

DOSSIER DE PRESSE

# 1941

## A LA MÉMOIRE DES DIX AVIATEURS DE LA RAF TOMBÉS À PONT SAINT MARTIN



Handley-Page Hampden



Crash du Hampden le 4 février



Vickers-Wellington MK II



Crash du Wellington le 8 mai

INAUGURATION À PONT SAINT MARTIN  
« CHEMIN DES LOREUX »  
**21 MAI 2016**

## LA TOILE DE FOND HISTORIQUE :

Lorsque le 1<sup>er</sup> septembre 1939, les troupes allemandes envahissent la Pologne, la mobilisation est générale. Le 3, la France, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande déclarent la guerre à l'Allemagne. L'armée française monte au front pleine d'espoir et en vertu des accords militaires passés, les Britanniques envoient des troupes en renfort. Des soldats anglais arrivent sur le site de Château-Bougon pour y installer un campement et une base aérienne. Très rapidement, le site devient une base logistique destinée au support des éléments offensifs dispersés sur les fronts Nord et Est de la France. Dès le mois de mai, après neuf mois de drôle de guerre, l'Allemagne attaque les Pays-Bas, la Belgique et la France, sous l'effet de la terreur et dans un chaos total, une dizaine de millions de civils se jettent sur les routes, cherchant à migrer vers le Sud. Beaucoup vont périr sous les attaques de l'aviation ennemie. Le 20 mai, en atteignant la Manche, les Allemands coupent l'armée française en deux. Prises en étau, les forces Franco-Britanniques battent en retraite et se replient sur Dunkerque. Dans la région, les alliés refluent de toute part et se replient sur Saint-Nazaire afin de s'embarquer pour un rapatriement maritime. Ces embarquements vont donner lieu à l'épouvantable tragédie du paquebot Lancastria qui fera plusieurs milliers de morts.

**20 JUIN 1941**

À leur arrivée le 20 juin, les Allemands de la Luftwaffe prennent possession du site de Château-Bougon et l'utilisent comme base de départ pour leurs bombardiers vers l'Angleterre. Ils réquisitionnent les usines de construction aéronautique Bréguet attenantes à l'aérodrome pour y fabriquer des éléments de bombardiers Heinkel. Château-Bougon va devenir pour les années qui vont suivre une cible stratégique des alliés.

**22 JUIN 1941**

Le 22 juin, Pétain signe l'armistice mais mené d'une main de fer par Winston Churchill, appuyé par une poignée d'hommes se réclamant de la France libre. Le Royaume-Uni refuse de suivre cet exemple, ce qui oblige Hitler à tenter l'invasion de l'Angleterre, mais très vite, le Führer doit se rendre à l'évidence : un débarquement est impossible. Il ne lui reste qu'à se lancer dans l'une des plus grandes opérations de l'Histoire : la Bataille d'Angleterre. La «Luftwaffe» s'engage dans une campagne de bombardements aériens appelée le Blitz. La ville de Londres est principalement touchée, mais les villes de Coventry, Plymouth, Birmingham et Liverpool ne sont pas épargnées. L'objectif d'Hitler est de terroriser les Anglais afin d'obliger le gouvernement à faire la paix avec l'Allemagne. Mauvais calcul ! Les Britanniques résistent et font subir à l'aviation allemande de cuisants échecs qui vont contraindre le Führer à l'abandon du projet.

**FÉVRIER 1941**

En février 1941, débute la construction de la base sous-marine de Saint-Nazaire. Cet abri servira de protection aux sous-marins allemands U-boots lors de leur retour de mission dans l'Atlantique. Leurs opérations consistent à torpiller les vaisseaux effectuant les navettes de ravitaillement entre les États-Unis et l'Angleterre. Cette base deviendra une cible fréquente de bombardements alliés.



