

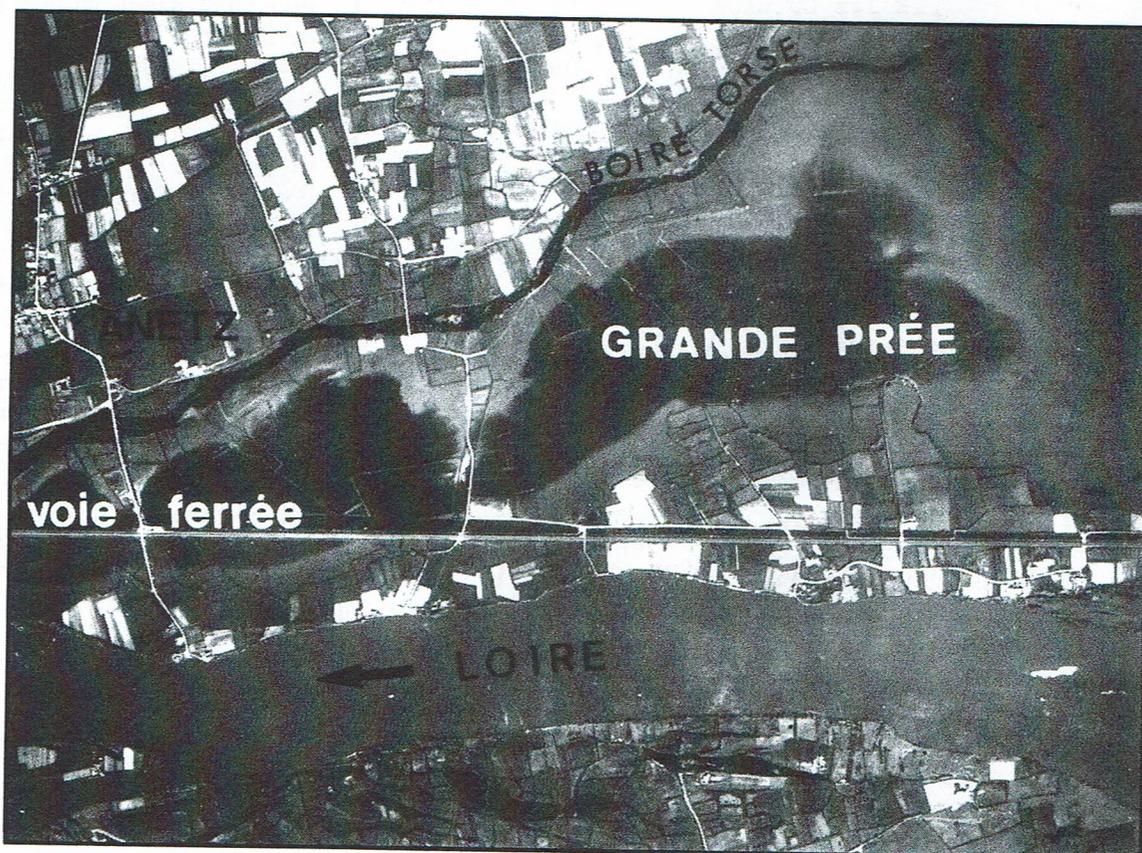
LA "GRANDE PRÉE" D'ANETZ-VARADES : UN RÔLE INATTENDU EN 1944

Denis BREVET
Bertrand GOGENDEAU

"Rasant le sol, je file plein gaz, deux "double-queues" à mes trousses, à hauteur des toits. Insensiblement les deux cow-boys se rapprochent. Il n'est plus question de piquer, ni même de leur échapper en grimant : leur vitesse ascensionnelle est supérieure à la mienne. Rase-mottes encore et encore... Mon moteur commence à chauffer car, afin de gagner un supplément de vitesse, j'ai fermé les volets des radiateurs... Malgré tout, ils gagnent sur moi... deux... trois sifflements... Un bruit de tôle froissée... Les premières balles arrivent au but."

Telles ont dû être les pensées du pilote allemand dont le Messerschmitt abattu par les chasseurs-bombardiers américains ira s'écraser le long de la voie ferrée, près du bourg d'Anetz. Il faut conserver à l'esprit que son terrain d'attache, constitué par les immenses pâtures de la vallée de la Loire partagées entre les communes d'Anetz et Varades, faisait l'objet de toute l'attention de l'aviation alliée, renseignée en cela par un groupe de Résistants de Belligné.

