

14 AVRIL 2007

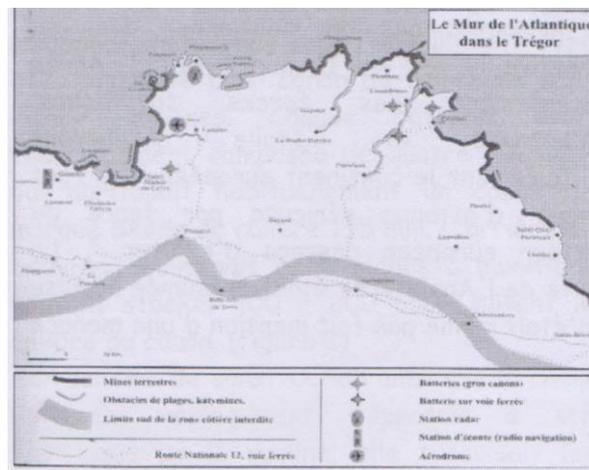
## LES FORTIFICATIONS DU MUR DE L'ATLANTIQUE EN BRETAGNE NORD

PAR MICHEL GUILLOU

Nous rencontrons tous, lors de nos promenades sur le littoral Trégorois, ces immenses cubes de béton que l'on nomme blockhaus, témoins d'une période douloureuse de notre histoire. Beaucoup d'entre eux sont aujourd'hui recouverts d'une végétation très dense qui dissimule ces cicatrices de notre paysage. Cet immense chapelet de fortifications constitue les vestiges du célèbre Mur de l'Atlantique édifié par les allemands lors du dernier conflit mondial. Se protéger derrière une muraille, un mur, une fortification est une préoccupation d'homme depuis toujours. Le "Mur" est donc une défense parmi d'autres illustres du passé : mur d'Adrien, citadelle de Vauban, Séré de Rivières, ligne Siegfried, ligne Maginot, mur de Berlin, etc. Stratégiquement la construction de la fortification peut prendre deux aspects : préventivement, on construit pour le cas où, afin d'empêcher l'invasion d'un voisin gênant, d'autre part après la conquête d'un nouveau territoire, espacement entre les forces augmente le besoin artificiel de compenser le manque de troupes, il y a passage d'une stratégie offensive à une stratégie défensive comme le fut le Mur de l'Atlantique.

### Le fameux "Mur"

Définissons ce que représente le terme mur de l'Atlantique - l'appellation fortification à l'Ouest deviendra Atlantikwall vers 1943. Il s'agissait d'un ensemble hétérogène de dispositifs, le plus souvent meurtriers, destiné à empêcher, ou du moins à gêner considérablement une force de débarquement voulant prendre pied sur le rivage côtier s'étendant de la Norvège à l'Espagne. Ce rempart, symbole du passage d'une stratégie offensive à la défensive, devait empêcher tout retour des troupes du "monde libre" sur le continent et garantir la défense de l'empire allemand pour... mille ans, du moins le prétendait la propagande allemande. Psychologiquement ces pierres ou ces fortifications rassurent ceux qu'elles sont chargées de protéger et dissuadent leurs ennemis potentiels de passer à l'attaque.



1 Carte du dispositif trégorrois

La structure générale de l'ensemble envisagé sur la fin du conflit - qui sera dans la pratique très loin de la théorie et des espérances - rappelle la composition d'un chapelet, une ligne ponctuée plus ou moins régulièrement de points fortifiés, ce n'est donc pas un obstacle continu. Le « Mur » concernait également la défense des points stratégiques comme les aérodrômes, bases sous-marines, ports de guerre ainsi que les grandes stations de détection radar. La zone côtière était déclarée zone interdite pour toutes personnes n'ayant aucune raison de s'y trouver (à l'exception des médecins, habitants, travailleurs des chantiers de construction, etc.) ; la possession d'un laissez-passer y était obligatoire.

### Une genèse lente et controversée

Paradoxalement les ouvrages qui constitueront l'ossature du "Mur" étaient des éléments du dispositif offensif construit pour l'invasion de l'Angleterre, en 1940-41, par les troupes allemandes : batteries du Nord Pas de Calais, aérodrome (dont Lannion), ports, etc. En Bretagne la construction des forteresses de St Malo, Brest, Lorient, St Nazaire débutait dès 1940 peu après l'arrivée des troupes d'occupation.

Quelques jours avant l'invasion de la Russie par ses troupes, Hitler, fort de son intuition de liquider le front de l'est en quelques mois, ne manquera pas de mentionner dans sa directive N° 32 du 11 juin 1941 : "Après l'écrasement des forces soviétiques ; l'Allemagne et l'Italie domineront militairement le continent européen [ ... ]. Tout danger d'attaque sérieuse par terre du secteur européen cessera d'exister ". La chute de l'Angleterre étant présumée acquise il n'était même pas fait mention d'une menace d'attaque par mer.



