

La base navale allemande de Brest, 1940-1944

La Seconde Guerre mondiale a réservé aux ports bretons le triste sort d'être utilisés, pendant quatre ans, par une Marine ennemie. Occupés par l'armée allemande en juin 1940, les ports de Brest, Lorient et Saint-Nazaire furent par la suite aménagés en bases de la *Kriegsmarine* (la Marine de guerre allemande) qui les utilisa pour la bataille de l'Atlantique. Malgré leur rôle important dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, ces ports n'ont pas encore fait, jusqu'ici, l'objet d'une étude historique fondée à la fois sur les fonds d'archives allemands et français de l'époque, permettant ainsi de mieux comprendre l'histoire très complexe de ces villes qui étaient en même temps hauts-lieux de la construction navale, mais aussi hauts-lieux stratégiques en raison de leur emplacement géographique¹. Aujourd'hui, la mémoire de ces ports pour la période de la Seconde Guerre mondiale est souvent marquée par les vestiges bien visibles de la présence allemande, notamment les anciennes bases sous-marines qui continuent à dominer certains quartiers, comme à Saint-Nazaire où la base avait longtemps séparé le centre-ville de son berceau, le port, ou à Lorient où la base Stosskopf à Keroman a représenté un vaste chantier de reconversion après le départ de la Marine. La véritable histoire des arsenaux, par contre, semble rester cachée derrière leurs enceintes. L'auteur de cet article a soutenu en 2006 une thèse sur l'arsenal de Brest sous l'Occupation, dont sont tirés les résultats présentés ici, notamment les plans stratégiques allemands vis-à-vis du port de Brest et le rôle de la Marine française dans l'utilisation de l'arsenal par la *Kriegsmarine*².

-
1. Pour la Bretagne, cf. la synthèse la plus récente de BOUGEARD, Christian, *La Bretagne de l'Occupation à la Libération 1940-1945*, 2014, 256 p. En ce qui concerne les études sur l'arsenal de Brest entre 1940 et 1945, la dernière publication, BOULAIRE, Alain, BOUREILLE, Patrick, ÉMON-NAUDIN, Geneviève, *L'arsenal de Brest, 4 siècles d'industrie navale*, Quimper, Palantines, 2013, ne traite cette période importante qu'en quelques lignes seulement. L'auteur du présent article se fonde notamment sur les sources aux archives militaires allemandes (Bundesarchiv-Militärarchiv et aux archives du département Marine du Service historique de la Défense à Vincennes).
 2. HELLWINKEL, Lars, *Brest, base navale de la Kriegsmarine (1940-1944), organisation, développement et fin d'une base navale allemande dans la France occupée*, Michael SALEWSKI et Christian BOUGEARD (dir.), Université de Kiel, Université de Bretagne occidentale, 2006, 305 p. Deux livres en sont issus : HELLWINKEL, Lars, *Der deutsche Kriegsmarinestützpunkt Brest*, Dieter Winkler, 2010, 278 p., en

Brest dans la stratégie maritime allemande

La perte de ses bases en France métropolitaine représenta pour la Marine française une rupture importante dans son histoire car, pour la première fois, elle était non seulement privée de ses trois grands ports de guerre de Cherbourg, Brest et Lorient, mais aussi de la majeure partie de ses moyens en construction navale³. Après la signature de l'armistice franco-allemand à Rethondes le 22 juin 1940, la seule base encore accessible était le port de Toulon, qui fut à son tour occupé par la *Kriegsmarine* en novembre 1942. Quant aux différentes bases et points d'appuis dans les colonies, ils étaient à l'époque bien loin d'être en mesure de soutenir la poursuite du combat par les éléments de la flotte française qui étaient repliés dans leurs eaux et ils étaient encore moins en état d'assurer les réparations d'un grand navire ou d'achever les travaux sur les bâtiments non terminés comme, par exemple, le *Jean-Bart* à Casablanca ou le *Richelieu* à Dakar⁴.

Pour la *Kriegsmarine*, la prise des ports français fut une surprise. D'après les mémoires de son commandant en chef à l'époque, l'amiral Erich Raeder, personne au sein de l'amirauté allemande, la *Seekriegsleitung* (direction de la Guerre navale), ne s'y attendait⁵. Ne disposant au début de la Seconde Guerre mondiale que de leurs bases sur la mer du Nord et sur les côtes de la mer Baltique, les bâtiments de la *Kriegsmarine* étaient obligés de contourner les îles Britanniques, avant de pouvoir commencer leurs opérations dans l'Atlantique. C'est bien pourquoi l'amiral Dönitz, le commandant des sous-marins allemands, avait réclamé dès le début de la guerre de concentrer tous les efforts de la guerre maritime sur l'arme sous-marine, les sous-marins étant considérés la seule arme capable d'échapper à la surveillance britannique des accès à l'Atlantique. Quant aux bâtiments de surface, leur emploi fut limité à la défense des côtes, après la perte du cuirassé de poche *Admiral Graf Spee*, dans l'estuaire du rio de la Plata, le 13 décembre 1939.

L'occupation de la côte française en 1940 représenta donc pour la *Kriegsmarine* un avantage géostratégique de premier ordre. Depuis les années 1920, la conquête d'une partie des côtes françaises, notamment la Bretagne, avait fait l'objet de plusieurs discussions et plans stratégiques au sein de l'amirauté allemande⁶. Après avoir abandonné l'idée de livrer une bataille décisive dans les parages de la Baltique

cours de traduction en français, et *Id.*, *Hitlers Tor zum Atlantik. Die deutschen Marinestützpunkte in Frankreich 1940-1945*, Ch. Links, 2012, 224 p.

3. HUAN, Claude, « La construction navale française 1940-1942 », *Études d'histoire maritime*, 1, 1990, p. 177-206.

4. TAILLEMITE, Étienne, *Histoire ignorée de la Marine française*, Paris, le Grand livre du mois, 2003, p. 421.

5. RAEDER, Erich, *Ma vie*, Paris, Éditions France-Empire, 1958, p. 311.

6. SCHREIBER, Gerhard, « Die Rolle Frankreichs im strategischen und operativen Denken der deutschen Marine », dans Klaus HILDEBRAND et Karl Ferdinand WERNER en coopération avec Klaus MANFRASS, *Deutschland und Frankreich, 1936-1939*, Munich, Artémis, 1981, p. 167-213.

en cas d'intrusion de la flotte française, l'ennemi principal présumé dans les plans de guerre allemands de l'époque, la modeste Marine de la République de Weimar adopta en 1925 la stratégie d'une guerre de course, plus offensive et orientée pour la première fois vers l'Atlantique, en prévoyant l'engagement de ses quelques éléments de surface contre les communications maritimes françaises⁷. Mais pour réaliser cette nouvelle stratégie, la Marine allemande ne manquait pas seulement de navires appropriés – le traité de Versailles n'avait accordé à la Marine de Weimar que six bâtiments de ligne démodés, six croiseurs et quelques torpilleurs, et aucun sous-marin –, elle manquait aussi de points d'appui à l'étranger, essentiels pour réaliser une guerre de course dans ce vaste théâtre d'opérations que représente l'Atlantique. Ce manque de bases fut pour la première fois évoqué par le contre-amiral Wegener, alors inspecteur de l'artillerie de Marine, qui diffusa en 1926 dans les rangs des officiers de la Marine allemande une étude sur la stratégie navale adoptée par la Marine impériale pendant la Première Guerre mondiale. Dans cette étude, Wegener arrivait à la conclusion que la Marine impériale aurait mieux fait d'adopter une stratégie offensive à l'Ouest dans le but de s'emparer d'une position stratégique sur l'Atlantique – Wegener donne comme exemple le port de Brest –, au lieu de garder ses navires dans « l'angle mort de la Baie allemande⁸ ». Mais les réflexions de Wegener ne correspondaient guère à la situation politique de l'Allemagne dans les années 1920 et l'Amirauté allemande les a totalement ignorées ; l'amiral Raeder avait même traité l'étude de son camarade de promotion « d'ouvrage minable⁹ ». Bien que de nombreux jeunes officiers de Marine aient partagé son opinion, l'Amirauté ne voulait pas critiquer la stratégie jadis adoptée par la Marine impériale et le contre-amiral Wegener ne put rendre publique son étude qu'en 1929, après son départ à la retraite¹⁰.

L'amiral Raeder et ses amiraux ne changèrent donc rien à leur stratégie et continuaient à considérer la France comme l'ennemi principal dans un éventuel conflit. La stratégie navale allemande fut seulement modifiée à l'occasion de l'accord naval anglo-allemand de 1935 : elle se fondait dorénavant sur un engagement simultané de la nouvelle arme sous-marine, accordée aux Allemands par les Britanniques, et des croiseurs auxiliaires contre les transports de troupes français entre l'Empire et la Métropole, alors que les vieux cuirassés et les croiseurs devaient rester devant les côtes allemandes pour défendre les ports contre un éventuel débarquement français. Il n'était pas question d'une offensive à terre pour améliorer la position géostratégique. Tout changea quand Hitler, en mai 1938, donna l'ordre à Raeder

7. *Id.*, *ibid.*, p. 176.

8. RAHN, WERNER, *Reichsmarine und Landesverteidigung 1914-1928. Konzeption und Führung der Marine in der Weimarer Republik*, Munich, Bernard und Graefe Verlag, 1976, p. 130.

9. *Id.*, *ibid.*, p. 131.

