



Union Nationale des Combattants

La lettre de l'UNC

Saint-Sulpice-la-Forêt

N° 67 – Juin 2025

Pour son voyage annuel

L'UNC Saint-Sulpice-la-Forêt débarque en Normandie

Pour la deuxième année consécutive, l'UNC Saint-Sulpice-la-Forêt a organisé un voyage en Normandie à destination de ses adhérents. Cette fois, c'est le département de la Manche qui a servi de cadre à une journée chargée de souvenirs et de belles découvertes.

Le 26 mai, il est à peine 7h00 du matin sur la place René-Matthieu Cuisnier. 50 personnes embarquent alors dans le car affrété par les Transports Crespel. Au pointage, Yvan Chapdelaine, vice-président de l'association, à l'origine du programme de la journée, accueille les passagers. A bord, la grande majorité des voyageurs vient de Saint-Sulpice-la-Forêt ; les quelques places restantes sont occupées par des sympathisants originaires d'Andouillé-Neuville, Cesson-Sévigné, Chevaigné et Montreuil-sur-Ille. Au départ, le car est complet ou presque puisque deux autres passagères venues de Sougéal vont rejoindre le groupe au niveau de l'aire du Mont Saint-Michel sur l'autoroute A84.



Devant l'entrée de la Cité de la Mer à Cherbourg (photo : Jean-Michel Rémois)

A 7h05 tapantes, le chauffeur, Patrick, donne le signal du départ. Après 2h30 de trajet, pendant lesquelles chacun et chacune ont pu converser avec leurs voisins, ou pour certains même terminer une nuit un peu écourtée, le convoi arrive à Sainte-Mère-Eglise, première étape de ce voyage. Une courte escale permet aux visiteurs de découvrir les curiosités de ce petit village manchot, haut lieu emblématique du débarquement allié du 6 juin 1944. Après cette brève visite, les passagers reprennent la route en direction de Cherbourg et sa Cité de la Mer où ils vont passer le reste de la journée. A 17h00, le car sulpicien prend le chemin du retour. A 20h00, le périple s'achève à Saint-Sulpice-la-Forêt au terme d'une journée dense mais appréciée des participants dont beaucoup ont évoqué, avant de se disperser, la perspective d'un nouveau voyage en 2026.

Editorial

par Michel Descormiers

L'été, une occasion de faire la trêve

Durant les quelques semaines à venir, beaucoup d'entre nous vont mettre leurs activités habituelles entre parenthèses : on parle alors familièrement de la trêve estivale. A l'origine, le mot "trêve" est employé pour désigner une cessation provisoire des hostilités décidée par convention entre des belligérants. Pour notre association, cette acception prend tout son sens. Notre mission première est certes de préserver le devoir de mémoire et d'œuvrer pour qu'on n'oublie pas les générations passées de combattants qui

se sont battus pour notre liberté : c'est la finalité de la plupart de nos actions tout au long de l'année, notamment celle du voyage organisé en mai dernier dans la Manche auquel cette Lettre de l'UNC Saint-Sulpice-la-Forêt est intégralement consacrée. Mais notre rôle est aussi de militer en faveur de la paix et de l'appeler de tous nos vœux sur tous les territoires où la guerre sévit encore aujourd'hui. Formons donc le vœu que cette pause estivale soit l'occasion d'aboutir enfin à une trêve dans les conflits en cours,

notamment en Ukraine ou encore au Moyen-Orient.

Avec cet espoir, je souhaite à chacune et chacun une trêve estivale profitable et ressourçante. Nous nous retrouverons à la rentrée pour un nouveau numéro de la Lettre qui retracera l'activité de notre association au cours de l'été, car, même durant cette période, les membres du bureau resteront en veille et ne manqueront pas de représenter l'UNC Saint-Sulpice-la-Forêt à l'extérieur. Bel été à toutes et à tous !

Une journée chargée d'Histoire

A quelque 180 kilomètres de Saint-Sulpice-la-Forêt, Sainte-Mère-Eglise est la première étape du voyage : les passagers du car ont alors rendez-vous avec l'Histoire dans cette bourgade normande qui vit arriver les soldats alliés dès le 6 juin 1944. C'est ensuite à la Cité de la Mer de Cherbourg qu'ils vont passer le restant de la journée sur les traces du sous-marin le "Redoutable" et du paquebot le "Titanic".

