

Au début de l'année 1942, la Grande-Bretagne traverse l'une des périodes les plus difficiles de son histoire militaire. La guerre sous-marine fait rage dans l'Atlantique Nord, où les convois alliés subissent des pertes considérables face aux meutes des redoutables *U-Boote* commandés par l'amiral Karl Dönitz. La flotte sous-marine du Reich compte alors près de 200 unités, dont environ la moitié est opérationnelle à tout moment. Les lignes d'approvisionnement maritimes, vitales pour la survie de l'île britannique et le ravitaillement de l'Union soviétique, sont menacées de strangulation.

À cette menace sous-marine s'ajoute un péril de surface. Depuis mai 1941, les Britanniques gardent en mémoire la terreur semée par le cuirassé *Bismarck* lors de sa première sortie dans l'Atlantique. Au cours de la bataille du détroit de Danemark, le 24 mai 1941, le *Bismarck* et le croiseur lourd *Prinz Eugen* avaient affronté les navires britanniques HMS *Hood* et HMS *Prince of Wales*. Le *Hood*, fierté de la *Royal Navy*, avait explosé et sombré, entraînant la mort de 1 415 hommes d'équipage, à l'exception de trois survivants. Le *Prince of Wales*, endommagé, avait dû se replier. Le *Bismarck*, lui aussi touché, avait mis le cap sur le port de Saint-Nazaire, seul port de la côte atlantique française disposant d'une cale sèche assez vaste pour accueillir un navire de ses dimensions. Il avait finalement été intercepté et coulé avant d'atteindre sa destination, le 27 mai 1941, mais au prix d'une mobilisation considérable de la *Royal Navy*.

Le *sister-ship* du *Bismarck*, le cuirassé *Tirpitz*, représente désormais la principale menace de surface pour les Alliés. En janvier 1942, ce mastodonte de 42 900 tonnes quitte la Baltique pour rejoindre le Faettenfjord, près de Trondheim, sur la côte norvégienne. De là, il est en position de fondre sur les convois de l'Atlantique Nord ou sur les convois arctiques acheminant du matériel vers l'Union soviétique. L'amiral Tovey, commandant en chef de la *Home Fleet*, considère que couler le *Tirpitz* serait d'une importance incomparablement supérieure à la sécurité de n'importe quel convoi. Winston Churchill partage cette analyse : la neutralisation du *Tirpitz* modifierait, selon ses propres termes, la situation navale dans le monde entier.

Quatre tentatives de bombardement aérien du *Tirpitz* échouent, avec la perte de 12 appareils. Il faut imaginer une autre approche. C'est alors que l'attention se porte sur Saint-Nazaire.

Saint-Nazaire : un objectif stratégique majeur

Saint-Nazaire, situé sur la rive nord de l'estuaire de la Loire, à environ 6 km de l'embouchure du fleuve et à quelque 400 km du port britannique le plus proche, est un objectif d'une importance capitale pour les deux camps. Depuis la capitulation de la France en juin 1940, l'Allemagne contrôle l'ensemble du littoral atlantique français, qu'elle exploite comme base pour ses opérations navales. Saint-Nazaire abrite notamment une imposante base de sous-marins et, surtout, la forme *Joubert* — également appelée forme-écluse *Joubert* ou cale sèche *Normandie*.

Cette installation portuaire, achevée en 1932, avait été conçue pour accueillir le paquebot SS

Normandie, alors le plus grand navire de passagers du monde. Ses dimensions sont exceptionnelles : plus de 300 mètres de long, environ 50 m de large et 16 m de profondeur. Elle est équipée d'une paire de portes massives — appelées caissons — à chaque extrémité, et son fonctionnement repose sur de puissantes stations de pompage et des mécanismes de treuillage complexes. Il s'agit de la seule cale sèche de toute la façade atlantique européenne capable d'accueillir un navire de la taille du *Tirpitz*.

La logique stratégique est limpide : tant que la forme Joubert est opérationnelle, le *Tirpitz* peut envisager une sortie dans l'Atlantique avec l'assurance de disposer d'un port de réparation sur la côte française en cas d'avarie. Si la cale sèche est détruite, le cuirassé allemand, privé de refuge en cas de dommages, devrait regagner ses bases en Norvège ou en Allemagne via la Manche ou le passage entre l'Islande et le Royaume-Uni — deux voies étroitement surveillées par la *Royal Navy*. Le risque d'une sortie atlantique deviendrait alors inacceptable pour le commandement naval allemand.

Genèse du plan : des premières idées à l'approbation

L'idée de détruire les portes de la forme-écluse Joubert germe au sein de la Division de planification de l'Amirauté britannique, plus précisément au *Naval Intelligence Division*, à la fin de l'année 1941. Le capitaine Charles Lambe, qui deviendra plus tard Premier Lord de la Mer, reprend cette idée et la soumet à Lord Louis Mountbatten, nommé chef des Opérations combinées (*Combined Operations Headquarters*) en octobre 1941.