10. WEGENER, Wolfgang, *Die Seestrategie des Weltkrieges*, Berlin, 1929.

de prendre également en compte une éventuelle guerre navale contre le Royaume-Uni et lui ordonna d'intensifier la construction navale¹¹. D'après les mémoires du commandant en chef de la *Kriegsmarine*, aucune stratégie n'avait été établie pour une guerre contre le Royaume-Uni ; la possibilité d'une guerre navale n'avait pas même été étudiée dans les plans de guerre¹². L'amiral Raeder avait même interdit à ses subordonnés de se préoccuper, fût-ce en théorie, d'une telle question.

La demande d'Hitler obligea l'Amirauté allemande à remanier totalement ses plans stratégiques. Le 25 octobre 1938, le capitaine de frégate Hellmuth Heye, du bureau des opérations de la direction de la Guerre navale, présenta un mémorandum sur une éventuelle guerre navale contre le Royaume-Uni, dans lequel il exposait la nouvelle stratégie à adopter par la *Kriegsmarine*¹³. Cette stratégie reposait sur l'idée que seule la guerre de course, avec un engagement combiné de cuirassés et sous-marins, pourrait remporter un succès contre la plus grande puissance navale du monde, la *Royal Navy*. Mais pour la réalisation de cette stratégie, Heye dut admettre qu'il était indispensable à la Marine allemande de s'emparer d'une base sur les bords de l'Atlantique. Sans écarter l'idée d'une restitution des anciennes colonies allemandes en Afrique ou d'une utilisation des ports espagnols, Heye accorda aussi beaucoup d'importance à la côte française, notamment à une opération de l'armée de terre allemande en direction du port de Brest, dont la possession serait d'après lui d'une valeur « décisive » pour toutes les futures opérations en mer de la *Kriegsmarine*¹⁴. Brest réapparaît dans une note du cabinet du commandant en chef de la *Kriegsmarine* du 8 mars 1939, dans laquelle la question de la prise d'une base navale sur l'Atlantique est examinée de nouveau. Après avoir étudié la situation des ports de Brest et du Ferrol en Espagne et leur éventuelle utilisation par des navires de guerre allemands, la *Kriegsmarine* renonça finalement à imaginer leur occupation, les amiraux allemands jugeant les fortifications de la ligne Maginot infranchissables par l'Armée de terre ; la direction de la Guerre navale s'orienta ensuite vers l'est, en étudiant l'utilisation du port russe de Polyarny¹⁵.

Quand la Seconde Guerre mondiale commença le 1^{er} septembre 1939, la question des bases n'était pas tranchée et la *Kriegsmarine* n'était pas non plus en état de mener de grandes opérations en haute mer, faute de moyens disponibles. Le plan Z, vaste programme de construction navale qui devait donner à la Marine allemande les

11. SALEWSKI, Michael, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945*, 3 vol., Francfort, Bernard und Graefte Verlag, 1970-1975, t. I, p. 41.

12. RAEDER, Erich, *Ma vie...*, *op. cit.*, p. 263.

13. Cf. le mémorandum sur la guerre navale contre le Royaume-Uni du 25 octobre 1938 publié par SALEWSKI, Michael, *Die deutsche Seekriegsleitung...*, *op. cit.*, p. 27-63.

14. *Id.*, *ibid.*, t. III, p. 45.

15. *Id.*, « BASIS Nord – Eine fast vergessene Episode aus dem 2. Weltkrieg », *Schiff und Zeit*, 3, 1976, p. 11-17.

moyens d'affronter la *Royal Navy*, avait à peine démarré. Vu la rareté des moyens disponibles, l'amiral Raeder dressait un bilan bien pessimiste de la situation de la *Kriegsmarine* au début de la guerre et, le 3 septembre 1939, il nota dans le journal de marche de la direction de la Guerre navale :

« Aujourd'hui la guerre contre la France et l'Angleterre a éclaté, une guerre que, selon les précédentes assertions du *Führer*, nous n'avions pas à craindre avant 1944. [...] En ce qui concerne la *Kriegsmarine*, elle n'est en aucun cas équipée de façon très adéquate pour soutenir un grand combat contre la Grande-Bretagne à l'automne 1939. [...] Les forces de surface, qui plus est, sont si inférieures en nombre et en puissance à celles de la flotte anglaise que, même à plein effectif, elles ne pourraient rien prouver d'autre que leur capacité à mourir vaillamment et montrer ainsi comment créer les fondations d'une reconstruction future¹⁶. »

En pleine reconstruction, la *Kriegsmarine* n'alignait à ce moment que deux croiseurs de bataille (le *Scharnhorst* et le *Gneisenau*), dont l'entraînement et les essais en mer étaient encore en cours, ainsi que trois « cuirassés de poche » de 10 000 tonnes (le *Deutschland*, l'*Admiral Graf Spee* et l'*Admiral Scheer*) contre vingt-deux cuirassés du côté français et britannique¹⁷. Pour les bâtiments légers, le rapport était encore plus inégal : trente-quatre contre-torpilleurs et torpilleurs allemands contre 255 navires de ces types dans les deux Marines alliées.

Pour devancer un éventuel blocus des ports allemands comme en 1914, la *Kriegsmarine* avait déjà envoyé, fin août 1939, les deux cuirassés de poche *Admiral Graf Spee* et *Deutschland* dans l'Atlantique où ils reçurent l'ordre, le 26 septembre 1939, d'attaquer les transports maritimes britanniques et français. La perte du cuirassé *Admiral Graf Spee* à la suite de la bataille du Rio de la Plata, le 13 décembre 1939, confirme les difficultés d'une opération en haute mer avec un bâtiment isolé, qui ne peut compter sur les moyens de réparation ou de ravitaillement d'une base amie.

Un mois après le début de la guerre, la question des bases fut donc reprise et elle fit l'objet d'une rencontre entre le chef d'état-major de l'Amirauté allemande, le vice-amiral Schniewind, et le chef d'état-major de l'Armée de terre, le général Halder¹⁸. Lors de cette entrevue, en octobre 1939, Schniewind demanda à Halder s'il était possible à l'Armée de terre de donner à la *Kriegsmarine* une base sous-marine supplémentaire en déclenchant une offensive en direction de la Manche ou, mieux encore, en direction de la Bretagne. Mais la réponse du général fut très

16. Notes personnelles de l'amiral Raeder dans le journal de guerre de la *Seekriegsleitung* (direction de la Guerre navale) le 3 septembre 1939, *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung Teil A*, publié par Werner RAHN et Gerhard SCHREIBER avec la collaboration de Hansjoseph MAIERHÖFER, Herford, Mittler, 1988-1995, t. I, septembre 1939, p. I-III.

17. RAEDER, Erich, *Ma vie...*, *op. cit.*, p. 266.

18. JACOBSEN, Hans-Adolf et ROHWER, Jürgen, « Planungen und Operationen der deutschen Kriegsmarine im Zusammenhang mit dem Fall "Gelb" », *Marinerundschau*, 2, 1960, p. 65-78.

décourageante. Le chef d'état-major de l'Armée de terre répondit qu'une telle opération dépasserait largement les possibilités de l'Armée de terre et que, même en concentrant tous les efforts de l'industrie de l'armement sur l'Armée de terre, il ne pourrait pas être certain qu'une telle offensive arriverait jusqu'à la mer.

Après cette rencontre, la direction de la Guerre navale orienta ses opérations plus au nord, vers la Norvège, dont les ports seraient la cible de l'opération « *Weserübung* », opération combinée des trois armées en avril 1940. Outre les nombreuses pertes subies par la *Kriegsmarine* dans les eaux norvégiennes – elle y perdit le croiseur lourd *Blücher*, les deux croiseurs légers *Karlsruhe* et *Königsberg* et la moitié de ses contre-torpilleurs –, l'avantage stratégique de cette conquête fut bien limité, non seulement à cause des avaries que les deux croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau* avaient subies pendant cette opération, et qui empêchaient un engagement immédiat de ces navires à partir des nouvelles bases conquises, mais aussi en raison des débarquements britanniques sur les îles Féroé et en Islande les 16 avril et 10 mai 1940 qui facilitaient dorénavant pour le Royaume-Uni la surveillance des passages entre la mer du Nord et l'Atlantique¹⁹.

L'occupation du port de Brest

Les combats en Norvège n'étaient pas encore terminés quand l'offensive de la *Wehrmacht* contre la France fut lancée le 10 mai 1940. Malgré l'importance qu'elle avait accordée à la côte française les années précédentes, la *Kriegsmarine* paraît avoir été totalement prise au dépourvu par le nouveau théâtre d'opérations qui s'ouvrait à l'ouest. Dans ses mémoires, le premier inspecteur de la Marine fédérale allemande d'après-guerre, le vice-amiral Ruge, à l'époque commandant supérieur des dragueurs de mines, se souvient d'avoir appris le déclenchement des opérations à l'ouest à la radio, en écoutant les informations du matin à bord d'un de ses navires²⁰. La *Kriegsmarine* ne participa à l'offensive qu'en détachant trois sous-marins dans la Manche auxquels elle ajouta plus tard une flottille de petites vedettes lance-torpilles, envoyées en hâte de Norvège vers les côtes françaises afin d'y attaquer les transports de troupes évacuant le corps expéditionnaire britannique. Dès le 21 mai 1940, les premières troupes allemandes atteignirent la côte près d'Abbeville. Le 18 juin 1940, la 7^e division blindée du général Rommel entra dans Cherbourg, Brest tomba le lendemain et quand l'armistice fut signé à Rethondes le 22 juin 1940, toute la côte française entre Dunkerque et Saint-Jean-de-Luz se trouvait sous contrôle allemand et fut par la suite incorporée dans la zone occupée.