A Sainte-Mère-Eglise, première commune libérée



Les passagers du car arrivent à Sainte-Mère-Eglise sous un ciel bas, chargé de nuages menaçants. A peine ont-ils posé les pieds sur la terre normande qu'il se met à pleuvoir. Heureusement, cette pluie sera de courte durée et ne sera pas de nature à empêcher la découverte de la commune. L'histoire de celle-ci est intimement liée à celle du débarquement des troupes alliées en Normandie, le 6 juin 1944. Dans la nuit du 5 au 6 juin en effet, les premiers soldats américains des 82^{ème} et

101^{ème} divisions aéroportées arrivent par les airs pour sécuriser les ponts et routes de la région. En raison de vents violents et d'erreurs de largage, de nombreux parachutistes atterrissent directement sur le village de Sainte-Mère-Eglise. Les pertes sont lourdes mais les forces américaines réussissent à repousser les soldats allemands malgré une forte résistance de leur part. Sainte-Mère-Eglise est déclarée libre le matin du 6 juin, devenant ainsi la première commune libérée lors du débarquement. Sa libération est cruciale car la commune occupe une position stratégique, située sur la route menant à Cherbourg, un port essentiel pour le ravitaillement allié.

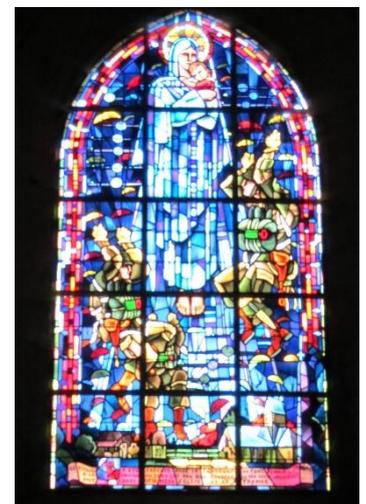
Mais ce village doit surtout sa renommée mondiale au film "Le jour le plus long", sorti en 1962, qui a mis en avant la mésaventure survenue à John Steele, l'un de ces parachutistes américains. Largué au-dessus des côtes normandes, celui-ci s'est retrouvé accroché au clocher de l'église, assistant impuissant aux combats se déroulant sur la place et risquant à tout moment d'être abattu par les soldats allemands. Après deux heures dans cette position inconfortable, il finira par être fait prisonnier mais parviendra à s'échapper et à rejoindre ses camarades alliés. Depuis, la commune a suspendu un mannequin, équipé d'un parachute, au clocher de l'église. Les visiteurs ne manquent pas d'aller voir cette curiosité locale et c'est tout naturellement que le groupe sulpicien s'est dirigé vers l'église.



L'église des XII^{ème} et XIII^{ème} siècles, dédiée à Notre-Dame-de l'Assomption, est un lieu de visite incontournable pour les touristes de passage à Sainte-Mère-Eglise.



Depuis 1975, le mannequin d'un parachutiste est accroché sur le clocher de l'église, en souvenir de John Steele.



A l'intérieur de l'église, le vitrail de la Libération, réalisé en 1947 par le maître-verrier Gabriel Loire, rappelle l'arrivée des parachutistes américains dans la commune.

A Sainte-Mère-Eglise, première commune libérée



Lors de cette première étape, les passagers qui le souhaitent ont pu faire une pause au bar de la place de l'église où les attendaient des boissons chaudes et des viennoiseries.



Jean-Louis Bambeck (à gauche) et Michel Descormiers (à droite) entourant la statue du Général Dwight Eisenhower qui trône sur la place centrale en face de l'église.



Au cœur de Sainte-Mère-Eglise, face au clocher, l'Airborn Museum (photo ci-contre) fait revivre les événements du 6 juin 1944 depuis la préparation en Angleterre jusqu'à la conquête de la libération.

