume de France et de la situation militaire, la position des Anglais est affaiblie. En avril 1450, la victoire française de Formigny⁸ marque la fin de la Guerre de Cent Ans et le repli des derniers Anglais de Normandie.

La rivalité franco-anglaise, pendant le XVII^e et le XVIII^e siècle, a grandement modifié le littoral normand de par sa position face au royaume britannique.

Sur le littoral étendu du Calvados, la nécessité de défense pour empêcher un débarquement avait amené toute une organisation complexe de fortifications et de garde-côtes sans cesse remaniée depuis Charlemagne, défense mais aussi protection du cabotage.

En Normandie, l'organisation des systèmes défensifs a eu très longtemps, jusqu'à la suppression du guet de mer au XIX^e siècle, un important retentissement social car la population rurale des communes littorales avait l'obligation de consacrer une large partie de son temps à l'activité de garde-côtes.

C'était avant l'heure un mur de l'Atlantique !

II. De la Normandie vers l'Angleterre

* Premier siècle avant J-C - Conquête de la future Angleterre par les Romains



L'Empire romain avait achevé la conquête de la Gaule entreprise depuis plus d'un siècle avant J-C, mais il était bloqué dans son expansion vers l'outre-mer occidentale. Seule une expédition maritime pouvait permettre cette expansion et une expédition partant de la côte armoricaine (notre Normandie actuelle romanisée) était de nature à soumettre l'Île de Bretagne (l'Angleterre actuelle) si proche.

Jules César, dans son récit sur *la Guerre des Gaules*, décrit sa tentative de soumettre les Bretons à l'Empire et la manière dont, en 55 avant J-C, à la fin de l'été, il traverse la Manche et débarque en (Grande) Bretagne. Une mauvaise préparation⁹ jointe à la résistance des « Bretons » empêche tout débarquement durable et malgré une tête de pont établie sur la plage de Douvres il est obligé de faire demi-tour et de regagner le continent « gallo-romain ». Un an plus tard, en 54 avant J-C,

il embarque à nouveau avec cinq légions¹⁰ et deux mille cavaliers et débarque en Bretagne. Malgré de nombreux affrontements à terre, l'expédition est un succès permettant, sans véritable conquête territoriale, les premiers échanges commerciaux et diplomatiques qui précéderont la future conquête romaine de l'Île de Bretagne.

⁸ Formigny-la-Bataille, petit village à 15 km de Bayeux.

⁹ Les navires mal adaptés ne permettaient pas l'approche du littoral, les légionnaires en nombre insuffisant, furent obligés de débarquer en eau profonde !

¹⁰ Une légion était constituée de 5500 hommes répartis en 10 cohortes.

* 1066 - La conquête de l'Angleterre par Guillaume, duc de Normandie.

Le lendemain de la mort, sans héritier, d'Edouard le Confesseur, roi d'Angleterre, le 5 janvier 1066, Harold Godwinson, très puissant personnage du Royaume, beau-frère du défunt roi et désigné par celui-ci sur son lit de mort, comme son successeur, se fait couronner le lendemain.

Guillaume, duc de Normandie, est parent¹¹ d'Edouard, plus normand qu'anglo-saxon, sa mère est normande et il a vécu 30 ans en exil à la cour de Normandie avant de monter sur le trône anglais. Plusieurs années au paravent, il avait promis sa succession à Guillaume, promesse alors soutenue par Harold.

A la mort d'Edouard, deux successeurs qui se considèrent légitimes, convoitent la couronne d'Angleterre et cette concurrence ne pouvait être réglée que par les armes...

Guillaume estime que Harold a usurpé la couronne, il enrage, crie à la trahison et entreprend immédiatement des préparatifs diplomatiques et militaires en vue d'un combat qui ne peut se dérouler que sur le sol anglais. Ce sera donc un débarquement en Angleterre, prodigieuse épopée, pour reprendre la couronne.

Il ne peut envisager une opération de cette ampleur avec les seules forces de son duché. En dehors de ses barons, il met en action ses innombrables réseaux, fait marcher son charisme auprès d'amis, alliés et vassaux. Il obtient un ample soutien, souvent en échange de promesses de gratifications futures, richesse ou honneurs.

Différentes flottes sont mobilisées, flottes commerciales existantes, bateaux de pêche, de cabotage, bateaux à fond plat pour débarquer sur les plages ou plus profonds pour transporter la cavalerie. La construction de bateaux n'est qu'un complément à cette mobilisation mais tous les ports de la Manche sont transformés en chantiers navals.



Guillaume parcourt tout le littoral de la Manche, Haute et Basse Normandie, pour superviser les préparatifs, consulter, voire décider encore des barons à l'aider.

L'armada qui comprend soldats piétons, cavaliers, matériel, est regroupée à l'embouchure de la Dives et dans les ports voisins.

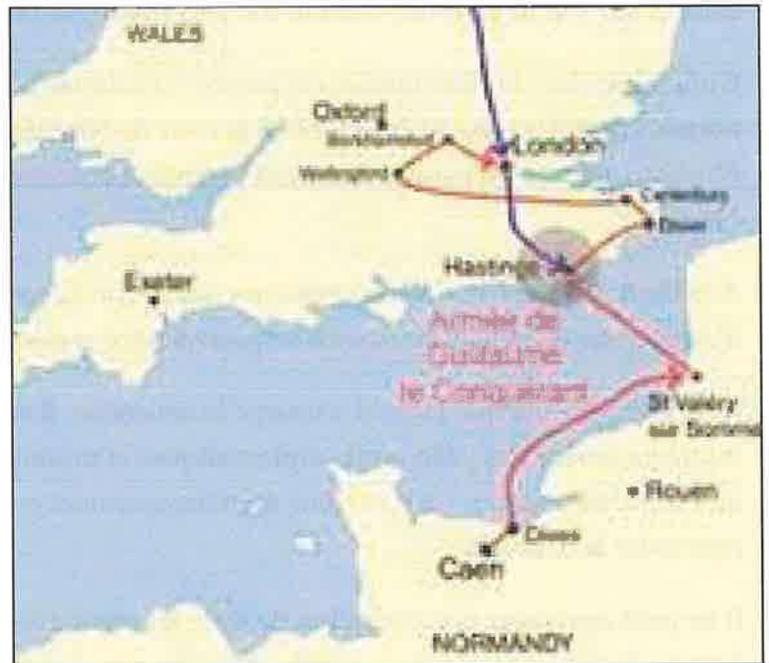
Les historiens en s'aidant de documents d'origines diverses plus ou moins contemporains de ce gigantesque épisode et de calculs ont, pour la plupart, retenu les chiffres de 14.000 hommes et 3.000 bateaux.