Plusieurs approches sont envisagées. Le *Special Operations Executive* (SOE) est d'abord consulté pour savoir si ses agents clandestins pourraient détruire les portes de la cale sèche. La conclusion est négative : la quantité d'explosifs nécessaire est telle qu'il faudrait un nombre d'agents bien trop élevé pour les acheminer discrètement. La *Royal Navy*, de son côté, estime qu'une opération navale conventionnelle est impraticable : Saint-Nazaire se trouve à 8 km en amont de l'estuaire de la Loire, et tout navire de guerre suffisamment imposant pour causer des dégâts significatifs serait détecté bien avant d'être à portée de tir.

Les planificateurs se tournent alors vers l'option d'un raid combiné, associant forces navales et commandos terrestres. Un facteur naturel va jouer un rôle déterminant : une marée de vive-eau exceptionnellement haute est prévue en mars 1942. Ce phénomène permettrait à un navire de faible tirant d'eau de franchir les bancs de sable de l'estuaire et d'approcher les installations portuaires en contournant le chenal principal, lourdement défendu.

Un premier plan, prévoyant une approche uniquement par vedettes rapides, est immédiatement écarté par le capitaine John Hughes-Hallett et ses collègues. L'idée retenue est bien plus audacieuse : utiliser un vieux destroyer bourré d'explosifs pour éperonner directement le caisson sud de la forme Joubert, tandis que des commandos débarqués depuis le destroyer et depuis des vedettes détruiraient les installations mécaniques et hydrauliques indispensables au fonctionnement de la cale sèche.

La Marine française libre propose initialement de fournir un vieux destroyer français, l'*Ouragan*, ainsi qu'une flottille de vedettes pour transporter les commandos. Mais l'utilisation d'un navire français impliquerait la participation des Forces françaises libres et élargirait dangereusement

le cercle des personnes informées du raid. Il est donc décidé que la *Royal Navy* fournirait elle-même le navire.

L'approbation finale de l'opération, baptisée « *Chariot* », est donnée le 3 mars 1942. Le délai d'exécution est fixé à trois semaines seulement.

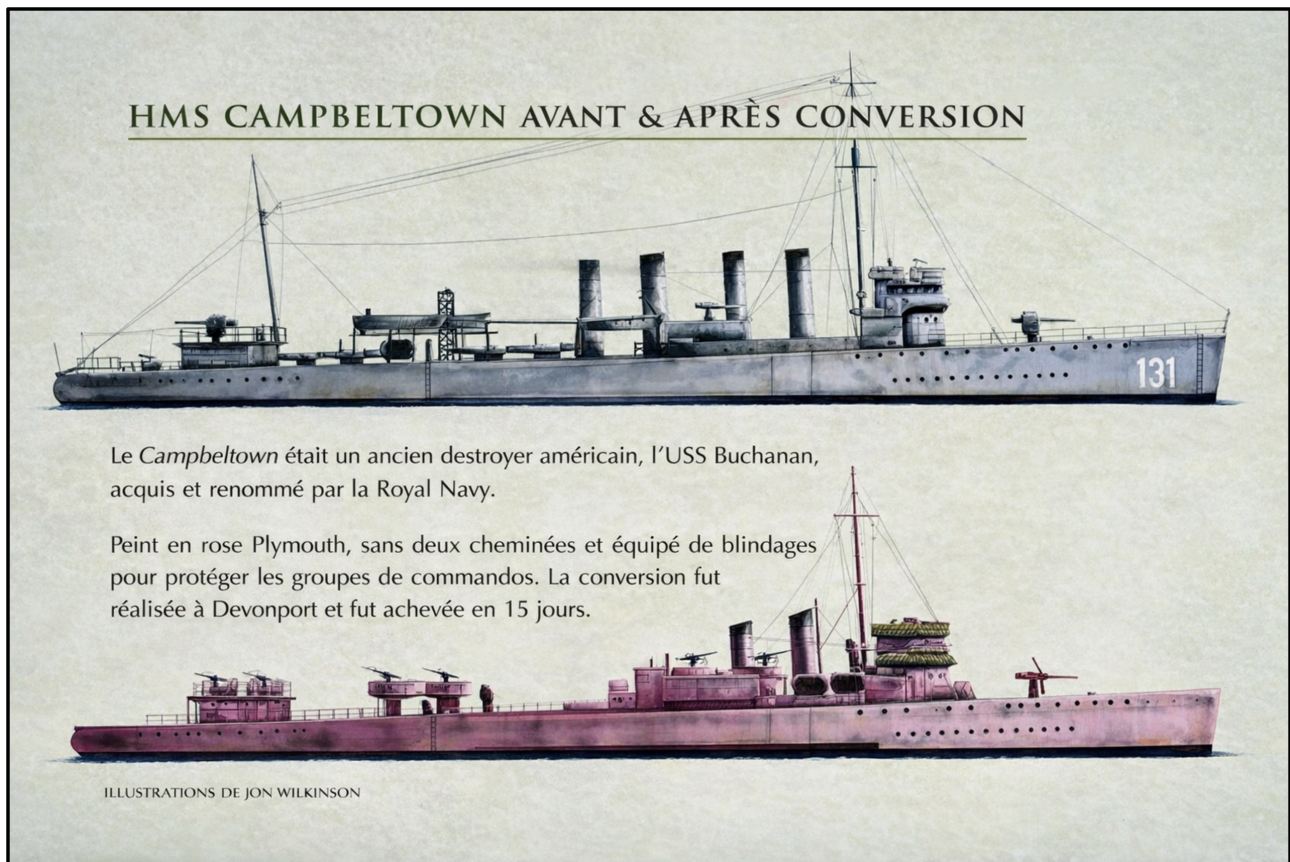
Renseignement et préparation : le rôle décisif des services secrets