Soldats allemands inspectant un avion anglais saboté et abandonné à Château-Bougon



Ancienne tour de contrôle anglaise visible à Château-Bougon

Lorsque la bataille d'Angleterre s'achève en octobre 1940, la RAF programme des missions de bombardement sur les villes et les installations en Allemagne ainsi que des interventions sur les sites stratégiques ennemis en France

## DRAMES SURVENUS À PONT SAINT MARTIN :

### CRASH DU HANDLEY-PAGE HAMPDEN LE 4 FÉVRIER 1941

Le 4 février 1941 à 17h30, le Hampden I AD750 du 106<sup>th</sup> Squadron décolle avec 5 autres avions de la base Finninglay dans le Yorkshire. Leur mission consiste pour 4 d'entre eux, dont le Hampden I AD750, à larguer des mines dans la zone de Saint Nazaire, et pour les deux autres à bombarder l'aérodrome de Château-Bougon occupé par l'armée de l'air allemande. Ils quittent les côtes anglaises à Lyme-Regis, survolent la côte française à 2500 pieds au dessus d'Étables-sur-Mer et filent vers Quiberon, Le Croisic, avant d'arriver sur Saint-Nazaire. Le ciel est tellement nuageux que la cible n'est pas bien visible à 2000 pieds. Trois avions dont le Hampden I AD750 parviennent tout de même à larguer leurs mines tandis qu'un quatrième échoue. La formation met alors le cap sur Château-Bougon où deux avions larguent leurs bombes sur l'aérodrome et ses installations. C'est alors que le Hampden I AD750 est touché à 22h30 par la FLAK allemande. Il explose juste avant de toucher le sol dans un champ proche de Château-Bougon sur la commune de Pont Saint Martin. Les 4 membres d'équipage périssent dans le crash.



Groupe de Handley-Page Hampden partant en mission



Officiers allemands derrière l'empennage de l'avion le lendemain du crash



George H. F. HINNIS  
Pilot Officer - RAF  
Second Pilot - 24 ans



Jack L. FRANCO  
Sergeant - RAF  
W. Op / Air Gnr - 24 ans



Frederick A. COLSON  
Sergeant - RAF  
W. Op : Air Gnr - 18 ans



William K. B. THOMAS  
Flying Officer - RAF  
Pilot - 26 ans



## CRASH DU VICKERS-WELLINGTON LE 8 MAI 1941

Le Wellington IC R1374 décolle le 7 mai 1941 à 22h30 de l'aérodrome de Newton dans le Nottinghamshire, avec 9 autres avions du 150<sup>th</sup> Squadron et 5 avions du 103<sup>rd</sup> Squadron. Chargés chacun de bombes de 230 kilos, ils ont pour mission de bombarder la base sous-marine de Saint-Nazaire. Ils atteignent l'objectif par nuit claire et après un largage précis de 80 bombes à une altitude de 8000 à 12 000 pieds, ils remettent le cap vers leur base. Nous ne saurons jamais si le Wellington IC R1374 a été touché par les batteries anti-aériennes ou s'il a subi une défaillance technique. Ce qui est certain, c'est que le pilote Frederick SAVAGE a pris un cap opposé à celui du retour en Angleterre en se dirigeant vers l'aérodrome de Château-Bougon. Il voulait y tenter un atterrissage et ainsi sauver son équipage. Tous savaient que cette décision signifiait la captivité en Allemagne jusqu'à la fin de la guerre. Mais l'avion n'atteindra pas son but et se crashera dans un champ de Pont Saint Martin à quelques centaines de mètres du point de chute du Hampden. Les 6 membres d'équipage périrent dans le crash.



U-boot à l'abri dans la base sous-marine de Saint-Nazaire



Officiers allemands devant les restes du Wellington



John L. HART  
Sergeant - RAF  
Air Gunner - 22 ans



Peter V. READ  
Sergeant - RAF  
Air gunner - 20 ans



Leonard F. HARRIS  
Sergeant - RAF  
W. Op - 21 ans



Wray W. HEYWOOD  
Sergeant - RCAF  
Air Observer - 21 ans



John M. FULFORD  
Sergeant - RAF  
Second Pilot - 22 ans



Frederick H. SAVAGE  
Flight Lieutenant - RAF  
Pilot - 27 ans

## LES SOLDATS REPOSENT AU CIMETIERE DU PONT DU CENS

Les corps des victimes des crashes du 4 février et du 8 mai 1941 ont tous été inhumés par les autorités allemandes dans le carré militaire du cimetière du Pont du Cens à Nantes où ils reposent toujours.