¹¹ Ils ont un ancêtre commun : Richard 1^{er}, duc de Normandie, arrière-grand-père de Guillaume et grand-père d'Edouard

De la Dives, la flotte remonte à Saint-Valéry-en-Caux et appareille le soir du 27 ou 28 septembre. Elle traverse la Manche par une nuit calme, sans obstacles. Dans sa superbe biographie, David Bates précise que *Guillaume, sur le bateau offert par Mathilde, en avance sur ses navires, s'offre un solide petit déjeuner !*

Le débarquement se fait sans rencontrer d'opposition. Celle-ci survient plus tard car Harold est aux prises au nord de l'Angleterre avec un adversaire norvégien, dégageant ainsi la zone où Guillaume débarque. L'ennemi anglais est en route mais laisse le temps à Guillaume de faire manœuvrer ses troupes.

La troupe, sous commandement normand, se concentre à Hastings (Sussex), lieu le plus voisin du site du débarquement. L'approvisionnement en vivres étant insuffisants, les troupes normandes ravagent les territoires occupés.



L'affrontement commence le 12 octobre. La bataille qui s'ensuit est sanglante, c'est la *Bataille de Hastings* qui se déroule le 14 octobre et se termine à la mort d'Harold et la déroute anglaise qui s'ensuit. Après la soumission, une marche, que l'on dit dévastatrice, conduit Guillaume, après les redditions successives des villes traversées, jusqu'à Londres et l'abbaye de Westminster où il est couronné le jour de Noël 1066.

C'est la fin du règne des Anglo-Saxons et c'est le dernier débarquement subi par l'Angleterre. Cette incroyable campagne, conquête d'un continent, qui a façonné de façon aussi profonde l'histoire des nations et des peuples après la conquête de 1066 n'aura duré que neuf mois.

* 1517 - *Le projet de François 1er.*

La Guerre de Cent Ans est encore dans les esprits, il faut protéger les grandes entrées maritimes tout en maintenant le trafic de commerce maritime. En 1517, François 1^{er} donne ordre à l'amiral Gouvier de Bonnivet de construire un port de défense en Normandie. L'objectif est militaire, protéger l'estuaire de la Seine, s'opposer à l'emprise anglaise sur la Manche, empêcher le retour des Anglais. En effet, le roi



Les forces anglaises à Portsmouth

d'Angleterre, Henri VIII, comme ses prédécesseurs, est toujours tenté par la possession du trône de France.

1518 - Le Havre de Grâce est décidé (qui aurait pu s'appeler Franciscopolis), la construction du port et d'une ville nouvelle est entreprise.

1545 – À la mi-juillet au Havre, François 1^{er} assiste au départ d'une importante flotte de 200 navires armés de 30.000 hommes pour les côtes du sud de l'Angleterre. Les Français débarquent sur l'île de Wight et dans les alentours de Portsmouth mais essaient en vain de progresser à l'intérieur des terres. Un violent affrontement maritime a lieu dans le Solent, canal naturel entre le sud de l'Angleterre et l'île de Wight (Bataille du Solent¹²) qui ne laisse ni vainqueurs ni vaincus et la flotte regagne la France au début du mois d'août 1545.



Carte générale du pays de Normandie établie en 1545 par le chanoine de N-D de Paris à la demande de François 1^{er}

Sur un mémorial érigé sur l'île de Wight, on peut lire cette inscription: *Invasion par des centaines de troupes françaises qui ont débarqué sur l'estran voisin. Cette invasion armée a été vaincue le 21 juillet 1545.* Une citation d'auteur insiste sur le côté déplorable de cette expédition : *A 51 ans on ne peut pas devenir Guillaume le Conquérant¹³ !*

* *Les préparatifs d'invasion du XVII^e au XIX^e siècle*

La conquête de l'Angleterre, presque toujours à partir du littoral de la Manche, sera l'idée fixe de gouvernements successifs, la puissance maritime anglaise ayant le plus souvent mis en échec ces tentatives.

¹² Voir Revue B.O.N. n° 55 p.25, décembre 2019

¹³ Jean-Marie Le Gall, exposition. Bnf.fr/francois1er.

1692 - Louis XIV qui a accueilli Jacques II roi d'Angleterre, chassé de son trône, décide d'organiser un débarquement, non pas dans un but d'invasion mais tout à la fois pour rétablir Jacques II et neutraliser la coalition anglo-hollandaise qui, avec d'autres pays européens, enserme la France.

La flotte appareille de St Vaast-la-Hougue mais est rapidement prise en chasse par la flotte anglo-hollandaise. Après l'affrontement qui s'ensuit, la Bataille de la Hougue, le projet de débarquement est abandonné.



La bataille de la Hougue peinte par Richard Paton

1696 – Une nouvelle tentative est abandonnée par insuffisance de navires dans la Manche

1759 – Louis XV. Une grande invasion est prévue par Choiseul pour modifier le cours de la Guerre de Sept Ans. Le projet s'effondre avec l'attaque du port du Havre et le blocage des autres ports de la Manche par la flotte britannique.

1779 – Louis XVI. Dans ce projet d'invasion, les objectifs de débarquement étaient l'île de Wight et Portsmouth à partir du Havre et de St Malo. Les itinéraires, l'important dispositif embarqué avaient été bien préparés. C'est une épidémie de dysenterie, dont le point de départ est normand qui, en décimant les rangs des marins, a mis un terme à ce projet.

1803 - 1805, Bonaparte devient Napoléon 1^{er} empereur et envisage un débarquement en Angleterre. Les tensions latentes entre la France et l'Angleterre sont exacerbées au moment de la Révolution. Bonaparte, Premier Consul, obtient la signature, conjointement avec la Hollande et l'Espagne, d'un traité de paix avec l'Angleterre en mars 1802 : la Paix d'Amiens. En dehors de quelques échanges territoriaux outre-mer, le traité déclare instaurer une *parfaite harmonie* entre les parties *sans commettre aucune sorte d'hostilité par terre ou par mer pour quelque cause ou sous quelque prétexte que ce puisse être....*

Or en 1803, le roi d'Angleterre fait confisquer 1.000 bateaux français et hollandais ancrés dans les ports britanniques. Puis autorise une saisie en mer d'un bateau de commerce français. Ces deux ruptures du traité d'Amiens ont sonné comme une déclaration de guerre et ré-ouvert les hostilités avec le Royaume-Uni ... et donné l'idée d'envahir enfin l'Angleterre, projet qui, au paravent, avait été plusieurs fois considéré par les Français au cours des XVII^e et XVIII^e siècles et plusieurs fois échoué et/ou abandonné.