La planification de l'opération *Chariot* repose sur un travail de renseignement minutieux, fruit de la collaboration entre plusieurs organisations. Le *Naval Intelligence Division* compile des informations provenant de sources variées. Le *Secret Intelligence Service* (MI6) fournit un plan détaillé de la ville de Saint-Nazaire. La branche du renseignement militaire du *War Office* communique des données sur l'artillerie côtière environnante.

Du côté français, le réseau de résistance *Confrérie Notre-Dame*, fondé par Gilbert Renault — connu sous le nom de code « *Colonel Rémy* » — joue un rôle essentiel. Ce réseau, développé principalement le long des côtes atlantiques, dispose de contacts au sein même des forces armées françaises placées sous contrôle allemand. Ses agents transmettent à Londres, par radio, des rapports et des plans permettant une reconnaissance précise du terrain et des forces en présence. René-Yves Creston, membre du réseau, fournit des renseignements particulièrement utiles à la préparation du raid.

La section de fabrication de maquettes de la RAF, basée à l'Unité centrale d'interprétation de Medmenham, construit des maquettes détaillées de la zone portuaire à partir de photographies de reconnaissance aérienne. Ces modèles en bois et en plâtre permettent aux chefs de l'opération de visualiser le terrain avec précision et de planifier les itinéraires d'approche et les objectifs de chaque équipe de commandos.

L'étude des conditions hydrographiques constitue un autre volet déterminant de la préparation. L'estuaire de la Loire est un environnement complexe, parsemé de hauts-fonds, de bancs de vase et de chenaux. Les planificateurs consultent des cartes nautiques et des tables de marées françaises remontant parfois à plus d'un siècle pour déterminer les conditions optimales de navigation.



Le HMS *Campbeltown* : transformation d'un destroyer obsolète

Le navire choisi pour mener l'attaque est le HMS *Campbeltown*, un destroyer de la Première Guerre mondiale initialement baptisé USS *Buchanan*. Construit en 1919, il fait partie des 50 destroyers américains cédés à la Grande-Bretagne en 1940 dans le cadre de l'accord « *Destroyers contre bases* ». Obsolète pour le combat naval moderne, il est jugé parfait pour une mission sans retour.

Le *Campbeltown* subit une transformation radicale dans les chantiers navals de Devonport. Deux de ses quatre cheminées sont retirées et les deux restantes sont découpées en biais pour lui donner l'apparence d'un torpilleur de classe *Möwe* de la marine allemande — une ruse destinée à retarder son identification lors de l'approche nocturne de l'estuaire. Sa superstructure est allégée pour réduire son tirant d'eau, lui permettant de franchir les hauts-fonds à marée haute. La passerelle est blindée avec des plaques d'acier pour protéger l'équipage de navigation.

L'élément central de la transformation est l'installation de charges explosives dans la proue du navire. Environ quatre tonnes d'explosifs — composées d'un mélange d'amatol et d'ammonal, contenues dans des bidons d'essence modifiés — sont dissimulées à l'intérieur d'une structure en acier et en béton, elle-même enfouie dans les réservoirs de carburant avant. Ce dispositif est conçu pour être indétectable lors d'une inspection superficielle. Les détonateurs à

retardement, d'un type appelé « *fusées-crayons* », sont réglés pour exploser plusieurs heures après l'impact, laissant le temps à l'équipage et aux commandos d'évacuer le navire.

Le lieutenant Nigel Tibbits, officier de la *Royal Navy* spécialisé dans les explosifs, est chargé de concevoir et de superviser l'installation de ce dispositif. C'est lui qui activera les fusées au moment de l'approche finale.

Organisation des forces et commandement

Le commandement de l'opération est partagé entre deux officiers. Le commander Robert Ryder, officier de la *Royal Navy*, est désigné par Mountbatten pour diriger l'ensemble des forces navales. Le lieutenant-colonel Charles Newman, du régiment d'Essex, rattaché au N° 2 Commando, prend la tête des forces terrestres.

La force de raid comprend environ 611 hommes. Les commandos sont recrutés dans plusieurs unités : les N° 1, 2, 3, 4, 5, 9 et 12 Commandos. Ils sont organisés en trois catégories fonctionnelles : les équipes d'assaut, chargées de neutraliser les positions défensives allemandes ; les équipes de démolition, spécialisées dans la destruction des installations portuaires ; et les équipes de protection, assurant la sécurité des démolisseurs pendant leur travail.

