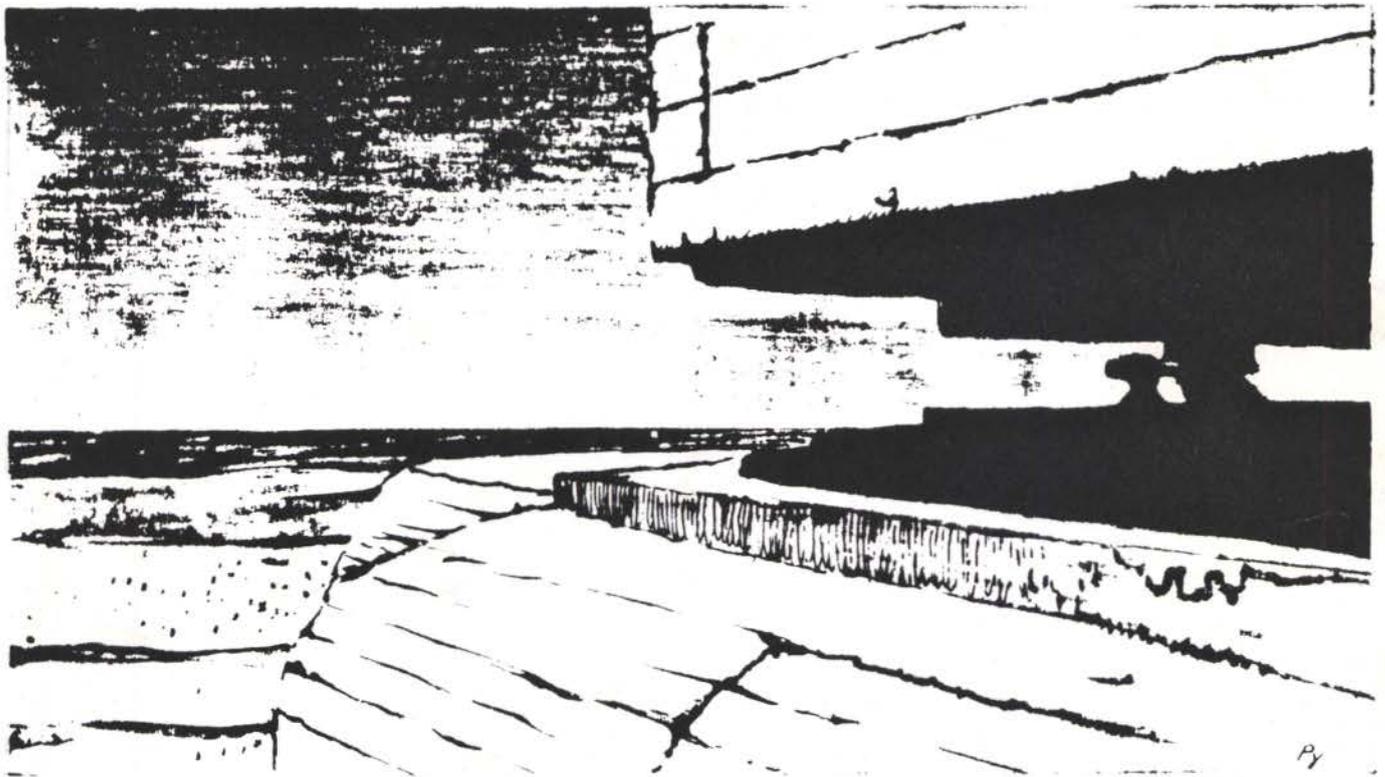


LE DEBARQUEMENT



Sites et ouvrages de défense



6

HISTORIQUE
RT DE SYNTHESE

4

1

M·A·B·N 78

8.6.h
1

GEO
BNO
GEN. à l'Aménagement et à l'Environnement
7 14, rue des Capucins B. P. Foncléon 1
14007 CAEN Cedex Téléphone (31) 892213

Mission de l'Environnement
Direction Régionale

AVANT-PROPOS

Depuis la fin de la guerre, les plages du débarquement ont été l'objet de divers aménagements destinés à mettre en valeur certains points forts de l'épopée alliée ou à rappeler au souvenir des vivants, le sacrifice de milliers d'hommes. Quelques unes des réalisations effectuées, comme l'exposition permanente du débarquement d'Arromanches ou le cimetière américain de St Laurent-sur-Mer, ont été couronnées de succès.

Il apparaît, aujourd'hui, que ces tentatives de promotion du littoral normand sont insuffisantes et partielles. Le circuit traditionnel des plages de l'invasion anglo-américaine n'offre pas aux touristes une vue d'ensemble satisfaisante de l'opération alliée. Seuls quelques pôles, disséminés le long de la côte, attirent momentanément le flot de visiteurs. Les sites historiques retenus ne concernent, par ailleurs, que l'action des alliés le jour J et les semaines suivantes. Les indications relatives à la riposte allemande à une opération de débarquement, notamment la mise en place des fortifications du Mur de l'Atlantique, ne sont évoquées que de façon très marginale.

C'est à la suite de ces constatations que l'étude qui suit a été entreprise par la Mission d'Aménagement de la Basse-Normandie. Ce rapport s'inscrit dans le cadre du Schéma d'Aménagement du Littoral de la Basse-Normandie qui recommande de poursuivre dans les années à venir "la mise en valeur des ensembles touristiques à vocation nationale et internationale (Deauville, Mont-Saint-Michel, plages du débarquement)".