19. OTTMER, Hans-Martin, *Weserübung : Der deutsche Angriff auf Dänemark und Norwegen im April 1940*, Munich, 1994, 217 p.

20. RUGE, Friedrich, *In vier Marinen. Lebenserinnerungen als Beitrag zur Zeitgeschichte*, Munich, Bernard et Graefe, 1979, p. 204, version française, *Sous quatre pavillons : 50 ans au service de la marine allemande*, Paris, Plon, 1982.

D'après l'amiral Raeder, à la direction de la Guerre navale de la *Kriegsmarine*, « personne n'avait compté sur une transformation aussi favorable²¹ ».

Mais les ports étaient vides. À Brest, par exemple, la Marine française avait réussi à évacuer tous ses bâtiments en état de prendre la mer, à part le contre-torpilleur *Cyclone* qui bloqua le bassin de la porte Tourville et quatre sous-marins qui furent sabordés par leurs équipages²². La plupart des petits navires de servitude et les bâtiments légers gagnèrent les ports du sud de l'Angleterre, alors que les grandes unités ralliaient les ports français en Afrique. À l'arsenal, des équipes de démolition avaient détruit les cuves à mazout, les grues et les portes des bassins. Un cargo sabordé bloquait la Penfeld, le centre des sous-marins au fond de l'arsenal partait en flammes et le bassin de construction au Salou fut bloqué par la coque inachevée du nouveau cuirassé *Clemenceau*. La première impression que le port donna aux premiers représentants de la *Kriegsmarine* fut bien triste. Le nouveau commandant de la *Kriegsmarine* en Bretagne, le vice-amiral Lothar von Arnauld de La Perrière, ancien sous-mariner de la Grande Guerre, nota dans son journal de guerre : « Les citernes à mazout, percées par les Anglais, brûlent avec un énorme nuage de fumée. Aucun bâtiment au port²³ ». L'amiral von Arnauld de La Perrière ne put rejoindre son nouveau poste que trois jours après l'occupation du port par la 5^e division blindée allemande. Et tandis que le nouveau commandant se trouvait encore sur la route vers la Bretagne, Brest avait déjà été désigné comme nouvelle base principale des sous-marins allemands pour la guerre dans l'Atlantique²⁴.

La tâche du nouveau commandant semblait immense, vu l'état dans lequel l'arsenal se présentait :

« Des immenses quantités en matériel. L'armement pour la plupart détruit, les culasses manquent. Cuirassé *Clemenceau* achevé à 10 %. 3 sous-marins sabordés. Endommagements graves aux différentes installations. Beaucoup d'engins sabotés, grues etc. Les ouvriers fêtent. Partout grand désordre²⁵. »

C'était en raison de ces destructions, exécutées par la Marine française lors de l'évacuation du port, que le projet de la *Kriegsmarine* de monter à Brest la nouvelle base principale des sous-marins allemands fut très vite annulé. Sur l'ordre

21. RAEDER, Erich, *Ma vie...*, *op. cit.*, p. 311.

22. LASTERLE, Philippe, « Autopsie d'un exode maritime : l'évacuation des ports par la marine », dans Christine LEVISSE-TOUZÉ (dir.), *La Campagne de 1940*, Paris, Tallandier, 2001, p. 261-288.

23. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM/45/IV-463, Journal de guerre du *Marinebefehlshaber*, Bretagne, 21 juin 1940.

24. Compte-rendu de la conférence sur la guerre navale du 20 juin 1940, dans WAGNER, Gerhard, *La-gevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945*, Munich, J.F. Lehmanns, 1972, p. 106.

25. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM/45/IV-463, Journal de guerre du *Marinebefehlshaber*, Bretagne, 23 juin 1940.



Figure 1 – Le port de Brest en 1941 (coll. part.)



Figure 2 – Visite de la commission allemande à l'arsenal de Brest (octobre 1940) ; en arrière-plan, le contre-torpilleur *Cyclone* (©ECPAD/France/1940/photographe inconnu)

du contre-amiral Dönitz, commandant supérieur des sous-marins, qui s'était rendu personnellement à Brest et Lorient tout de suite après la fin des combats, celle-ci fut transférée à Lorient où les installations de l'arsenal français étaient moins endommagées qu'à Brest et où la *Kriegsmarine* accueillit son premier sous-marin le 7 juillet 1940.

Entretemps, l'Amirauté allemande avait adapté sa stratégie navale à la nouvelle situation. Une directive de la direction de la Guerre navale du 29 juin 1940 exigea l'engagement des grandes unités de surface entre les îles Féroé et le Groenland afin de tenter une percée dans l'Atlantique²⁶. Une fois arrivés sur les lieux, les bâtiments devaient attaquer les convois britanniques et, à la fin de leurs opérations, rallier un port français. Parmi les ports français sur l'Atlantique, c'était Brest qui semblait être aux yeux des amiraux allemands le port le mieux qualifié pour accueillir des éléments de la flotte allemande en raison de ses installations portuaires et de sa grande rade naturelle. Mais en raison du danger aérien, Brest se trouvait déjà à l'époque dans le rayon d'action de la *Royal Air Force*, et l'amiral Saalwächter, amiral commandant la *Kriegsmarine* en France (*Kommandierender Admiral Frankreich*), intervint auprès de ses supérieurs en signalant la vulnérabilité du port. C'est donc pourquoi, le 1^{er} août 1940, les regards de la direction de la Guerre navale se dirigèrent plus au sud et que le transfert de la nouvelle base principale de la flotte à Saint-Nazaire fut exigé²⁷. Mais cette fois-ci, ce furent les services de la *Kriegsmarine* en France qui s'opposèrent à la nouvelle décision. Ils continuaient à préférer le port de Brest. Finalement, une commission de la direction allemande des Constructions navales (*Hauptamt Kriegsschiffbau*) se rendit en France pour examiner la situation *in situ* et pour choisir le port le mieux adapté aux besoins de la flotte allemande. Ce n'est que le 9 octobre 1940, plus de trois mois après l'occupation de la côte française, que le commandant en chef de la *Kriegsmarine* mit un terme aux discussions en désignant Brest comme nouvelle base principale de la flotte allemande²⁸.

Visant à transformer les ports français en bases navales, la *Kriegsmarine* s'était dotée d'une nouvelle structure pour ses installations en France. Une directive du 28 octobre 1940 sur l'organisation des bases navales allemandes sur la côte française prévoyait d'abord l'installation de trois arsenaux allemands (*Kriegsmarinewerft*) à Brest, à Lorient et à Saint-Nazaire, auxquels devaient s'ajouter en mars 1941 la base de La Pallice et en octobre 1942 celle de Bordeaux. Chacun de ces arsenaux était dirigé par un vice-amiral qui dépendait de l'état-major des Chantiers navals en France (*Oberwerftstab Frankreich*), rattaché au service de l'amiral commandant la

26. Directive Skl. 1. Skl. I op 987/40 gKdos du 29 juin 1940 publiée dans SALEWSKI, Michael, *Die deutsche Seekriegsleitung...*, op. cit., t. I, p. 242-244.

27. Note Skl. 1. Skl. 10999/40 gKdos du 1^{er} août 1940, publiée dans *Id., ibid.*, t. I, p. 244.

28. Journal de guerre de la direction de la Guerre navale du 9 octobre 1940, RAHN, Werner, *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung...*, op. cit., t. XIV, 14, octobre 1940, p. 99.

Kriegsmarine en France, l'amiral Saalwächter, avec son siège dans l'ancien ministère de la Marine place de la Concorde à Paris²⁹. Alors que Brest est désigné nouvelle base principale de la flotte, le port de Lorient est entièrement mis à la disposition de l'arme sous-marine. Quant à Saint-Nazaire, le port fut déclaré base secondaire de la flotte en raison de la forme Joubert, un grand bassin de radoub qui était le seul sur la côte Atlantique française capable d'accueillir les deux grands cuirassés allemands *Bismarck* et *Tirpitz*. Chaque port fut, en outre, doté d'une flottille de trente sous-marins et l'arsenal allemand de Wilhelmshaven reçut l'ordre de détacher dans le plus bref délai possible un millier d'ouvriers sur la côte Atlantique française afin de rendre les trois bases opérationnelles.

D'après cette directive, la nouvelle base de Brest devait être en mesure, à la fin de l'année 1940, d'effectuer le carénage d'un bâtiment de ligne ou, en même temps, celui de deux croiseurs ou de plusieurs contre-torpilleurs. Mais quand les premiers éléments de la flotte allemande arrivèrent en décembre 1940, il s'avéra très vite que l'arsenal allemand n'était pas en état d'assurer leur entretien. Le croiseur *Admiral Hipper* rallia la nouvelle base le 27 décembre 1940³⁰. Après une opération de quatre semaines dans l'Atlantique, des problèmes de machines avaient contraint le commandant à diriger son navire sur Brest. Le croiseur gagna le bassin de radoub du port de Commerce où il carénait, d'après les souvenirs du lieutenant de vaisseau Philippon, jeune officier français en service à Brest, « aussi tranquillement qu'à Wilhelmshaven³¹ ». Le croiseur reprit ses activités dans l'Atlantique le 1^{er} février 1941 et il rentra à nouveau au port le 14 février 1941, après avoir coulé sept navires d'un convoi britannique à l'ouest de Gibraltar. Mais cette fois-ci, en se dirigeant à nouveau vers le bassin du port de Commerce, le navire heurta un objet sous l'eau, qui endommagea l'une de ses hélices. Cette épave inconnue – on parle de camions immergés dans le bassin lors de la retraite des troupes alliées ou d'un chaland sabordé – représente un bon exemple des dangers auxquels les navires allemands étaient encore exposés plus de six mois après l'occupation des ports³². Immobilisé par cette avarie, le croiseur dut attendre l'arrivée d'une nouvelle hélice en provenance de Kiel. Lors de son séjour à Brest, il se révéla très vite que les moyens de la nouvelle

29. Pour l'organisation des services de la *Kriegsmarine* en France, LOHMANN, Walter et HILDEBRAND, Hans H., *Die deutsche Kriegsmarine 1939-1945. Gliederung-Einsatz-Stellenbesetzung*, 3 vol., Bad Nauheim, Podzun, 1956-1964, t. II, planches 140-149. Cette documentation a servi de base à une publication française : CHAZETTE, Alain, PALLUD, Jean-Paul, REBERAC, Fabien, *Kriegsmarine. Mer du Nord, Manche, Atlantique 1940-1945*, Bayeux, Éditions Heimdal, 1997.