La flottille d'accompagnement comprend, outre le HMS *Campbeltown*, 18 embarcations légères : 16 vedettes à moteur (*Motor Launches*, ou ML), une vedette-canonnière (Motor Gun Boat, ou MGB 314) et une vedette lance-torpilles (*Motor Torpedo Boat*, ou MTB 74). Deux destroyers d'escorte de classe Hunt, le HMS *Atherstone* et le HMS *Tynedale*, complètent le dispositif mais ne doivent pas pénétrer dans l'estuaire. Ils sont chargés d'assurer la protection du convoi pendant la traversée et de recueillir les survivants au retour.

Les vedettes à moteur, des *Fairmile* de type B à coque en acajou, sont des embarcations fragiles, dépourvues de blindage, de seulement 34 mètres de long. Elles sont équipées de deux canons *Oerlikon* de 20 mm et de réservoirs de carburant supplémentaires pour accroître leur autonomie. Leur vulnérabilité au feu ennemi constitue l'un des points faibles identifiés du plan.

La MGB 314, commandée par le lieutenant Dunstan Curtis, est désignée pour mener la flottille à l'entrée de l'estuaire. La MTB 74 est tenue en réserve avec une mission spécifique : si le *Campbeltown* échoue à atteindre sa cible, elle devra tirer des torpilles à retardement spécialement conçues contre les portes de la cale sèche.

Le plan prévoit également un bombardement aérien de diversion par le *RAF Bomber Command*, destiné à attirer l'attention des défenseurs allemands et à les maintenir dans leurs abris pendant l'approche de la flottille. Cependant, la RAF se montre réticente, estimant que le raid mobilisera excessivement ses ressources. Le nombre d'appareils alloués à l'opération diminue au fil de la planification. Churchill complique encore les choses en ordonnant que les bombardements ne soient effectués que si les cibles sont visuellement identifiées — une mesure destinée à limiter les victimes civiles dans la population française.

La traversée : du 26 au 27 mars 1942

Le 26 mars 1942, à 14 h 00, la flottille appareille de Falmouth. Le temps est couvert, ce qui favorise la discrétion. Le convoi adopte une formation serrée, les destroyers d'escorte encadrant les vedettes et le *Campbeltown*. La MGB 314 et la MTB 74, dont l'autonomie est insuffisante pour couvrir les 400 milles nautiques du trajet, sont remorquées par le *Campbeltown* et l'*Atherstone*.

Au large de l'île d'Ouessant, le convoi croise deux chalutiers français. Leurs équipages sont transbordés et les navires coulés par précaution, afin d'éviter qu'ils ne signalent la composition et la position du convoi.

Dans l'après-midi du 27 mars, le convoi est repéré par le sous-marin allemand U-593. Le HMS *Tynedale* attaque le sous-marin, qui est contraint de plonger. Pour dissimuler la véritable route du convoi, le *Tynedale* et l'*Atherstone* modifient leur cap vers le sud-ouest. L'U-593 transmet un rapport de contact par radio, mais indique un cap erroné. En conséquence, le commandement naval allemand à Saint-Nazaire expédie 5 torpilleurs pour intercepter le convoi — dans une direction totalement opposée à celle de la force britannique. Ces navires seront encore en mer, loin de leur port d'attache, au moment du raid.

À 17 h 00, un message du commandant en chef de Plymouth avertit le convoi de la présence de 5 torpilleurs allemands dans la zone. Deux heures plus tard, un second message annonce que deux destroyers supplémentaires de classe *Hunt*, le HMS *Cleveland* et le HMS *Brocklesby*, ont été dépêchés à pleine vitesse pour renforcer l'escorte du convoi au retour.

À l'approche de l'estuaire, le sous-marin HMS *Sturgeon* confirme la position exacte d'entrée. Les destroyers d'escorte *Atherstone* et *Tynedale* se séparent du convoi pour patrouiller au large et attendre les survivants. La flottille d'attaque adopte sa formation de combat.

L'approche de l'estuaire : la nuit du 27 au 28 mars

Vers minuit, les raiders aperçoivent des éclairs de bombes et des traceurs illuminant le ciel au-dessus de Saint-Nazaire. Le bombardement de diversion a commencé, mais il s'avère décevant. La couverture nuageuse basse empêche les équipages de bombardiers d'identifier visuellement leurs cibles, conformément aux ordres de Churchill. Les pilotes qui ne parviennent pas à repérer les installations militaires s'abstiennent de larguer leurs bombes. Le raid aérien, au lieu de fixer les défenseurs dans leurs abris, a pour effet paradoxal de déclencher une alerte générale dans la ville et ses approches, rendant les Allemands d'autant plus vigilants.

Chaque navire de la flottille arbore le pavillon de la *Kriegsmarine* — une ruse de guerre autorisée par les conventions internationales à condition de hisser ses véritables couleurs avant d'ouvrir le feu. Le *Campbeltown* progresse lentement dans l'estuaire à 5 nœuds, touchant le fond à deux reprises en franchissant les hauts-fonds de La Chatelier malgré la marée haute et son tirant d'eau réduit.