Utilisant les apports nouveaux de la recherche historique, la présente étude envisage :

- un rappel des événements - Mur de l'Atlantique
 - déroulement de l'opération du débarquement
 - bataille de Normandie.
- un inventaire détaillé des principaux sites historiques et des centres d'intérêt majeurs liés à l'épopée alliée de Juin 1944.
- enfin diverses suggestions qui doivent permettre un aménagement cohérent et rationnel de l'ensemble du secteur d'invasion anglo-américain.

Ce rapport ne constitue encore, au moins pour certains aspects du problème qu'un travail préliminaire, en particulier, en ce qui concerne les propositions d'aménagement. Il sera nécessaire avant toute réalisation d'envisager des études plus complètes sur le terrain (1).

(1) Voir l'étude de Monsieur Cornet consacrée à l'analyse paysagère des principaux sites du parc du Débarquement - Octobre 1977 - Conservatoire du Littoral.

S O M M A I R E

	Pages
I - <u>MUR DE L'ATLANTIQUE ET DEBARQUEMENT ALLIE</u>	4
A - <u>LES FORTIFICATIONS ALLEMANDES EN BASSE-NORMANDIE</u>	5
- Un système fortifié colossal	5
- Les constructeurs du Mur	6
- L'armée allemande derrière le béton	7
B - <u>TYPES D'OUVRAGES FORTIFIES DU MUR DE L'ATLANTIQUE</u>	9
- Ouvrages d'artillerie	10
- Ouvrages de défense des plages	20
- Ouvrages spéciaux et souterrains	20
C - <u>L'EPOPEE DU DEBARQUEMENT DE NORMANDIE (Juin-Août 1944)</u>	25
1. <u>La préparation du débarquement (1942-1944)</u>	25
a - <u>Origine et développement d'Overlord</u>	25
b - <u>Opérations préliminaires à l'invasion</u>	31
. Overlord, un chef d'oeuvre sur le plan technique	31
. Opération Fortitude ou la guerre psychologique	37
. Offensive stratégique aérienne alliée	38
c - <u>Le plan de bataille des Alliés</u>	40
2. <u>L'exécution d'Overlord : The D-Day</u>	42
a - <u>Le Jour le plus long</u>	42
1 - Le déminage des eaux marines	42
2 - Le parachutage des troupes aéroportées	44
3 - Le bombardement aérien et naval	46
4 - L'assaut par mer	47
b - <u>La consolidation de la tête de pont</u>	53
1 - La coupure du Cotentin	53
2 - Les ports artificiels	53
3 - La capture de Cherbourg	54
3 - <u>Stalingrad en Normandie (Juillet-Août 1944)</u>	54

/...

	Pages
II - <u>LES SITES HISTORIQUES DU DEBARQUEMENT</u>	59
A - <u>LES VESTIGES DU MUR DE L'ATLANTIQUE</u>	59
a - <u>Le mont CANISY</u>	59
b - <u>AUBERVILLE</u>	63
c - <u>MERVILLE</u>	63
d - <u>LONGUES-SUR-MER</u>	65
e - <u>POINTE DU HOC</u>	68
f - <u>ST MARCOUF - CRISBECQ</u>	70
B - <u>PORT ARTIFICIEL ET PLAGES DU DEBARQUEMENT</u>	72
a - <u>Le Mulberry d'Arromanches</u>	72
b - <u>Les Musées</u>	74
c - <u>Les sites glorieux</u>	77
d - <u>Les cimetières militaires alliés</u>	79
e - <u>Les monuments commémoratifs</u>	79
III - <u>PROPOSITIONS POUR UNE MISE EN VALEUR DES SITES DU DEBARQUEMENT</u>	81
A - <u>INVENTAIRE DES ACTIONS ENGAGEES DANS LA ZONE DU DEBARQUEMENT DEPUIS 30 ANS</u>	81
B - <u>RAISONS D'UN REAMENAGEMENT DES SITES DU DEBARQUEMENT</u>	82
C - <u>PROPOSITIONS POUR UNE MISE EN VALEUR D'ENSEMBLE DU SECTEUR DU DEBARQUEMENT</u>	82
a - La protection des champs de bataille	82
b - L'aménagement des lieux historiques	83
c - La création de circuits touristiques	83

I - MUR DE L'ATLANTIQUE
ET DEBARQUEMENT ALLIE



Déjà dotée par les siècles d'un riche passé, la Normandie devait entrer une nouvelle fois dans l'histoire, avec le débarquement allié de Juin 1944.

L'objet de ce chapitre d'introduction est de rappeler à la fois le grand exploit des armées anglo-américaines et l'autre face de l'événement, c'est-à-dire, le système défensif mis en place par les Allemands en bordure du littoral ou Mur de l'Atlantique.

I - MUR DE L'ATLANTIQUE ET DEBARQUEMENT ALLIE

A - LES FORTIFICATIONS ALLEMANDES EN BASSE-NORMANDIE

Pour faire face à une opération amphibie alliée, l'armée allemande avait bâti sur le littoral européen, au cours du dernier conflit mondial, une puissante ligne fortifiée baptisée Atlantikwall ou Mur de l'Atlantique. Cette muraille de béton qui s'étendait du nord des Pays-Bas à la frontière espagnole comprenait, en Juin 1944, environ 12 000 blockhaus et 4 000 pièces d'artillerie.

