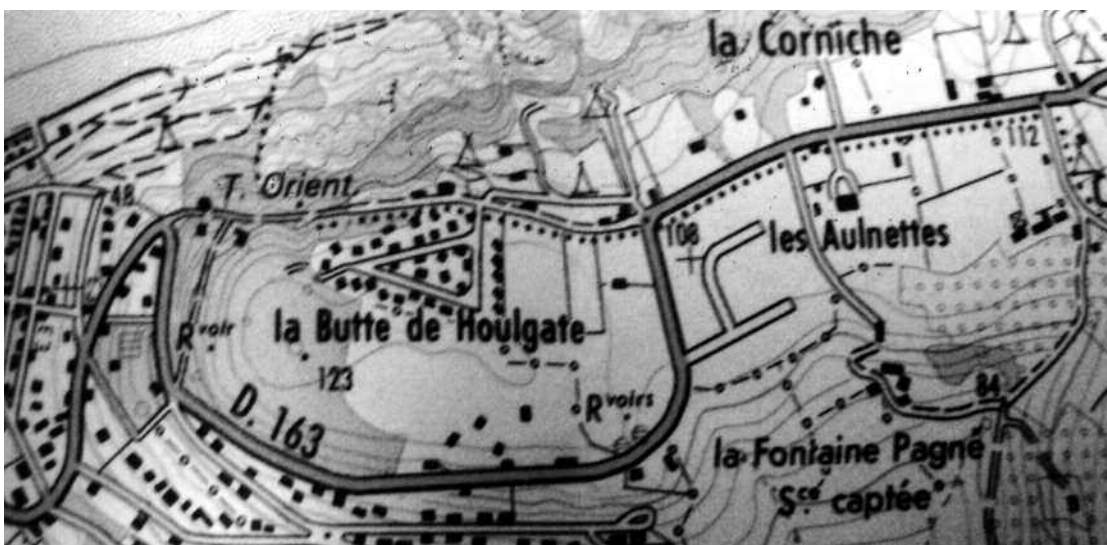


LES FALAISES DES VACHES NOIRES DANS LA GUERRE 1939-1945, DEUX ÉPISODES MÉCONNUS

Les falaises des Vaches Noires s'étendent sur quatre kilomètres de Houlgate à Villers-sur-Mer et sur les communes de Gonneville-sur-Mer et d'Auberville

Leur paysage, avec sa pureté naturelle et ses exsudats de fossiles immémoriaux, les font croire à l'abri de la folie des hommes. Et pourtant, elles furent le théâtre de deux épisodes de la dernière guerre, aujourd'hui méconnus.



Localisation de la butte. Le poste de commandement de tir de la batterie était à l'emplacement de la table d'orientation.
Carte IGN extrait.

La batterie d'artillerie côtière de Houlgate et les tirs sur la flotte alliée jusqu'en juillet 44

Les batteries de Merville et du Mont Canisy

Des trois batteries côtières situées entre l'Orne et la Seine, et ayant la Baie de Seine comme champ de tir, deux sont bien connues et peuvent être visitées : ce sont celles de Merville et du Mont Canisy. La quatrième, installée à Vasouy, était orientée sur l'estuaire de la Seine.

A Merville, quatre bunkers bien équipés, avec abris souterrains et poste de commandement, occupaient trois hectares. Les Alliés avaient cru à l'installation d'une batterie lourde, alors qu'elle n'était équipée que de canons de moindre calibre, des Skoda de 100 mm, modèle 1916. Une opération aéroportée avait été décidée pour la nuit du 5 au 6 juin 1944 afin de la neutraliser. Plus de 500 parachutistes de la 6^e Division Aéroportée furent largués. Malheureusement, une trop grande dispersion fit que seulement une centaine parvint au lieu de rendez-vous.

Ils eurent la malchance de tomber sur une patrouille allemande et, au prix de lourdes pertes (70 tués et blessés), ils menèrent à bien leur mission : neutraliser la batterie et ses 130 servants, l'empêchant de s'opposer au débarquement à Ouistreham (1).