30. BRENNECKE, Jochen, *Eismeer. Atlantik. Ostsee. Die Einsätze des Schweren Kreuzers Admiral Hipper*, Munich, Heyne, 1975.

31. PHILIPPON, Jean, *Le blocus du Scharnhorst et du Gneisenau*, Paris, Éditions France-Empire, 1967, p. 69.

32. Encore le 30 septembre 1940, un remorqueur allemand sauta sur une mine en rade abri, *Journal de guerre du Marinebefehlshaber*, Bretagne, 30 septembre 1940, Bundesarchiv-Militärarchiv ; RM 45 IV 463.

base ne suffisaient guère aux demandes d'un tel grand bâtiment. De plus, des appareils spéciaux, comme les optiques de tir, avaient dû être expédiés en Allemagne pour des réparations et la révision de l'artillerie du croiseur demanda également beaucoup de temps car il n'existait à l'époque, à Brest, que quatre ouvriers allemands au service de l'Artillerie navale³³. Dans un rapport sur les conditions de réparation à Brest, rédigé le 28 février 1941, le commandement de l'*Admiral Hipper* fit part au commandant supérieur des croiseurs que l'arsenal allemand de Brest ne pouvait effectuer que des travaux de moindre importance sur le croiseur et qu'il n'était pas capable, tant en raison du matériel que du personnel disponibles, d'effectuer les révisions de machines de plusieurs grands bâtiments et encore moins d'effectuer le grand carénage d'un bâtiment lourd³⁴. À cette date, seulement 290 ouvriers allemands avaient rallié la nouvelle base³⁵. Mais ce n'était pas la première fois que les conditions des réparations à l'arsenal de Brest étaient critiquées. Déjà en décembre 1940, juste après la première arrivée de l'*Admiral Hipper*, les services de réparations allemands firent l'objet d'une note du commandant du petit torpilleur *Kondor* qui se plaignait des conditions à l'arsenal auprès du haut commandement de la *Kriegsmarine* à Berlin³⁶. Appartenant à la 5^e flottille de torpilleurs basée à Cherbourg, le torpilleur s'était présenté le 23 décembre 1940 à l'arsenal pour effectuer les réparations d'une machine. Bien que la fin des réparations ait été prévue pour le 30 décembre 1940, plusieurs complications techniques retardèrent ensuite les travaux. Tout d'abord, il manqua une grue pour enlever les pièces détachées des machines, puis l'arsenal ne disposait pas d'un remorqueur pour permettre au torpilleur de passer, à marée basse, sous le Grand-Pont. Finalement les travaux n'avaient pu être terminés que grâce à l'aide permanente de l'équipage du torpilleur.

Interrogé par ses supérieurs, le commandant de l'arsenal, le vice-amiral Stobwasser, expliquait que ces problèmes étaient dus à l'arrivée inattendue du torpilleur, alors que tous les ouvriers allemands disponibles travaillaient déjà sur un contre-torpilleur allemand³⁷. Ne disposant pas de personnel supplémentaire, l'arsenal avait donc informé le commandant du torpilleur que les travaux sur les machines devaient être exécutés par l'équipage lui-même, sauf s'il y avait des pièces démontables que l'on pouvait transférer dans les ateliers français. L'absence de la grue et du remorqueur fut expliquée par le fait que l'arsenal manquait encore de ces engins et l'amiral allemand ajouta que, ne disposant que d'un seul chef d'atelier

33. BRENECKE, Jochen, *Eismeer. Atlantik. Ostsee...*, op. cit., 1975, p. 154.

34. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM 35 II 157, note B. Nr. Gkdos 160 M du 28 janvier 1941.

35. *Ibid.*, RM 45 IV 805, Flottenkdo. 2. Adm. Flotte B.Nr. Gkdos 482 A I du 1^{er} mars 1941.

36. *Ibid.*, RM 35 II 179, note du commandant du torpilleur *Kondor* du 30 décembre 1940.

37. *Ibid.*, RM 35 II 179, note B. Nr. G 151 du directeur supérieur de l'arsenal allemand de Brest du 13 janvier 1941.

pour les constructions navales, il ne pouvait pas suffisamment surveiller tous les travaux en cours.

La pénurie en personnel et en matériel du côté allemand n'avait pas seulement des conséquences pour le petit torpilleur *Kondor*, mais aussi pour la 5^e flottille de contre-torpilleurs, basée à Brest depuis le 19 septembre 1940. Leur commandant supérieur, le capitaine de vaisseau Bey, demanda le 6 octobre 1940 de faire venir immédiatement d'Allemagne des ouvriers spécialisés pour les turbines à vapeur surchauffée de ces bâtiments³⁸. Des équipes spécialisées pour la réparation de ces machines avaient été réparties sur les ports de Rotterdam, Le Havre, Cherbourg, Lorient et Saint-Nazaire dès le transfert de ces bâtiments à l'ouest, mais aucun spécialiste n'avait été dirigé sur Brest et quand les machines demandaient l'intervention d'un mécanicien spécialiste, il fallait le faire venir de Saint-Nazaire ou Cherbourg³⁹. Dans un compte rendu sur la situation à Brest du 13 février 1941, le commandant supérieur des contre-torpilleurs jugea les capacités de l'arsenal très limitées en prenant l'exemple de travaux effectués sur deux contre-torpilleurs. D'après ce rapport, la plupart des réparations furent exécutées à l'atelier de bord du contre-torpilleur et parfois dans les ateliers français⁴⁰. Bien que l'effectif du personnel ouvrier allemand à la base ait été suffisant, il manquait encore d'équipement et de pièces de rechange. Des machines-outils nécessaires aux travaux de tôle venaient d'arriver et n'étaient pas encore installées. De plus, l'arsenal ne possédait qu'un petit stock de matières premières pour les turbines à vapeur surchauffée dont était dotée une grande partie des navires allemands et il était obligé de les commander en Allemagne. Enfin, un contrôle technique après les réparations exécutées sur les machines n'était pas possible, car l'arsenal n'avait pas les appareils nécessaires.

Ces rapports montrent qu'au début de l'année 1941 l'arsenal allemand de Brest n'est pas encore capable d'assurer l'entretien de la flotte, même si le commandant en chef de la *Kriegsmarine* avait donné, fin décembre 1940, la priorité à l'aménagement de l'arsenal de Brest sur tous les autres projets⁴¹. En effet, encore en février 1941 l'arsenal n'était toujours pas apte à effectuer les révisions de machines de plusieurs navires et le carénage d'un seul bâtiment lourd et en mars 1941 il manquait toujours de machines-outils nécessaires aux réparations des grands navires⁴². Le même mois, quelques jours après le départ de l'*Admiral Hipper*, les deux croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau* entrèrent au port.

38. *Ibid.*, RM 135 II 153, note F.d.Z. B. Nr. G 3378 M du 6 octobre 1940.

39. *Ibid.*, RM 135 II 153, note F.d.Z. B. Nr. G 3378 M du 6 octobre 1940.

40. *Ibid.*, RM 35 II 179, note F.d.Z. B Nr. G 581 M du 13 février 1941.

41. *Ibid.*, W-04/19264, note K III A Nr. 2284 g du 31 décembre 1940.

42. *Ibid.*, W-04/19264, note OKM K V Ta 3307 de mars 1941.

Partis de Kiel, le 22 janvier 1941, ils avaient réussi à pénétrer dans l'Atlantique et y coulèrent vingt-deux bâtiments alliés, totalisant 115 622 tonnes, afin de rejoindre Brest le 22 mars 1941. Alors que le *Scharnhorst* était en avarie de machines, le *Gneisenau*, lui, restait opérationnel. Les deux navires furent très vite repérés par les avions de reconnaissance de la *Royal Air Force* et, à l'aube du 6 avril 1941, le *Gneisenau* fut attaqué par un avion torpilleur britannique quand il se trouvait en rade-abri. Touché à l'arrière, le *Gneisenau* gagna l'un des deux bassins à Laninon où il fut bombardé quelques jours plus tard dans la nuit du 10 au 11 avril 1941. Les avions britanniques arrivèrent à placer quatre bombes sur le pont du croiseur, provoquant des dégâts considérables et tuant quatre-vingts hommes de l'équipage⁴³. Le double succès britannique inquiétait la direction de la Guerre navale et les amiraux allemands commençaient à discuter des possibilités de faire sortir les deux navires du port⁴⁴. Mais à la conférence sur la guerre navale devant Hitler le 20 avril 1941, le commandant en chef de la *Kriegsmarine* déclara que le danger aérien pour un grand navire à Brest était le même qu'à Kiel et Wilhelmshaven, le transfert des deux bâtiments en Allemagne étant alors inutile⁴⁵. Pourtant, pour calmer Hitler qui craignait de perdre ses deux prestigieux cuirassés sous les bombes britanniques, Raeder déclara que Brest ne serait désormais rallié par un bâtiment de la flotte que dans des circonstances exceptionnelles⁴⁶.