- Un système fortifié colossal

Après les lignes Maginot et Siegfried, le Mur de l'Atlantique est le dernier grand complexe fortifié édifié en Europe. En Normandie, le Mur comprenait, sur les 500 km de côtes, s'étendant entre le Mont-Saint-Michel et le Tréport, environ 2 000 ouvrages bétonnés construits pour la plupart en 1943.

Prise à la fin de 1941, au moment de l'entrée en guerre des U.S.A. et du déclenchement de la première contre-attaque soviétique, la décision de mettre en défense le littoral européen, apparaît comme la riposte de l'Allemagne à la menace d'une guerre sur deux fronts. C'est seulement au printemps de 1942 que fut déterminée la conception d'ensemble du système défensif à implanter sur le rivage. Six mois s'écoulaient encore avant que ne commencent les gros travaux de bétonnage. Jusqu'alors, la construction du Mur avait traîné en longueur et seuls quelques travaux ponctuels, menés sans aucun plan d'ensemble avaient été entrepris dans le Pas-de-Calais, dans les îles anglo-normandes et dans les grands ports de l'Atlantique (bases sous-marines).

De l'automne de 1942 à l'automne de 1943, les travaux de fortification furent menés, activement grâce à une abondante main d'oeuvre recrutée dans les camps de prisonniers. A la fin du mois de juillet 1943, on atteignait le total de 8 000 ouvrages permanents achevés. Pourtant, au début de l'automne 1943, le retard accumulé, eu égard aux prévisions du programme de construction défini par Hitler, en août 1942, était inquiétant.

Conscient des graves conséquences que provoquerait la réussite d'un débarquement allié sur les rives de la Manche, alors que le gros de son armée était encore occupé en Russie, Hitler décidait, à la fin de 1943, de renforcer le front occidental. La nomination du maréchal Rommel au poste d'Inspecteur des défenses côtières, en novembre 1943, puis sa promotion au grade de chef des armées chargées de repousser l'invasion, montre l'importance que le maître de l'Allemagne accordait au Mur dans la stratégie défensive globale du Reich.

En dépit de tous les efforts de Rommel, les travaux défensifs ne progressaient que lentement en raison de la recrudescence de l'activité aérienne alliée, à partir du début du printemps 1944. Outre qu'elles occasionnaient de nombreux arrêts de travail et une nette diminution du rendement de la main d'oeuvre, les attaques aériennes provoqueront de nombreux dégâts aux ouvrages en cours de construction. Le bombardement systématique du système ferroviaire français, principal moyen de transport utilisé par les Allemands en France, devait au surplus gêner le ravitaillement du Mur en matériaux de construction et le travail dut cesser sur différents chantiers, à partir d'avril 1944.

A la veille du débarquement, le Mur se présentait, en Normandie, comme une fortification déjà imposante mais de valeur très inégale. Le système était solide autour des grands ports, transformés en Forteresses (le Havre, Cherbourg), il était gênant autour des ports secondaires (Granville, Barfleur, Courseulles, Ouistreham) ainsi que dans les parages des installations militaires de grande valeur (la Hague). Partout ailleurs, la fortification était médiocre et inachevée. Nulle part, sauf dans le secteur d'Omaha, le Mur de l'Atlantique, plus oeuvre d'intimidation et de prestige que véritable barrière, ne résistera à l'assaut des alliés.

Outre son inachèvement le rempart côtier fut construit sur des bases fausses. L'occupant était convaincu qu'une opération nautico-terrestre de vaste ampleur exigeait au préalable la possession d'installations portuaires par l'assaillant, pour le déchargement de son matériel et l'alimentation du front de bataille. A partir de cet a-priori, hors des ports point de salut, le commandement allemand articula tout son dispositif défensif autour des grands organismes portuaires. En débarquant, grâce aux deux Mulberries (ports artificiels) sur des plages nues, entre les ports considérés du côté allemand comme l'unique moyen d'accès au continent en venant du large, les Alliés désorienteront l'Etat-Major adverse et paralyseront ses réflexes.

- Les constructeurs du Mur

C'est à l'Organisation Todt que fut confiée, en 1942, la construction du système défensif côtier. Maître d'oeuvre de l'armée du Reich, l'O.T., créée en 1938, était chargée d'exécuter les grands travaux militaires décidés par Hitler.

Dans cette intention, elle devait passer contrat avec des entreprises compétentes, ravitailler les chantiers en matériaux et en main d'oeuvre et surveiller la réalisation du programme de travaux.

La première grande tâche de l'O.T. fut l'érection, en un temps record, des 22 000 blockhaus de la ligne Siegfried, en face de la ligne Maginot. Après l'ouverture des hostilités, elle fut chargée de réparer les voies ferrées, les ponts et les routes sur les différents fronts de combat. En août 1942, elle reçut l'ordre de fortifier le rivage de l'Europe occidentale.

Pour venir à bout de ce vaste projet qui devait être achevé pour le premier mai 1943 (15 000 ouvrages échelonnés sur 4 000 km de côtes), l'O.T. fit appel aux plus puissantes entreprises du Reich. La plupart d'entre elles avaient acquis lors de l'édification de la ligne Siegfried une grande expérience dans la construction des fortifications militaires. Ces entreprises-pilotes germaniques, après avoir passé un ou plusieurs contrats avec l'O.T., en confiaient l'exécution d'une partie à des petites sociétés allemandes ou étrangères sous-traitantes.