Au Mont Canisy, à 120 m d'altitude, sur le site d'une batterie de la Marine Française, une batterie lourde de 6 canons de 155 mm avait été installée par les Allemands. Trois des pièces étaient à l'abri dans des casemates bétonnées et trois étaient à l'air libre, avec un champ de tir de 360°. L'ensemble du dispositif occupait un terrain de 25 hectares avec de nombreux bâtiments dont un souterrain de 250 m de long, pour abriter garnison et munitions. Comme les deux autres batteries, elle était servie par des artilleurs de la Wehrmacht.

Mais cette batterie se révéla inutile, car trop éloignée des plages du Débarquement ; elle fut abandonnée par ses artilleurs le 21 août 1944, avant l'arrivée de la Brigade Piron.

(1) Le musée de la Batterie de Merville retrace cet épisode du Débarquement sur le site même.



La Batterie de Tournebride à Houlgate

La 3^e batterie, qui fut pourtant la seule active contre la flotte alliée, est méconnue, sans doute parce que disloquée et non visitable aujourd'hui : c'est celle du plateau de Tournebride (2) à Houlgate. Elle était située entre le Chemin du Sémaphore et la Route de la Corniche, à 120 m d'altitude ; sa commande de tir était installée à la place actuelle de la table d'orientation du « Point de Vue » de Houlgate. Ses souterrains sont maintenant effondrés dans les terrains mouvants des Vaches Noires, une vague porte demeure. Seul existe un souterrain vers Auberville, qui fut sans doute un poste pour état-major et qui finit en hôpital pour les blessés en juin 1944. Il est devenu la propriété du Conservatoire du littoral.

Comme au Mont Canisy, la batterie était constituée de 6 canons de 155 mm, des Schneider récupérés sur l'armée française. Deux d'entre-eux étaient dans des bunkers dont les embrasures faisaient face à la mer. Les quatre autres étaient à l'air libre. Avec une portée de 15 à 20 km, chaque casemate couvrait un champ de 120°.

Dans la nuit du 25 avril 1944, un bombardement allié détruisit deux des quatre pièces non protégées. Mais c'est dans la nuit du 5 au 6 juin 1944 que près de 1500 bombes, totalisant plus de 400 tonnes, furent larguées, entre 23h30 et 5h15 du matin, par 113 appareils Lancaster de la Royal Canadian Air Force, se succédant par vagues de neuf.

Un cliché, pris quelques jours plus tard lors d'un vol de reconnaissance, montre l'intensité du pilonnage, mais aussi son décalage : seules les deux pièces extérieures subsistant ont été neutra-



lisées, de telle sorte que dès 5h15 - fin du raid aérien -, les deux canons, protégés et intacts de la batterie, ouvrirent le feu sur les navires de la flotte du Débarquement.

La Corniche d'Houlgate de juin à juillet 1944, plus de mille obus

Les bombardements aériens ayant été insuffisamment efficaces pour réduire au silence les batteries côtières allemandes (3), la relève fut prise, le 6 juin au matin, par l'artillerie navale des croiseurs et cuirassés alliés.

Les croiseurs français *Montcalm* et *Georges Leygues*, des Forces Navales Françaises Libres, avaient mission d'opérer, avec leurs trois tourelles

