

opération « fahrenheit »

Le contexte

L'année 1942 avait marqué un tournant définitif dans le second conflit mondial, toutes les grandes nations étaient présentes depuis l'engagement des Etats-Unis en décembre 1941. Malgré les revers du début d'année les alliés étaient passés à l'offensive tandis que les allemands adoptaient à l'ouest une stratégie défensive en notifiant la construction du célèbre "Mur de l'Atlantique".

Ce mur devait préserver la "forteresse" Europe de l'invasion des nations libres, un "rempart impénétrable" selon le haut commandement allemand. La résistance française et les services de renseignements en avaient fait un sujet d'intérêts privilégié, de nombreux agents relevaient les plans des nouvelles constructions.

A cette époque la résistance, en phase de développement, n'effectuait pas encore d'opérations de grande ampleur mais toute une série de petites actions contre l'occupant, attentats contre des soldats allemands, sabotages de voies ferrées, propagande, distribution de tracts... En cette année 1942, l'esprit de résistance devenait de plus en plus important, chacun pensait qu'il ne ferait plus aucun doute quand à la victoire des alliés. Ce n'était plus qu'une question de temps.

Les stratèges alliés avaient abandonner provisoirement la réalisation du projet "Sledgehammer" - le second front - prévoyant un débarquement limité sur la péninsule de Cherbourg en 1942 avec une opération d'envergure - le projet Round up - sur les côtes du nord de la l'Europe pour 1943. Toutefois ils souhaitaient ne pas laisser de répit à l'occupant en le harcelant continuellement et sous toutes les formes possibles : bombardement aérien, aide à la résistance, sabotage, actions subversives, raid commando ...

L'année 42 sera marquée par la réalisation d'un nombre très important de raids commandos alliés sur les côtes de France. L'arrivée de Mountbatten, en novembre 41, à la direction des opérations combinées avait insufflé une nouvelle dynamique à ce service. Pas moins de 18 incursions, sur les rivages s'étendant de la Norvège à l'Espagne, seront mises au compte des commandos. 1942 verra aussi la réalisation, en France, de deux grands raids bien connu : l'opération "Chariot", le 27 mars, destiné à détruire la grande cale de radoub de St Nazaire et l'opération "Jubilé" , le 19 août, par les canadiens contre le port de Dieppe.

Ces nombreuses "piqûres" pouvaient sembler dérisoires quand aux effectifs engagés et aux dégâts matériels occasionnés mais elles avaient un rôle psychologique primordial. Ces actions agaçaient le haut commandement allemand et engendraient une psychose de peur chez les sentinelles les obligeant à une vigilance permanente. Il s'agissait de créer un climat d'insécurité permanent, pour provoquer une lassitude, qui sera fatale le Jour-J, par les mises en alerte répétées.

Deux incidents, l'un à Dieppe et l'autre lors d'un raid contre l'île de Sark, concernant les allemands faits prisonniers par les commandos avaient entraîné la diffusion d'une directive très cynique de la part d'Hitler le 18 octobre 1942 qui spécifiait : "... tous ennemis contactés par les troupes allemandes durant des expéditions dites de commandos,..., qu'ils soient en uniforme régulier de soldats ou qu'ils soient des agents saboteurs, armés ou non, soient exterminés jusqu'au dernier, au combat comme à la poursuite". Les commandos et le haut commandement allié ne connaissaient pas cet ordre. L'eussent-ils connus qu'ils eurent changer leur tactique ?