La guerre a continué avec encore son lot de souffrances et de drames jusqu'en 1945. Les événements de Pont Saint Martin sont peu à peu tombés dans l'oubli dans cet après-guerre où il fallait tout reconstruire et panser les plaies en se tournant vers l'avenir, même si certains témoins ayant vécu les drames au plus proche ont gardé secrètement au fond de leur mémoire l'image de ces scènes traumatisantes.

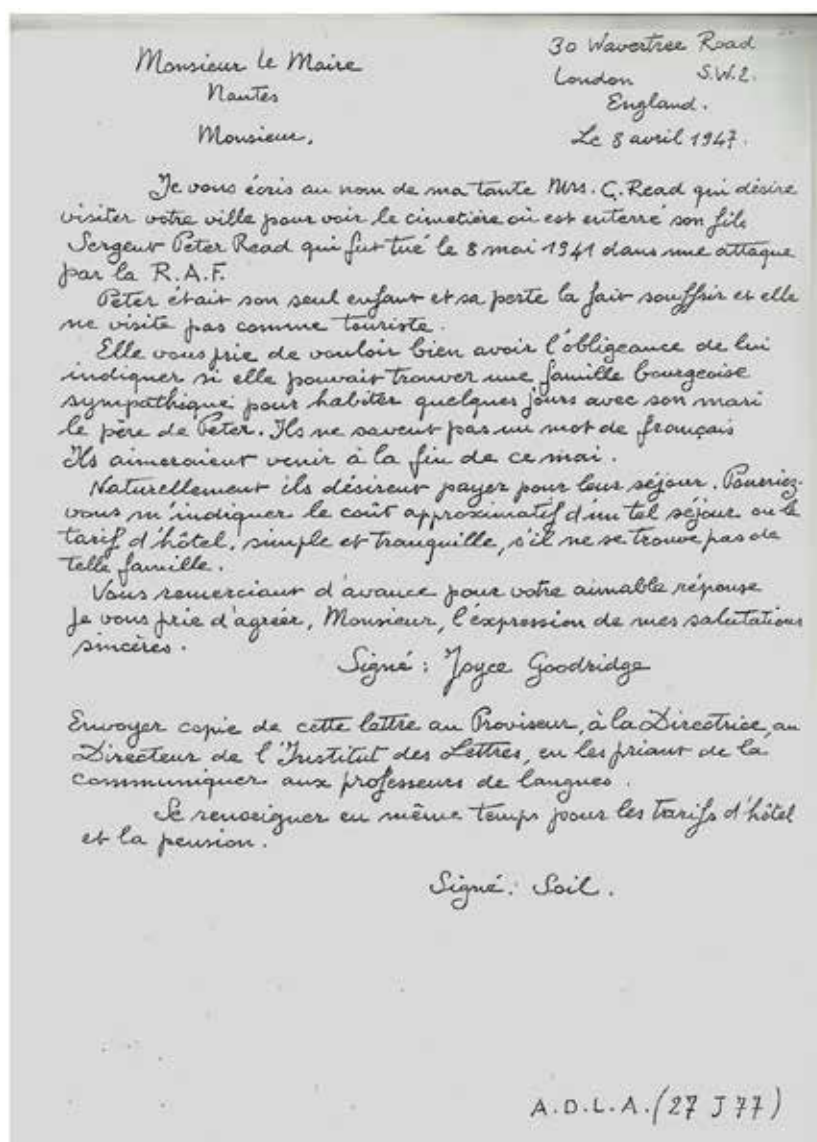




## UNE DÉCOUVERTE QUI VA MARQUER LE DÉBUT D'UNE BELLE AVENTURE

C'est en octobre 2008 que Mr Jean-Lou Ordonneau, membre de l'association « Sur Les Chemins d'Herbonne » découvre aux archives départementales une lettre datée de 1947, adressée au maire de Nantes par Mme Goodridge. Il s'agit d'une demande au nom de sa tante Mme Read pour savoir s'il est possible de trouver un hébergement en ville afin que cette dernière puisse venir avec sa famille se recueillir sur la tombe de son fils Peter, mort dans le crash de son avion à Pont Saint Martin, le 8 mai 1941.