La force britannique est repérée et signalée à plusieurs reprises par les postes d'observation

côtiers, mais ces rapports sont accueillis avec incrédulité par le commandement allemand local. L'idée qu'une force ennemie puisse remonter l'estuaire de la Loire est jugée si invraisemblable que les signalements sont d'abord ignorés.

Lorsque les Allemands interrogent la flottille par signaux lumineux, le signaleur de la MGB 314 répond au moyen de codes allemands authentiques, obtenus lors d'un précédent raid. Cette réponse achète de précieuses minutes supplémentaires à la force d'attaque.



Source de l'illustration : [David Doyle Books](#).

L'assaut : les premières minutes

À 01 h 20 du matin, le 28 mars, les projecteurs allemands illuminent soudainement l'ensemble de la flottille. Un bref moment d'hésitation s'ensuit : les Allemands, décontenancés par la réponse en codes corrects et par l'apparence du *Campbeltown* maquillé en torpilleur de classe *Möwe*, hésitent à ouvrir le feu. Ce délai, estimé à quelques minutes, permet à la flottille de se rapprocher encore de ses objectifs.

Puis les pavillons allemands sont amenés et remplacés par le *White Ensign* britannique, alors

que la flottille se trouve encore à environ deux milles de sa cible. Les batteries allemandes ouvrent immédiatement un feu nourri. Les quinze dernières minutes de l'approche se déroulent sous un déluge de tirs provenant des deux rives de l'estuaire. Les vedettes à moteur, avec leurs coques en bois et leurs réservoirs de carburant exposés, subissent des pertes terrifiantes. En quelques minutes, la moitié des hommes embarqués à bord des vedettes sont tués ou blessés.

Le *Campbeltown*, malgré le blindage additionnel de sa passerelle, essuie un feu d'une intensité telle que le *lieutenant-commander* Stephen Beattie perd successivement deux barreaux. Le lieutenant Tibbits, qui a déjà activé les trois fusées-crayons des charges explosives lors de l'entrée dans l'estuaire, prend la barre. Beattie donne ses dernières instructions de navigation, aidé paradoxalement par la visibilité que procurent les projecteurs allemands braqués sur son navire.

L'éperonnage du caisson

À 01 h 34, le *Campbeltown* accélère à pleine vitesse, franchit la barrière anti-sous-marine tendue en travers du chenal, et percute le caisson sud de la forme Joubert. L'impact est d'une violence telle que la proue du destroyer s'encastre dans la porte sur plusieurs mètres. Le navire est fermement coincé — exactement selon le plan. L'horloge indique quatre minutes de retard sur l'horaire prévu.

Immédiatement après l'impact, Beattie et Tibbits prennent des mesures supplémentaires pour saborder le navire, ouvrant les vannes de la salle des machines afin que le *Campbeltown* ne puisse être facilement dégagé par les Allemands. Pendant ce temps, les commandos embarqués sur le destroyer se déploient rapidement sur les installations portuaires environnantes.



Commandos britanniques en 1942. Crédit : Edward George Malindine (1906-1970).

Les commandos à terre : destruction des objectifs

Les équipes de commandos débarquées du *Campbeltown* se mettent immédiatement au travail. Leurs objectifs sont clairement définis : détruire les installations mécaniques et hydrauliques sans lesquelles la forme Joubert ne peut fonctionner, même si ses portes venaient à être réparées.

Une première équipe s'attaque à la station de pompage sud, qui contrôle le niveau d'eau dans la cale sèche. Les sapeurs placent des charges explosives sur les pompes massives et les font sauter. Une deuxième équipe détruit la machinerie de treuillage sud (*Winding House*), qui commande le mécanisme d'ouverture et de fermeture du caisson. Une troisième équipe neutralise une seconde station de pompage desservant les portes nord de la cale sèche, tandis qu'une quatrième s'en prend à la machinerie de treuillage nord.

Ces objectifs sont atteints avec une rapidité remarquable. En quelques minutes après l'impact du *Campbeltown*, les équipes de démolition britanniques ont détruit ou endommagé l'ensemble des équipements lourds indispensables au fonctionnement de la forme Joubert. Les

objectifs principaux de l'opération Chariot sont remplis.

Parallèlement, la MTB 74 tire ses torpilles à retardement contre les fondations de l'ancienne entrée du bassin. Ces torpilles sont équipées de mécanismes de détonation différée et n'exploseront que le lendemain soir, le 29 mars, causant des dommages et des pertes supplémentaires dans les rangs allemands.