Pour pallier la pénurie de l'arsenal de Brest en machines-outils, le haut-commandement de la *Kriegsmarine* décida de faire transférer des machines-outils de Wilhelmshaven à Brest⁴⁷. D'après un rapport de la Marine française sur la situation à Brest en mai 1941, toutes les activités allemandes en dehors des chantiers des deux croiseurs avaient été arrêtées ou diminuées⁴⁸. Des travaux comme le montage de grues sur le quai d'armement et autour des bassins furent interrompus pour libérer du personnel⁴⁹. Les seules activités poursuivies étaient la construction d'un dock flottant pour la *Kriegsmarine* par les Industries navales françaises et la construction d'une porte de bassin par une entreprise allemande⁵⁰.

43. Depuis le 22 mars 1941, le *Bomber Command* avait effectué sept grands bombardements sur Brest, y engageant 505 appareils, BOHN, Roland, *Raids aériens sur la Bretagne durant la Seconde Guerre mondiale*, 2 vol., Brest, R. Bohn, 1998, t. 1, p. 82-91.

44. SALEWSKI, Michael, *Die deutsche Seekriegsleitung...*, op. cit., t. 1, p. 388.

45. Cf. le compte rendu de la conférence navale du 20 avril 1941, publié par WAGNER, Gerhard, *Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler...*, op. cit., p. 218.

46. *Id.*, *ibid.*

47. Bundesarchiv-Militärarchiv, W-04/19264, note OKM K V [sans numéro] du 21 avril 1941.

48. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, TTD 114, rapport sur la situation à Brest le 13 mai 1941.

49. *Ibid.*, TTD 114, rapport sur la situation à Brest le 13 mai 1941.

50. *Ibid.*, TTD 114, rapport sur la situation à Brest le 13 mai 1941.

Le blocus de la *Scharnhorst* et du *Gneisenau* à Brest avait perturbé les plans stratégiques de la *Kriegsmarine* et, malgré les dégâts causés sur les deux bâtiments par les avions britanniques, l'amiral Raeder n'hésita pas à donner l'ordre d'exécuter une seconde opération dans l'Atlantique, avec le croiseur *Prinz Eugen* et le cuirassé *Bismarck*. Raeder était d'avis que la situation ne permettait pas de renoncer à une telle opération : « attendre que le *Scharnhorst* et le *Gneisenau* redeviennent disponibles pouvait équivaloir à abandonner toute action offensive dans l'Atlantique⁵¹ ». Après les bons résultats rapportés par l'*Admiral Hipper* et les deux croiseurs de bataille, le commandant en chef de la *Kriegsmarine* avait vu confirmé son projet d'engager la flotte dans la bataille de l'Atlantique avant l'arrivée en masse des sous-marins. Raeder présenta le bilan des opérations à Hitler et déclara qu'un engagement simultané des quatre bâtiments lourds pouvait encore apporter plus de rendement⁵². Mais, d'après lui, il fallait vite se décider pour une telle opération, car l'Amirauté s'attendait à l'entrée en guerre des États-Unis et à un accroissement de la surveillance aérienne de l'Atlantique⁵³.

L'appareillage de la *Bismarck* et du *Prinz Eugen* sous le commandement de l'amiral de la flotte, l'amiral Lütjens, eut lieu à Gotenhafen, le 18 mai 1941. Après avoir franchi le détroit du Danemark, l'escadre fut interceptée par les deux cuirassés britanniques *Hood* et *Prince of Wales*. Durant le combat, les navires allemands coulèrent le *Hood*, mais le *Bismarck* avait reçu de tels dégâts qu'il dut rallier un port pour effectuer les réparations. Selon Raeder, l'amiral Lütjens s'est décidé pour Saint-Nazaire, seul port français doté d'un bassin de radoub qui pouvait l'accueillir. Alors que le *Prinz Eugen* parvenait à gagner Brest, le *Bismarck* fut repéré par des avions britanniques et coulé le 27 mai 1941. Afin de protéger ses précieux navires contre les attaques aériennes, la *Kriegsmarine* établit ensuite un vaste programme de camouflage, mais elle ne put éviter que le croiseur lourd *Prinz Eugen* fût lui aussi atteint par des bombes le 1^{er} juillet 1941 dans le bassin du port de Commerce.

Les besoins en personnel pour réparer les dégâts causés sur les trois cuirassés par les bombardements britanniques dépassaient largement les effectifs allemands de la base de Brest et la *Kriegsmarine* fut contrainte de prélever un grand nombre d'ouvriers allemands des autres bases de l'Atlantique, ce qui provoquait un retard considérable dans les réparations des sous-marins⁵⁴. Mais l'arsenal allemand de Brest a pu aussi recourir au concours des ateliers français. Des pièces de machines furent ainsi débarquées des bâtiments allemands et transférées à l'atelier des machines de

51. RAEDER, Erich, *Ma vie...*, op. cit., p. 347.

52. Cf. le compte rendu de la conférence navale du 18 mars 1941, WAGNER, Gerhard, *Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler...*, op. cit., p. 201.

53. RAEDER, Erich, *Ma vie...*, op. cit., p. 346.

54. DÖNITZ, Karl, *Dix ans et vingt jours*, Paris, Plon, 1959, p. 127-128.

la direction des Industries navales⁵⁵. Bien qu'ici les travaux ne fussent pas exécutés avec enthousiasme par les ouvriers français, ils étaient pourtant effectués à la satisfaction de la *Kriegsmarine*, comme le montre le témoignage, après-guerre, de l'amiral Hoffmann, à l'époque commandant du *Scharnhorst* :

« Lorsque nous demandions un travail aux ouvriers de Brest, nous savions qu'il serait exécuté avec une extrême lenteur, dont la cause évidemment ne nous surprenait pas. Mais au point de vue de la qualité du travail effectué, tous mes officiers étaient unanimes à reconnaître qu'elle était supérieure à tout ce qui aurait pu être fait à Kiel ou à Wilhelmshaven⁵⁶. »

Brest s'était montré un piège pour les grands navires allemands et le commandant en chef de la *Kriegsmarine* se vit obligé de renoncer à l'utilisation du port comme nouvelle base de la flotte : « On ne pouvait plus espérer de pouvoir les engager avec succès à partir de ce port⁵⁷ ». De plus, Hitler craignait un débarquement britannique en Norvège et il donna l'ordre à la *Kriegsmarine* d'y transférer tous ses navires disponibles, y compris ceux de Brest. Au début, les amiraux allemands avaient envisagé de faire rentrer le *Gneisenau* et le *Scharnhorst* par le détroit du Danemark et le *Prinz Eugen* par la Manche⁵⁸. Mais lors de la présentation de ces projets, Hitler demanda à Raeder s'il n'était pas possible de les faire rentrer tous les trois par la Manche. Confronté au désaccord de son commandant en chef de la *Kriegsmarine*, Hitler déclara que les navires seraient désarmés à Brest si Raeder continuait à refuser de les laisser franchir la Manche, ce qui fut finalement le cas le 11 février 1942 lors de l'opération « Cerberus ».

Le départ des trois navires mit un terme à l'utilisation de Brest comme base principale de la flotte allemande. Pour le commandant en chef de la *Kriegsmarine*, les conséquences de la décision d'Hitler étaient lourdes, car elle représentait la fin de l'engagement offensif des unités de la flotte dans l'Atlantique et le changement de la stratégie maritime navale allemande envers les sous-marins dont le commandant, l'amiral Dönitz, prendrait la tête de l'amirauté allemande en janvier 1943. En même temps, elle était pour Raeder la preuve de l'incohérence qui régnait entre les trois Armées allemandes :

« Il se révéla très vite, malheureusement, que la protection antiaérienne de ce port n'était pas suffisante. [...] Nous réagîmes en développant le nombre des batteries de DCA en installant des dispositifs pour produire des nuages artificiels et en effectuant un

55. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, TTD 114, rapport sur la situation à Brest le 13 mai 1941.

56. Témoignage de l'amiral allemand Hoffmann, commandant du croiseur *Scharnhorst* pendant le blocus des croiseurs allemands à Brest, cité par MORDAL, Jacques, *La Marine à l'épreuve. De l'armistice de 1940 au procès Auphan*, Paris, Plon, 1956, p. 84.

57. *Id.*, *ibid.*, p. 352.

58. *Id.*, *ibid.*, p. 353.

camouflage. Mais il manqua toujours des chasseurs pour assurer une véritable protection. Le fait montre de nouveau combien il eût mieux valu, en renonçant à l'attaque en Russie, concentrer les moyens de la *Luftwaffe* contre l'Angleterre, notre adversaire principal⁵⁹. »

Désormais la guerre de course allemande dans l'Atlantique s'appuyait sur les sous-marins dont l'amiral Dönitz pensait à l'époque qu'ils étaient les seuls « encore en mesure de pénétrer dans la zone dont l'ennemi exerce la maîtrise, de s'y maintenir et d'y combattre⁶⁰ ». Leur protection contre les attaques aériennes dans les ports fut facilitée par les bases que l'Organisation Todt avait construites à partir du mois d'octobre 1940 et qui comportaient sous leurs dalles de béton toutes les installations nécessaires pour la réparation et l'entretien des sous-marins.