Jérôme Batard, lui aussi membre de l'association et passionné d'histoire comprend que des événements d'une grande importance historique se sont déroulés sur la commune. Voulant en savoir plus, il se met en relation avec Mr Didier Giraudeau qui a fait ressurgir l'histoire d'un bombardier Américain B 17 tombé en 1943 sur la commune de Saint-Colomban. Ce dernier lui conseille de prendre contact avec une association bretonne spécialisée dans les recherches liées à l'aéronautique, l'ABSA, qui pourra sûrement l'aider dans ses recherches. Jérôme contacte Mr Daniel Dahiot qui en est le président et aussitôt l'aventure se met en marche. Daniel appelle Jonathan Dive, un contact habitant l'Angleterre et il s'emploie à retrouver les familles des victimes. Patricia Harris, belle-sœur du sergent Léonard Harris contactée par Jonathan se manifeste par mail à Jérôme Batard et son engagement est tel qu'elle devient très rapidement le relais de ce dernier auprès des autres familles anglaises. Très rapidement, Jérôme prend conscience qu'un événement de premier ordre est en train de prendre forme et il se met en relation avec la mairie de Pont Saint Martin afin de demander son soutien. Mr le Maire de l'époque, Yves François, est aussitôt captivé par la démarche et assure d'apporter son soutien à toute évolution de ce travail de mémoire. Christine Buteau, élue municipale, prend en charge la recherche de la famille de l'aviateur Wray Heywood au Canada, une démarche qui sera couronnée de succès.



Jérôme Batard désire obtenir le plus d'informations possibles sur ce qui s'est passé en février et mai 1941 à Pont Saint Martin. Il découvre que les crashes ont eu lieu sur des terrains agricoles appartenant à la famille Poisson. Ces frères, qui avaient à l'époque des faits respectivement 18 et 15 ans, se rappellent parfaitement de ces drames et avouent avoir été hantés toute leur vie par l'honneur dont ils ont été témoins. Leur émotion est grande d'apprendre qu'aussi longtemps après ces événements des personnes n'ayant pas connu la guerre se soucient de raviver la mémoire de ces pauvres jeunes hommes morts pour la liberté.

A travers le récit des deux frères, Jérôme apprend que dans la nuit du 4 au 5 février 1941, la famille Poisson entend le crash du Hampden abattu par la DCA ennemie. Très rapidement, dès le petit matin, les Allemands sont sur les lieux et enlèvent ce qu'il reste de 3 corps à proximité de la carcasse de l'avion et retrouvent la dépouille du pilote Thomas, tombé un peu plus loin avec son parachute qui ne lui a pas sauvé la vie. Le saut ayant été effectué trop bas, ce dernier ne s'est pas ouvert. Lorsque les soldats quittent les lieux, Gérard et Bernard, qui attendaient cachés derrière une haie, s'approchent de l'épave et découvrent l'horreur. Les corps des pauvres jeunes gens ont dû être déchiquetés puisque des fragments humains subsistent sur le site, négligemment laissés par les Allemands. En observant les restes de l'avion, les deux jeunes gens découvrent un chandail bleu marine qu'ils récupèrent. Peu après, ils confectionnent une boîte en bois au sein de laquelle ils déposent les restes humains et l'enterrent dans une haie toute proche. Ils fabriquent une croix de bois et la plantent sur la sépulture de fortune pour la piété.

En 1946, Monsieur et Madame Thomas, parents du pilote viennent en France pour se rendre sur le lieu où a péri leur fils et se recueillent devant la petite tombe avant de se rendre au cimetière du Pont-du-Cens. Bernard Poisson montre le chandail, la mère le reconnaît immédiatement, c'est elle-même qui l'avait tricoté et elle l'emporte comme dernier souvenir de son enfant.