L'expédition prévue est de grande ampleur, mobilisant toutes les armées françaises, sept corps d'armée (145 000-200 000 hommes) : l'Armée des Côtes de l'Océan qui deviendra la Grande Armée. Plusieurs ports du littoral de la Manche sont transformés en chantiers navals sous le terme de *Camp de Boulogne*.

Les préparatifs sont menés : observations fines des côtes anglaises, leur topographie, falaises, plages, dunes, sans oublier la météorologie, à la recherche d'une zone de débarquement. Les troupes sont entraînées, (certains reçoivent même des cours d'anglais !) et des éléments de reconnaissance sont envoyés en éclaireurs sur la côte anglaise. Une estimation de la nature des navires présents sur la

Manche¹⁴ et l'évaluation des ouvrages de défense sont menées. En effet, les mouvements du côté français avaient « éveillé » les Anglais et nombreux étaient les préparatifs anglais de défense et de signalisation pour résister au projet français, une grande partie de la côte sud de l'Angleterre avait été fortifiée pour repousser un débarquement ! Le débarquement de Napoléon 1^{er} et de sa Grande Armée est prévu entre les 8 et 18 août 1805.

Mais une partie de la marine française est attaquée au large de l'Espagne par les Anglais : ce sera Trafalgar. Et d'autre part, les forces terrestres alliées, la troisième coalition de l'Autriche et de la Russie, menacent à l'est vers la France. La Grande Armée fait donc demi-tour, tourne le dos à la Manche et Napoléon renonce à son projet d'invasion.

III. Les départs forcés, une émigration clandestine

Un dernier aspect concerne les « débarquements-émigrations » dans un but de refuge.

En 1685, après la révocation de l'Edit de Nantes qui interdit tout exercice de la religion protestante et toute émigration, 400.000 émigrés quittent clandestinement la France¹⁵. L'Angleterre est un pays d'accueil. On estime à 120.000 le nombre des Français qui sont venus chercher refuge en Angleterre. Le voyage pouvait parfois se faire en chaloupe, en barque de pêcheur...

En 1790, après La Constitution civile du clergé adoptée par l'Assemblée constituante, la majorité du clergé français est hostile à cette réorganisation complète et civile de l'Eglise où les prêtres élus deviennent fonctionnaires de l'Etat et le serment civique obligatoire. La seule possibilité alors pour ces *prêtres réfractaires* est la clandestinité, la déportation forcée ou l'émigration.

Sur les 25.000 prêtres, l'Angleterre en reçoit environ 8.000. De très nombreux départs vers l'Angleterre ou les Îles anglo-normandes se font à partir de la côte bas-normande. Une plaque apposée dans l'église de Bernières rappelle que 500 prêtres sont partis de Bernières en 1792.



Le littoral normand par sa position et son arrière-pays, possède tous les facteurs déclenchant un vif intérêt : il borde le chemin privilégié conduisant des pays scandinaves à ceux du sud, il est la vitrine d'une région de tout temps connue pour ses richesses tant agricoles que patrimoniales et il est si près de l'Angleterre que certains ont voulu les rattacher. Le Débarquement de juin 1944 s'il a durement blessé ce littoral, amis fin sans doute à des agressions ultérieures.

¹⁴ Napoléon essaie de détourner une partie de la flotte anglaise pour favoriser la traversée de la Manche !

¹⁵ Alphonse Esquiros, *Les immigrations protestantes en Angleterre*; Revue des Deux Mondes, 2^e période, tome 74, 1868 (p.699-720)

L'information lors du Débarquement en juin 1944

Par Claude GEHIN

Pour accompagner cette formidable armada, l'état major allié avait mis en place une équipe de communication au sein des troupes de débarquement qui comptait pas moins de 150 personnes (dont une seule femme), également réparties dans les différentes vagues d'assaut sur les cinq plages.

On leur doit les images et les témoignages qui portent la mémoire de ces journées. Le commandant en chef, le général Eisenhower s'est lui-même impliqué dans cette organisation.

Si l'on connaît les grands noms ayant couvert cet évènement comme Robert Capa qui immortalisa le débarquement sur la plage d'Omaha ou le rocambolique Ernest Hemingway et sa femme (Martha Gelthorn), les témoins de Bernières sont moins connus.

Plusieurs équipes vont pourtant couvrir l'évènement.

Bernières se trouve en secteur canadien et le jeune réseau français de Radio Canada n'est doté de son propre service d'information que depuis 1939. Il dépendait auparavant des dépêches de "Canadian Press" et des nouvelles qu'il recevait de la BBC. Un véritable service d'informations vient d'être créé et c'est Marcel Ouimet qui en prendra la direction. Au début, il se contente de traduire les nouvelles fournies par la BBC. Mais rapidement, avec l'envoi de journalistes sur le théâtre des opérations, cette radio surclasse ses concurrentes. De façon quotidienne par la chronique "*Jean Baptiste s'en va en guerre*", elle diffuse des informations sur la guerre à ses auditeurs québécois sous l'oreille méfiante des autorités fédérales en interrogeant directement les soldats qui donne de leurs nouvelles à leur famille.



Marcel Ouimet

En 1943, Marcel Ouimet, avec Paul Barette et Benoit Lafleur, quitte Montréal pour s'installer à Londres. Mais très vite Ouimet et Lafleur rejoigne l'Italie pour suivre le débarquement de Sicile. C'est durant cette campagne que Bruno Lafleur obtient un entretien exclusif en français et en anglais du Pape Pie XII qui aura une portée symbolique forte auprès des Canadiens francophones.

C'est aussi à cette période que René Lévesque, futur premier ministre du Canada, vient renforcer l'équipe: il animera la section française de *la Voie de l'Amérique*, débarquera avec les troupes US et suivra le général Patton.