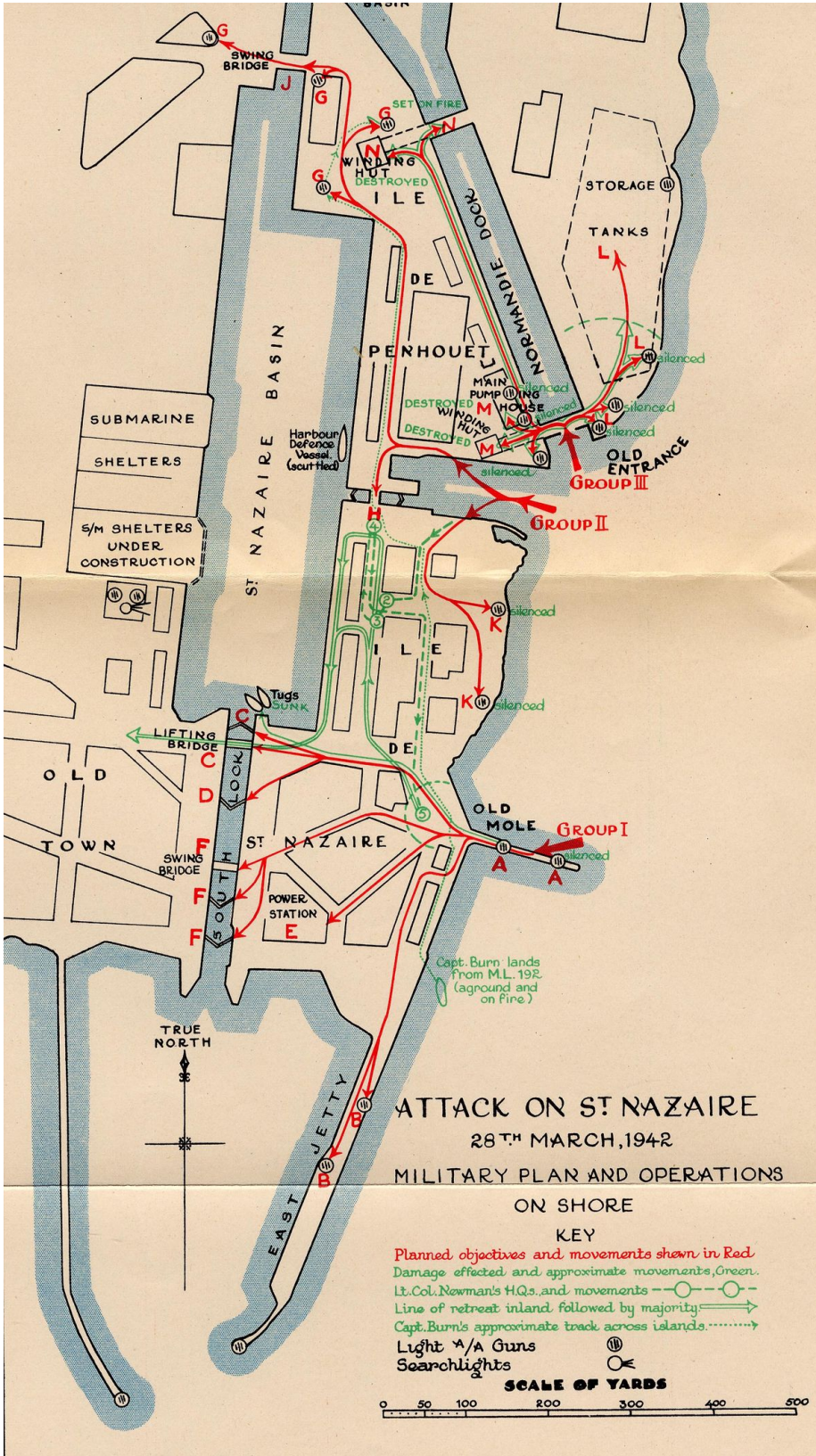
Le calvaire des vedettes à moteur

Si les commandos du *Campbeltown* accomplissent leur mission avec efficacité, la situation des vedettes à moteur est tout autre. Les 12 vedettes transportant des commandos et les 6 vedettes assignées à la couverture et à l'évacuation subissent de plein fouet le feu des défenses allemandes.

Les coques en acajou des vedettes, dépourvues de tout blindage, offrent une protection dérisoire contre les obus de 20 mm des canons Oerlikon et *Flak* allemands. Les réservoirs de carburant auxiliaires, installés sur le pont pour accroître l'autonomie des embarcations, s'enflamment au moindre impact, transformant les vedettes en brasiers flottants sur les eaux de la Loire.

Seules deux vedettes parviennent à débarquer l'intégralité de leurs commandos. D'autres tentent d'approcher les zones de débarquement prévues — le Vieux Môle et l'ancienne entrée du bassin — mais sont contraintes de rebrousser chemin ou de rembarquer leurs commandos sous un feu meurtrier. Plusieurs vedettes sont coulées ou incendiées avant même d'atteindre leurs objectifs. Certaines se retrouvent immobilisées, à la dérive, leurs équipages décimés.

Le Vieux Môle, qui devait servir de point d'embarquement pour l'évacuation des commandos, ne peut être sécurisé. Les défenseurs allemands, retranchés dans des positions de mitrailleuses et des casemates doubles dominant le môle, transforment cet endroit en zone de mort. Les vedettes qui tentent d'accoster sont systématiquement prises sous un feu croisé dévastateur.



Le combat dans la ville

Privés de leur voie d'évacuation maritime, les commandos à terre se retrouvent dans une situation désespérée. Le lieutenant-colonel Newman, qui est l'un des premiers à débarquer, dirige les opérations sans se soucier de sa propre sécurité. Sous son commandement, les troupes tiennent en respect des forces allemandes numériquement supérieures pendant que les équipes de démolition achèvent leur travail.