Mr et Mme Thomas en 1946

En ce qui concerne le crash du Wellington, le 8 mai 1941, il s'avère impossible de savoir quelles ont été les raisons de la perte de cet avion. Qu'il s'agisse de dommages liés à la DCA ennemie ou d'un problème purement technique, ce qui est certain, c'est que le pilote sentant son avion en perdition, s'oriente vers l'aérodrome de Château-Bougon pour y tenter un atterrissage. La raison de cette décision devient évidente pour Jérôme lorsque la famille anglaise lui précise que Frederick Savage a été basé sur le même aérodrome au début de la guerre et qu'ayant en ces lieux accompli plusieurs missions, il les connaît très bien. Le choix de cette piste se présente alors à lui comme une évidence. Nous savons que la tentative échouera malheureusement à quelques encablures du but. L'avion ayant perdu trop d'altitude glisse sur le ventre sur une distance d'environ 300 mètres et vient se fracasser sur un talus. Immédiatement après le choc, l'appareil prend feu, ne laissant aucune chance aux membres d'équipage d'échapper aux flammes. Un témoin habitant à l'époque à proximité, se réveille encore, malgré le temps passé, en entendant dans ses cauchemars les hurlements de douleur des pauvres aviateurs.

Tôt le lendemain matin, comme à leur habitude, les soldats allemands investissent les lieux et renouvellent leur macabre besogne. Lorsque les corps ont été dégagés de l'épave et emmenés, ils disparaissent pour ne revenir que plusieurs mois après, récupérer les restes de ferraille. En ces temps de guerre très durs pour la population qui manque de tout, aucune occasion de faire de la récupération n'est négligée. Beaucoup de personnes viennent autour de l'épave pour y prélever des morceaux d'aluminium, de l'acier et d'autres éléments pouvant être utilisés pour fabriquer des ustensiles ou rapporter un peu d'argent.

C'est ainsi que Mr Jean-Baptiste Pineau retrouve aux abords de l'avion une gourmette ainsi qu'une montre de gemme dont le verre est brisé. En examinant ces objets, il remarque que la montre est de fabrication canadienne et que la gourmette comporte les initiales W. W. H ainsi qu'un matricule. Il conserve ces trouvailles précieusement en pensant que peut-être un jour, il aura l'occasion de les remettre à des membres de la famille de l'aviateur qui les portait.

L'occasion de réaliser ce projet ne s'étant jamais présentée, Monsieur Pineau confiera à la fin de sa vie les objets à ses enfants, Jean et Marie-Thérèse en leur demandant d'en prendre soin pour les restituer, si un jour cela devient possible. Au fil du temps, Jean en deviendra le dépositaire.



Objets personnels d'un aviateur retrouvés par Jean-Baptiste Pineau

Le propriétaire de ces objets était Wray William Heywood (W.W.H). C'était le seul aviateur canadien. Son prénom sera donné à son neveu en sa mémoire.



Fort des renseignements récoltés, Jérôme décide d'aller plus en avant dans la démarche, en effectuant des recherches sur les deux sites des crashes. Seulement, il ne sait pas comment opérer en ce qui concerne le matériel nécessaire à la détection des vestiges enfouis dans le sol et quelles sont les dispositions légales concernant ce type d'intervention. Daniel Dahiot de l'ABSA (Association Bretonne du Souvenir Aérien) l'oriente vers une petite association locale, l'AREA (Association pour la Recherche d'Epaves Aéronautiques) qui pourrait l'épauler dans ce projet. La-dite association passionnée par le sujet décide de s'engager totalement dans l'opération.

### FOUILLES SUR LE SITE DU HAMPDEN

C'est ainsi que le 18 janvier 2011, toute une équipe armée de détecteurs et de pelles, suit la pelleuse que la municipalité de Pont Saint Martin a mis à disposition gracieusement. Jérôme est accompagné d'agents du service de déminage de Saint Herblain, pour le cas où des munitions seraient mises au jour, ce qui est presque inévitable lorsqu'il s'agit d'avions militaires. Sont aussi présents des membres de l'AREA, de l'ABSA ainsi que des personnes de l'association de Saint Père en Retz « Souvenir du Lancaster ». Les fouilles se déroulent dans des conditions difficiles, dans un terrain détrempé par les pluies. Rapidement, les premiers vestiges sortent de terre. On retrouve, dans les plus grosses pièces, deux cylindres de moteur, un extincteur de bord, un filtre à huile et une multitude de petits éléments divers, dont un chargeur de mitrailleuse encore rempli de ses munitions. Ces dernières sont immédiatement récupérées par les démineurs afin de procéder à leur destruction. Le prix de la découverte la plus touchante revient à Joël Barteau de Saint Père en Retz. Il retrouve grâce à son travail méthodique et méticuleux la montre d'une des victimes du crash, bien cachée dans une motte de terre qui de prime abord semblait bien anodine. L'objet a perdu son verre ainsi que la majeure partie de ses aiguilles mais à l'étude de ce qu'il en reste, Joël découvre qu'elle s'est arrêtée précisément à l'heure du crash. A la fin de la journée, les pièces exhumées sont confiées à l'AREA qui en assurera le nettoyage et la conservation.