Le 6 juin 1944, seul 9 journalistes sont accrédités auprès des troupes canadiennes; Marcel Ouimet accompagne le Régiment de la Chaudière avec le grade de capitaine dans la deuxième vague d'assaut sur la plage de Bernières-sur-Mer.

Dans un courrier, il raconte à son épouse les conditions de cette journée et comment il a atteint la plage avec son "clavigraph" à bout de bras, dans l'eau jusqu'à la ceinture" et la nuit mouvementée dans une tranchée.

Puis dans les câbles et dépêches qu'il envoie, il souligne l'accueil enthousiaste des populations normandes.



Il est accompagné notamment de son collègue Mathieu Halton qui débarqua à Bernières en fin de matinée avec l'état-major canadien, de Ralf Hallen de Glob and Mail, de Charles Lynch de l'agence Reuters, de Ross Hanson de la presse canadienne...

C'est William B. Conforth qui est son officier accompagnateur du groupe des Relations publiques de l'armée canadienne ; il est chargé de le protéger, de l'encadrer mais aussi d'assurer une censure rapprochée de ses communications.

En effet pour ne pas démoraliser les troupes ou la population britannique et ne pas divulguer des informations qui pourraient profiter à l'ennemi, le gouvernement canadien a dressé un livret qui stipule les règles à appliquer. L'officier accompagnateur est donc en charge d'en assurer la conformité.

En 1944, ce livret sera réédité par l'état-major allié, le SHAEF à Washington. Marcel Ouimet poursuivra sa mission auprès du Régiment de la Chaudière jusqu'à la reddition de la Wehrmacht en Hollande.

Ce sont l'ensemble de ses émissions (200 reportages) à Radio Canada, de sa correspondance avec son épouse moins soumise à la censure et de ses photos qui nous ont livré un témoignage exceptionnel sur cette période d'avril 1944 à juillet 1945. Découvert par le journaliste Thierry Geffrotin, elles ont été publiées par Jean-Baptiste Pattier, journaliste de France Télévisions dans un livre "un reporter au cœur de la Libération".

Ces correspondants de guerre (photo n°3) devaient constamment travailler en collaboration avec les services d'information de l'armée canadienne qui disposaient de leur propre effectif. Il s'agissait du CFCU (Canadian Film and Photo Unit).

Au nombre de 49, ils faisaient partie des troupes de combat avec le grade de sergent.





C'est Bill W. Grant (photo n°4) l'un d'entre eux avec son estafette Brian O'Regan qui nous ont transmis la plupart des images du Débarquement à Bernières.

Ils débarquèrent avec le Queen's Own Rifles of Canada sur Nan Red avec la première vague d'assaut.

Et on leur doit le film qui montre le débarquement de la première péniche devant la rue des Hirondelles à Rive-Plage (ce film fut le premier à être diffusé quelques heures après à Londres et le lendemain à New-York).

Il est aussi l'auteur de la pause devant l'hôtel Grave où Micheline Grave et Claude Martin servent du cidre aux soldats canadiens et de nombreux clichés et films sur la commune et la plage.

Brian O'Regan était chargé d'assurer l'intendance (approvisionnement des pellicules neuves et gestion des films exposés).

Dans les jours qui ont suivi, un accident près de Bayeux

le contraint à retourner à Vancouver avant de revenir sur le front.

Le nom d'un autre sergent de cette unité nous est parvenu: c'est Hugh Mac Caugley.

Leurs enfants Tom et Karen Grant et Bruce et Isabelle Mac Caugley (photo n°5) entretiennent le souvenir de ces événements dans un lieu de mémoire, à Comox sur l'île de Vancouver en Colombie britannique où ils conservent de nombreux et émouvants souvenirs.



Les documents produits par ces journalistes étaient stockés sur des bandes ou gravés sur des disques vinyles avant de partir pour l'Angleterre où ils étaient censurés et montés avant leur diffusion.

Mais la communication la plus mémorable fut celle effectuée par Gustav, un pigeon voyageur britannique.

Montague Taylor de l'agence Reuters s'est vu confier 4 ou 6 pigeons par la R.A.F. lors de son départ d'Angleterre par Gus Randell, leur instructeur canadien. Il embarque à bord d'un Landing Ship Tank (LST).

C'est à 8h 30, après avoir reçu la confirmation du Débarquement à 7h 50, qu'il lâche un pigeon pour respecter le silence radio. Ce dernier, malgré un vent de face et un parcours de 150 miles (240 km) dans le brouillard, parviendra en cinq heures et seize minutes à rejoindre sa base. C'est à Thorney Island où il est réceptionné que son maître le sergent Harry Halsey relaya ainsi le premier message en provenance des côtes normandes, par téléphone auprès de l'état major:

" Nous sommes à environ 25 km au large des côtes. La première vague d'assaut a débarqué à 7h50. Les communications venant des plages indiquent que les tirs ennemis ne gênent pas les opérations... Toutes les unités soutiennent avec fermeté la pression adverse. Des Lightnings, Typhoons et forteresse volantes nous survolent depuis 4h 45. Aucun avion ennemi décelé."

Pour cet exploit historique, Gustav, matricule NPS.42.31066, fut décoré de la médaille Dickin par l'épouse du premier Lord de l'amirauté (photo n°6) en même temps que son collègue Paddy. Il connut une fin tragique car écrasé dans sa cage par un soignant !



Sources:

- * Jean Baptiste Pattier, *Un reporter au cœur de la Libération*, Armand Collin éditeur, 2019
- * Timothy Balzer, *The information Front – The Canadian Army and News Management during the Second World War*
- * Aimé-Jules Bizimana, *Les correspondants de guerre Canadiens- français de 1939-1945, De Marcel Ouimet à René Levesque*, Bulletin d'histoire politique, VLB éditeur, collection Etudes québécoises, 2008
- * Brian O'Regan, *Camera Commandos & Reminiscences of D Day*, Anne Ciasson éditeur, 2007
- * Frédéric Leterreux et Frédéric Veille, *Histoires secrètes et curieuses du Débarquement*, mai 2019

6 juin 1944, un appui inattendu ...à bicyclette !

Par Marie-Caroline de Castel-Bajac

Le 6 juin 1944, les LCI (Landing Craft Infantry) déversent sur la plage de Bernières-Juno de nombreux fantassins avec un équipement surprenant : des bicyclettes (n°1). Celles-ci doivent leur permettre une progression plus rapide sur les chemins de campagne après l'assaut des plages. Le fameux vélo était aussi fourni aux unités aéroportées. Son nom est d'ailleurs le *Airborne Folding Bicycle* que nous pourrions traduire par le vélo pliant aéroporté.