Comment en était-on arrivé là ?



La Grande Prée entre Anetz et Varades (photographie aérienne verticale, IGN, 1958)

ILS ARRIVENT !

Début mai 1940, l'armée française avait déjà conscience du risque majeur que représentait cette vaste prairie face aux opérations aéroportées dont les Allemands étaient les grands spécialistes. De sommaires obstacles de bois vont être édifiés en complément des pierres constituant le bornage des parcelles de terrain, interdisant malgré tout l'atterrissage de tout appareil.

Le 19 juin, les premiers éléments de l'armée allemande font irruption dans Varades par la route...

L'occupant va exercer son autorité pendant quatre années avant qu'elle ne lui soit contestée par les Forces Alliées. Quatre années d'épreuves et de privations qui marqueront les mémoires à jamais.

L'activité aérienne va être très discrète pendant cette période, si l'on excepte le "crash" malencontreux d'un appareil d'observation allemand sur la ferme du château de la Madeleine.

La Grande Prée va refaire parler d'elle en 44. Harcelée de toutes parts par l'aviation alliée, qui dispose d'une supériorité matérielle et numérique, la Luftwaffe (Armée de l'Air allemande) ne doit son salut qu'à sa dispersion sur des terrains de campagne rapidement aménagés, les aérodromes connus faisant l'objet de bombardements incessants.

Le 15 juin, la Prée est réquisitionnée d'urgence et doit être immédiatement fauchée. Dès la nouvelle connue, l'inquiétude va grandir dans la population civile ; celle-ci appréhende un bombardement massif de l'objectif stratégique qu'est devenu ce terrain avec la ligne de chemin de fer toute proche. Par mesure de prudence, les écoles sont fermées dès le 19 juin.

Les communes doivent fournir chaque jour, une trentaine d'hommes pour travailler dans la prairie : il faut niveler le terrain, enlever le bornage en pierre, ce qui ne sera pas sans poser quelques problèmes après coup, tailler les arbres de façon à aménager des "grottes de verdure" servant de garages discrets pour abriter les avions de chasse...

Il semble que quatre appareils bimoteurs, venus là en repli et peut-être aussi pour tester les conditions d'utilisation de ce terrain encaissé duquel il est souvent difficile de décoller, se soient immédiatement fait mitrailler au sol par les chasseurs américains. Un cinquième appareil se posera de nuit, en catastrophe, devant la ferme "les Prairies" ; le pilote commotionné sera sorti de son avion totalement détruit.



Alignement très provisoire des Me 109 dans la Prée. Le camouflage et la dispersion seront bientôt la règle. Remarquez le symbole du 1 / JG 27 sur l'appareil au second plan : une tête de lion superposée à une carte d'Afrique, rappelant l'engagement du JG 27 sur ce théâtre d'opération. La bande de Reichsverteidigung (Défense du Reich), ceinturant l'arrière du fuselage est de couleur verte.

(source : BUNDESARCHIV)

LE JAGDGESCHWADER 27 "AFRIKA"