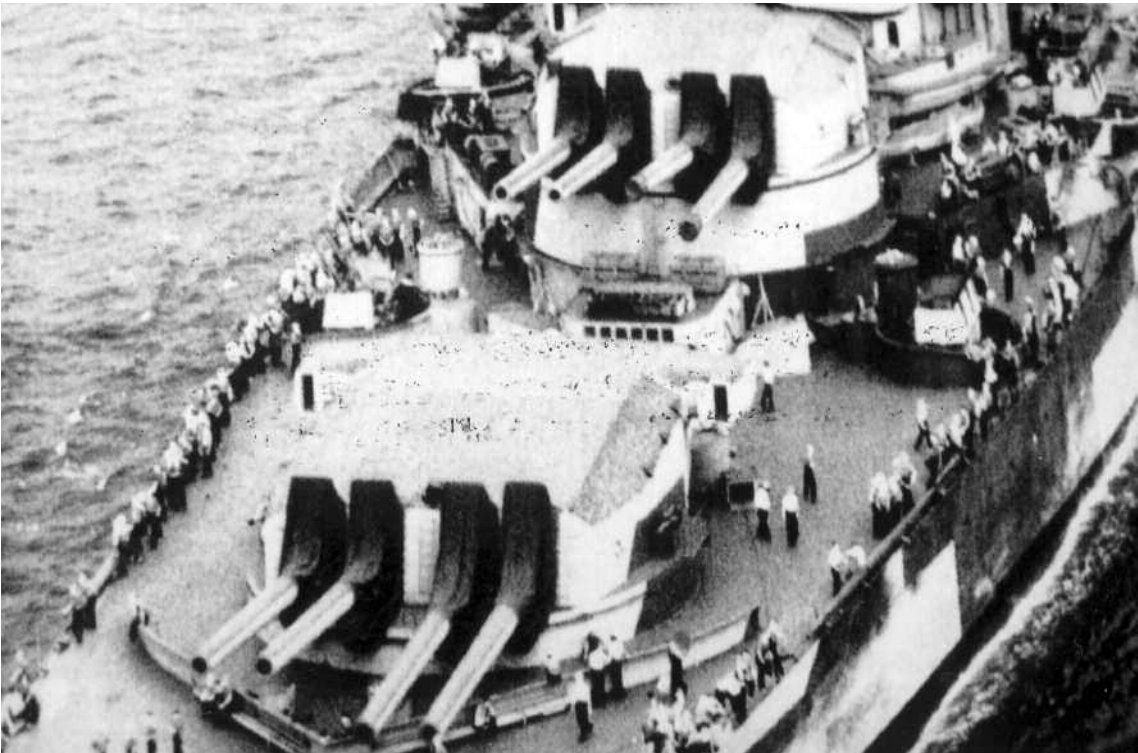
1 - La table d'orientation actuelle. Le poste de commandement de tir était à cet emplacement. Les batteries étaient plus haut et situées en arrière.

2 - Embrasure de bunker avec une batterie côtière lourde. Cliché IWM.

3 - Cliché de reconnaissance du bombardement du 5 juin 1944 sur la batterie de Houlgate. Cliché IWM.

(2) Ce joli nom de Tournebride, que l'on retrouve en maints autres lieux en France, désigne l'endroit où, après avoir dételé, on faisait tourner bride, pour redescendre, à l'attelage supplémentaire qui avait aidé à gravir une côte à pente raide.

(3) Outre le raid sur les Vaches Noires avec ses 417 tonnes de bombes, il y eut des raids aériens sur 9 autres batteries, avec un total de 5853 tonnes de bombes, mais avec des résultats aussi médiocres.



Les tourelles du cuirassé Richelieu. Cliché IWM.

L'Artillerie navale

Qu'il s'agisse de bombardements aériens ou d'artillerie de marine, les deux préalables au succès sont une bonne information sur l'emplacement de la cible et une bonne précision du tir. Aujourd'hui, le problème de l'information demeure ; celui de la précision a été réglé par l'emploi du GPS et des lasers.

Mais en 1944, il n'en était pas de même, notamment pour l'artillerie.

En effet, l'aviation pouvait se permettre des « tapis de bombes » encore qu'ils puissent être hors de la cible (comme aux Vaches Noires ou à Longues) et très périlleux pour les populations. Ainsi, les raids des 25 avril et 6 juin à l'arrière des Vaches Noires n'ont fait, semble-t-il, que quelques victimes civiles, parce qu'elles étaient peu construites et évacuées. Mais le bombardement parisien du 20 avril 1944, entre Montmartre et le Triage de La Chapelle, a fait 670 morts et 4000 blessés extraits des décombres, pour 2000 bombes totalisant 1265 tonnes.

L'artillerie de marine doit viser plus juste. Tout d'abord, un obus de 380, si gros semble-t-il, n'a que 38 centimètres de diamètre et il doit toucher et pénétrer sa cible pour être efficace. Ensuite, pour ces gros calibres, les réserves en munitions des bâtiments ont leurs limites, et le nombre de coups que peuvent tirer de tels canons au long de leur vie n'excède guère 250. Il faut imaginer ce qu'étaient ces canons. Un obus de 380 pesait près de 900 kg et la charge nécessaire pour le faire partir en pesait autant. Et cependant, on pouvait tirer presque deux coups à la minute.