Avant de devenir la base de la 1^{re} flottille de sous-marins en provenance de Kiel en juin 1941, Brest en tant que base de la flotte n'avait été rallié que par deux sous-marins allemands en août et en octobre 1940. Bien que l'amiral Raeder ait donné l'ordre, en printemps 1941, de ne pas effectuer à Brest de réparations de sous-marins en raison des bombardements visant les cuirassés⁶¹, il donna finalement son accord à l'utilisation des rives de la Penfeld où les sous-marins allemands bénéficiaient d'une protection antiaérienne naturelle. Le 1^{er} septembre 1941, avec la création de la 9^e flottille de sous-marins à Brest, le port devint port d'attache de deux flottilles qui pouvaient, à partir du 13 septembre 1941, date de l'inauguration de la première alvéole de la base de sous-marins, bénéficier d'une protection contre les attaques aériennes. L'achèvement de la base qui comportait douze places, dont deux bassins à flot à deux places et huit cales sèches, n'eut lieu que le 13 mai 1942⁶². Un mois plus tôt, en avril 1941, la *Kriegsmarine* avait décidé d'élargir la base à une capacité de vingt places, en ajoutant trois bassins à flots à l'ouest et deux cales sèches à l'est⁶³.

Les activités au port se concentraient dorénavant sur la réparation et l'entretien des sous-marins à la base sous-marine ainsi que des bâtiments de servitude comme les remorqueurs, les dragueurs de mines et les patrouilleurs à l'arsenal, elles ne cessèrent qu'en août 1944 du fait du débarquement allié en Normandie et de l'avancée des troupes américaines en Bretagne. Dans l'Atlantique par contre, la situation militaire avait bien changé. Depuis mai 1943, face au développement des techniques de la lutte anti-sous-marine du côté des Alliés, la *Kriegsmarine* battait en retraite. La plupart des sous-marins qui quittaient le port ne revenaient plus à leur base. Celle-ci fut fortifiée dans le cadre de la construction du Mur de l'Atlantique et en février 1944 elle fut désignée forteresse dont la mission de la garnison était de défendre le port

59. *Id.*, *ibid.*, p. 344.

60. DÖNITZ, Karl, *Dix ans et vingt jours...*, *op. cit.*, p. 128.

61. Bundesarchiv-Militärarchiv, W-04/19264 Note de la Skl U Ila n° 1243/41 Gkdos.

62. NEITZEL, Sönke, *Die deutschen Ubootbunker*, Koblenz, 1991, p. 44.

63. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM/45/IV 822 Note n° B. 2564 gKdos du KAF du 25/04/1941.

« jusqu'au dernier homme, pour rendre ainsi possible la continuation de la guerre sous-marine⁶⁴ ». Le départ du dernier sous-marin, le U 256, le 4 septembre 1944, alors que le port était déjà encerclé par l'armée américaine, marque la fin de la base. Lors du siège de Brest, la *Kriegsmarine* n'a joué qu'un rôle négligeable, malgré le grand nombre de marins dans la forteresse. La défense de l'ancienne base contre les troupes américaines incomba à la 2^e division de parachutistes sous le commandement du général Ramcke auquel les marins durent se soumettre.

Le rôle de la Marine française dans l'exploitation de l'arsenal

Comme nous l'avons déjà montré plus haut, l'arsenal allemand de Brest a pu recourir au concours des ateliers français pour effectuer les réparations sur les trois cuirassés bloqués au port. Ce concours devait se révéler la condition *sine qua non* du fonctionnement des bases navales allemandes en France. Il fut facilité par la présence d'éléments de la Marine française dans les ports tout au long de l'Occupation. Au moment de la reddition de la place de Brest, un grand nombre de marins français fut arrêté par les troupes allemandes. Alors que le préfet maritime et le major général de l'arsenal furent arrêtés parce qu'ils avaient refusé toute collaboration à la *Kriegsmarine*, le directeur du Port, le capitaine de vaisseau Le Normand, par contre, acceptait l'ordre de l'amiral von Arnauld de La Perrière de rester sur place⁶⁵. Le Normand se chargea ensuite de la tâche de grouper autour de lui les restes des personnels de la Marine française. Ce détachement, toléré par les Allemands, prit ensuite le nom d'« Unité Marine Brest » et il était, dans son organisation, totalement indépendant de la *Kriegsmarine*⁶⁶. Ses personnels, considérés par la *Kriegsmarine* comme « en congé de captivité », logeaient dans une caserne à l'arsenal. L'administration de cette caserne, le ravitaillement du détachement en vivres, l'habillement, le solde et la discipline générale étaient entièrement sous la responsabilité des autorités françaises. En service, le personnel militaire portait l'uniforme et travaillait uniquement sous les ordres des officiers français. Pour le compte de la *Kriegsmarine*, ce détachement français, dont l'effectif s'élevait en décembre 1941 à 857 marins⁶⁷, effectuait le déplacement des navires allemands dans le port à l'aide des remorqueurs de la direction du port, assurait le mouvement des bassins, se chargeait des mouillages ou relevages de coffres ou d'ancrages en rade ou devant la côte ; il armait aussi les grues flottantes. Les bateaux de l'Unité Marine

64. *Ibid.*, RH 19 IV/120 : Oberbefehlshaber West (Oberkommando Heeresgruppe D), *Kampfanweisung für die Festung Brest*, 8 mars 1944, p. 7.

65. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM 45 IV 463, Journal de guerre du *Marinebefehlshaber*, Bretagne, 22 juin 1940.

66. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, TTD 114, schéma du fonctionnement de l'Unité Marine Brest, 7 p., document non daté.

67. *Ibid.*, TTD 114, note n° 191 du directeur du port de Brest du 23 décembre 1941.



Figure 3 – Gendarme maritime français contrôlant un ouvrier français sous le regard d’une sentinelle allemande (©ECPAD/France/1942/photographe inconnu)

Brest naviguaient sous les couleurs françaises, même s'ils étaient considérés par les autorités allemandes comme prises de guerre. Leur entretien, qui était à la charge des autorités d'occupation, fut réalisé par les ateliers français.

Dans l'organisation de la base de Brest, l'Unité Marine était subordonnée aux ordres de l'amiral allemand commandant l'arsenal. C'était de lui que l'état-major français recevait les bons de commande qui indiquaient les travaux à effectuer dans les ateliers français pour le compte des Allemands. Le transfert de commandes et leur exécution furent facilités par le fait que les directeurs des différents services techniques étaient eux aussi restés en poste. Cela résulte d'un ordre du commandant en chef des Forces maritimes de l'Ouest, dit « Amiral Ouest », l'amiral de Laborde, qui, au moment de l'évacuation du port par la Marine française, avait exigé que le major général de l'arsenal et ses ingénieurs restassent sur place afin « d'éviter les troubles sociaux » pouvant résulter de l'occupation allemande⁶⁸. Les directeurs des différents services se réunirent le 22 juin 1940 chez le directeur des Constructions navales, afin de convenir de l'attitude à prendre vis-à-vis des Allemands lorsque ceux-ci voudraient remettre l'arsenal en marche. À l'occasion de cette réunion, l'ancien chef d'état-major du préfet maritime déclara aux directeurs que l'arsenal était coupé de toute relation avec une autorité française et qu'en raison de cette situation la remise en marche des ateliers était « affaire de conscience individuelle » de chaque directeur et qu'il lui paraissait « acceptable de faire tous travaux non spécifiquement militaires⁶⁹ ». Le 4 juillet 1940, l'arsenal de Brest reprit le travail.

Quant à l'Amirauté française à Vichy, elle approuva en août 1940 la remise en marche des ateliers de la Marine pour le compte de la *Kriegsmarine* en donnant l'ordre de continuer les travaux sur les bâtiments en construction jusqu'à la mise à flot afin de libérer les cales ou bassins de construction et de renflouer les bâtiments sabordés. Pour la zone occupée, ces travaux étaient considérés comme « des volants pour éviter le chômage⁷⁰ ».

Les ouvriers français contribuèrent également à la remise en état de l'infrastructure de l'arsenal, conformément aux clauses du traité d'armistice. Cette attitude dut paraître bien étrange aux yeux de certains ouvriers qui avaient reçu, à la veille de l'arrivée des troupes allemandes, l'ordre de leur ingénieur de tout détruire à l'atelier, et qui, le lendemain, reçurent l'ordre de ce même officier de tout ranger et de réparer les dégâts⁷¹.

68. *Ibid.*, TTD 113, ordre de l'amiral de Laborde, commandant en chef les forces maritimes de l'Ouest, du 18 juin 1940 à 17 h.

69. *Ibid.*, TTD 133, rapport du C.V. Marie de l'état-major de la 2^e région maritime sur les événements de Brest entre le 17 et le 29 juin 1940.

70. *Ibid.*, TTA 25, « Travaux des Arsenaux de la Marine et des Chantiers travaillant pour la Marine de Guerre », mémorandum pour l'ingénieur général du Génie maritime Norguet (non daté).

71. Témoignage, recueilli par l'auteur, de M. Paul Carquin, apprenti à l'arsenal durant l'Occupation, le 31 juillet 2003.

Toutefois, les relations entre les directeurs des différents services de l'arsenal français et le commandant de l'Unité Marine Brest n'étaient pas toujours exemptes de tensions. Déjà, en septembre 1940, le directeur des Constructions navales avait refusé de remettre en état le contre-torpilleur français *Cyclone* pour le compte de la *Kriegsmarine*⁷². Et, en février 1941, le commandant allemand de l'arsenal, l'amiral Stobwasser, dut rappeler aux directeurs français d'obtempérer aux ordres du commandant de l'Unité Marine Brest⁷³.