Les renforts allemands affluent cependant rapidement, et leur défense du port devient de plus en plus coordonnée et meurtrière. Des combats de rue intenses se déroulent dans le périmètre portuaire et dans les rues de Saint-Nazaire. Les commandos, entraînés au combat rapproché, se battent avec une détermination farouche, mais leurs munitions s'épuisent inexorablement.

Newman ordonne à ses hommes de tenter une percée à travers la ville en direction de la campagne, avec l'espoir de rejoindre les lignes alliées ou d'atteindre l'Espagne. Mais les Allemands ont bouclé le périmètre. Les commandos sont progressivement encerclés et contraints de se rendre lorsque leurs munitions sont épuisées.

Le repli naval

À 02 h 30, le commander Ryder, après s'être rendu à terre pour vérifier que le *Campbeltown* est bien sabordé et solidement encastré dans le caisson, prend la décision de commencer le repli. À ce moment, plus de la moitié de ses embarcations ont été détruites et les autres sont gravement endommagées. Tout délai supplémentaire risque d'entraîner la perte totale de la flottille.

La MGB 314, surchargée de blessés et de rescapés du *Campbeltown*, quitte la zone d'action. La MTB 74 part à la rencontre des destroyers britanniques au large. Elle s'arrête pour recueillir deux survivants supplémentaires mais est touchée par des tirs précis des batteries côtières. Sur les 34 hommes à bord, seuls trois survivent.

Les embarcations restantes, en remontant l'estuaire, croisent les cinq torpilleurs allemands qui reviennent de leur mission infructueuse. Dans cette nouvelle confrontation, d'autres vedettes sont détruites ou sabordées, et leurs équipages transférés sur les embarcations survivantes. Sur les 18 embarcations côtières parties de Falmouth, seules 4 rentreront en Angleterre.

L'explosion du *Campbeltown*

Le matin du 28 mars, les Allemands inspectent le *Campbeltown*, toujours encastré dans le caisson de la forme-écluse Joubert. Ne soupçonnant pas la présence d'explosifs soigneusement dissimulés dans la proue, des officiers et des soldats montent à bord et se rassemblent autour du navire. Des officiers allemands de haut rang viennent examiner le destroyer échoué, intrigués par cette attaque apparemment manquée — le navire n'ayant pas, à leurs yeux, causé de dommages irréparables au caisson par le seul impact.

À midi, les charges explosives détonent. L'explosion est d'une puissance dévastatrice. Le

caisson sud de la forme Joubert est pulvérisé. La déflagration tue une quarantaine d'officiers allemands présents à bord du navire et environ 360 soldats rassemblés sur les quais à proximité. La forme-écluse Joubert est inondée par les eaux de la Loire. La cale sèche est hors service — elle ne sera remise en état qu'en 1948, soit trois ans après la fin de la guerre.

Le soir du 29 mars, les torpilles à retardement tirées par la MTB 74 contre l'ancienne entrée du bassin explosent à leur tour, causant des dégâts et des pertes supplémentaires. Ces détonations successives plongent la garnison allemande dans un état de nervosité extrême. Convaincus que des commandos britanniques se cachent encore dans la ville, les soldats allemands ouvrent le feu de manière indiscriminée, causant des victimes parmi la population civile française — un bilan tragique et injustifié.



Source : Bundesarchiv.

Bilan humain

Le prix payé par la force de raid britannique est lourd. Sur les 611 hommes qui pénètrent dans l'estuaire de la Loire le 28 mars 1942, 169 perdent la vie — dont 105 marins de la *Royal Navy* et 64 commandos. Parmi eux, 101 n'ont pas de sépulture connue, leurs corps ayant été engloutis par les eaux de l'estuaire ou consumés dans les vedettes en flammes.

215 hommes sont faits prisonniers de guerre, dont près de la moitié sont blessés. 228 hommes parviennent à regagner l'Angleterre, pour la plupart à bord des rares embarcations rescapées. Cinq commandos réussissent l'exploit de s'échapper de Saint-Nazaire par voie terrestre, traversant la France occupée pour gagner l'Espagne, puis Gibraltar, avant de rejoindre leurs unités en Angleterre — chacune de ces évasions constituant une aventure en soi.

Le *RAF Bomber Command* déplore la perte de neuf membres d'équipage lors du bombardement de diversion.

Du côté allemand, les pertes sont estimées à plus de 360 morts, dont une proportion significative est tuée lors de l'explosion du *Campbeltown* et des torpilles à retardement. À ces pertes militaires s'ajoutent des victimes civiles françaises, abattues par les soldats allemands dans les jours qui suivent le raid.

Les cinq *Victoria Cross*

L'opération *Chariot* produit un nombre exceptionnel de décorations pour bravoure. 89 distinctions sont décernées aux membres de la force de raid, dont 5 *Victoria Cross* — la plus haute distinction militaire britannique. Aucune autre opération de la Seconde Guerre mondiale ne reçoit autant de *Victoria Cross*.