On peut voir encore à l'Arsenal de Brest un des canons démonté du cuirassé Richelieu, dont chaque tourelle portait 4 canons. Leur tube approchait les 20 mètres de long car il devait mesurer une cinquantaine de fois leur calibre pour permettre des tirs d'une portée dépassant les 35 kilomètres ; c'est cette portée qui permit aux bâtiments alliés de ne pas approcher à moins de 12 à 15 km des côtes, restant ainsi hors d'atteinte des batteries allemandes.

Il faut aussi imaginer la puissance du choc de tels obus. Un rapport allemand mentionne que, dans un des bunkers de la batterie de Houlgate, un obus, tiré de 22 km au large, avait pu traverser le montant en béton d'une embrasure, épais de 2 mètres, poursuivre sa course à l'intérieur de la casemate, traverser le mur du fond en béton de 2 m d'épaisseur également, et exploser en arrière du bunker. On imagine l'émotion des dix servants de la pièce d'artillerie ! Et encore, chance pour eux, il devait s'agir d'un obus essentiellement en métal, conçu pour perforer la protection d'un cuirassé, avec une moindre quantité d'explosifs, pour faire le maximum de dégâts à l'intérieur du navire visé.

Cette artillerie navale de gros calibre, ainsi que les cuirassés et les croiseurs lourds qui en étaient les supports, ont disparu dans les années 1950, au profit des porte-avions qui, avec leurs appareils équipés de missiles, sont beaucoup plus efficaces. Sur les navires eux-mêmes, les missiles ont remplacé les canons, sauf ceux à faible calibre pour une ultime défense rapprochée.



Cliché de reconnaissance du bombardement du 5 juin 1944 sur la batterie de Houlgate. Cliché IWM.

triples de 152, contre la batterie de Longues, à l'ouest de l'Orne. Malgré 600 tonnes de bombes larguées par 124 appareils de la Royal Air Force, ses 4 canons de 150 mm demeuraient opérationnels. Mais, à 19h, deux coups au but du *Georges Leygues* la réduisirent définitivement au silence.

La batterie de Tournebride à Houlgate résista plus longtemps. Le cuirassé *HMS Warspite*, affecté à sa neutralisation, la prit pour cible de ses 8 canons de 381 répartis en 4 tourelles : la batterie cessa son tir, car les départs de feu permettaient en effet aux Anglais d'ajuster leurs propres tirs. Mais elle reprit, à 12h et à 18h, déclenchant chaque fois des tirs de riposte. Il y eut ainsi, tous bâtiments confondus, 150 obus de gros calibre tirés contre la batterie de Tournebride, le jour du 6 juin.

Il fallut cependant attendre la mi-juillet et près de 1000 obus tirés par les Alliés, pour qu'elle soit neutralisée. Ses tirs étaient si perturbants qu'ils obligèrent les Britanniques à évacuer les troupes de Sword (4) fin juin, et les civils de Ouistreham-Riva Bella.

Ce fut le dernier combat du *HMS Warspite*, bâtiment construit en 1913.

La Corniche de Houlgate porte toujours les traces de ce combat, un obus y fut découvert, allée des Tamaris, il y a quelques années, au pied d'un arbre, en limite de propriété ; le service de déminage l'enleva. L'immense excavation au fond de laquelle descend le chemin du Sémaphore, au-delà de la Table d'orientation, est une autre séquelle de cet épisode du Débarquement.

Abandon d'un projet de débarquement à Houlgate

Le 6 juin, devant l'échec de la destruction de la batterie de Houlgate, il avait été prévu un débarquement du 46th Royal Marine Commando pour la prendre. Dans cette perspective, deux LSI (5) arrivés à Juno Beach (6) en fin d'après-midi repartaient pour Ouistreham se regrouper avec deux LCT (7), deux LCS (8) et deux péniches lancefusées pour donner l'assaut. Mais les commandos, en attente au large sur le *HMS Prince Albert*, apprirent à 22 heures que l'opération était décommandée.

Peut-être était-ce une des leçons de l'épisode qui s'était déroulé en novembre 1941 qui mit fin au plan du 6 juin 44 visant à opérer un débarquement au pied des Vaches Noires ?