Afin d'accélérer le rythme des travaux et de respecter les délais fixés, l'O.T. s'efforcera de favoriser la standardisation dans la construction des ouvrages. Cet effort très poussé de normalisation est responsable de la monotonie et de l'uniformité des installations du Mur de l'Atlantique.

Au milieu de l'été de 1943, l'O.T. disposait sur ses chantiers d'environ un million de travailleurs provenant des pays occupés ou des camps de prisonniers.

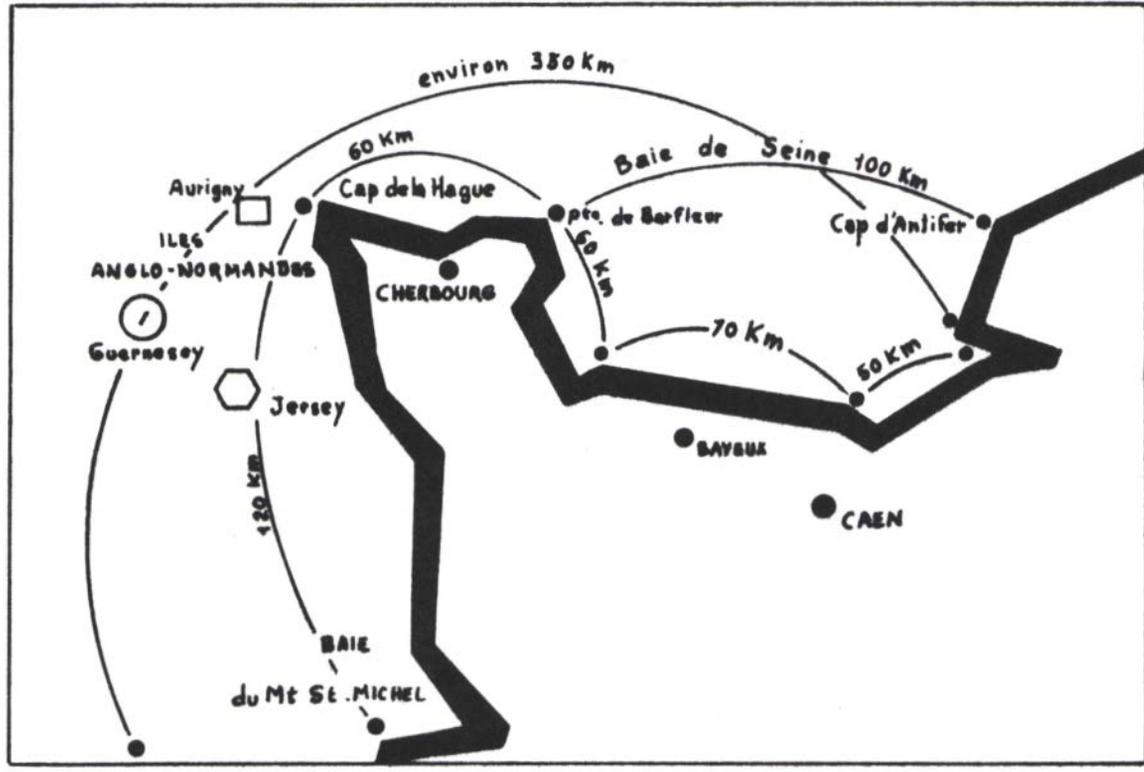
- L'Armée allemande derrière le béton

En juin 1944, il y avait en Basse-Normandie 7 divisions d'infanterie groupées dans le 84^e Corps d'Armée (QG St Lô) dépendant de la VII^e Armée (QG Le Mans). Cette grande formation était placée avec la XV^e Armée qui occupait le nord de la France, sous le commandement du maréchal Rommel.