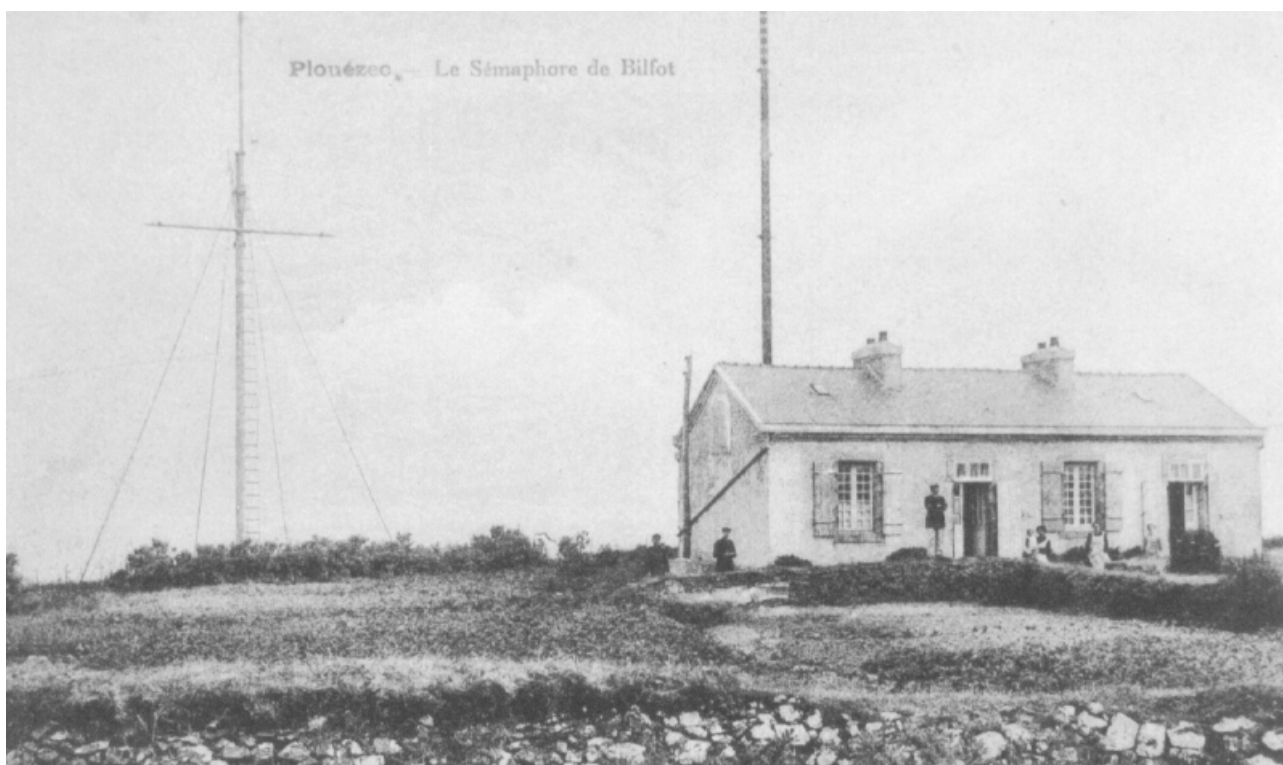
C'est dans ce contexte que ce déroula l'action des commandos anglais à la pointe de Plouézec dans la nuit du 11 au 12 novembre 1942.

Le nombre de raid sur les côtes bretonnes sera très faible par rapport au reste du front ouest, en effet on n'en dénombre que trois. Le plus important restera celui de St Nazaire. L'action de Plouézec aura la particularité d'être l'unique effectuée sur la portion côtière entre Cherbourg et St Nazaire. En

septembre 1943 une reconnaissance sur l'Ile d'Ouessant viendra troubler la garnison allemande sans grande répercussion sur la tactique de défense ennemie.

L'objectif : la station sémaphore

Ce n'est que vers 1857 que le Ministère de la Marine et des Colonies prévoit la construction de nouveaux ouvrages pour remplacer ou compléter les anciens sémaphores en piteux états. La portion côtière entre St Malo et Concarneau verra la construction, entre 1860 et 1862, de 44 nouveaux postes dépendant de l'arrondissement maritime de Brest. C'est à ce titre que sera construit le sémaphore de la Pointe de Plouézec en forme de "T". Comme ses homologues, il sera intégré au réseau de la direction générale des lignes télégraphiques et constituera le réseau électrosémaphoriste placé sous l'autorité du Ministre de la Marine.



Un programme de modernisation amènera chaque sémaphore à la structure que l'on connaît aujourd'hui. Le système télégraphique Morse remplacera progressivement le système Depillon qui avait nécessité la présence du grand mât noir de dix mètres de haut. Une dépêche ministérielle de 1886 instaurera une collaboration entre les météorologistes et les guetteurs des sémaphores.

A la fin de l'occupation, peu après le départ des allemands le sémaphore sera détruit mystérieusement par un incendie. Celui-ci fut l'objet de la convoitise de certains qui n'hésitèrent pas à piller tout ce qui y restait. Il ne sera plus remis en service et rasé. Seul le local de la maison de garde subsistera jusqu'au milieu des années 80.

L'occupation de la pointe avant le raid anglais

L'occupation de la Pointe de Plouézec se fera par une belle après midi de juin 40, lorsque trois jeunes soldats allemands, dont l'un parlait français, surgiront avec un side-car et se posteront au bout des bâtiments du sémaphore. Leur première préoccupation sera de détruire à la mitrailleuse la lampe feu du phare de Los Pic.

Au tout début, quelques soldats logèrent chez l'habitant mais rapidement le groupe d'occupation pris ses quartiers dans le sémaphore. Le groupe de soldats en faction à la Pointe de Bilfot, qui ne fut jamais très important, dépendait de la garnison de Paimpol. Il assurait deux missions : l'une était la veille sémaphorique sur la côte et l'autre le poste de tir principal pour le guidage des canons de la batterie sur voie ferrée de Plounez grâce à un grand télémètre placé près du sémaphore.

Jusqu'à novembre 1942, l'accès à la pointe était libre sauf sur le terrain militaire de la station sémaphore entouré d'une double ceinture de barbelés. La réalisation du "mur de l'Atlantique" ne concernait pas encore à cette époque le rivage de Plouézec, peu favorable à des débarquements. La défense était sommaire et rien ne présageait un intérêt de la part des britanniques pour ce magnifique coin de Bretagne. La vie semblait paisible pour les occupants préférant certainement cet endroit au front de l'est.