John Steele (1912-1969)



John Marvin Steele est né à Metropolis, dans l'Illinois (États-Unis), le 29 novembre 1912. Il est l'aîné d'une fratrie de sept enfants, deux filles et cinq garçons. Lorsque les États-Unis entrent en guerre en 1941, à 29 ans, il s'engage dans les troupes aéroportées. Il est affecté à la 82^{ème} division, au sein du 505^e régiment de parachutistes. Dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, les parachutistes américains sautent sur le Cotentin pour créer une tête de pont aéroportée à l'arrière d'Utah Beach afin de faciliter la sortie des troupes qui vont y arriver à l'aube. L'unité de John Steele doit sauter aux abords de Sainte-Mère-Église et prendre le bourg normand. Mais le pilote inexpérimenté du C-47 qui transporte une quinzaine de parachutistes, dont Steele, vole trop haut, craignant la DCA. Les hommes sont donc mal largués et sont parachutés aux alentours de 1 h 00 du matin sur le village même. Lors de sa descente, John Steele est atteint au pied. Il pense atterrir sur la place centrale mais un bâtiment y est en feu. En essayant d'éviter le brasier, il s'écrase sur l'église, son parachute s'accrochant à l'une des sculptures érigées à la base du clocher. Il se balance et tente de se libérer de son parachute tandis que sur la place, tout autour de l'église, les combats font rage. Il essaye de se décrocher à l'aide de son couteau mais celui-ci tombe. Il prend alors la décision de faire le mort afin d'éviter de servir de cible à l'ennemi. Après plus de deux heures, deux soldats allemands postés en haut de l'église le remarquent et viennent couper les suspentes de son parachute. Une fois au sol, John Steele est soigné et fait prisonnier. Trois jours plus tard, sans que l'on sache vraiment s'il a été libéré ou s'il s'est échappé, il retrouve les troupes américaines et est transféré dans un hôpital en Angleterre. En septembre 1944, il est de nouveau parachuté sur Nimègue, aux Pays-Bas et participe à la libération de la ville et à la sécurisation de la zone. En avril 1945, il arrive dans la région de Francfort en Allemagne. Il participe à diverses opérations et termine la Seconde Guerre mondiale dans ce secteur. Après avoir embarqué à Marseille, il regagne les États-Unis et retrouve la vie civile en septembre 1945.

En 1959, un livre écrit par un journaliste américain sous le titre "Le jour le plus long", consacre une vingtaine de lignes à John Steele. Le succès du livre est tel qu'il fait l'objet d'une adaptation cinématographique reprenant le titre de l'ouvrage et l'épisode de Sainte-Mère-Eglise. La scène ne dure que 140 secondes - sur un film de 2 heures 50 - mais va faire connaître au monde entier l'épisode du clocher et John Steele. Par la suite, celui-ci revient plusieurs fois à Sainte-Mère-Église, lors de commémorations du débarquement de 1944, devenant une personnalité du village dont il est fait citoyen d'honneur. John Steele meurt le 16 mai 1969, à l'âge de 57 ans, dans la ville de Fayetteville en Caroline du Nord.

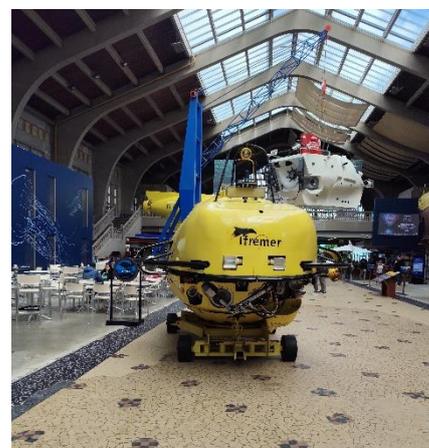
A Cherbourg, une plongée inoubliable dans l'univers de la mer

En quittant Sainte-Mère-Eglise, il ne reste plus qu'une quarantaine de kilomètres à parcourir pour atteindre la destination finale de la journée, Cherbourg et sa Cité de la Mer. Dans ce haut lieu normand dédié à l'aventure de l'homme et de la mer, le groupe des sulpiciens va plonger dans un univers témoin de la prestigieuse histoire maritime de cette cité portuaire du Cotentin.

A l'arrivée en fin de matinée, c'est d'abord la découverte avec émerveillement de l'entrée de la Cité de la Mer. Ouverte depuis 2002, celle-ci est située dans l'ancienne Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg. Elle étonne les plus curieux par son pur style art-déco ; l'imposant bâtiment, lieu d'accueil de prestigieux paquebots depuis 1933 surprend aussi par son gigantisme. En pénétrant à l'intérieur de l'immense hall, le décor est immédiatement planté avec l'exposition d'engins d'exploration des fonds marins, une collection unique au monde.