*2 Batterie à Pleumeur-Gautier*

Le prolongement de la campagne de Russie l'échec de la guerre éclair mettront un bémol important à cette affirmation, de plus l'entrée en guerre de l'Amérique aux cotés de l'Angleterre apportait une nouvelle donne à l'ouest. Elle entraîna la rédaction d'ordres nouveaux pour la défense de la côte Atlantique qui furent confirmés par la célèbre directive N° 40 du 23 mars 1942. Pour mener à bien ce programme, la construction de 15.000 ouvrages était planifiée ; 4 000 ouvrages principaux, 1 000 emplacements renforcés, 10 000 petits points d'appuis. Un ordre d'urgence des zones à fortifier fut établi : bases sous-marines, ports, Îles, la côte dans la région du Pas-de-Calais (zone présumée du futur débarquement allié). Le raid de Dieppe, en août 42 conforta les allemands dans leur idée de construire d'immenses places fortes autour des ports ; on mesurera en 1944 les conséquences d'un tel entêtement avec le choix de la Normandie par les alliés, pour le débarquement. D'autre part, les rivalités, les conceptions différentes dans l'emplacement et la réalisation des ouvrages entre l'armée de terre et la marine freineront le processus de construction.

Ce sera Rommel qui insufflera une nouvelle dynamique pour une construction plus linéaire du « Mur » lors de sa nomination à l'inspection des fortifications en octobre 1943. Il en effectuera cinq sur le rivage des Côtes du Nord de novembre 43 à avril 44, lors de son deuxième passage il pensait que cette côte ne pouvait faire l'objet de débarquements importants mais pouvait être utilisée pour de petites opérations.

La disposition optimale de cette fortification, en juin 44, était la suivante en partant de la mer : une ligne défensive d'obstacles sous-marins. Sur la terre ferme : une imposante ceinture de fils barbelés, un important mur ou fossé antichar, champs de mines. Plus à l'intérieur des terres : grosses batteries d'artillerie de l'armée de terre, les champs susceptibles de servir de zone d'atterrissage pour les planeurs et les parachutistes étaient recouvert de petits tas de pierres ou de pieux minés dits " asperges de Rommel " reliés par du fil de fer.

En fait dans le Trégor ce schéma restera très théorique, le mur de l'Atlantique en Bretagne se concentrant sur les places fortes qu'étaient les ports et les bases sous-marines.

### Le dispositif Trégorois

Ce secteur, comprenant quelques 150 ouvrages, dépendait, pour la construction, de l'autorité du groupe III/9 de la Festung Pionner Stab 9 qui couvrait les 180 kilomètres de côte s'étalant de St Briec à Cléder, le commandement était implanté à Plouaret, ce groupe dépendait de la XIXème région de génie de forteresse.

L'ossature du dispositif étudié reposait sur les deux pôles: Lézardrieux-Paimpol, qui avait rang de groupe de points d'appui, et LannionPloumanach ; c'était les deux premiers dispositifs du nord du département mis en chantier. La piste en herbe de l'aérodrome de Lannion intéressait l'aviation allemande en pleine effervescence pour l'invasion de l'Angleterre, il s'agissait là d'une construction à but offensif, du moins jusqu'en

1942. Les incessantes incursions des bombardiers alliés sur les ports et les bases sous-marines avaient amené les allemands à construire sur le rivage nord de la Bretagne des stations de détection radar, celle de Ploumanac'h surveillait en particulier le couloir menant à Lorient.

La ria du Trieux, immense plan d'eau abrité, ne pouvait laisser indifférent le haut commandement naval. Avec le port et la baie de Paimpol elle représentait une zone permanente de mouillage et de protection de premier choix pour les navires de la Kriegsmarine, la marine allemande, patrouillant dans la Manche.

La ligne de défense joignant les deux positions sera très partiellement développée du fait de sa construction assez tardive fin 43 début 44, le relief très découpé et rocheux de la côte - sauf quelques zones particulières - n'entraînait pas une urgence particulière de construction. D'autre part sa construction engendra de nombreux problèmes annexes qui eurent la plupart du temps des conséquences fâcheuses sur la vie économique locale: pillage des matières premières, réquisition de main d'oeuvre et des transports, sabotage, bombardements, etc.

Au 25 juin 1944, 754 ouvrages dont 66 en construction équipaient les 450 km de côtes reliant Avranches à Cléder, 335 pièces pouvaient recevoir canons ou mitrailleuses, 88 km de plages sur les 136 km projetés étaient protégées par 29 334 pieux en bois, 4 092 pieux en béton et 10 195 mines.