Mission de renseignement à la Pointe

Claude Robinet, étudiant, se trouvait en 1940 dans la région de Paimpol car il voulait rejoindre les forces de De Gaulle. N'acceptant pas de baisser les bras, il rencontra à Pléhédél, lors du mariage d'un ami, le frère Jean Baptiste Legeay, celui qui allait devenir avec Suzanne Wilborts son chef de réseau. Voulant le mettre à l'épreuve, J.B. Legeay chargea Claude Robinet d'établir un plan des défenses côtières de Paimpol à Bréhec.

Aidé d'un camarade, Maurice Mazeran, il testera ses talents d'agent de renseignements sur le sémaphore de la Pointe de Bilfot en juillet 1941. Profitant de l'absence des cinq ou six allemands de garde descendus à Port Lazo pour déjeuner, nos deux agents, après avoir franchis la clôture de barbelés et brisé les vitres, pénétrèrent dans le sémaphore. Ils firent main basse sur le plan détaillé des défenses côtières des environs. Profitant de leur présence dans les locaux de la station, ils jetèrent par dessus le mur d'enceinte côté mer, quelques mitraillettes et mirent "un peu de désordre" dans les pièces de l'occupant.

Claude Robinet ne manquera pas, également, d'"emprunter" un portrait d'Hitler. Il le cachera dans sa valise pendant un temps, mais la religieuse, chargée du foyer où il était hébergé, fouilla dans ses affaires et lui signifia de quitter les lieux. On imagine les conséquences dramatiques que la découverte d'un tel objet, par les allemands, aurait pu provoquer. De nombreux réseaux tombèrent souvent par de tels actions.

Le plan fut le soir même entre les main du frère Legeay qui ne tarda pas à le faire parvenir à Londres. Celui ci sera soigneusement étudié, par des spécialistes.

Cette action obligea Claude Robinet à quitter Paimpol pour se réfugier au château du Bourgbanc à Plourivo chez la Comtesse De Mauduit, en attendant son départ vers l'Angleterre en janvier 42.

Départ de l'agent Claude Rivière pour l'Angleterre

Se sentant menacé, Claude Robinet, alias Claude Rivière décida de rejoindre l'Angleterre, il partira le 15 janvier 1942 en se joignant à un groupe sur le départ : François Menguy, Pierre Guélorget, René Besnault, Jean Blondel.

Comme tous les évadés de France, à leur arrivée en Angleterre, Claude Robinet et ses compagnons subiront, à la célèbre "Patriotic School", un interrogatoire destiné à déceler les espions allemands et à obtenir le maximum de renseignements sur la région de résidence des évadés. C'est lors de cet "entretien" qu'il dessinera pour l'intelligence service la disposition, intérieure et extérieure, des bâtiments et des défenses de la station sémaphore de la Pointe de Plouézec. Ces croquis et informations serviront de support pour la rédaction du dossier d'intelligence de l'opération "Fahrenheit" et pour les commandos chargés de l'attaque de cet objectif. Ils pouvaient ainsi connaître avec exactitude la disposition des différents éléments à neutraliser. Il s'agit là, sans nul doute, d'un magnifique exemple de collaboration entre la résistance et les services anglais.

Le raid La préparation

Le projet "Fahrenheit" s'inscrivant dans une stratégie d'ensemble fut mis en planification vers le début du mois de septembre 42 pour exécution courant novembre, après accord de "l'exécutive committee", service des opérations combinées chargé de donner le feu vert pour la réalisation. Il y avait pas moins de huit opérations programmées sur les côtes de France dont trois en Bretagne pour ce mois.

L'ordre de mission du "chief of military plan" stipulait :

- effectuer une reconnaissance. - faire des prisonniers. - attaquer la station sémaphore.

Pour des raisons de marée et de lune le raid devait être exécuté la nuit suivant le 9/10 novembre, la dernière date possible étant le 13/14 novembre.

Fin octobre le groupe du capitaine Rooney du N°12 commando, rejoignit le centre de la Small Scale Raiding Force (SSRF) à Anderson Manor afin de renforcer la petite équipe en place. Le capitaine Peter Kemp, désigné commandant de la future opération à terre, Reynolds et le sergent Nicholson débutèrent avec le groupe de Rooney un entraînement opérationnel pour le prochain raid. Il était basé sur la maîtrise des techniques de combat nocturne. Kemp reconnu que l'équipe de Rooney était très bien préparée pour les actions de commandos.

Le jeudi 5 novembre 1942, Peter kemp et ses hommes se rendirent à la "conférence room" pour le briefing opérationnel de l'opération "Fahrenheit". Les cartes et photos aériennes furent soigneusement étudiées et comparées avec les informations, provenant des réseaux de résistance et des services de renseignements. Ils établirent un plan d'attaque en fonction des informations à leur disposition. Les responsables des opérations combinées demandaient que les officiers ne soient en possession d'aucuns ordres écrits lors du coup de main à terre notamment concernant le traitements des prisonniers allemands.