### QUELQUES PHOTOS DES RECHERCHES 18 JANVIER 2011



Le clou de la journée



L'extincteur de bord



Brief du chef démineur



Un des cylindres de moteur



Une opération bien encadrée



Le filtre à huile



Conditions de travail difficiles pour les hommes



Et pour les machines

Le 2 mai 2011, toutes les équipes sont de nouveau réunies pour explorer la zone de crash du Wellington. Les recherches sont laborieuses car les vestiges de l'avion semblent rares, mais avec de la persévérance, les efforts finissent par être récompensés. Beaucoup de petits fragments sont découverts et un objet surtout, provoque une grande frayeur aux fouilleurs. En creusant à l'endroit où un détecteur signale une masse assez importante, un objet de forme cylindrique et allongée apparaît. Les travaux sont immédiatement stoppés, il peut s'agir d'une bombe. L'équipe fait appel au chef démineur, qui après avoir fait évacuer la zone, étudie l'élément qui est très peu dégagé de la terre qui l'entoure et, grattant précautionneusement autour, il détermine au grand soulagement de tous qu'il s'agit d'une des bouteilles d'oxygène de l'avion.

### QUELQUES PHOTOS DES RECHERCHES

2 MAI 2011



Une partie de l'équipe avant les recherches



Un véritable travail de terrassier



Beaucoup de petits objets



L'objet de toutes les frayeurs



Une plaque comportant la couronne anglaise et les lettres A-M de l'Air-Ministry



## LA COMMÉMORATION

En même temps que Jérôme et ses équipes s'activent dans les recherches, la municipalité de Pont Saint Martin prépare une commémoration à la mémoire des jeunes aviateurs. Les familles anglaises et canadiennes vont être conviées à séjourner sur la commune pour participer aux événements commémoratifs.

Afin de mener à bien ce projet qui est prévu pour le 8 mai 2011, un comité de pilotage est constitué. Il est dirigé par deux élues municipales, Madame Marie-Anne David, et Madame Christine Buteau. Le comité est composé de représentants de plusieurs associations telles que Sur Les Chemins d'Herbonne, l'Union Nationale des anciens Combattants, l'AREJ, l'AREA. Tous ces intervenants apportent chacun dans leur domaine de compétence leur concours à l'organisation de la restauration et de l'hébergement, des déplacements, des cérémonies et expositions.

Le 6 mai, les familles d'aviateurs arrivent à Pont Saint Martin et sont accueillies par Monsieur le Maire Yves François. Ensuite, elles rejoignent leurs familles d'accueil.

Le 7 mai dans la matinée, un déplacement est prévu à Nantes pour une cérémonie au cimetière du Pont du Cens, la municipalité de la ville a invité pour l'événement des personnalités officielles, militaires et civiles. L'après-midi est consacrée au recueillement sur les sites des crashes. Sur l'emplacement du Hampden Bernard Poisson relate aux familles ce dont son frère et lui ont été témoins en 1941. Ces moments sont sans aucun doute les plus chargés en émotion de tout le séjour des familles. Certaines personnes remplissent des boîtes de la terre des lieux pour la ramener chez eux. Suite à cela, en fin de journée, l'atmosphère se détend en visitant la cave d'un producteur de vin de la commune et la soirée se termine par une grillade à la ferme chez Jérôme dans une ambiance simple et conviviale.

La journée du 8 mai débute par une messe en l'église de Pont Saint Martin suivie de la traditionnelle cérémonie au monument aux morts. Suite à cela, sur la place de la mairie a eu lieu l'inauguration par le Maire et les officiels d'une stèle à la mémoire des jeunes aviateurs. Les petits-enfants de Jean Pineau remettent au neveu de Wray Heywood la montre et la gourmette qui lui appartenaient. Jean n'aura, pas plus que son père, vécu ce moment tant espéré, la maladie l'ayant emporté quelques mois auparavant. Après le vin d'honneur et l'exposition des éléments des avions retrouvés, la journée se termine autour d'un repas. Au moment de partir, les familles manifestent leur gratitude envers tous les acteurs de cette formidable initiative.