- **Le commander Robert Ryder** reçoit la *Victoria Cross* pour son commandement de la force navale sous un feu intense et pour être resté sur zone pendant plus d'une heure afin de superviser les opérations et l'évacuation des hommes du *Campbeltown*.
- **Le lieutenant-commander Stephen Beattie** est décoré pour avoir conduit le *Campbeltown* jusqu'à sa cible sous un feu nourri, à bout portant, aveuglé par les projecteurs, et l'avoir encastré dans la position exacte prévue. Sa citation précise que cette distinction honore non seulement sa propre bravoure mais aussi celle de l'ensemble de l'équipage de son navire.
- **Le matelot William Savage** reçoit la *Victoria Cross* à titre posthume pour son sang-froid en tant que servant du canon pom-pom de la MGB 314. Totalement exposé et sous un feu intense, il engage les positions à terre avec précision et continue à tirer contre les navires attaquants lors du repli, jusqu'à ce qu'il soit tué à son poste.
- **Le sergent Thomas Durrant**, du *Royal Engineers* rattaché au No. 1 Commando, reçoit la *Victoria Cross* à titre posthume pour son action à bord de la vedette ML 306. En charge d'une mitrailleuse Lewis, il continue à tirer malgré de multiples blessures et l'absence de toute protection, jusqu'à ce que la vedette soit abordée et les survivants faits prisonniers. Il meurt de ses blessures le lendemain. Fait rare, sa citation pour bravoure est recommandée par l'officier allemand qui capture sa position.
- **Le lieutenant-colonel Charles Newman** reçoit la *Victoria Cross* pour avoir dirigé les forces terrestres avec une bravoure exceptionnelle, menant ses hommes depuis la première minute du débarquement et maintenant la résistance face à des forces supérieures en nombre jusqu'à l'épuisement des munitions.

Au-delà des *Victoria Cross*, l'opération donne lieu à l'attribution de :

- 4 *Distinguished Service Order*,

- 17 *Distinguished Service Cross*,
- 11 *Military Cross*,
- 4 *Conspicuous Gallantry Medal*,
- 5 *Distinguished Conduct Medal*,
- 24 *Distinguished Service Medal*,
- 15 *Military Medal*,
- ainsi qu'à 51 mentions dans les dépêches, dont 22 à titre posthume.

Conséquences stratégiques

L'objectif principal de l'opération *Chariot* est pleinement atteint. La forme Joubert, seule cale sèche de la façade atlantique capable d'accueillir le *Tirpitz*, est mise hors service pour le reste de la guerre. Elle ne sera remise en état qu'en 1948.

Cette destruction entraîne des répercussions stratégiques considérables. Privé de toute possibilité de réparation sur la côte atlantique, le *Tirpitz* ne quitte jamais les fjords norvégiens pour menacer les convois alliés dans l'Atlantique. Le cuirassé demeure dans les eaux norvégiennes, où il constitue certes une menace latente pour les convois arctiques et mobilise d'importantes ressources navales et aériennes alliées, mais sans jamais passer à l'action dans l'Atlantique. Il est finalement détruit par la RAF le 12 novembre 1944, lors de l'opération *Catechism*, dans le fjord de Tromsø.

Le Colonel Rémy, chef de la *Confrérie Notre-Dame*, affirme d'ailleurs que la réussite de l'opération *Chariot*, au-delà de son importance stratégique, contribue à relever le moral de la population française sous l'Occupation, qui y voit un premier signe du déclin allemand.

L'impact sur le commandement allemand est également significatif. En août 1942, lors d'une réunion avec le ministre de l'Armement Albert Speer, Adolf Hitler ordonne la construction de 15 000 bunkers d'ici mai 1943 pour défendre la côte atlantique, de la Norvège à l'Espagne. Le raid de Saint-Nazaire, après celui de Bruneval en février 1942, porte un coup sérieux à la réputation d'invulnérabilité du mur de l'Atlantique et accélère le renforcement des défenses côtières allemandes.

L'opération *Chariot* fournit des enseignements précieux pour la suite de la guerre, mais certains de ces enseignements sont mal interprétés, avec des conséquences tragiques.

Le semi-échec du bombardement aérien de diversion — qui a alerté les défenseurs au lieu de les neutraliser — conduit les planificateurs à remettre en question l'utilité du bombardement préalable lors d'un raid amphibie. Cette conclusion influence directement la planification du [raid de Dieppe](#), cinq mois plus tard, en août 1942, où la décision est prise de ne pas effectuer de bombardement préliminaire. Cette erreur contribue au désastre de Dieppe, où les pertes canadiennes et britanniques sont catastrophiques.

En revanche, le succès de l'opération *Chariot* démontre qu'un assaut combiné, associant forces navales et commandos, peut atteindre des objectifs jugés impossibles par les moyens conventionnels, à condition de bénéficier d'un renseignement précis, d'une planification

28 mars 1942 : opération « Chariot » - raid sur Saint-Nazaire.

minutieuse et d'un effet de surprise. Ces leçons sont intégrées dans la préparation des futures opérations amphibies, y compris le débarquement de Normandie en juin 1944.