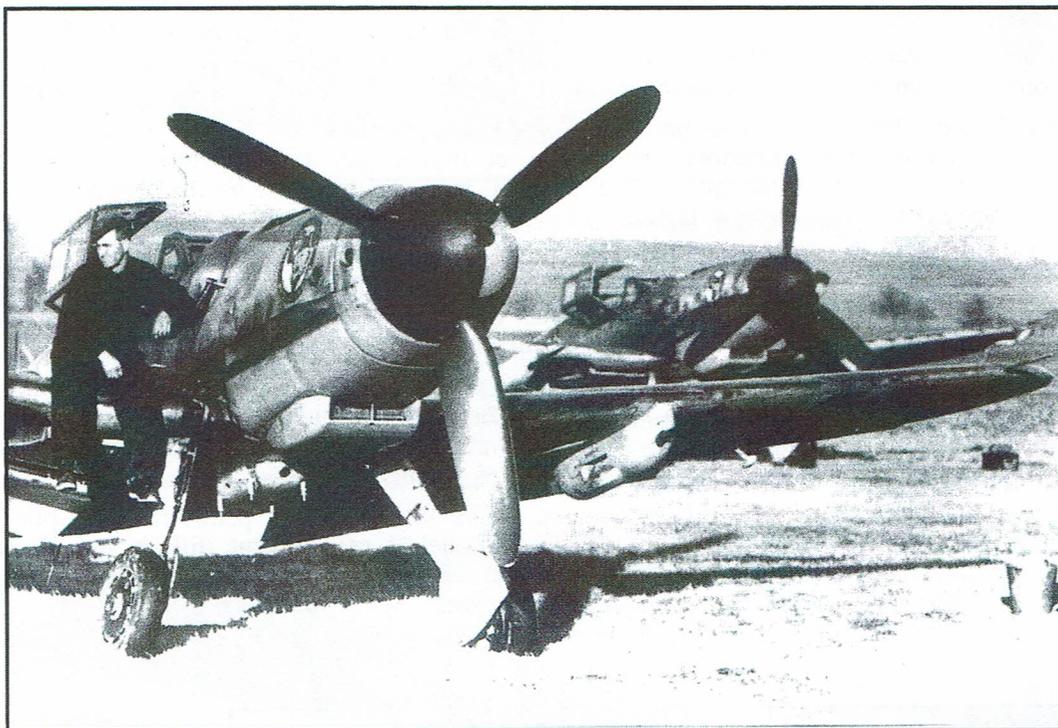
En position difficile à Saint-Lô, l'armée allemande avait besoin de tout le soutien de son aviation pour effectuer sa retraite. Mais la formidable présence aérienne, déployée par les Alliés, obligea la Luftwaffe à opérer parfois à partir de terrains situés à plus de 200 km des premières lignes du front.

Le Jagdgeschwader 27, commandé par l'Oberst Gustav Rödel et composé de quatre

groupes, après avoir opéré plusieurs semaines à partir de la Champagne, puis de Vannes, s'installa à la mi-juillet dans la Prée d'Anetz-Varades. Le Stab (Etat-Major) gagne, quant à lui, Cornillé-les-Caves à l'est d'Angers.

L'indispensable logistique précède ou accompagne ce transfert : mécaniciens, intendance, unité de surveillance et de protection du terrain désormais interdit d'accès et classé "Zone Militaire", installation de batteries de DCA antiaérienne (Flak). Un va-et-vient régulier de camions chargés du ravitaillement en essence par fûts de 200l est également mis en place, la descente d'un wagon-citerne à proximité de la gare de Varades ayant vite montré les difficultés d'une telle opération.

A l'écart de l'axe principal de l'offensive alliée, ce terrain semble moins exposé que d'autres, mais le répit sera de courte durée.



Scène de repos pour les mécaniciens du I/JG 27. Celui-ci s'appuie sur la manivelle du démarreur à inertie du Messerschmitt. L'un des canons, en gondole sous l'aile, est ici très visible.

(Source : BUNDESARCHIV)

Les LOOCKEED P 38 "LIGHTNING" américains, familièrement appelés "deux queues" par la population française et "der gabelschwanz teufel" (le diable à queue fourchue) par les troupes germaniques, survolent déjà régulièrement les principaux axes ferroviaires ; leur principale mission consistant en l'attaque des moyens de communication de l'ennemi. L'installation d'un groupe de chasse constitue quand même un objectif d'importance.

Dès le 16 juillet, les premières attaques ont lieu et ce sont les P 38 qui mènent le bal. Au grand soulagement de la population, on assiste à une "Guerre chirurgicale" avant l'heure, puisque l'essentiel des attaques consistera en un mitraillage des Messerschmitt au sol, plus rarement en vol. La voie ferrée sera, elle, bombardée à plusieurs reprises, quelques bombes se perdant dans la Loire ou près d'habitations comme à la Fichetterie et Breluce.