Le plus troublant est que beaucoup avouent qu'ils vont pouvoir enfin faire leur deuil parce qu'ils savent maintenant où sont tombés les avions et où reposent les corps. Pendant 70 ans ils sont restés dans l'ignorance parce-que, certainement par souci de simplification, les autorités militaires les avaient informés que les pertes avaient eu lieu en mer.





## «CHEMIN DE LA MÉMOIRE 39-45 EN PAYS DE RETZ»

Suite à cette inoubliable aventure, Jérôme Batard décide d'adhérer à l'association AREA et il en deviendra le président.

### PROJET D'IMPLANTATION D'UN PANNEAU MÉMORIAL

L'association du souvenir des événements du Boivre et celle du souvenir du Lancaster ont fusionné pour créer l'Association Souvenir Boivre Lancaster - ABSL. Ce sont les initiateurs du projet « *Chemin de la mémoire 39/45 en pays de Retz* ».

C'est lors d'une commémoration en l'honneur des aviateurs disparus dans le crash de leur bombardier Lancaster à Saint-Père en Retz que Jérôme Batard et Nicolas Roturier découvrent le projet de ce parcours de la mémoire lors d'une discussion avec Michel Gautier, le président de l'association ASBL. Ils sont immédiatement séduits par ce projet et expriment le désir d'y inclure le lieu des crashes de Pont Saint Martin. L'idée est soumise au Maire de la commune Mr François qui, comme il l'a déjà fait pour les projets précédents, déclare qu'il apportera tout son soutien à cette idée. Son successeur, Mr Fétiveau, exprimera le désir d'en assurer la continuité.

**L'inauguration du panneau du souvenir aura lieu le 21 mai 2016 et toutes les familles d'aviateurs sont, bien sûr, conviées à l'événement.**

Ce panneau apportera un complément à la stèle implantée près de la mairie.



**Le panneau historique consacré aux crashes d'avions alliés de Pont Saint Martin s'inscrit dans un projet de tourisme mémoriel plus vaste**  
**« *Chemin de la mémoire 39-45 en Pays de Retz* »**

Initié par l'Association Souvenir Boivre Lancaster - ASBL, il comportera à terme une quinzaine de panneaux historiques installés sur les lieux mêmes où se sont déroulés des faits marquants de la dernière guerre en Pays de Retz.

Il s'agit d'inscrire l'histoire dans le territoire et même dans le paysage pour la partager avec les habitants ou la révéler aux vacanciers ou nouveaux arrivants. Ce projet présente un intérêt historique et culturel susceptible de mobiliser les associations d'histoire et du souvenir ainsi que les associations d'anciens combattants. Il permet de recueillir et de partager la parole des derniers témoins, d'associer les écoles, collèges et lycées du périmètre concerné par chaque installation.

L'ASBL accompagné de chaque commune et association locale concernée s'appuient sur une charte « *Chemin de la mémoire* » et constituent un groupe de travail pour mener chaque projet. Chaque panneau en pierre de lave émaillée est mis au point selon la même charte graphique et fabriqué par la même entreprise. Le groupe de travail mène la recherche historique, collecte des témoignages et des photos, écrit le récit du panneau. Chaque fois que nécessaire, il est fait recours aux historiens spécialistes du sujet traité. L'agrément de l'ONAC-VG est sollicité pour chaque panneau.

Le fil rouge de ce projet est un logo " *Chemin de la mémoire 39/45 en Pays de Retz* " qui permet de l'inscrire dans la documentation des offices de tourisme et les circuits de visite de notre région et sur le site internet de l'ASBL : <http://chemin-memoire39-45paysderetz.e-monsite.com/>.