Les commandos de Lord Mounbatten sur les Vaches Noires, en novembre 1941

Les commandos britanniques

Le souvenir des raids des commandos britanniques, sur les côtes françaises, est vivace mais il concerne surtout d'audacieuses opérations. Les Commandos avaient été créés en 1936 et dès le 23 Juin 1940, un raid est mené entre Boulogne et Berck pour déterminer si les forces allemandes se préparaient à envahir l'Angleterre. De nombreuses opérations de reconnaissance ont été conduites dès l'été 1940 sur les Iles Anglo-Normandes, occupées par les Allemands, pour y soutenir le moral des habitants. Le 3 mars 1941, huit

- (4) Sword Beach se situe de Saint-Aubin à Ouistreham. Secteur britannique.
- (5) LCI : Landing craft Infantry, péniche de débarquement de troupe.
- (6) Juno Beach : de La Rivière à Saint-Aubin, secteur canadien.
- (7) LCT : Landing Craft tank, péniche pouvant débarquer 6 tanks, mais aussi des troupes
- (8) LCS : Landing Craft Support. Péniche de soutien.



Le HMS Warspite, crachant ses obus. Cliché IWM.

navires ennemis sont coulés aux îles Lofoten, en Norvège, ce qui montre le rayon d'action des commandos et leur efficacité. Au compte des commandos, deux opérations audacieuses en 1942. Celle du 28 février, au cours de laquelle un des premiers radars allemands, installé à Bruneval, (Seine-Maritime) est démonté puis rapporté en Angleterre, et celle du 27 mars qui eut pour résultats la destruction de la forme-écluse Joubert à Saint-Nazaire, interdisant ainsi l'accueil des gros cuirassés allemands.

Sur nos côtes, un premier raid avait eu lieu dans la nuit du 27 au 28 septembre 1941 sur Saint-Vaast-la-Hougue et Courseulles. Son objectif était de rapporter des renseignements et échantillons sur les défenses allemandes : unités ennemies en poste, nature des barbelés, échantillons de sables des plages, etc.

Un ancien ferry-boat belge, rattaché à la Royal Navy, le *Prince Léopold*, embarque le 27 Septembre à 17h, à Portsmouth, quatre petites péniches de débarquement. A 20h, à 30 km de la côte, elles sont mises à la mer et remorquées vers leurs objectifs, deux sur Saint-Vaast-la-Hougue et deux sur Courseulles. A 2 km des plages, elles sont larguées, une péniche doit accoster avec ses commandos et la seconde rester à 100 m, en soutien et recueil.

A Saint-Vaast-la-Hougue, tout se déroule selon les plans malgré quelques Anglais blessés. Trois Allemands sont tués. Sur Courseulles, des problèmes surgissent : une panne de moteur provoque une heure de retard. Avec le courant, le commando a dérivé devant Luc-sur-Mer mais se croit à Saint-Aubin-sur-Mer. Il touche terre droit devant la Kommandantur allemande, il est très vite repéré et pris sous le feu allemand. Deux Anglais sont tués, ils auront les honneurs militaires allemands. Malgré tout des échantillons de sable ont pu être prélevés avant leur rembarquement : certains disent que ces sables furent la raison de l'exclusion de la zone entre Saint-Aubin et Lion-sur-Mer, pour les opérations de débarquement. On peut aussi penser que les rochers des Essarts de Langrune pesèrent sur la décision.

Le 27 octobre 1941, l'initiateur des Commandos est remplacé par Lord Mountbatten (9) - futur amiral, oncle du duc d'Edimbourg - à la tête des Opérations Combinées. C'est alors un fougueux Captain de 41 ans, riche d'audace plus que d'expérience, et même, avant que l'expérience ne vienne, riche de témérité plus que d'audace et protégé par Churchill. La première opération sous son commandement sera celle des Vaches Noires, bien que cette opération déjà prévue, n'ait pas été préparée par lui.

(9) On dit que c'est lui qui téléguida le mariage de la future reine Elizabeth ; il fut Gouverneur des Indes, et les conduisit à l'indépendance ; il fut victime de l'IRA qui le fit périr dans un attentat.

Les falaises des Vaches Noires et leurs éboulis.