Les ouvrages du Trégor-Goëlo étaient très standards et peu diversifiés, on retrouve quatre schémas classiques de construction : les casemates pour batteries de l'armée de terre allemande, les casemates pour canons de petit calibre sur les flancs des plages propices à recevoir un débarquement, le tobrouk, sorte d'abri individuel en béton protégeant en général une mitrailleuse et l'encuvement pour canon antiaérien (DCA).

## **Quelques ouvrages du "Mur"**

### **1. Les casemates pour batteries d'artillerie de l'armée de terre**

C'était l'ouvrage typique de l'artillerie côtière de la Heer, l'armée de terre allemande, référencé sous l'appellation : type 612, casemate pour canon de campagne sans locaux annexes. Chaque batterie était théoriquement composée de quatre ouvrages qui abritaient habituellement un canon de marque Skoda de calibre 155 mm. L'arrière de l'ouvrage contenait deux niches à munitions pouvant stocker 100 à 200 obus suivant le calibre du canon. (figure 2)

Son schéma de construction ainsi que le choix de son emplacement l'opposait à son homologue de la marine, elle traduisait les conceptions contradictoires des deux armées, pour l'armée de terre la protection des ouvrages des tirs directs provenant des navires imposait le positionnement des batteries à l'intérieur des terres, quatre à cinq kilomètres du rivage (bien souvent la moitié de la portée de tir de l'arme), avec la nécessité évidente de prévoir des observatoires sur la côte pour régler le tir tandis que la marine préconisait la mise en place de ses ouvrages directement en bord de mer pour augmenter l'efficacité des canons.

Notre secteur comptait deux ouvrages isolés (Landrellec et Ile Grande) et trois sites plus importants : la batterie de Landeby en Plounez, la batterie de l'Enfer à Pleumeur Gautier (à l'est du bourg) est restée dans un état de conservation parfaite et très facile d'accès pour la visite des ouvrages, la batterie du Clandy Ploumilliau composée uniquement de deux casemates bien conservées extérieurement mais difficilement visibles et accessibles de la route.

### **2. Les casemates de flanquement de plage**

Casemate de type 667 que l'on trouvait généralement à chaque extrémité des plages. Plusieurs spécimens sont encore visibles à St Eflam, Trestel, Plouha. Celui situé, dans une propriété privée, sur le côté du sentier longeant le centre nautique de Plestin Les Grèves (figure 3) donne un bon aperçu de l'aspect extérieur : cube de 6,40 m de côté dont l'épaisseur des murs était dissymétrique : 2,10 m pour le mur le plus exposé contre 1,50 pour l'autre. Une chicane à droite, gênant un assaillant droitier (selon le même principe que l'escalier des châteaux forts du moyen âge), protégeait l'entrée. L'avancée en béton sur l'avant était chargée de protéger la fenêtre des tirs provenant de la mer.

### **3. L'abri individuel bétonné**

Très souvent désigné sous le nom de "tobrouk", c'était l'ouvrage le plus petit et le plus courant sur la côte, sur le bord des sentiers de douaniers en général, qui devait assurer la protection d'une arme automatique et de ses servants : mitrailleuse en général, mais il existait aussi des tobrouks pour lance-grenades et pour lance-flammes. (figure 4)

Ouvrage principalement concentré sur les rives du Trieux et autour de l'aérodrome de Lannion, il reste un exemplaire très facile d'accès et bien conservé qui se trouve sur un petit promontoire de la pointe de Beg Léguer à gauche de la plage de *Mez An Aod*. Plusieurs ouvrages : abris du personnel et des munitions, protections pour projecteurs, abris pour groupes électrogènes, organes de défense terrestre, assuraient la logistique pour les pièces de la batterie de DCA.

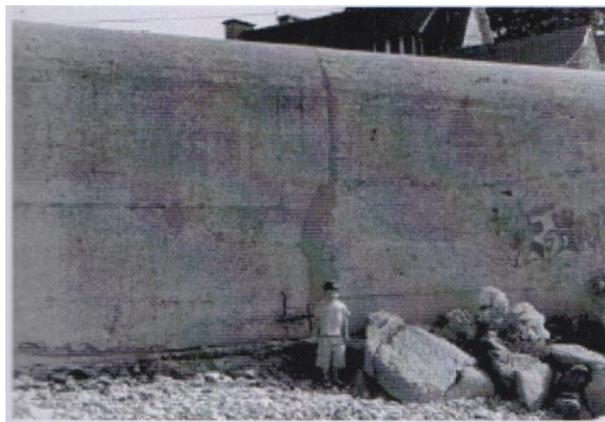


4 « Tobrouk » à St Egarec

### ***L'encavement pour canon antiaérien***

#### **4. Divers**

Un autre ouvrage également rencontré sur notre rivage est le mur antichar, systématiquement érigé devant toute plage pouvant recevoir un débarquement. Il reste encore quelques éléments à Port Blanc (figure 5) et à St Efflam.