N°1

Archives nationales du Canada

Qui fabriquait ces vélos ?
En combien d'exemplaires ont-ils été fabriqués ? C'est ce que nous allons découvrir ensemble à travers cet article. En route !

En réalité, ces vélos sont appelés soit *BSA Airborne Bicycle* soit *BSA Folding Bicycle*, c'est-à-dire *vélo aéroporté BSA* ou *vélo pliant BSA*.

C'est la société anglaise BSA - Birmingham Small Arms - qui est à leur origine. BSA a été fondée en 1861 pour fabriquer des armes mais avait créé au début du 20^e siècle un département dédié à la fabrication de cycles.

Comme dans beaucoup d'autres domaines, la guerre a fait avancer rapidement de nombreuses technologies, comme celle des cycles et du BSA Folding Bicycle. Dans la gazette du



N°2

CTC (gazette du Cyclists' Touring Club) (n°2) datée d'avril 1944, les performances du vélo sont mises en avant : deux écrous papillons permettent de plier le vélo. L'accent est aussi mis sur sa légèreté (14 kg tout de même!) et sa résistance.

Un petit film de 2 mn très intéressant de la British Pathé permet de visionner la fabrication de ces vélos dans les usines anglaises BSA. Les curieux peuvent suivre ce lien :

<https://www.velovintageagogo.com/t18952-bsa-airborne-paratrooper-ww2-1944>



Ce vélo a été créé en 1942 pour les parachutistes britanniques (n°3). Une fois replié, le vélo était accroché à l'avant du parachutiste à l'aide d'une sangle et l'accompagnait lors de son saut. Les roues du vélo étaient rattachées à une corde de suspension du parachute pour éviter tout accident. Une fois l'atterrissage effectué, le parachutiste détachait le vélo à l'aide de la sangle d'attache rapide et le déplaçait. Des supports fixés au cadre permettaient aux soldats d'attacher leurs fusils aux vélos (n°4 et 5).



Crédits

photo 3,4,5 : BSA Museum

Ainsi, avec leurs vélos, ils pouvaient rapidement se déplacer en silence et rester indétectables. Mais les vélos étaient souvent abandonnés lorsqu'ils devenaient plus encombrants qu'utiles.

70.000 vélos aéroportés ont été produits par la société BSA entre 1942 et 1945 et ont été utilisés par les armées britanniques et canadiennes à l'occasion du Débarquement le 6 juin.

On estime que 1.117 BSA Airborne Paratrooper Bicycles ont débarqué sur Juno Beach ce jour-là (n°6).



Crédit photo : [The BSA and military bicycle Museum](#)

Ils ont été aussi utilisés par les soldats français du commando Kieffer, présent également lors du Débarquement de Normandie.

Cependant, ils ont été moins utilisés que prévu en raison du nombre important de jeeps, dont la fabrication a démarré en 1941. Et ces « véhicules de reconnaissance léger » ont progressivement remplacé les vélos.

Après l'armistice et la pénurie d'essence qui a perduré, les vélos sont devenus courants en France et aussi en Norvège.

Il est possible de découvrir au Centre Juno Beach un modèle de vélo BSA offert en 2021 par les filles de Christian Costil. Voici son histoire, extrait du site du centre Juno Beach :



BSA Museum

Christian Costil a 14 ans en 1944 et il habite à Banville. A l'été 1944, il rencontre Marius Aubé, un soldat canadien qui appartient au Corps royal d'intendance de l'Armée canadienne (The Royal Canadian Army Service Corps).

Marius Aubé débarque à Graye-sur-Mer le Jour J et se lie d'amitié avec le jeune Christian à qui il offre ce vélo pliant.

Christian Costil garde le vélo pendant 76 ans. Après avoir travaillé à la ferme familiale jusqu'à ses 28 ans, il part travailler pour EDF en tant que releveur de compteur. Il enlève la banquette arrière de sa 2CV, plie le vélo canadien et le met dans sa voiture. Rendu à destination, il sort son vélo et fait sa tournée de maison en maison pour relever les compteurs. Ce vélo accompagne donc Christian pendant toute sa carrière, jusqu'à sa retraite en 1985. Le vélo est ensuite soigneusement entreposé, protégé par des sacs, mais Christian ne souhaite pas s'en séparer de son vivant. Il dit à ses filles de le donner au « musée canadien » après sa mort. Ce qui a été fait.

Aujourd'hui, les vélos BSA Airborne sont soit dans des musées, soit détenus et très recherchés par des collectionneurs passionnés qui les restaurent. Leurs prix moyens est d'environ 2.000€. La compagnie BSA a continué de produire des vélos et aussi des motos jusqu'en 1978.



Crédit photos :The BSA and Military Bicycle Museum et Archives nationales du Canada

Les Liberty Ships

Par Annie de GERY

En novembre 1946, *Le Bonhomme Libre* titrait : «A la gloire de Bernières-sur-Mer ... Les autorités municipales de Bernières ont été informées que l'un des 75 navires, type Liberty ship, récemment acquis par le Gouvernement français, porterait le nom de leur charmante commune qui eut l'honneur d'être à l'avant-garde des combats lors de la libération ».



Le BERNIERES, ex JOHN HARVARD (identique à l'AURAY) a été construit en 1942 aux U.S.A., livré en 1947 à la Cie Gle Transatlantique, puis cédé à la Sté Navale Delmas-Vieljeu en 1954. Il s'échoue en 1963 dans le canal de Vridi à Abidjan en Côte d'Ivoire, pour être démolie la même année en Hollande.

Depuis la fin de 1941, 18 chantiers navals américains ont construit, entre 1941 et 1945, 2.751 cargos à peu près identiques de 10.000 tonnes, 134 m. de longueur et 17 m. de largeur, appelés *Liberty Ships*. Ce nom leur avait été donné par Franklin Roosevelt.

Pendant et après le Débarquement, ce sont plus de 150 Liberty qui ont participé à l'acheminement d'hommes et de matériels depuis la Grande-Bretagne vers les plages normandes, dans les différents ports artificiels construits soit à partir de caissons flottants en béton (tel celui d'Arromanches), soit de navires coulés servant ainsi de digues (tel *Juno port* à Bernières). Et parmi ces sabordés, une dizaine de Liberty.