Les premiers pas des visiteurs dans la galerie des engins d'exploration des mers et océans. Cette exposition met en valeur des engins légendaires, comme le célèbre sous-marin français Nautilus qui a joué un rôle essentiel dans la découverte de l'épave du Titanic ou encore l'Archimède, lancé en 1930.



Avant d'embarquer pour l'aventure, Michel Descormiers, Yvan Chapdelaine et Gérard Hugoo, membres du bureau de l'UNC Saint-Sulpice-la-Forêt, règlent les dernières formalités d'accueil et récupèrent les billets qui vont permettre l'accès aux différents espaces. La visite va commencer alors par la découverte d'un joyau de la Marine Nationale, le Redoutable.

Le Redoutable, une prouesse technologique et une formidable aventure humaine

Fleuron de la Marine Nationale, construit à Cherbourg dans les années 1960, le Redoutable a été mis en service en 1971. Premier sous-marin nucléaire français, il incarne une véritable prouesse technologique. Intégrant des innovations acoustiques de pointe pour échapper à la détection, il a été conçu non pas pour plonger à des profondeurs extrêmes mais pour être le plus silencieux possible, un atout essentiel pour sa mission. Propulsé par un réacteur nucléaire à eau pressurisée, il pouvait naviguer en immersion pendant plusieurs mois à une vitesse de 25 nœuds. A bord, un équipage de 135 personnes assurait les missions, allant de la surveillance à la frappe stratégique. Plus qu'un simple sous-marin, il est devenu aujourd'hui un symbole de la puissance technologique de la France et du savoir-faire de l'Arsenal de Cherbourg où sont construits les sous-marins depuis plus de 100 ans. Sa transformation en musée à la Cité de la Mer a permis de le préserver comme un patrimoine historique maritime.

Equipés d'un audio-guide, les visiteurs pénètrent dans les entrailles de ce géant des mers. Ils vont ainsi traverser l'ensemble des compartiments du sous-marin, du poste de commande aux dortoirs, en passant par les zones techniques. Cette visite ne se contente pas de présenter une prouesse technologique : elle met aussi en lumière le quotidien des sous-mariniers, en rendant hommage à leur savoir-faire et à leur capacité à vivre et à travailler dans un espace particulièrement confiné.



Ce géant des mers, doté d'une coque en acier spécial pour résister aux conditions difficiles des profondeurs marines, mesure 128 m de long et 10,6 m de large.

A l'intérieur de la salle des machines, une impressionnante tuyauterie était essentielle au fonctionnement du sous-marin. En découvrant cet ensemble de tuyaux et de réseaux entremêlés, on image facilement la haute technicité dont devaient faire preuve les sous-mariniers pour en assurer la maintenance.



Des postes de contrôle et de réglage des différentes installations techniques qui illustrent toute la complexité de cette machinerie.

L'armement du Redoutable composé de 16 missiles balistiques nucléaires en faisait un pilier de la dissuasion nucléaire française.

Evénement

A bord du Redoutable, un aperçu unique de la vie des sous-mariniers



Dans le quartier des officiers, les cabines, individuelles, quoique d'une surface limitée, étaient aménagées avec goût et de façon fonctionnelle. Les officiers disposaient par ailleurs d'un salon où ils pouvaient se retrouver pour un moment de détente et de distraction.

Dans un espace plus confiné et un peu plus spartiate, les sous-mariniers vivaient à plusieurs dans des cabines équipées de lits superposés.



Une partie de la cuisine



La salle de restauration

La gastronomie à bord était très importante ! Les meilleurs cuisiniers de la Marine Nationale ont servi à bord du Redoutable. Il était en effet essentiel de maintenir le moral de l'équipage lors des longues missions en mer et l'excellence de la cuisine y contribuait.



Certains se sont essayés au pilotage d'un sous-marin sur des simulateurs.