La nuit du 23 au 24 novembre 1941 aux Vaches Noires

La mission sur les Vaches Noires était ambitieuse : des observations aériennes montraient la possibilité de l'existence d'une batterie de canons sur ce site favorable. Il s'agit donc, sinon de la détruire, du moins de préciser son importance - calibre des pièces, défense, garnison - et de rapporter documents, matériel et prisonniers ; la venue d'un Français coopératif et renseigné, en Angleterre, serait même appréciée !

Les leçons des raids sur Saint-Vaast-la-Hougue et Courseulles ont été exploitées parfois à tort. Cinq pages de consignes ont été rédigées avec beaucoup de détails et de recommandations : les matraques ont remplacé le chloroforme pour faire des prisonniers et les ramener vivants, car le groupe de Saint-Vaast-la-Hougue avait ramené un cadavre allemand et l'armée britannique avait beaucoup peiné pour savoir quoi en faire, juridiquement et moralement ! Cent paires de chaussures à semelles de feutre (pour marcher dans la marne des falaises ?), des jumelles à vision nocturne, 200 m de corde, un médecin à bord et un infirmier par péniche, des rations de survie, etc. complètent le matériel.

Les opérations

Le *Prince Léopold* - celui du raid sur Saint-Vaast-la-Hougue et Courseulles - quitte Portsmouth le 23 novembre à 13h, avec sous le commandement d'un lieutenant-colonel, 81 hommes et 7 officiers du 9^e Commando. A 22h, arrivées à une dizaine de kilomètres de la côte française, les quatre

péniches de débarquement sont mises à l'eau et les hommes y embarquent. Sur les quatre péniches, trois sont prévues pour l'assaut et une sert pour le soutien. A 23h25, mise en route, à 23h46 et 23h48 les deux premières péniches d'assaut, bien groupées, touchent la côte et le débarquement commence. La péniche de soutien arrive à 23h49, à 100 m, plus à l'Est, séparée par un éboulis du premier lieu de débarquement, ses hommes sont chargés de la défense de la plage. La troisième péniche d'assaut a été déportée par le courant et atterrit, à 23h50, à 400 m de la première, plus à l'Est. A 23h54, toutes les péniches vides repartent au large, par sécurité.

Sans plus attendre, les deux premiers groupes, opérant de concert, commencent leur escalade, s'embourbant assez vite dans la marne ou glissant sur les parois verticales qu'ils doivent aborder au grapin. Les premiers arrivent au sommet à 0h15, et les derniers à 0h35. Trop tard pour attaquer d'autant qu'ils sont trop à l'Est de la batterie. Le capitaine décide de renvoyer sur la plage l'un des deux groupes et de se limiter à une reconnaissance. Arrivant à 0h45 au Carrefour du Trou, face à l'actuel Camping des Falaises, il se dirige vers l'Ouest. N'ayant pas rencontré d'Allemands, il frappe à la porte d'une ferme. La fermière n'ouvre pas, mais elle répond : « Elle ne souhaite pas se rendre en Angleterre ». Pardi ! Et d'ailleurs, elle ne sait rien sinon que des patrouilles allemandes circulent !

Un retour calamiteux

A 1h07, l'heure du rembarquement prévu approche. Sans avoir vu d'Allemands, le groupe redescend la falaise. Une petite demi-heure. Pas de péniches. Le capitaine lance les signaux convenus avec sa lampe torche et envoie une patrouille à la recherche du 3^e groupe d'assaut, qui, colonel en tête, a été isolé par la marée haute et a renoncé à l'escalade de la glaise. Les commandos sont donc séparés en deux groupes.

1h40 toujours rien. A 2h00, deux péniches arrivent face au groupe de l'est. Il est temps. 2h10 fusée rouge sur les falaises. 2h20, tout le groupe a rembarqué mais une mitrailleuse se met à tirer. Le groupe de l'Ouest, qui a fait l'escalade, attend toujours, sous le tir de la mitrailleuse, bloqué par la mer. Un homme est blessé. 2h35, une péniche

arrive, elle ne peut aborder à cause des vagues. Mais les 57 hommes se ruent à son bord, au risque de se noyer, perdant leurs armes : ils sont 69 à bord, en surcharge.