5 Mur antichar à Port-Blanc 22

La batterie sur voie ferrée de Paimpol avait, en plus des ouvrages standards pour les munitions et le personnel, quatre immenses cuves en béton pouvant contenir les plates formes supportant les canons d'un calibre de 203 mm. Chaque cuve, raccordée à la voie ferrée Paimpol-Guingamp, avait une structure tournante qui permettait la rotation de l'élément ferroviaire sur 360°.

On notera aussi que de nombreuses plages étaient dotées d'obstacles aux formes très diverses.

#### **5. Le "Mur" invisible**

Certains ouvrages de la ligne de défense avaient une fonction particulière, ils étaient chargés de créer un "mur d'ondes" invisible pour la détection des incursions ennemies au-dessus du territoire français. Il s'agissait des stations radar ou de détection le Nord de la Bretagne était bien équipé se trouvant sur les couloirs aériens qui menaient vers les bases sous-marines, notamment la station radar Luftwaffe de La Clarté en Ploumanach sur l'axe menant à Lorient. La disposition au nord de notre région permettait une détection le plus tôt possible, assurant à l'ennemi de mettre ses sous-marins à l'abri. Le département possédait aussi la station du Cap-Fréhel. Les plus gros éléments pouvaient être épaulés par des stations plus petites ou d'appoints. Ce domaine technique le radar faisait l'objet d'une compétition technologique avec les alliés, les allemands en avance au début du conflit seront distancés après 1942. La Clarté comprenait plusieurs gros radars : Würzburg

Reise (avec antenne parabolique), Freya, ces éléments étant situés à proximité d'ouvrages spéciaux comme abri usine, poste de commandement Anton, baraquements enterrés.

## 6. Conclusion

Le recul du temps nous montre une fois de plus, que toute fortification moderne, aussi portante soit-elle et à fortiori sur un espace aussi immense, n'arrêtera jamais un envahisseur. Il suffit de se rappeler la ligne Maginot, la ligne Siegfried, et plus récemment de la guerre du golfe pour en être convaincu.

On est très souvent frappé par la disproportion démesurée entre le cubage de béton utilisé et la puissance de la pièce protégée, ainsi que par l'inégalité de la protection - il y avait de nombreux « trous ».

Le mur de l'Atlantique, pour important qu'il fût, aura incontestablement gêné les troupes chargées de l'assaut obligeant à la modification des plans de débarquement ou à la mobilisation des ressources humaines plus utiles ailleurs, sans compter le pillage des ressources locales (matériaux, main d'oeuvre). Mais n'aurait certainement pas, de part sa conception même, empêché la reconquête de Europe par les alliés - par manque de temps

les allemands avaient conçu le mur en fonction de la nature des côtes et de l'arrière pays et en estimant les endroits probables d'attaque, les alliés ne manquèrent pas d'exploiter ces faiblesses.

## AVERTISSEMENT

**L'auteur rappelle le danger que représente la visite de ces vestiges. De nombreux ouvrages recèlent encore, 50 ans après, de nombreux pièges ou munitions qui pourraient entraîner la mort. Il est donc prudent de s'abstenir, surtout pour les enfants, de toute exploration dans les casemates et souterrains du mur de l'Atlantique.**

### Sources

Service Historique de la Marine et de l'Armée de Terre (Château de Vincennes) : Cartons II DOC 2, II DOC 3, II DOC 9 et classeurs photos affectés à chacun de ces cartons. " Le mur de l'Atlantique" par le Capitaine de *Vaisseau* Delpuech dans la revue Marine Nationale.

Analyse et traduction de divers documents allemands par Monsieur Yvon Hervé.

Photos: Michel Guillou

### Bibliographie sommaire

- Collier (Richard), La guerre secrète du mur de l'Atlantique, Presses de la Cité, 1958.
- Gamelin (Paul), Le mur de l'Atlantique, blockhaus de l'illusoire, Daniel éditeur, Paris, 1974.
- Grall (Jeanne), Le mur de l'Atlantique en images, Libre sciences SPRL, 1978.
- Sternjfelt (Bertil), Alerte sur le mur de l'Atlantique, Presses de la Cité, 1961.
- Trevor-Roper (H.R.), Hitler-Directives de guerre, Arthaud, 1965.
- Vulliez (Capt A.), Analyse des conférences navales du Fuehrer, Les grandes éditions françaises, 1949.
- Wirtz (Alexandre), Témoins du mur de l'Atlantique, Editions Heimdal, 1984.