Le Redoutable a été désarmé en 1991. En 1996, le Ministère de la Défense en a fait don à la communauté urbaine de Cherbourg en vue de l'exposer à la Cité de la Mer. Afin de l'accueillir sur le site, il a fallu creuser une darse de 136 m sur 19 m. Le 4 juillet 2000, le Redoutable est acheminé du port militaire de Cherbourg vers la Cité de la Mer : quelque 70 hommes et la presque totalité des moyens nautiques de la base navale sont mobilisés pour mener à bien cette opération. Le Redoutable est ouvert au public le 29 avril 2002.



Evénement

Une pause bien méritée

Après une heure passée dans les coursives du Redoutable, direction le restaurant de la Cité de la Mer.



Au menu

Assiette Terre et Mer
Filet de lieu avec son Risotto
Tarte normande et son
caramel au beurre salé



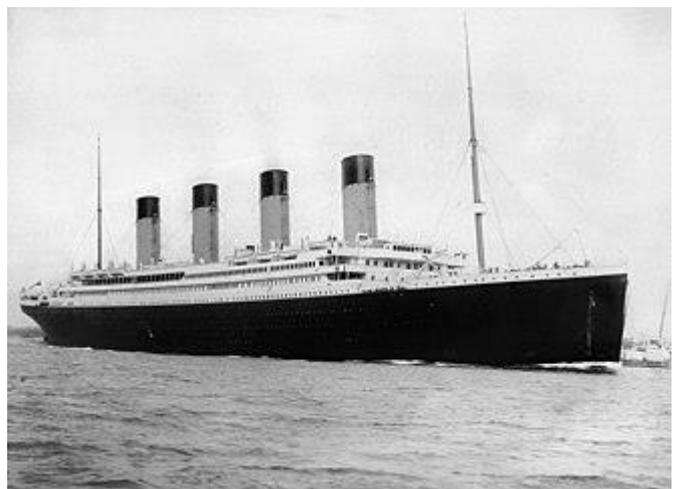
Le Titanic, le plus légendaire des paquebots

Après le repas, les visiteurs sulpiciens partent sur les traces du Titanic dont le destin tragique, plus de 110 ans après, est encore fortement ancré dans les mémoires.

Le 10 avril 1912, à 18h35, le Titanic s'immobilise dans la grande rade de Cherbourg. En provenance de Southampton et à destination de Queenstown en Irlande, ce paquebot transatlantique britannique embarque 281 passagers lors de cette escale cherbourgeoise.

Propriété de la compagnie britannique White Star Line, il est commandé par le capitaine Edward Smith. Il transporte certains des gens les plus riches de l'époque ainsi que des centaines d'émigrants venus de Grande-Bretagne, d'Irlande et d'ailleurs en Europe à la recherche d'une nouvelle vie aux États-Unis. La coque, pourvue de seize compartiments étanches servant à protéger le navire en cas de voies d'eau ou d'avaries importantes, lui donne alors la réputation de paquebot "insubmersible" et conduit les médias contemporains à le présenter comme l'un des navires les plus sûrs. Les faits leur donneront tort, hélas !

Le 12 avril 1912, à 19 h 45, le Titanic reçoit un message du paquebot "La Touraine" lui signalant un brouillard dense, une couche de glace épaisse, des icebergs et un navire abandonné sur plusieurs points de l'Atlantique Nord. Ce message est immédiatement remis au commandant Edward Smith.



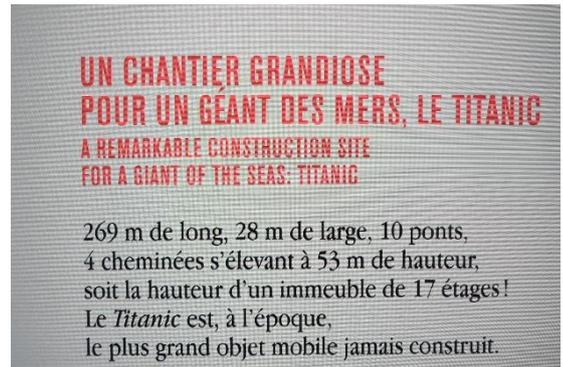
Le Titanic, le plus légendaire des paquebots (suite)

Dans la journée du 13 avril 1912, le Titanic reçoit plusieurs messages lui signalant des icebergs et quelques champs de glace. Dans l'après-midi, un incendie est éteint dans une salle des chaudières. Il faisait rage depuis plusieurs jours et était dû à un coup de grisou sur un charbon de qualité médiocre livré à cause d'une grève des mineurs : l'incident n'était pas inhabituel sur les navires de l'époque, mais celui-ci était d'une rare intensité. Ce feu a pu fragiliser les cloisons de cette salle. À 22 h 30, le paquebot reçoit un avis du "Rappahannock", un autre navire présent dans les parages, lui signalant un épais champ de glace et plusieurs icebergs.