Après la guerre, plus de 2.500 « rescapés » ont été vendus par les Américains pour 600.000 \$ (au tiers de leur prix), dont 75 à la France. Passés sous pavillon français, ces Liberty ont alors tous porté, par décision du gouvernement français, le nom d'une ville ayant subi des destructions pendant la guerre, pour devenir le Bayeux, le Caen, Le Dieppe ou le Bernières.

Sources :

* Brouard Jean-Yves, *Les Liberty Ships*, éditions Glénat, 1993

*Tyl René, *Les Liberty Ships sous pavillon français*, puis *La légende des Liberty Ships*, Tribune libre de l'AFCAN, septembre 2020

« Madame de Boislambert » pour les Canadiens

Par Myriam MOULIN

Geneviève Danzas, épouse Hettier de Boislambert, est décorée de la croix de chevalier de la Légion d'honneur en 1974 pour son action au cours des deux Guerres mondiales.

Lors du 6 juin 1944, elle accueille les troupes canadiennes au sein de sa résidence, le fief Pelloquin. Avec son époux, elle les informe sur l'occupation des forces allemandes dans Bernières. Puis, à leur demande, elle ouvre un hôpital militaire temporaire dans sa propriété. Toute une organisation sanitaire et médicale est mise en place.

Geneviève, appelée par les Canadiens « Madame de Boislambert », apporte son aide dans la logistique. Elle cède l'espace de sa maison, met son pré à disposition et accompagne les blessés. Plus tard, les Canadiens souhaiteront qu'elle soit nommée marraine du Régiment de la Chaudière. Devenue présidente d'honneur de l'association « France-Canada », elle souhaite vivement faire venir en France les mères endeuillées sur la tombe de leurs garçons. Décédée en 1976, elle est inhumée à Bernières-sur-Mer.



Geneviève Danzas est née au XIX^e siècle, le 26 mars 1890 à Caen. Issue de la bourgeoisie, elle bénéficie d'une éducation empreinte de patriotisme et de religiosité. Son grand-père Massieu est docteur en droit et avocat, son épouse Isabelle est exploratrice et chevalier de la Légion d'honneur. Son père, avocat au barreau de Caen, décède prématurément en 1899 et la petite fille est témoin de l'important hommage rendu lors de ses funérailles dans la paroisse Saint-Sauveur.

Sa mère épouse en secondes noces le comte de Blagny, propriétaire du château de Lion-sur-Mer. Dîners mondains, sorties et bals permettent d'assurer la meilleure entrée dans le monde de la jeune femme.

Parallèlement dans le temps, l'association de la Croix Rouge souhaite conserver le comité des Dames dissout après la guerre de 1870. Ce comité était composé de femmes d'élites. Pour mieux le reconstituer, les présidents font appel aux épouses des maréchaux de France. Ces femmes

impliquées organisent des ventes de bienfaisance, des fêtes, des quêtes en faveur de l'association. Grâce à leur carnet d'adresses, elles recrutent de nouveaux membres issues de la bonne société. Bientôt, elles seront responsables des équipes d'infirmières.

La Première Guerre mondiale et l'hôpital temporaire

En 1912, Geneviève, âgée de 22 ans, épouse Charles Henry Hettier de Boislabert à l'église de Lion-sur-Mer. Dans la droite ligne de son éducation, elle aurait dû devenir maîtresse de maison, tenir salon, organiser des réceptions, s'occuper de l'intendance et entretenir le réseau familial. Mais c'était sans compter la survenue de la Première Guerre mondiale.

Dès 1914, la propriété du couple, Les Préaux à Bernières, est réquisitionnée pour accueillir une annexe de l'hôpital temporaire n°36. Les autorités organisent l'accueil des blessés du front : des médecins militaires, des infirmières locales, des cuisinières, des lavandières, tous participent à la convalescence des soldats.

Les cartes postales estivales laissent la place aux cartes postales mémorielles. Une carte postale, timbrée « fief Pelloquin », décrit le confort ressenti par le convalescent : « la nourriture y est bonne et le repas copieux ».



Geneviève, infirmière aux Préaux, entourée des soldats convalescents
Coll. privée

Pendant quatre ans, Geneviève est infirmière en chef. Il s'agit de gérer les équipes de soins concernant quarante lits de jour et de nuit. Elle ne néglige pas les dépenses. Plus tard, elle ne réclamera aucune indemnité pour les dégâts causés par l'hôpital. A l'issue de la guerre, la médaille de la Reconnaissance française et celle de la Croix rouge avec trois brisques d'or, lui sont décernées.

La Seconde Guerre mondiale

Pendant la période de l'entre-deux guerres, les époux Hettier de Boislabert reprennent leur vie mondaine. Leurs deux filles, Gillonne et Jacqueline, font leur entrée dans le monde. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, Gillonne épouse un héritier de Montalivet et Jacqueline s'apprête à épouser l'héritier Gavelle de Roany.

Les années d'occupation

Difficile pour M. et Mme Hettier de Boislabert d'accepter l'occupation de l'armée allemande. Le maire et ses adjoints tentent de rester aux services des Berniérais malgré les contraintes de la présence nazie. Un adjoint apporte une aide particulière : le docteur Lenertz. D'origine

alsacienne, il parle parfaitement allemand et donc peut traduire les ordres donnés par l'envahisseur. Pendant toute l'occupation, il prodigue des soins gratuits aux Bernièrais. Malgré cela, Mme Hettier de Boislambert a du mal à accepter la proximité entre le docteur et l'occupant. Après la guerre, elle refusera de siéger au conseil tant qu'il y sera.

La Résistance

« Dès le début de la guerre 1939-1945, son mari et elle aident à la Résistance. Son mari cache sept anglais pendant huit jours dans une meule de paille, les nourrit, les habille et leur procure cartes et vêtements ».

Les forces allemandes avaient placé tout le long du rivage des asperges de Rommel, des obstacles minés pour empêcher tout débarquement des forces alliées. Plus haut dans les champs, se trouvaient des pièces d'artillerie allemandes.

« Tous deux prennent des photos des casemates tout au long de la côte qu'ils transmettent au réseau Alliance ». Le couple va avoir quelques difficultés avec l'envahisseur : leur neveu André fait partie de ce réseau Alliance. Après son évasion de la prison de Clermont-Ferrand, raconte Mme Hettier de Boislambert, « la police allemande vint chez moi et fouilla le château de fond en comble ».