COOPÉRATION FRANCO-AMÉRICAINNE

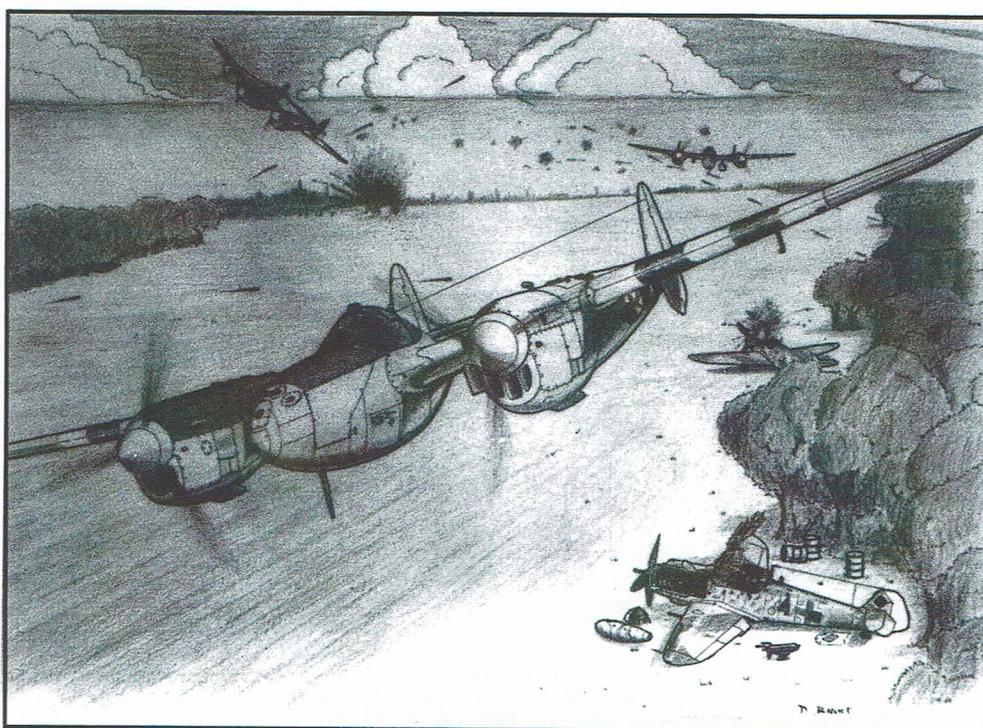
Charles Elluard, Capitaine Etienne pour la Résistance, instituteur à Belligné, va se faire embaucher par l'un des propriétaires du terrain. Il va pouvoir reporter sur une copie du plan cadastral tous les emplacements où sont camouflés les avions allemands, ainsi que les positions des batteries de Flak. Mr Renier, percepteur à Varades, dont la maison bénéficie d'une position intéressante, vis à vis du terrain, sera d'une aide précieuse pour l'observation

des mouvements d'appareils allemands. Laissons parler Jean Coché, Commandant du Premier Bataillon de Marche FFI : *"En comparant les observations d'Etienne et celles du percepteur, il fut facile de déterminer qu'à 16 heures il y avait le maximum d'avions dans leurs abris. Etienne avait, depuis St-Marcel, un magnifique pigeon voyageur... La micro-photo du plan cadastral avec tous les renseignements sur le terrain fut placée dans la bague de notre brave pigeon. Nous nous demandions si, après un aussi long séjour hors de son nid, il retrouverait sa base. Le lendemain ou le surlendemain, Etienne reçut le message suivant : "Colis bien arrivé. Nous vous inviterons au festin".*

Le 19 juillet, à 16 heures précises, une douzaine de Lightning se rue sur le terrain. Une partie d'entre eux s'occupe de la Flak, un peu trop active à leur goût, le reste s'acharne sur les Me 109 et les dépôts de carburant.

L'enthousiasme des résistants fut à la mesure des excellents résultats de cette opération. Mais l'un des Lightning fut touché par la Flak et s'abattit à Saint-Herblon. Le pilote ayant pu se parachuter fut récupéré par les résistants qui reçurent confirmation de son retour dans son unité huit jours plus tard.

Les 23 et 24 juillet, les Américains remettent ça. Le 26 juillet ils s'octroyent en prime, la destruction d'un train de marchandises au-delà de la gare, à la Petite Vallée.



L'attaque du terrain par les "deux-queues". Le Lightning P 38, le plus performant des avions de guerre à cette époque, est caractérisé par son double fuselage.

(Dessin de l'auteur)

LIBRES !

Début août, le front se rapproche toujours un peu plus d'Angers et d'Ancenis, si bien que le Stab et le IV^{ème} Groupe du Major Heinz Dudeck, se replie sur la base de Champfleury, en Champagne. Le III^{ème} Groupe gagne le terrain voisin de Conentré. Le I^{er} Groupe, sous les ordres du Hptm Rudolf Sinner reste comme dernière unité à Varades, mais les pertes en pilotes et en appareils sur le front de Normandie sont si importantes qu'il ne peut bientôt plus prendre part aux combats.