L'ordre de mer du commandant en chef à Plymouth pour le commandant de la MTB 344 est établi le 6 novembre.

La traversée et l'approche maritime. (heure anglaise : GMT+1)

A midi, le 11 novembre les hommes quittèrent Anderson Manor pour Lupton House, afin de manger un rapide repas et prendre leur équipement pour l'opération. Peu de temps après, en fin d'après midi, ils arrivèrent à Kingswear, le quai près de Dartmouth, où les attendait la vedette MTB 344. Le commandant Stirling et le nouvel officier de renseignement du SSRF s'entretenaient avec le Lieutenant Bourne chargé de déposer les hommes le plus près possible de l'objectif.

A 17h45 la force de raid pris le départ du port de Dartmouth. Les hommes firent quelques signes silencieux aux deux responsables du SSRF restés sur le quai, Peter Kemp se rappela ce que lui avait dit Stirling lors de la préparation du plan : "I wanted no casualties in our party". Les séquelles de l'échec de l'opération "Aquatin" le mois précédent, était encore présentes.

Les commandos non officiers, au nombre de 8, furent entassés dans un local particulièrement étroit sous le pont de la vedette. Un des marins leurs donna un sceau s'ils étaient atteints du mal de mer. Malgré l'exiguïté du local le voyage se passa pour le mieux. Peter Kemp, Rooney et Reynolds s'installèrent à l'abri du vent dans le doris solidement fixé sur l'arrière de la vedette. Le major Appleyard alla quand à lui à sa place habituelle avec le Lt Bourne à la passerelle de la MTB.

A 18h08 le navigateur prit un dernier point de référence près de la balise de Dartmouth par une belle nuit pour un départ sous un ciel clair. Une légère houle de SE sous un vent de force 3 rendit le cap difficile à maintenir à la vitesse de 28 nœuds.

20h47 la vedette MTB 344 arriva au point de relèvement intermédiaire près des Roches Douvres. Pour le navigateur il était essentiel de trouver le phare pour pouvoir continuer l'opération. La vedette entama alors un carré de recherche car la visibilité était moyenne. Le Major Appleyard prévint les hommes sous le pont que la vedette avait des difficultés à trouver le phare. La recherche semblant assez longue les hommes enfermés crurent un moment, lorsque la MTB remis les gaz, que la mission était annulée.

21h50 le phare de Roches Douvres enfin en vue, l'opération pouvait donc continuer. La vedette était arrivée 2 miles trop à l'ouest de la position prévue. La vitesse sera réduite à 18 nœuds pour la deuxième partie du trajet.

23h10 la vedette arriva aux environs du Grand Léjon, le cap est mis vers la pointe de Minard. Le phare ne sera pas aperçu par l'équipage mais la position estimée proche de l'objectif.

23h30 pointe de Minard en vue, l'approche finale s'effectuant avec un moteur silencieux.

Jeudi 12 novembre, 00h10 mouillage de la vedette à environ 1/2 mile de la côte avec la Pointe de Plouézec au cap 300. La station sémaphore se détachait légèrement sur le ciel. Les commandos mirent en silence le doris à l'eau et s'y installèrent en moins de 10 mn grâce aux nombreux essais qu'ils firent à l'entraînement lors de la préparation du raid.

00h22 le doris avec la force commando quitta la vedette, les marins purent suivre du regard ce frêle bateau sur la moitié du trajet, commença alors pour eux une très longue attente. Le commandant de l'opération, le major Appleyard, resta sur la vedette car il lui était interdit de débarquer, sa cheville étant dans le plâtre.

03h10 les hommes de la vedette aperçurent un éclair suivi d'une grosse explosion près de la partie ouest du sémaphore, ils entendirent également des coups de feu provenant d'armes automatiques. L'angoisse s'empara de l'équipage car il ne connaissait pas la tournure des événements à terre.

L'approche à terre

Les commandos pagayèrent pour atteindre la face sud de la pointe. Le doris toucha terre sur les rochers à 00h37. La force pensait, lors du briefing de préparation, pouvoir arriver sur une plage de galets, visible sur les photos aériennes.

Le capitaine Rooney tenta de trouver un endroit plus propice pour débarquer, sable ou galets, mais devant cette impossibilité, Peter Kemp décida que Reynolds resterait maintenir le doris à flot pour éviter l'échouage sur les rochers. Cette heureuse initiative les sauva certainement lors de cette opération.

Les hommes de la force entamèrent, en file indienne, une ascension plus difficile que prévue, à cause des épais buissons d'ajoncs et du relief où herbes et cailloux se détachaient, offrant une prise précaire pour l'escalade de cette falaise. Toutefois les commandos en vinrent à bout en vingt minutes.

Ils rencontrèrent le chemin menant à la station à environ 150m de la maison de garde et de l'enceinte de barbelés. Leur première surprise fut de tomber nez à nez avec des panneaux "ACHTUNG MINEN", disposés de chaque côté du chemin, qui leur donnèrent matière à réflexion car ils venaient d'évoluer dans la zone dite minée. N'ayant pas eu de problème ils en conclurent, finalement, que cela devait être du bluff.