Le 14 avril 1912, quatre jours après le commencement de son voyage inaugural, il heurte un iceberg à 23 h 40 (heure locale) et coule le 15 avril 1912 à 2 h 20 au large de Terre-Neuve. Il n'atteindra jamais New-York, sa destination finale. Entre 1 490 et 1 520 personnes trouvent la mort, ce qui fait de cet événement l'une des plus grandes catastrophes maritimes survenues en temps de paix.

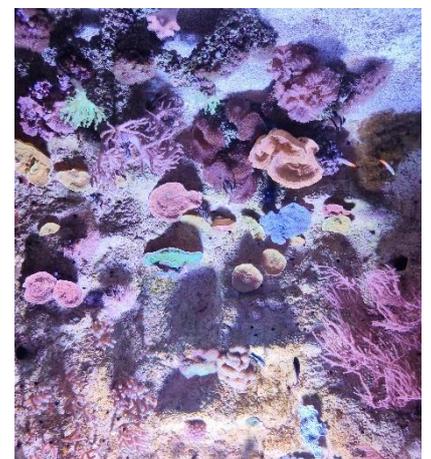
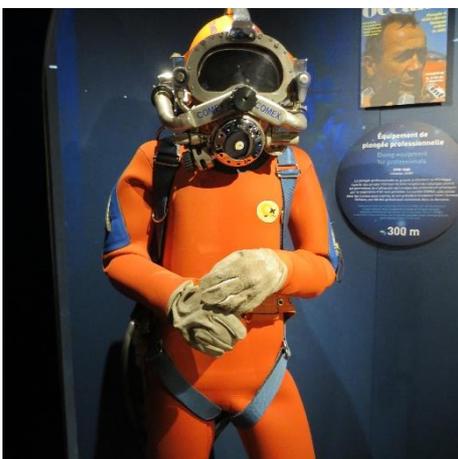
L'épave du Titanic est localisée le 1^{er} septembre 1985. Elle gît à 3 821 m de profondeur, à 650 km au sud-est de Terre-Neuve.

C'est cette histoire que les visiteurs revivent à la Cité de la Mer. En descendant un escalier qui semble longer la coque du Titanic, ils pénètrent dans un univers légendaire. Des morceaux de vie, des scènes ouvertes sur la traversée et le naufrage se dévoilent au fur et à mesure du parcours. Toutes les 30 minutes, un court-métrage retrace la traversée, la collision, le naufrage, dans chacun des lieux du paquebot : le pont, les coursives de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe, le centre de messagerie, la passerelle de navigation, l'espace central. On peut même admirer des pièces intactes de vaisselle utilisées à bord.



L'océan du futur

Nos visiteurs sulpiciens ont pu aussi s'émerveiller devant la beauté des fonds marins. Embarqués dans un voyage à travers trois étages d'espaces multimédias, ils sont allés à la rencontre du dernier territoire sauvage de la planète : l'océan.



17 aquariums offrent un spectacle fabuleux. Le plus grand, l'aquarium Abyssal et ses 10,70 m de profondeur, permet une immersion spectaculaire dans une représentation d'un atoll tahitien, où cohabitent un millier de poissons polynésiens.

A 17h00, l'aventure cherbourgeoise prend fin pour le groupe venu de Saint-Sulpice-la-Forêt. Chacune et chacun repart avec des images inoubliables dans la tête. Sur la route du retour, Michel Descormiers retrace une dernière fois l'histoire qui lie l'arsenal de Cherbourg à la construction des sous-marins depuis 1899 jusqu'à nos jours. A 20h00, le car arrive à son point d'arrivée, place René-Matthieu Cuisnier. Les passagers se séparent alors, espérant se retrouver l'an prochain pour une nouvelle aventure.