Le Débarquement du 6 juin 1944

Dans la nuit du 5 au 6 juin, les bombardements commencent aux alentours de 11h.30. « Vers minuit, nous entendîmes les Allemands s'enfuir précipitamment de notre propriété des Préaux ».

Le couple Hettier de Boislambert décide de se protéger dans un abri au milieu de la cour. Bien leur en a pris car un obus traverse l'escalier de la demeure. Vers 8 heures du matin, tous deux découvrent que les libérateurs sont des Canadiens.

Geneviève aide en fournissant des renseignements sur les positions de l'armée allemande. Plus tard, elle nous laissera son témoignage : « Bientôt se retrouvaient dans le parc le colonel Paul Mathieu, commandant le Régiment de la Chaudière, le major Hugues Lapointe, le major l'Espérance et quelques autres officiers ». Tous l'appellent « Madame de Boislambert ».

Le premier hôpital canadien de la Reconquête

« Hélas ! il y avait déjà sept morts canadiens dans la propriété ». Elle accepte la constitution immédiate d'un « Field hospital » dans sa propriété du fief Pelloquin. « En quelques instants, nos appartements furent bouleversés. On nous donna quelques minutes pour enlever les objets précieux ». Il faut imaginer la mise à



Montages des tentes par des infirmières canadiennes.... Arch. Nat. Canada

l'abri des riches tentures, de la vaisselle ancienne... Les soldats canadiens ont dû déblayer les gravats de l'escalier troué par l'obus.

« On plaça dans le petit salon les blessés civils- dont une dizaine de femmes- recueillies dans le village. Un infirmier et moi leur prodiguâmes les premiers soins ». Mme de Boislambert demande à la population de fournir généreusement du matériel de soins. « Ses paroles rassurantes étaient mêlées d'une douce joie de vivre, une joie qui se voulait communicative, leur faisant oublier leur état ».

« Le grand salon accueillit les grands blessés canadiens, tandis que la salle à manger recevait les blessés légèrement atteints. La cuisine devint une pharmacie. Quant aux autres blessés, on les regroupa dans le parc. Pendant les quinze jours qui suivirent, les médecins et infirmières travaillèrent sans relâche. Dès que l'un d'entre eux prenait un moment de repos, une civière arrivait amenant un nouveau blessé ».

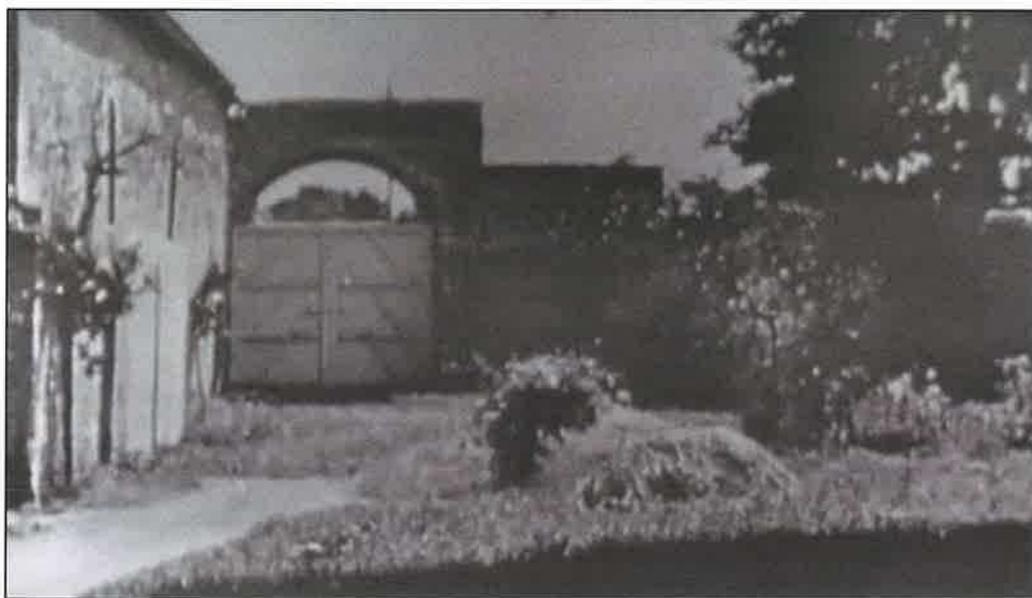
« Mon mari et moi assurions, autant que faire se pouvait, le ravitaillement en vivres de l'hôpital et aussi en matériel ».

Si le château est occupé par les blessés, un des hangars de la propriété l'était par des correspondants de guerre, « véritables cercles de journalistes ».

Un cimetière provisoire

« Dans la nuit du 7 au 8 juin, cinq bombes tombèrent sur la pelouse ».

Alors qu'elle apporte des paroles rassurantes aux blessés, quelques-uns lui demandent des prières et des chapelets qu'elle a pu apporter en tant que catéchèse. Certains blessés seront soignés, voire évacués alors que d'autres mourront et seront



enterrés temporairement dans le jardin Tombes canadiennes dans le jardin du fief Pelloquin Coll. privée de Pelloquin. « Elle transforma aussi en cimetière temporaire les plates-bandes de fleurs de son jardin ». Plus tard, les soldats seront inhumés au cimetière canadien de Bénvy-Reviers.

Marraine du Régiment de la Chaudière

« Les soldats canadiens me demandaient de leur donner des chapelets et des images pieuses. Je leur fis don de tout ce que je possédais, mais ils étaient trop nombreux et je me trouvai dans

l'impossibilité absolue de leur donner à tous ce qu'il me demandait ». Un soldat canadien conscient que Mme de Boislambert ne pouvait être la marraine de chacun d'entre eux, lui demanda d'être la marraine du Régiment de la Chaudière. « Très émue, j'acceptais cet honneur ».

Accueillir les mères et les veuves canadiennes

En 1960, lors du congrès de l'Association nationale France-Canada, Geneviève remet au gouverneur général Vanier « de la terre recueillie dans tous les cimetières canadiens de Normandie ». Dans une interview de la télévision canadienne, elle exprime vivement son souhait d'organiser un voyage pour accueillir en France les mères canadiennes endeuillées par le décès de leur fils afin qu'elles se recueillent sur la tombe de leurs enfants.