Pendant que le capitaine Rooney et un autre firent une brève reconnaissance vers la station sémaphore, la force s'établit en position défensive autour du chemin, prête à intercepter toute patrouille allemande venant de Port Lazo et se dirigeant vers la station. Très rapidement de retour, il signala la présence d'une double ceinture de barbelés qui entravait le chemin d'accès. Une sentinelle assurait la garde derrière cette ceinture.

Rooney, avec ses hommes, décida d'aller reconnaître un ouvrage suspect, visible sur les photos aériennes. Ils retournèrent au bout d'une demi-heure environ et rapportèrent que cette supposée casemate était, en fait, une construction inoccupée, faite de briques avec un toit en ciment. En cours de route le Sgt Barry grimpa à un poteau télégraphique afin de sectionner les fils menant de cette construction au sémaphore.

L'action principal sur le sémaphore, but du raid, pouvait maintenant être entreprise.

Improvisation d'un nouveau plan

Une reconnaissance supplémentaire par le Capitaine Rooney apporta une modification dans le plan prévu. L'emplacement de la cabane de garde se situait à gauche de l'entrée et non à droite comme semblaient l'indiquer les photos aériennes. De plus il y avait deux sentinelles et non une comme prévue.

Un premier plan sera mis au point : contourner, sur la gauche, le réseau de barbelés et s'y frayer un chemin le plus loin possible des sentinelles, cette solution permettrait leur neutralisation à l'arme blanche, donc sans bruit. Pour ce faire il fallait toutefois pénétrer dans la zone minée mentionnée par la pancarte, à gauche du chemin.

Percy Cotter avec son fusil mitrailleur restant en position de protection, le reste de la force se mit en mouvement dans la zone "minée". Malheureusement après quelques mètres le leader trébucha dans un objet dissimulé sommairement par une motte de gazon, il s'agissait en fait d'une mine. Les commandos examinèrent l'engin de mort. Il s'agissait manifestement d'une mine anti-char placé en position évidente de dissuasion. Néanmoins pour éviter de risquer la vie du groupe, avec d'éventuelles mines anti-personnels, Rooney décida de modifier le plan et envisagea une attaque frontale par le chemin.

Cette solution changeait totalement les données du problème, car il était impossible de réduire au silence les sentinelles sans faire usage des armes à feu. Il fallait s'en approcher le plus près possible, les tués et enjamber le barbelé en travers du chemin avant que la garnison ne sorte de la station.

La force se divisa en trois groupes, Rooney et deux autres prirent le côté gauche du chemin, Kemp avec un commando le côté droit, le reste de la force suivant en réserve sur l'arrière à environ dix mètres. La progression en rampant était délicate, le moindre bruit étant perceptible, de plus n'ayant pas, pour cette opération, grimé leurs visages, les commandos devaient garder continuellement la face contre le sol. Malgré ces difficultés les deux groupes réussirent à approcher les sentinelles à environ dix pas. Néanmoins, ils observèrent en cours de progression, un système de détente relié par un fil et destiné à donner l'alarme aux sentinelles.

Les deux sentinelles faisaient des pauses fréquentes, dans leur marche derrière la ceinture de barbelés, pour écouter les bruits de la nuit. Les commandos, très proches d'elles les entendaient distinctement parler. Malheureusement, il n'était pas possible de s'en approcher plus près.

La force attendit encore une quinzaine de minutes, dans l'espoir de voir les sentinelles partir pour une ronde à l'arrière du sémaphore, ce qui aurait permis de franchir la ceinture de barbelés sans tirer sur les deux allemands.

L'attaque du sémaphore

Voyant que les chances de cette opportunité s'amenuisaient, Rooney dégoupilla une grenade, le son produit attira l'attention des sentinelles qui arrêtaient de parler et écoutèrent avec plus d'attention. Dès qu'elles recommencèrent à parler, Rooney lança la grenade qui éclata entre les deux soldats, il y eut un éclair aveuglant et une violente explosion suivi par des cris de douleurs. L'un d'eux, silencieux, se couvrait la face avec les mains tandis que l'autre criait "Nicht Gut, Nicht Gut Kamarad" les commandos mirent fin à leurs souffrances par quelques rafales de Tommy Gun.

Le premier groupe, le sergent Barry en tête, sauta par dessus la ceinture de barbelés suivi du groupe Kemp et de l'arrière garde qui se plaça derrière le sémaphore pour protéger les autres, le barbelé offrit quelques difficultés, semble-t-il à cause de la force de l'explosion. Le groupe Rooney, après avoir examiné la maison de garde qui était vide, se posta pour attendre la sortie de la garnison. Celle-ci ne se fit pas attendre, un soldat, tirant avec un pistolet sur le groupe, fut touché, aux genoux, par la rafale de mitraillette de Barry. Continuant de tirer avec ce simple pistolet, il concentra sur lui le tir des commandos qui le mirent à terre et le réduisirent au silence.