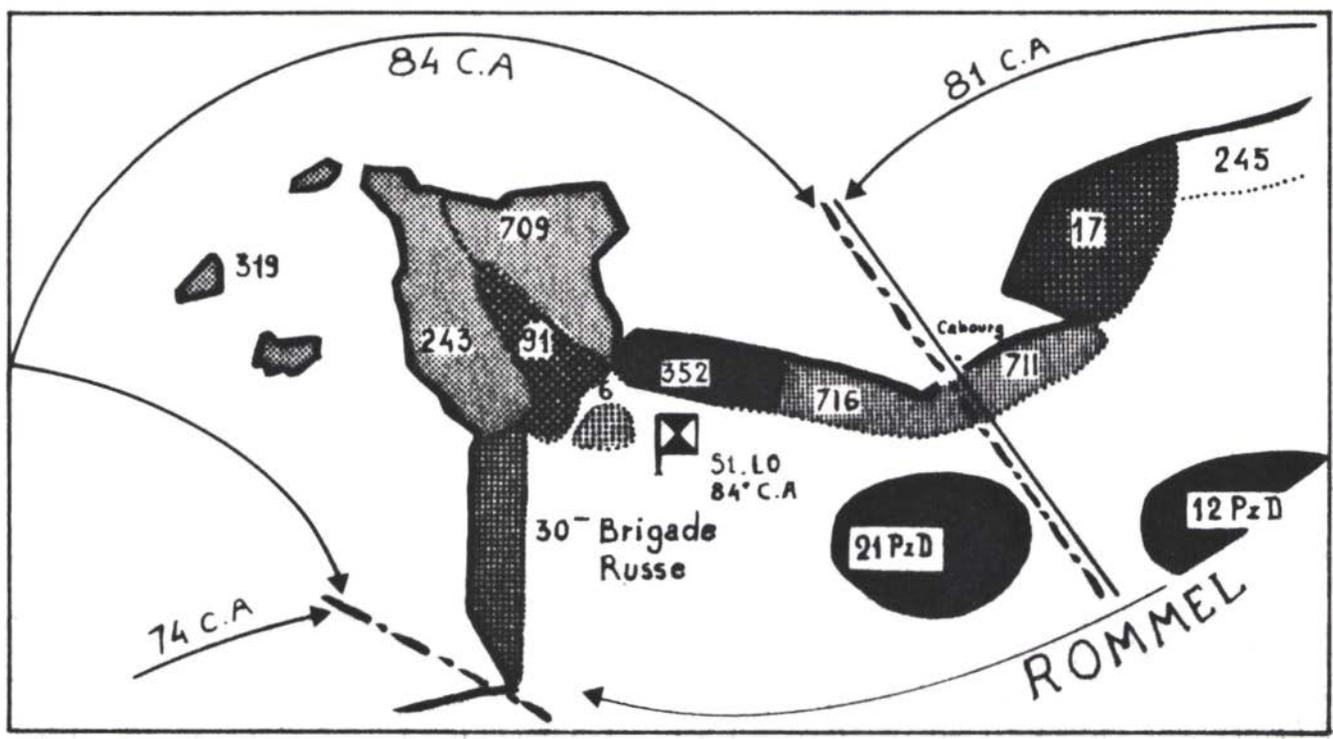
Au moment du débarquement, trois divisions blindées totalisant environ 500 chars étaient stationnées entre Loire et Seine. Il s'agissait de la 21^e division blindée (cantonnée dans la région de St Pierre-sur-Dives), de la 12^e D.B. (installée dans la région d'Evreux) et de la division blindée d'instruction ou Panzerlehr (cantonnée en réserve dans la région d'Orléans). Faute d'entente entre Rommel et von Rundstedt, les deux commandants du front ouest, sur la manière d'utiliser les unités cuirassées, Hitler avait dû se résoudre à partager en deux ce qui constituait la force de frappe de l'armée allemande.

/...

LE LITTORAL NORMAND EN CHIFFRES



Ordre de bataille de la Wehrmacht en Basse - Normandie



- | | | | | | |
|-------|----------------------------------|---|---------------------------------|---|-------------------------------------|
| — | Limites entre les armées | ■ | Division d'infanterie statique | ■ | Régiment de chasseurs parachutistes |
| - - - | Limites entre les corps d'armées | ■ | Division d'infanterie mobile | ■ | Unités de volontaires russes |
| | Limites entre les divisions | ■ | Division d'infanterie Luftwaffe | ■ | Divisions blindées |

Ce fractionnement aura de fâcheuses conséquences au moment de l'invasion. A la place d'une puissante contre-offensive menée par un demi-millier de chars, les Alliés auront à faire face à une série de coups isolés et désordonnés qu'ils pourront parer aisément. L'absence de contre-attaque massive est la raison majeure du succès allié dans l'établissement de la tête de pont, pendant les premiers jours critiques suivant la mise à terre. Faute d'une stratégie claire et d'une unité de commandement, la lutte anti-invasion fut une entreprise ratée.

A la veille de l'opération alliée, les forces navales et aériennes allemandes, alors dans leur sixième année de guerre, étaient incapables de tenir tête aux flottes alliées. Seule, la centaine de sous-marins basés dans les ports de l'Atlantique et de la mer du Nord représentait un réel danger. Aussi, le matin du 6 Juin, le commandement anglo-américain mettra-t-il un système complexe de défense proche et lointaine sur les deux flancs de l'Armada alliée. Grâce à ce double barrage, les attaques des sous-marins contre la flotte de débarquement seront maladroitement peu efficaces.

Au total, en ce printemps de l'année 1944, à la veille de la grande partie décisive, la stratégie défensive allemande présentait de graves lacunes et de nombreuses insuffisances. Toutefois, malgré ses faiblesses, le Mur de par son existence même devait jouer, sur un plan général, un rôle retardateur non négligeable en contraignant les Alliés à des préparatifs considérables et à une accumulation de moyens d'attaque très supérieurs à ceux qui auraient été nécessaires si la côte avait été libre. En particulier, les délais exigés pour mettre au point les ports artificiels auraient été supprimés, si, du côté allié, on avait pu utiliser, lors du débarquement, les installations d'un port continental.

B - TYPES D'OUVRAGES FORTIFIES DU MUR DE L'ATLANTIQUE

La protection du littoral reposait sur une répartition des tâches défensives entre les divers ouvrages.

La défense lointaine était confiée à des batteries d'artillerie à long rayon d'action, disséminées le long de la côte. En avant de cette ligne constituant l'ossature du système fortifié, étaient implantés, juste au-dessus des plages, de nombreux petits ouvrages abritant des armes d'un calibre plus faible. A ces fortins était attribuée la défense rapprochée du littoral.