Ce site signalé par un QR code sur chaque panneau permet de le situer sur une carte du pays de Retz, mais aussi de recueillir toutes les informations complémentaires concernant chaque fait de guerre évoqué (récits historiques, témoignages, photos)

**LISTE DES LIEUX ET DE FAITS QUI MÉRITENT DE FIGURER DANS CET ITINÉRAIRE,  
SANS HIÉRARCHIE ET SANS PRÉJUGER DE LEUR IMPORTANCE RELATIVE.**

■ Catastrophe du Boivre du 17 mars 1945. Deux panneaux (un installé en 2006, un autre en mars 2015)

■ Naufrage du Lancastria du 17 juin 1940. Mémorial (panneau et stèle) à la Pointe Saint-Gildas. Inauguration 18 juin 2016.

■ Résistants et déportés de Saint-Père-en-Retz. Panneau près de la stèle. En projet pour 2017.

■ Prise d'otages du 26 août 1944 à Pornic. Projet de panneau en août 2017.

■ Echange de prisonniers de la Rogère, le 29 novembre 1944. Panneau inauguré en novembre 2014.

■ Explosion de la Brosse le 12 mai 1945 à Saint-Viaud. Stèle le 9 mai 2015. Panneau inauguré le 1<sup>er</sup> octobre 2016.

■ Crashes d'avions alliés :

- B24 Liberator au-dessus de la Croix-Bodon à Saint-Brévin le 5 décembre 1943 (9 aviateurs tués). Stèle inaugurée le 8 mai 1999. Projet de panneau à l'automne 2017.

- B17 américain au-dessus du village des Morandières le 1<sup>er</sup> mai 1943 (6 aviateurs tués). Mémorial (stèle et panneau) inauguré le 2 mai 2015.

- Lancaster anglo-canadien au-dessus de la Pichonnais à Saint-Père-en-Retz le 3 avril 1943 (7 aviateurs tués). Stèle inaugurée le 5 avril 2009. Panneau inauguré le 6 avril 2013.

- Lockheed Hudson de la RAF aux Bretesches à Saint-Viaud le 21 décembre 1941 (4 aviateurs tués). Stèle inaugurée le 11 septembre 2010. Panneau historique inauguré le 12 octobre 2013.

- Crashes d'avions britanniques à Pont-Saint-Martin : un Hampden le 4 février 1941 et un Wellington le 8 mai 1941. Panneau inauguré le 21 mai 2016.

■ Poche sud de Saint-Nazaire. Résumé des événements militaires (sabordage de la Télindière le 10 août 1944, reddition des Osttruppen de la Poche sud le 4 septembre 1944, offensives allemandes du 15 octobre et du 21 décembre 1944, bombardements de la gare du Pas Bochet à La Sicaudais et du château du Prieuré à Saint-Père-en-Retz le 26 décembre 1944. Rôle du 1<sup>er</sup> GMR, du 8<sup>ème</sup> Cuirs, du 93<sup>ème</sup> RI et de tous les bataillons extérieurs. Hommage aux FFI et combattants volontaires (dont Maurice Pollono et ses trois compagnons). Libération de la poche sud. Entrevue du ravin de la Roulais le 9 mai 1945. Plusieurs panneaux pourraient être installés auprès du monument de la poche sud à La Sicaudais.

D'ores et déjà sept panneaux sont installés, il y en aura une douzaine en 2017 et une quinzaine en 2020. Cette liste n'est pas exhaustive. Les mairies, les associations ou les groupes d'historiens locaux qui le souhaiteraient pourront la compléter. (Contact : Michel Gautier, président ASBL - 06 81 94 27 66)



## INFORMATIONS PRATIQUES

### L'EMPLACEMENT DU PANNEAU

Le panneau sera implanté en bordure du chemin des Loreaux à proximité des deux lieux de mémoire.



## POUR PLUS D'INFORMATIONS



Flashez ce QR Code pour situer le panneau implanté à Pont Saint Martin et connaître le projet «*Chemin de la Mémoire 39/45 en Pays de Retz*»

## CONTACTS PRESSE

### JULIE BATANY

Mairie de Pont Saint Martin  
02 40 26 87 33  
[communication@mairie-pontsaintmartin.fr](mailto:communication@mairie-pontsaintmartin.fr)

### MICHEL GAUTIER

Association Souvenir Boivre Lancaster  
06 43 66 21 69  
[michalex.gautier@gmail.com](mailto:michalex.gautier@gmail.com)