La possibilité d'une opposition croissante des ouvriers français dans les établissements de la Marine amena le secrétaire d'État à la Marine, l'amiral Darlan, à publier une directive, le 30 septembre 1940, dans laquelle il exposait la nouvelle conduite à suivre :

« Il me paraît tout à fait vain de chercher à s'opposer aux demandes allemandes. Un refus n'aurait d'autre résultat que d'entraîner des mesures de contraintes s'accompagnant d'inconvénients graves. [...] La seule solution réaliste consiste à accepter dans leur principe les demandes des Allemands en cherchant à obtenir d'eux des contreparties aussi substantielles que possible. En dehors de leurs avantages intrinsèques, ces compensations permettraient de justifier auprès du personnel ouvrier des chantiers l'attitude du gouvernement et d'en obtenir une activité normale⁷⁴. »

Pendant les années suivantes, les relations entre la *Kriegsmarine* et la Marine de Vichy se développèrent encore et les marins français continuèrent leur service même à l'issue de la fin de leur statut de prisonniers de guerre, intervenue en mai 1942, mesure prise par les autorités allemandes en contrepartie de l'accord donné par le gouvernement français au transfert de bâtiments légers allemands par le Rhône en Méditerranée. Les marins français ne furent pas démobilisés en novembre 1942 quand l'Armée d'armistice fut dissoute. Dans une étude concernant l'attitude à adopter face à la Marine de Vichy, rédigée en juillet 1944, par le groupe Marine auprès de la Commission allemande d'armistice siégeant à Wiesbaden, les officiers de la *Kriegsmarine* indiquent qu'ils craignent qu'un soulèvement des restes de la Marine française dans les ports n'entraîne l'arrêt quasi total des réparations des navires de surface ainsi qu'une baisse de 80 % des services de remorquage dans les bases⁷⁵. La lutte contre les incendies, assurée par les marins-pompiers, ainsi que la protection des arsenaux et des dépôts, gardés par la Gendarmerie maritime (services militaires dont les effectifs avaient été augmentés, sur demande allemande, de marins démobilisés après le sabordage de la flotte), n'auraient plus alors été garanties. Dans les ateliers, le nombre des ouvriers allemands était souvent très inférieur à celui des Français. À Toulon, par exemple, en juin 1944, un

72. COAT, Paul, *Les Arsenaux de la Marine de 1621 à nos jours*, Brest-Paris, Éditions de la Cité, 1982, p. 18.

73. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, TTD 114, note de la *Kriegsmarinewerft* Brest B.Nr. 256, 10 janvier 1941.

74. *Ibid.*, TTD 114, note n° 19517 FMF3/SECA du 30 septembre 1941.

75. Archives nat. France AJ⁴⁰ 1287, Deutsche Waffenstillstandskommission B.Nr. DWStK/Marine 130/44 gKdos : « Denkschrift der Deutschen Waffenstillstandskommission über den Einsatz der französischen Marine für Aufgaben der deutschen Seekriegführung », 1^{er} juillet 1944.

millier d'ouvriers français, placé sous commandement de la Marine française, furent chargés de la réparation de toutes les armes allemandes sur la côte méditerranéenne française, alors que le personnel allemand ne s'élevait qu'à soixante-seize ouvriers⁷⁶. À Brest, l'arsenal allemand ne comptait en février 1941 que 470 ouvriers allemands⁷⁷, alors que l'effectif français s'élevait à 6 349 employés⁷⁸. Quelques services spéciaux, comme, par exemple, le Service buts de tir, ne fonctionnaient qu'avec du personnel français⁷⁹. Déjà en décembre 1940, le directeur des Industries navales de Brest rendait compte à ses supérieurs à Vichy que tous les employés des Industries navales de Brest travaillaient pour le compte des autorités allemandes et que les services auraient du travail pour plusieurs mois⁸⁰. Le grand nombre d'ouvriers étrangers au service de la *Kriegsmarine* attira aussi l'attention d'Hitler qui, au cours de la conférence sur la guerre navale du 4 février 1941, exprima ses doutes vis-à-vis de l'emploi de tous ces étrangers dans les bases navales allemandes, mais face à la pénurie en personnel spécialisé du côté allemand, la *Kriegsmarine* n'avait pas eu le choix et elle était obligée de recourir aux ouvriers étrangers, même si cela fut pour le commandant en chef de la *Kriegsmarine*, l'amiral Raeder, « très désagréable⁸¹ ».

À considérer le travail effectué par les ouvriers français pour le compte des autorités allemandes, l'on peut se demander s'il s'agit de collaboration à proprement parler : quel choix l'ouvrier brestois avait-il ? En effet, il n'y avait à Brest ou dans la région que des chantiers au bénéfice de l'occupant et souvent on trouve, dans les souvenirs, la remarque qu'il fallait bien vivre et nourrir la famille. Mais ce qui est le plus important, c'est le fait qu'aux yeux des ouvriers, l'occupation n'avait apparemment rien changé à leurs conditions de travail à l'intérieur des ateliers de l'arsenal, car les agents techniques français continuaient à surveiller les travaux et ils n'exécutaient que les ordres français. Psychologiquement, ce détail est très important. Les arsenaux continuaient à être dirigés par la direction centrale des Industries navales auprès du secrétariat à la Marine à Vichy *via* un échelon à Paris, qui se trouvait à la direction des services de la Marine militaire en zone occupée sous les ordres de l'amiral Jardel, responsable de tous les éléments de la Marine française en service en zone occupée. D'après une note du 13 septembre 1942, les

76. *Ibid.*, AJ⁴⁰ 1287, Anlage 1 zu DWStK/Marine 130/44 gKdos « Die Bedeutung der Mitarbeit der französischen Marine für die deutsche Seekriegführung ».

77. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM 45 IV 805, Flottenkdo. 2. Adm. Flotte B.Nr. Gkdos 482 A I, 1^{er} mars 1941.

78. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, TTB 147, « Effectifs du personnel ouvrier par Direction pour le Port de Brest à la date du 1^{er} janvier 1941 ».

79. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM 45 IV 811, Kriegsmarinewerft Brest B.Nr. Gkdos 61 vom 26.11.1940.

80. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, TTB 145, port de Brest-direction des Constructions navales n° 2630 A, 26 décembre 1940.

81. Compte rendu de la conférence navale du 4 février 1941, Gerhard WAGNER, *Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler...*, *op. cit.*, p. 189.

responsables à la direction centrale des Industries navales étaient bien conscients du fait que presque la totalité des 16 000 ouvriers dans les arsenaux travaillaient pour le compte des Allemands et que l'importance du concours augmentait encore « par l'exécution par les ouvriers français de travaux autrefois exécutés dans nos Arsenaux par des ouvriers allemands, qui ainsi libérés sont progressivement renvoyés en Allemagne⁸² ». En septembre 1942, les ateliers français à Brest étaient même surchargés de commandes allemandes, le commandant allemand interdit alors aux différentes unités de la *Kriegsmarine* de charger l'arsenal français de travaux de moindre importance, qui pouvaient être effectués par les moyens de bord des flottilles⁸³.

Du côté de la *Kriegsmarine*, les officiers supérieurs étaient bien conscients de l'apport des ateliers français. Déjà, le 28 octobre 1940, le chef d'état-major de l'amiral commandant la Marine en France avait noté au sujet des arsenaux que « la mise en service de manière accéléré des bases en France a entraîné à négliger la question des officiers français. [...] Aujourd'hui, l'élimination de ces officiers est hors de question, car elle provoquerait des problèmes majeurs dans le service des chantiers navals. [...] Il est dans l'intérêt du Reich de garder ces officiers au moins provisoirement en service⁸⁴ ». Mais les relations entre la *Kriegsmarine* et la Marine de Vichy s'accrurent encore et les autorités allemandes sur place étaient bien conscientes de l'importance du concours français. Dans un tel contexte, les amiraux allemands chargés de l'administration des ports et arsenaux veillèrent à maintenir un bon contact avec les responsables français. À Lorient, par exemple, les ateliers français étaient surveillés par un ingénieur allemand mais, sur ordre du commandant allemand de l'arsenal, cet ingénieur ne devait jouer qu'un rôle consultatif et il lui était interdit formellement de se mêler de l'organisation de l'atelier français⁸⁵. De son côté, la Marine française s'avérait un bon partenaire. Quand la *Kriegsmarine* manqua en août 1942 d'ouvriers électriciens à l'arsenal de La Pallice, la Marine française accepta « dans un esprit d'entente et de collaboration » d'envoyer des électriciens du port de Cherbourg sur la côte Atlantique⁸⁶. Parfois, les officiers allemands qui venaient d'arriver en France s'étonnaient du comportement de leurs anciens adversaires. Un officier du groupe Marine auprès de la Commission

82. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, 1 BB² 224, Secrétariat d'État à la Marine-direction centrale des Industries navales, n° 17001 IN.O, 13 septembre 1942.

83. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM 45 IV 1731, Kriegsmarinewerft Brest-Werfttagesbefehl n° 137 du 30 septembre 1942.

84. *Ibid.*, RM 45 IV 770, note Kommandierender Admiral Frankreich B.Nr. A III 14928 geh., 28 octobre 1940, au OKH Gen. Qu/Abt. K. Verw., nachrichtlich : OKW, OKM, Skl., B.d.U., Marinebefehlshaber Bretagne.

85. *Ibid.*, RM 45 IV 770.

86. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, TTB 28, D.S.M.M.Z.O. n° 427 Cab, 28 août 1942.

d'armistice révèle, par exemple, que la coopération de la Marine française allait bien au-delà du comportement normal des institutions françaises.

Mais le concours de la Marine française ne se limita pas seulement à une collaboration non belligérante. Depuis l'armistice, une flottille de dragueurs de mines auxiliaires de la Marine française était chargée de l'enlèvement des barrages de mines françaises, conformément au traité d'armistice. Mais après avoir terminé ce dragage, les dragueurs français continuèrent leur service en enlevant des mines britanniques et ne cessèrent ce travail qu'à l'été 1941 quand la *Kriegsmarine* put les remplacer par ses propres moyens. Les dragueurs français furent alors dirigés vers l'Afrique du Nord après une soirée de remerciements organisée par la *Kriegsmarine*. Les officiers français étaient bien conscients du fait que le traité d'armistice ne prévoyait que l'enlèvement des mines françaises, mais l'Amirauté française leur avait donné l'ordre de continuer⁸⁷. À Brest, les marins de l'Unité Marine française ont, par exemple, contribué à la mise en place de filets anti-sous-marins dans le goulet afin de barrer l'accès à la rade et, en 1944, ils posèrent même des mines dans le port pour protéger la base allemande contre une éventuelle invasion alliée⁸⁸. Pendant tous ces travaux, les bateaux de l'Unité Marine Brest battaient pavillon français, ce qui ne leur évitait pas d'être attaqués par les avions britanniques. À Lorient, les services de la *Kriegsmarine* proposèrent même à la Marine française de lui fournir des mitrailleuses allemandes pour que les équipages des remorqueurs français puissent se défendre contre ces attaques. Si des marins ou des ouvriers français trouvaient la mort lors des attaques aériennes, la Marine française leur fit attribuer la mention « Mort pour la France ».

L'activité des ateliers français pour le compte de la *Kriegsmarine* ne cessa finalement qu'à la suite du débarquement allié en juin 1944. Mais encore en juillet 1944, le groupe Marine auprès de la Commission allemande d'armistice à Wiesbaden rapporta que presque 100 % des réparations sur les navires de surface de la *Kriegsmarine* en France étaient alors effectués par des ateliers français⁸⁹. Et même si les ouvriers français ne furent employés que sur des patrouilleurs ou des bâtiments de servitude, donc des bâtiments de moindre importance militaire comparée aux sous-marins, ils assuraient avec leur travail la continuation de la guerre sous-marine, car sans aide d'un patrouilleur dragueur de mines ou d'un remorqueur, un sous-marin ne pouvait ni rallier, ni quitter sa base en toute sécurité.

87. *Ibid.*, TTD 177, Comptes rendus du délégué de l'Amirauté française à La Rochelle-La Pallice sur le centre de dragage de La Pallice.

88. *Ibid.*, TTD 115, COMAR Brest Interrogatoires au sujet de l'activité de l'Unité Marine de Brest pendant l'Occupation.

89. Archives nat. France, AJ⁴⁰ 1287. Cf. l'étude intitulée « Denkschrift der Deutschen Waffenstillstandskommission über den Einsatz der französischen Marine für Aufgaben der deutschen Seekriegführung » de la Commission d'armistice allemande (Deutsche Waffenstillstandskommission B.Nr. DWStK/Marine 130/44 gKdos), 1^{er} juillet 1944.

Il ne faut pas pour autant oublier les actes de résistance commis par certains marins, même s'il y en eut très peu en zone occupée. L'exemple le plus prestigieux est sans doute celui du lieutenant de vaisseau Philippon, qui, en tant que jeune officier à l'Unité Marine Brest, recueillait des informations sur la situation des cuirassés allemands pour les transmettre à l'Amirauté britannique⁹⁰. Il en est de même pour l'ingénieur français Stoskopf à Lorient⁹¹. Un exemple d'une opposition collective des personnels contre les exigences allemandes peut être donné avec le refus des employés de la Pyrotechnie française à Brest-Saint-Nicolas, en février 1941, de fabriquer 50 000 cartouches de DCA pour l'Armée allemande⁹². Et encore en octobre 1941, 600 ouvriers de l'arsenal de Brest cessèrent le travail pour protester contre les exécutions de Châteaubriant⁹³.

Le fait que des marins français travaillèrent ostensiblement pour l'occupant ne rencontra pas toujours l'agrément, ni des ouvriers, ni de la population civile. En mars 1941, par exemple, le service d'ordre français de l'arsenal de Brest rendit compte de quelques incidents arrivés dans les rues de la ville. Le 20 mars 1941, deux marins en uniforme avaient été traités de « vendus aux boches » par des automobilistes et aux Halles, un surveillant militaire fut accueilli par des exclamations de « vendu », « collaborateur » et aux cris de « Vive de Gaulle⁹⁴ ». Son choix de maintenir à Brest un détachement de la Marine française, le commandant Le Normand, promu plus tard contre-amiral, devait le payer cher. En mars 1944, après son départ en retraite, il fut exécuté par la Résistance à son domicile. Il partage ce sort avec l'amiral Platon, l'ancien Secrétaire d'État auprès du maréchal Pétain, qui fut lui aussi condamné à mort par une cour martiale⁹⁵. Ces deux officiers sont les seuls amiraux jugés par la Résistance à la fin de la guerre, alors que les autres responsables de la Marine sortirent relativement indemnes de l'Épuration⁹⁶.

90. PHILIPPON, Jean, *Le blocus du Scharnhorst... op. cit.*, 270 p.

91. ESTIENNE, René, « Jacques Stoskopf », *Cols bleus*, 2121, 1991, p. 4-9.

92. CATHERINE, Jean-Claude, « Face à la *Kriegsmarine*, marins et personnels d'arsenaux à Lorient (Morbihan), Brest (Finistère) et Wiesbaden », *Revue historique des Armées*, 195, 1994, p. 93.

93. Bundesarchiv-Militärarchiv, RM 45 IV 459, Journal de guerre de l'amiral commandant la Marine à l'Ouest de la France (*Marinebefehlshaber Westfrankreich*), 25 octobre 1941. Cf. à ce sujet l'article d'Alain Le Moigne publié dans ce volume ainsi que ses travaux en cours.

94. Service historique de la Défense, département Marine, Vincennes, TTD 114, note n° 33 du service d'ordre de l'arsenal, 23 mars 1941.

95. VAN HILLE, Jean-Marc, *Le vice-amiral Charles Platon (1886-1944) ou les risques d'un mauvais choix*, Estadens, PyrÉGraph, 2003, 298 p.

96. HELLWINKEL, Lars, « Les arsenaux de la Marine française face à la Libération : l'impact de l'épuration et ses conséquences pour les personnels », dans Marc BERGÈRE (dir.), *L'épuration économique en France à la Libération*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 271-282.

Conclusion

Comme nous l'avons montré, la *Kriegsmarine* avait longtemps étudié la possibilité de s'approprier une base stratégique sur l'Atlantique, mais au moment où les ports français sont tombés entre les mains de la *Wehrmacht*, aucun plan n'existait pour leur exploitation. Contrainte de les remettre en état le plus vite possible, la *Kriegsmarine* s'est alors adressée à la Marine française en lui demandant de la main-d'œuvre. La Marine française accepta de prêter ce concours dans l'esprit de la politique de collaboration de l'État de Vichy et sous l'influence des événements de Mers el-Kébir. Ainsi, un système se mit-il en place qui, toléré des deux côtés, donna à la *Kriegsmarine* la possibilité de profiter à fond des installations françaises. Même si la situation géographique de Brest à la portée des aérodromes britanniques fit *in fine* renoncer la *Kriegsmarine* à son utilisation prévue comme nouvelle base principale pour la flotte allemande, le port restait une base importante pour la guerre sous-marine dans l'Atlantique jusqu'en 1944. Mais sans le concours français dès le début de l'Occupation, la *Kriegsmarine* n'aurait jamais été capable de profiter de la même façon des ports français, comme elle l'a fait entre 1940 et 1944.

Lars HELLWINKEL
docteur en histoire,
professeur d'histoire au lycée Athenaeum à Stade (Allemagne)

RÉSUMÉ

En été 1940, les côtes bretonnes furent occupées par l'armée allemande. Cette conquête représentait pour la *Kriegsmarine*, la Marine de guerre allemande, un avantage géostratégique très important pour la guerre de course contre la Grande-Bretagne. L'histoire des ports bretons fut désormais marquée par la présence des sous-marins allemands et par les constructions de l'Organisation Todt dans le but de protéger ces bâtiments contre les bombardements alliés. Mais quels étaient les plans stratégiques de la *Kriegsmarine* vis-à-vis de la Bretagne ? Et quel rôle jouaient les arsenaux de la Marine française dans la Bataille de l'Atlantique ? Pour répondre à ces questions, nous nous concentrons sur l'exemple de Brest, grand port de guerre de la Marine française sur l'Atlantique et nouvelle base principale de la Marine allemande à partir du mois d'octobre 1940. Brest a été l'objet d'une utilisation simultanée par l'arme sous-marine et la flotte allemande, ce qui vaut à ce port une importance particulière dans l'histoire des bases navales françaises sous l'Occupation. Sont successivement abordés la question de la genèse de la base navale allemande, en recourant aux premiers plans stratégiques établis par la Marine allemande à l'égard de Brest dans les années 1920, et les problèmes auxquels la *Kriegsmarine* se heurta en utilisant la cité du Ponant pour les besoins de la guerre navale, en dépit de l'important concours français aux réparations et à l'utilisation de l'arsenal par la Marine allemande jusqu'en 1944.