La défense immédiate du rivage était renforcée par des obstacles semés sur les grèves, des champs de mines ou des murs antichars.

/...

En arrière du littoral, on trouvait divers ouvrages comme les stations de détection et les bases de lancement de V1.

Le chapitre s'organisera autour des trois thèmes suivants :

- les ouvrages d'artillerie ou de défense lointaine
- les ouvrages de défense des plages ou défense rapprochée
- les ouvrages spéciaux et les souterrains.

- Ouvrages d'artillerie

Les batteries d'artillerie à longue portée, chargées d'empêcher l'approche des côtes du continent par une flotte d'invasion, constituaient le squelette du Mur de l'Atlantique.

Une batterie côtière se composait de trois à six pièces accompagnées de divers ouvrages annexes : poste de direction de tir, soutes à munitions et abris servant de logement au personnel. Chaque position, comprenant de 100 à 300 hommes, était défendue par des pièces antiaériennes (DCA) et par des installations de défense rapprochée contre une attaque (nids de mitrailleuses, canons antichars, fossés, champs de mines).

L'artillerie côtière allemande était placée dans des cuves en béton à ciel ouvert ou dans des casemates.

Les encuvements

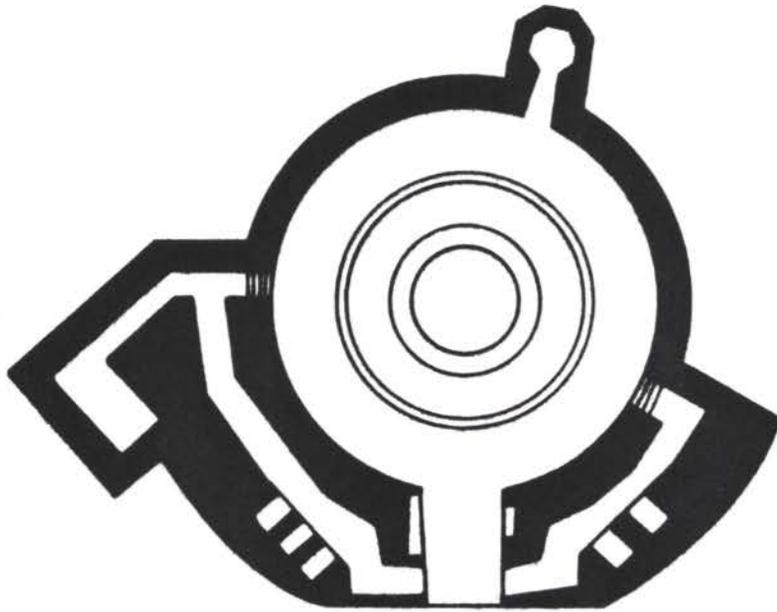
En Normandie, où la construction du Mur était moins avancée que dans le Pas-de-Calais, de nombreux canons étaient placés dans de grandes cuves bétonnées d'un modèle standard pour chaque type de pièce. Il s'agissait de vastes aires circulaires édifiées au niveau du sol ou légèrement enterrées, d'un diamètre d'une douzaine de mètres. Au centre, un pivot coulé dans une plaque de béton était destiné à fixer l'affut du canon et à permettre sa rotation. Sur sa périphérie, l'installation était bordée d'un mur jouant le rôle de parapet ; à l'intérieur du mur d'enceinte, des niches servaient au stockage des munitions.

La disposition sur plate-forme bétonnée présentait l'avantage de conserver à la pièce un tir dans toutes les directions. Toutefois, en dépit d'un camouflage savant, ce dispositif était très vulnérable lors des attaques aériennes. Les encuvements de St Martin de Varreville (Utah), de la pointe du Hoc, de Houlgate, du Canisy étaient en grande partie détruits le matin du jour J.

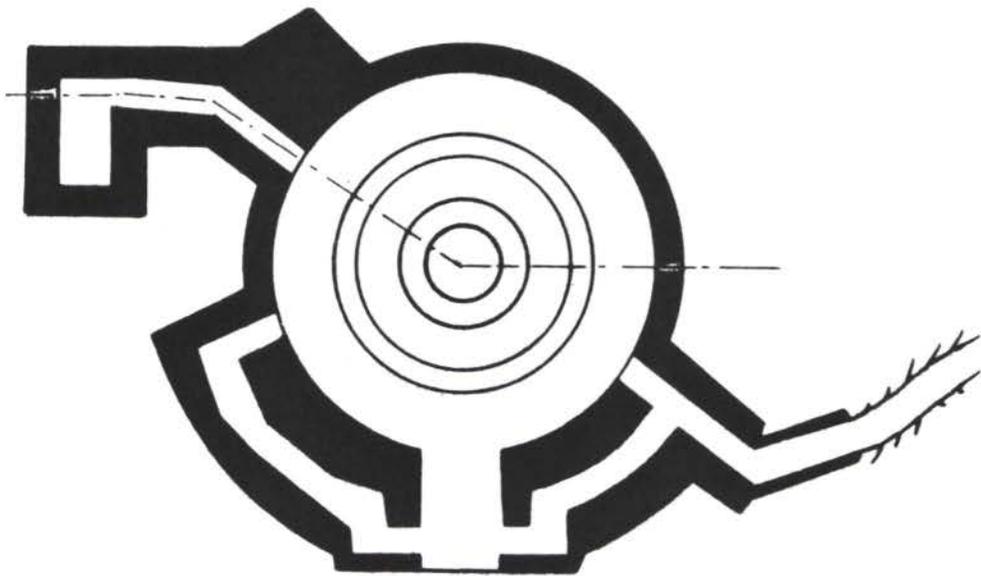
Parmi les positions d'artillerie à ciel ouvert, il faut signaler la batterie sur voie ferrée d'Auderville (près du Cap de la Hague). Les canons d'un fort calibre étaient montés sur des plates-formes métalliques se déplaçant sur rails.