Un autre, aussi téméraire, se présenta dans l'encadrement éclairé de la porte, cible de premier choix pour le Sgt Brodison qui ouvrit le feu avec sa Sten, équipée d'un silencieux, l'allemand tomba en avant sur la face. Afin de dissuader toute autre sortie le Caporal Howells tira une dizaine de coups de feu dans la partie basse de la porte.

A ce moment, environ 03h15, l'action battait son plein, l'alarme donnée et un début de riposte désordonnée amènera le commandant de l'opération à terre, estimant la mission en partie réussie, à décider le décrochage.

Le repli

La décision de retrait fut prise pour les raisons suivantes :

- Le facteur temps. Le groupe était sur la pointe depuis 00h37, l'heure limite de rembarquement approchait. - L'incertitude quand au nombre exact d'ennemis restant dans la station. Le groupe commando pensait, toutefois, qu'il restait au moins 5 ou 6 soldats. - L'alarme ayant certainement été donné, le village n'étant pas très loin les renforts pouvaient arriver très vite. - La force ne pouvait pas se permettre d'avoir des blessés car leur évacuation rapide par la falaise aurait été problématique.

Sur le trajet retour vers le haut de la falaise, les commandos récupérèrent, sur la sentinelle tué, un fusil et une grenade à manche. Cotter qui assurait avec son fusil mitrailleur, pendant l'action, la protection du groupe en direction du village et de Port Lazo ainsi que le balisage du chemin de retour, couvrit le repli de la force pour la descente de la falaise, qui s'effectua à vive allure. Dès le dernier commando sur le chemin du doris, Cotter, emboîta le pas à ses compagnons.

Ils retrouvèrent le doris, maintenu à flot, par le commando de garde qui pataugea dans l'eau glacée jusqu'à la ceinture pendant deux heures avant de trouver une petite plage à proximité, de ce fait il sortit de l'eau et déplaça l'ancre. L'embarquement se déroula avec la plus grande rapidité mais à ce moment Peter Kemp s'aperçut qu'il en manquait deux. Un incident, heureusement sans gravité, avait ponctué la descente, Cotter resta accroché à un buisson à cause de son fusil mitrailleur bien encombrant. Le capitaine Rooney ne sachant la cause, haranguait le malheureux traînard tiré d'affaire par Howells qui n'hésita pas à ré-escalader la falaise pour porter secours à son compagnon.

Le retour

Le doris transportant la force commando mit 8mn pour faire le trajet retour à la vedette. A mi parcours Reynolds qui captait depuis le rivage le mouillage de la vedette, grâce à une paire de jumelles de nuit très puissante, envoya avec sa torche trois éclats verts, le signal d'identification convenu pour l'approche en direction de la MTB 344.

03h35 départ de la MTB 344 du mouillage après embarquement des commandos. Peter Kemp et Rooney s'installèrent, sous la protection d'une bâche goudronnée dans le fond du doris, rendu inconfortable par la présence d'eau de mer. Les autres commandos reprurent position dans leur local exigüe.

Craignant une mise en alerte des forces navales, la décision fut prise de ne pas emprunter la route initialement prévue pour le retour, à l'est des Roches Douvres, afin d'éviter un éventuel affrontement avec la force navale de Guernesey. La vedette contourna le plateau de La Horaine et rejoignit l'Angleterre à la vitesse de 28 noeuds.

A 08h00 la vedette fit son entrée dans le port de Dartmouth et vint se mettre à quai où attendaient Stirling et Darby du SSRF accompagnés d'un fort détachement de la police chargé de prendre en charge les éventuels prisonniers ramenés par la force de raid. A la base de Lupton House, les hommes se changèrent et reprurent des forces en avalant un bon breakfast complété par une bonne ration de rhum.

La réaction allemande

Les seuls soldats en contact avec la force furent tués ou très grièvement brûlés, ils ne purent donc pas déceler exactement la nationalité des assaillants, les soldats valides du sémaphore lancèrent deux fusées pour donner une alerte visuelle, signe de problèmes, aux garnisons environnantes.

Les soldats du sémaphore ne tentèrent pas de poursuivre la force de raid, ni de faire feu sur elle dans son repli. L'effet de surprise avait été total par la rapidité de l'action et il ne comprenaient pas trop ce qui leurs arrivait et surtout qui les attaquaient, terroristes ou commandos ? Ce moment de flottement avait permis aux commandos de rejoindre la vedette. Tandis que la vedette quittait son mouillage, deux nouvelles fusées d'alarme furent lancées par les soldats du sémaphore. Un peu plus tard c'est une fusée éclairante qui prit le chemin du ciel mais la vedette était beaucoup trop éloigné pour être aperçue par les guetteurs allemands. Aucun coup de feu en direction de la vedette, ni d'activité particulière le long de la côte, firent penser à l'équipage que la garnison allemande n'avait pas détecté la MTB, par précaution celle-ci changera son itinéraire de retour. Des renforts vinrent de Port Lazo et de Paimpol mais trop tard. Ce mouvement inhabituel, inquiéta les gendarmes de Paimpol qui firent une enquête.