« Je demande, je supplie, qu'on les laisse venir en France, que le gouvernement les aide... et, nous, les mères françaises, nous les attendrons, nous les recevrons comme des sœurs. Nous ferons tout ce que nous pourrons pour leur adoucir la souffrance ... Ce sera vraiment la grande fête de l'amitié, sincèrement, que nous désirons envers le peuple canadien. Jamais assez de reconnaissance pour toutes ces femmes et aussi pour toutes ces veuves... »

Dans l'Etat du Québec, la ville de Lévis possède une rue dont le nom rappelle la mémoire de Geneviève : la « rue de Boislambert ». « Ce nom est attribué en l'honneur de la comtesse Geneviève Hettier de Boislambert (1890-1976), marraine du Régiment de la Chaudière. En plus de prêter sa maison de Bernières-sur-Mer lors du Débarquement de Normandie, madame Éthier (sic) de Boislambert reconforte les soldats du Régiment de la Chaudière en soignant les blessés, malgré les forts bombardements ».

En janvier 1975, âgée de 85 ans, Geneviève Danzas est décorée chevalier de la Légion d'honneur. Le 30 novembre 1976, elle décède à l'âge de 87 ans et est inhumée à Bernières-sur-mer.

Source :

- * Base Léonore, dossier Légion d'honneur de Geneviève Danzas
- * Jacques Henry, *La Normandie en flammes, Journal de guerre de Gérard Leroux*, éditions Corlet, 1984
- * Site de la ville de Lévis au Canada
- * Sur Youtube, interview de Mme Hettier de Boislambert, extraits cités entre guillemets dans cet article
- * Sur « Remem'Bernières », une page lui est aussi dédiée.



RENAULT
La vie, avec passion

S.A.R.L. **Garage**



M. THOMAS

Agent Renault - Dacia



Location de véhicules

Station Elan carte total

Route de Courseulles - 14990 Bernières-sur-Mer



Tél. 02 31 96 45 43



Tapisserie, Agencement, Décoration

Met ses compétences à votre disposition



Tenture murale, confection de rideaux, voilages et stores, réfection de sièges, vente de tissus, meubles et objets de décoration.

127, rue du Maréchal Foch 14990 BERNIERES S-MER

Tél.: 02.31.96.69.77 Fax: 02.31.96.60.07



LE GRANNONA

Crêperie - Grill

12 place du 6 Juin

14000 Bernières sur mer

Tel: 02 31 37 19 48

Mail: grannona14@gmail.com

Café du centre

Mr et Mme Araujo

Bar-Tabac-Pressé-Loto

21 rue General Leclerc
14990 Bernières sur mer
02-31-96-84-35
arajoucarole@orange.fr



Caroline Cavier

Négociatrice en immobilier

80 rue du Maréchal Foch
14 750 Saint-Aubin-sur-Mer

07 84 39 03 17 - 02 31 97 78 62

caroline@agenceducap.fr

agenceducap.fr



Yannick CAVIER



**Couverture - Zinguerie
Rénovation - Neuf
Démoussage - Gouttière**

444, rue Léopold Hettier - 14990 BERNIÈRES-SUR-MER

Tél. 02 31 96 00 16



M.L.B. SERVICES

Morgan LE BRETON

06 99 01 73 14

Bernières sur mer

Entretien de la maison | Espaces extérieurs

Petits travaux d'entretien et de rénovation | Intendance



BEAUDOUX www.pulsat.fr

IMAGE - SON - ÉLECTROMÉNAGER - ANTENNES

Chèque cadeaux acceptés*

Facilités de paiement jusqu'à 10 fois sans frais*

400 m² d'exposition



Magasin

PULSAT

www.beaudoux.fr
beaudoux.sarl@wanadoo.fr

Z.I. Route de Revières - 14470 Courseulles/Mer - Tél. 02 31 37 91 40

*voir modalités en magasin

La boucherie Courseullaise



Élodie Levannier et Cyril Eudier

09 51 62 20 48 | laboucheriecourseullaise@orange.fr
31 rue de la Mer | 14470 Courseulles-sur-Mer

BURES FLEURS



9, rue Maréchal Foch
14750 St Aubin-sur-Mer
☎ 02 31 97 33 07

Rémi DUMAS

dumasremi@hotmail.fr

06 81 96 84 85

PLOMBERIE

SALLE DE BAIN ET CUISINE

INSTALLATION ET DÉPANNAGE



14990 BERNIÈRES SUR MER

Ecole d'équitation & poney-club

Parc Équestre
de Bernières-sur-mer

Promenade chevaux, poneys

Pension chevaux, poneys



11 Chemin de la grande voie - 14990 Bernières-sur-Mer - Tél. : 02 31 97 16 80 - 06 12 60 47 81

Situé à 600m de la plage, dans un parc boisé de 3 hectares - Ouvert au public

La case à Kat

ouvert
du mardi
au
dimanche

Librairie, Jeux et Jouets
Salon de Thé, Bar à Vins,
Cartes et Coffrets cadeaux

19 rue de la mer, 14470 Courseulles-sur-mer
09 50 31 70 88

lacaseakat@gmail.com

animations, concerts...

POISSONNERIE DES 4 VENTS

Soupe de poisson
Plateaux de fruits de mer
Traiteur de la mer

CENTRE VILLE
35 rue de la mer

14470 Courseulles sur mer

Tél. 02 31 37 42 39 - Port. 06 08 03 05 75



EN DIRECT DE NOTRE BATEAU
LE BREIZ

Les marchés de Cécile et Didier

Courseulles-sur-mer le Vendredi de 9h à 12h30

Bernières-sur-mer le Samedi de 9h à 12h30

Saint-Aubin-sur-mer le Dimanche de 5h30 à 12h30

☎ 0660770642

boulangerie pâtisserie
Mrs et Mme Marie
21 rue de l'église
14990 bernières sur mer

0231978673



du mardi au samedi
6h45 à 13h30 et 15h30 à 19h30
fermé le lundi
dimanche 6h45 à 13h

Festival
DES PAINS

EVAMII

PRÊT À PORTER ET ACCESSOIRES

3 Route de Reviers - 14470 COURSEULLES-SUR-MER

Prêt à porter et accessoires femmes du 34 au 60, hommes et enfants

Tél : 02.31.77.06.40 / 06.65.24.45.58



evamicourseulles