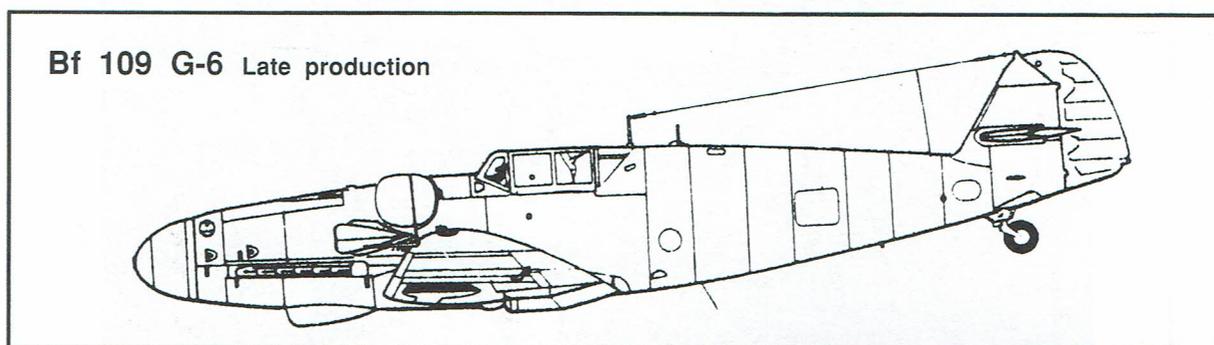
Le 6 août, vers 17 heures, les troupes allemandes font sauter le pont de Saint-Florent. Arrivés à Ancenis le 5 août, les américains n'avanceront vers Varades que le 9, en début d'après-midi.

La veille au soir, les derniers Allemands ont traversé la Loire en barque et ils tiennent toujours Saint-Florent, à portée de canon, en face. Les pilotes du I^{er} Groupe se sont retirés jusqu'à Fels am Wagram (Autriche) puis, de là, le 10 août, partent pour Hoya sur la Wesser et Bremerhaven. Les hommes de troupe chargés de la défense du terrain, se font sérieusement mettre à mal, à la côte de Bray, sur Montrelais, lors de leur déroute.

Le mercredi 9 août, une dizaine d'épaves diverses jonchent la Prée sur toute sa longueur. Les bidons d'essence n'ayant pu être emportés ont été percés à coups de pioche et leur contenu s'écoule dans les fossés. Les munitions sont partout, couvrant le sol et c'est en manipulant une grenade à manche qu'Arthur Benoît, venu récupérer du matériel réquisitionné quelques semaines plus tôt, trouvera la mort.

Les épaves vont être dépouillées de tout ce qui peut avoir un usage quelconque, en cette période où l'on manque de tout. Les restes d'essence bleue, mélangés à de l'huile, feront tourner pendant quelques temps les moteurs agricoles. Les bidons supplémentaires de 300 l qu'emportaient les ME 109 - "Keine Bombe", comme on les appelle encore - vont même être reconvertis en petites embarcations pour naviguer sur la Loire et l'aluminium qui les compose servira à refaire des ustensiles de cuisine.

Finalement, Mr Villaumie, qui tient le rôle de collecteur des "Prises de Guerre", va négocier la vente aux enchères des épaves qui finiront sous les chalumeaux des ferrailleurs de la région Nantaise.■



SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Les auteurs tiennent, en premier lieu, à adresser leurs remerciements à M. Bruno Bourget, sans l'aide duquel leur collaboration eut été impossible. Nos remerciements vont, tout particulièrement, à MM Joseph Sochas, Joseph Guimas et Pierre Carroget qui témoignèrent avec un luxe de détails des événements qu'ils vécurent et furent les indispensables relais vers MM Chauviré, Joubert et Ploquin auxquels nous sommes redevables.

Jean COCHE - "Un bataillon de l'ombre", imp. de l'Atlantique Nantes, 1977

Henri-Michel GASNIER - "Varades", Hérault-Edition, 1985

Afin de pousser plus avant cette étude et vous en donner les suites dans un prochain bulletin, les auteurs sont à la recherche de tout renseignement ou document photographique concernant cette période. De même, dans l'espoir d'identifier de façon certaine les bimoteurs abattus dans la Prée, ils souhaiteraient examiner toutes pièces provenant des épaves d'avions. Contactez-les au 43.06.06.17.