TYPE D'ENCUVEMENTS BATTERIE DE GATTEVILLE .MANCHE

Ech. 0,005 / m.



- PLAN -



- PLAN -



- COUPE -

Les casemates

Ce sont, de nos jours, les éléments les plus visibles du Mur de l'Atlantique. Il s'agit de grands blockhaus destinés à recevoir une pièce d'artillerie tirant par une fenêtre baptisée embrasure. Le champ de tir dans le plan horizontal était d'une centaine de degrés. Une batterie-type de l'Atlantikwall comprenait quatre casemates, chaque alvéole exigeait 700 à 1 000 m³ de béton. L'épaisseur de la dalle de couverture et des piédroits variait en fonction du calibre du canon à protéger. D'après les observations menées par des équipes de recherche alliées, après l'invasion, il apparaît que les ouvrages d'artillerie du Mur présentaient une grande invulnérabilité aux bombardements aériens effectués avec des bombes d'un poids inférieur à 500 kg. Au-delà, avec des projectiles d'une tonne, les dégâts devenaient plus sérieux et des lézardes apparaissaient dans les ouvrages. Le béton n'était traversé que dans les cas assez rares d'impact de deux projectiles au même endroit ou à proximité. En revanche, les ouvrages dont le béton n'était pas encore tout-à-fait sec le jour J ont, dans l'ensemble, mal supporté les bombardements alliés précédant l'invasion.

L'embrasure ou ouverture pratiquée dans le mur frontal des blocs de tir pour laisser passer le fût du canon était un autre point faible des casemates allemandes. A Saint-Marcouf, par exemple, le créneau mesurait plus de 5 mètres de large sur 3 mètres de hauteur. Faute de plaques de blindage, les embrasures se révélèrent très meurtrières le jour du débarquement, au cours du bombardement naval allié. Vues du large, ces grandes ouvertures se présentaient comme d'admirables entonnoirs.

Si la protection frontale laissait à désirer, la sécurité des servants était mieux assurée contre les effets de la chute des bombes sur la dalle de couverture. Pour éviter les projections de morceaux de béton et de débris de ferrailles à l'intérieur du bloc de tir, à la suite de la chute d'une bombe sur le toit de l'ouvrage, les constructeurs du Mur avaient pris soin de blinder solidement la face interne des dalles de couverture au moyen de poutrelles et de plaques d'acier.

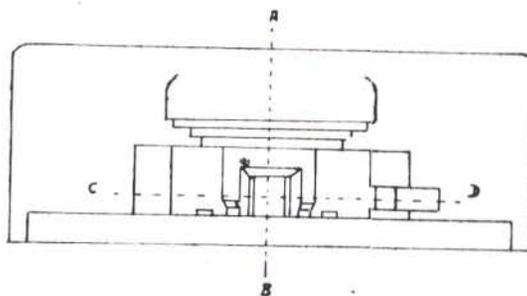
Les casemates côtières comprennent une chambre de tir ou était installée la pièce et, en arrière, un ou deux petits locaux utilisés pour entreposer les munitions. Au-dessus du canon, de grosses conduites servaient à la ventilation et à l'aspiration des gaz nocifs refoulés dans le local après quelques salves.

Selon qu'elles furent édifiées par la Marine ou l'Armée de Terre, les casemates présentent entre elles quelques différences. La plupart des installations bâties par la Marine sont situées à l'extrême bord des falaises ou du rivage et ont vue directe sur la mer (Longues, Vasouy). L'Armée de terre construisait assez en arrière de la côte et parfois à plusieurs kilomètres du littoral, sur les buttes dominant le large et à contre-pente afin de soustraire les batteries aux bombardements navals de plein fouet (le mont Canisy, par exemple).