Que s'est-il passé ? Les péniches, trop éloignées, n'ont pas vu les signaux. L'une d'elles a endommagé ses hélices et ne peut revenir. Une autre a perdu son ancre. Une troisième ne marche que sur un moteur. C'est pourtant celle qui recueillera le groupe isolé à l'Est. La quatrième embarcation a repris le groupe débarqué plus à l'ouest.

Mais l'histoire n'est pas finie.

Les péniches faisant des signaux pour appeler d'éventuels oubliés sur la plage, se font prendre sous le feu de la mitrailleuse. A 3h30 les péniches décrochent du rivage, elles devraient pouvoir rallier *Le Prince Léopold* : il demeure introuvable, les péniches doivent donc regagner séparément l'Angleterre.

Vers 9h00, celle qui est en surcharge en aperçoit heureusement une autre, qui la décharge de 14 hommes. Vers 10h, celle dont les hélices sont endommagées, est prise en remorque jusqu'au *Prince Léopold*, qu'elle ne rejoindra qu'à 18h, ainsi que la quatrième péniche.

Finalement deux des quatre péniches auront rejoint *Le Prince Léopold*, mais les deux autres regagnent, par leurs propres moyens, l'Angleterre, bien à l'Est de leur point de départ, ironie de l'histoire, sur la plage de Pevensey où avait débarqué Guillaume, le futur Conquérant, en 1066. Et dans quelles conditions ! La mer est très forte, un Messerschmitt, puis des avions, probablement anglais, qui se sont mépris, les attaquent. A 10h45, une péniche en panne est prise en remorque par l'autre, mais la remorque casse, on la renforce avec des hamacs. Enfin à 19h, la côte anglaise est en vue le débarquement s'effectue à minuit.

Il aura fallu 32 heures de mer pour 3 heures d'opérations infructueuses à terre.

Beaucoup de détails sont connus sur ce raid car si l'Armée de Terre dit laconiquement, dans son rapport, « la Marine nous a fait passer une heure inconfortable sur la plage », de nombreux

échanges aigres-doux s'en sont suivis. Ainsi le colonel demande à l'Amirauté de faire passer en Cour Martiale le Chef de Bord d'une des péniches défailantes, l'Amirauté répondant que l'Infanterie n'avait pas été capable de faire face aux obstacles de sa mission. Et finalement, le Cabinet de Guerre britannique ordonne une enquête à la suite d'un communiqué de l'armée allemande annonçant avoir récupéré des fusils et des munitions et, pour faire bonne mesure, se glorifiant d'un succès majeur sur 20 Spitfire et un bateau coulé !

Plus intéressantes furent les leçons tirées de ce raid, à priori peu glorieux. Il apparut nécessaire de mieux coordonner « civils » (le *Prince Léopold*) marine, infanterie et aviation. Le 18 mars 1942, la nomination de Lord Mountbatten comme acting Admiral, Général honoraire de l'Armée de Terre et Marshal honoraire de la Royal Air Force, affermissait par ce triple cumul son autorité à la tête des Opérations Combinées.

Et la difficulté de gravir les Falaises des Vaches Noires, avec leur argile glissante et leurs ronciers, fut peut-être la raison de l'abandon du projet d'assaut sur la batterie de Houlgate, le 6 Juin 1944

Même maladroits, même hésitants, ces combattants, qui ont risqué - et parfois donné - leur vie pour notre liberté, ont droit à notre reconnaissance. Savons-nous ce que nous aurions fait à leur place ? Mes observations sur telle ou telle insuffisance ne sont que le reflet des leçons tirées a posteriori par le Commandement allié sur ces opérations.

Capitaine de Frégate (H) Gabriel BARAST

Témoignages et Sources :

- Jean Lemoigne, Capitaine de Frégate de réserve, a éveillé mon intérêt pour ces événements et m'en a remis les premiers documents. Sa propre maison avait été touchée par un tir du *Warspite*.
- Marcel Mioque, *Houlgate sous l'Occupation*, Editions Corlet.
- Marthe Rambaud et Jean-Claude Bosquain, *Gonneville-sur-Mer, 1939-1944*, Canadian Parachute Corps.