Le matin du 12 novembre les soldats allemands investirent les maisons du quartier de l'Armorizel. "Ils étaient comme des lions" se rappellent les témoins de l'époque. Une fouille systématique et sans ménagement fut entreprise pour déceler la présence d'éventuels acteurs de cette opération, sans grand succès et pour cause, toute l'équipe était à savourer un petit déjeuner bien mérité de l'autre côté du "Channel". Toutefois il n'y eu pas de représailles sur la population de Plouézec qui en majorité resta ignorante du fait, plusieurs personnes à l'Armorizel pensèrent que l'occupant recherchait un aviateur.

Quelques allemands ne purent s'empêcher de raconter dans certains bistrot qu'ils avaient été attaqués, leurs interlocuteurs, les sachant épris de boissons pensèrent qu'ils étaient, une fois de plus, ivres. Leurs chefs, plus discrets, laissèrent courir la rumeur qu'ils s'étaient bagarrés après une soirée bien arrosée pour justifier le mort et les blessés.

En fait, dès le matin du 12 novembre un premier rapport succinct fut établi dans le journal de marche de la 709 ème division puis transmis au Corps d'Armée. De l'analyse de ces rapports il ressort que l'ennemi ne savait pas la nationalité des attaquants, ils retrouvèrent sur les lieux de l'attaque deux chargeurs de pistolet mitrailleur d'origine anglaise, l'un vide, l'autre plein, puis des restes de grenades, supposés être de fabrication française. L'attaque avait été limitée et l'intervention des renforts n'était plus nécessaire.

L'officier d'opération avança l'hypothèse soit qu'il sagissait d'une attaque d'un commando britannique débarqué, soit de l'attaque d'un groupe de saboteurs français équipé d'armes britannique. Il ne manqua pas de terminer son rapport par la traditionnelle phrase

"les assaillants ont été repoussés ... comportement de la garnison : détermination et courage".

Conclusion du raid

Le 12 novembre, le commandant des opérations combinées (C.C.O Lord Mountbatten) fit parvenir à Winston Churchill un télégramme pour l'informer d'un raid sur Plouézec ainsi que du résultat de l'opération. Nul doute que le premier ministre anglais savoura le succès de ce nouveau coup à l'ennemi, lui qui ne voulait pas de répit pour l'adversaire.

A la suite de ce raid un certain nombre d'informations sur l'aspect navigation et sur le comportement du commando à terre seront transmises aux planificateurs assurant la préparation des futurs débarquements. Il était très important de tirer les enseignements de toutes opérations militaires en territoire occupé. Le succès du débarquement de Normandie sera aussi dû à la multitude d'informations recueillies durant ces raids.

L'occupation de la Pointe après le raid.

Après l'action des commandos, les allemands bloquèrent l'accès à la station en ceinturant la pointe par une ligne de fils barbelés entre le haut de la falaise et le chemin empierré accédant au sémaphore. De plus ils posèrent un barrage composé de lances-flammes, de chevaux de frises et de barbelé à la hauteur de l'étranglement provoqué par le relief près du parking de la plage de Notoret. Peu de temps après ils prirent leur quartier dans des casemates construites à proximité de la pointe.

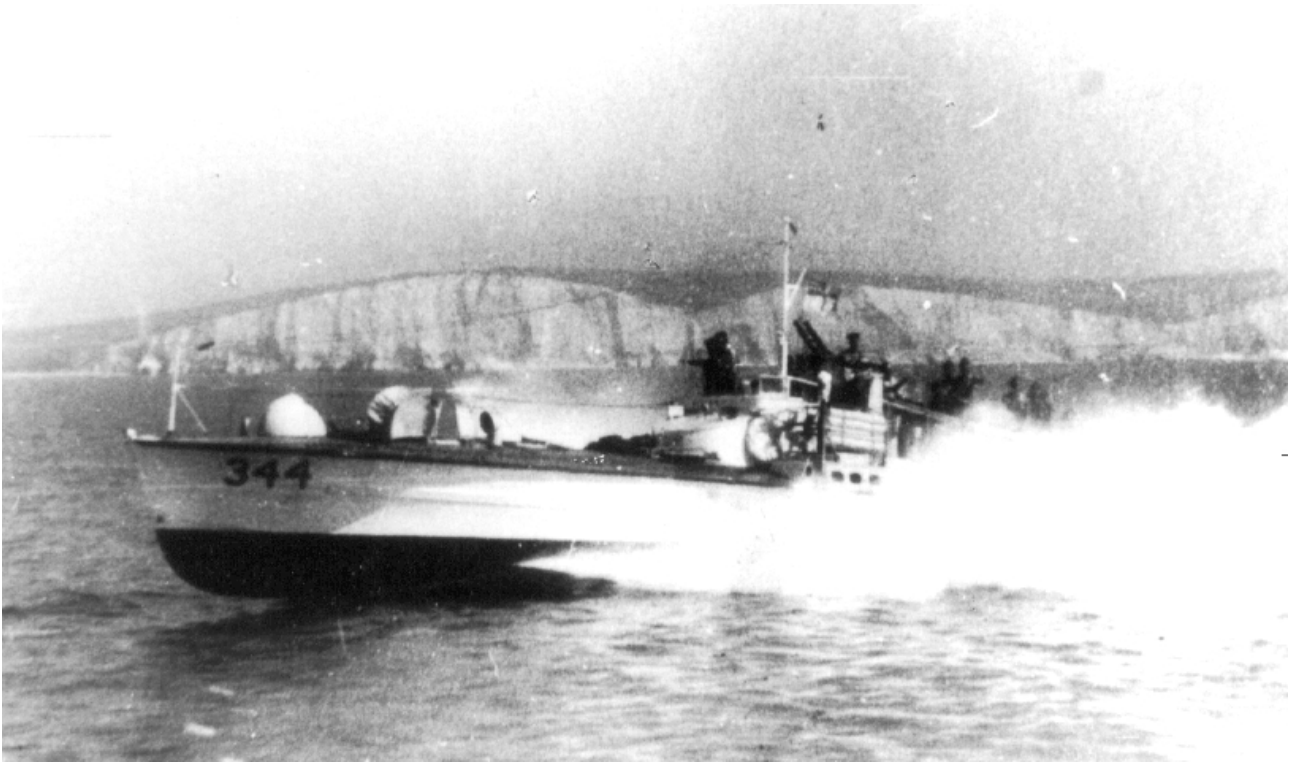
La vedette rapide MTB 344

La vedette Motor Torpedo Boat 344 était un bateau expérimental construit par la société Thornycroft à Hampton. Le lieutenant BOURNE commanda la MTB 344 à partir du 27 juillet 1942 jusqu'au mois de mai 1943 (il participa ainsi à 17 opérations). Après mai 43 elle rejoignit la 1ère flottille à Newhaven. Début juillet 44 une torpille de la MTB 252 l'endommagea à l'arrière, son utilisation pris fin le 12 juillet 1944.

La vedette d'une longueur de 18m et d'une largeur de 3,6 m était équipée de 2 moteurs Thornycroft (de 1200 ch chacun) et d'un moteur auxiliaire Ford V8. Son autonomie était de 420 miles (environ 780 Km), elle pouvait embarquer 2790l de carburant. Les deux moteurs permettaient d'atteindre la vitesse de 42 nœuds (77 Km/h) par mer calme, ce qui lui conférait un avantage très intéressant pour ses missions, surtout pour échapper aux patrouilles allemandes. Toutefois, dès que la mer se formait la vitesse devait être réduite aux alentours de 20 nœuds. Les commandos se souviennent du bruit "infernale" de ces moteurs qui risquait de les faire repérer, ils étaient rassurés quand, à l'approche de l'objectif, la vedette utilisait le dispositif de silencieux équipant les moteurs.

La MTB transportait également un doris de 18 pieds sur une rampe à la poupe pour mettre à terre l'élément commando qui effectuait la mission. La mise en place du doris avait nécessité l'enlèvement des tubes lance-torpilles qui équipaient initialement ces vedettes rapides.

Au début de son service la vedette était colorée en vert océan, plus tard elle sera peinte en rose (dit rose Mountbatten) qui était plus efficace la nuit, rendant sa découverte par les guetteurs ennemis plus aléatoire. La réalisation des raids par nuits sans lune était de rigueur. Sa construction en bois et sa faible hauteur au-dessus de l'eau rendaient difficile sa détection par les radars côtiers.



L'armement du bateau était assez sommaire et n'avait qu'un rôle défensif, la vedette devait éviter à tout pris l'affrontement, pour ce faire elle était équipée d'un dispositif permettant de créer un écran de fumée pour s'échapper rapidement et discrètement lors d'un éventuel accrochage avec la marine allemande. L'équipage comprenait habituellement un effectif de 9 hommes, parmi eux le navigateur avait un rôle très important, il avait la responsabilité d'amener la force sur l'objectif. Il devait pouvoir reconnaître la côte par tous les temps. Les moyens de navigation à sa disposition n'était pas aussi sophistiqués qu'aujourd'hui. Les phénomènes de marée et le relief côtier très accidenté dans notre région rendait la navigation encore plus délicate. Ce fut pour cette raison qu'il lui était indispensable, lors de cette opération, de trouver le phare des Roches Douvres.

L'exiguïté de la MTB ne permettait pas à l'équipage de vivre sur le bateau, aussi en dehors de ses périodes de raids, d'exercices en mer, et d'entretien, l'équipage logeait dans les locaux de l'immense base des vedettes rapides à Portsmouth. Suivant la destination de la mission, la vedette partait du port qui se trouvait à la distance la plus courte de l'objectif.