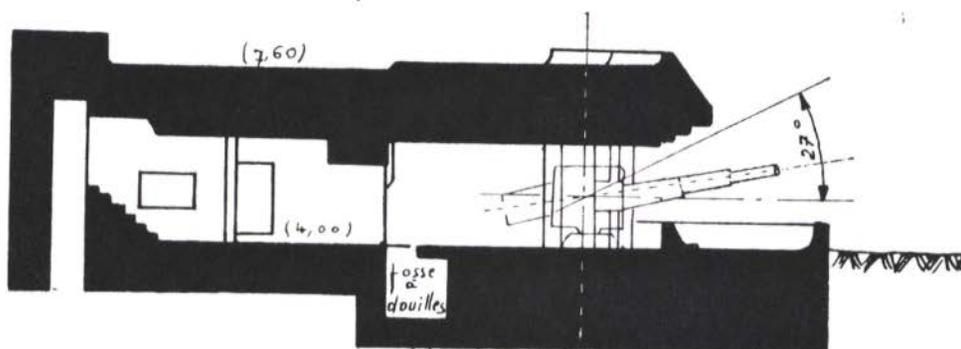
GRANDE CASEMATE

Amfreville (Manche) Ech. 0,002

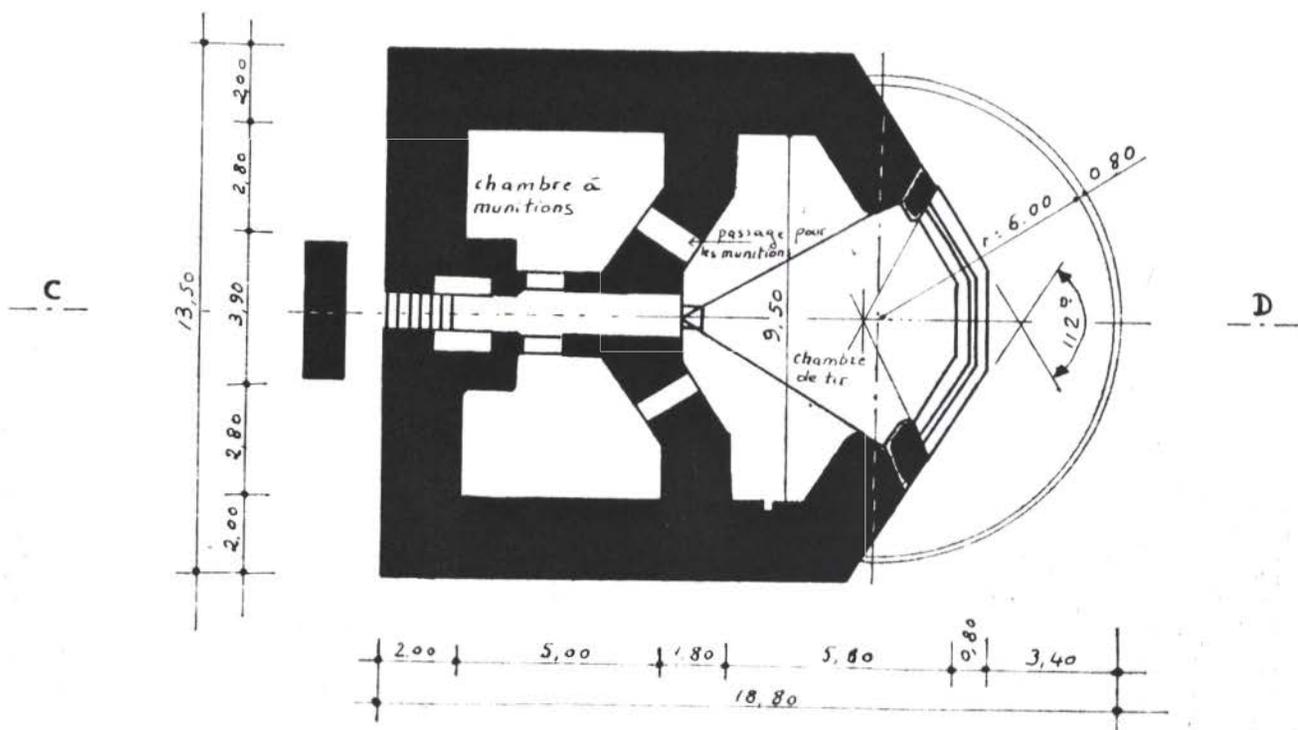
- vue de face -



- coupe A·B -



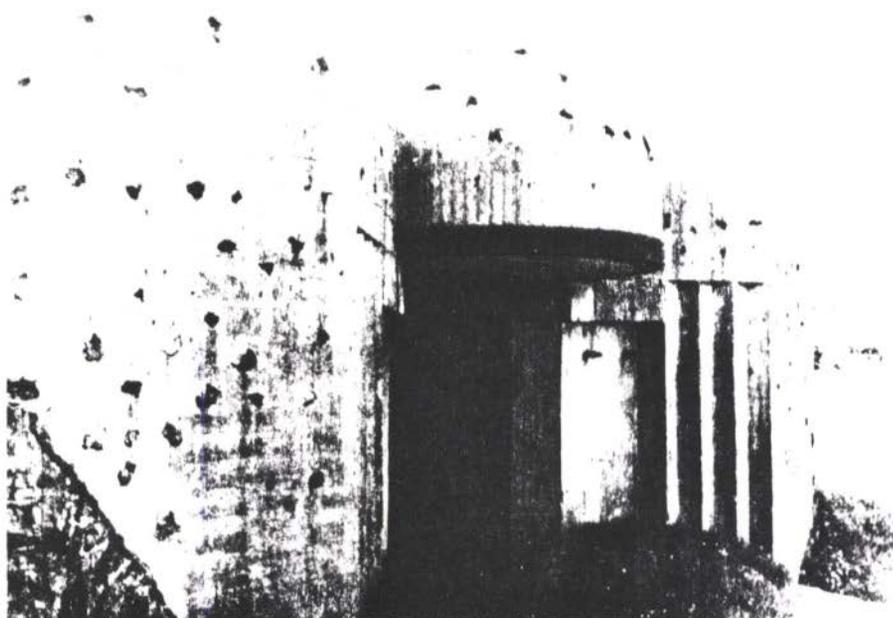
- plan -



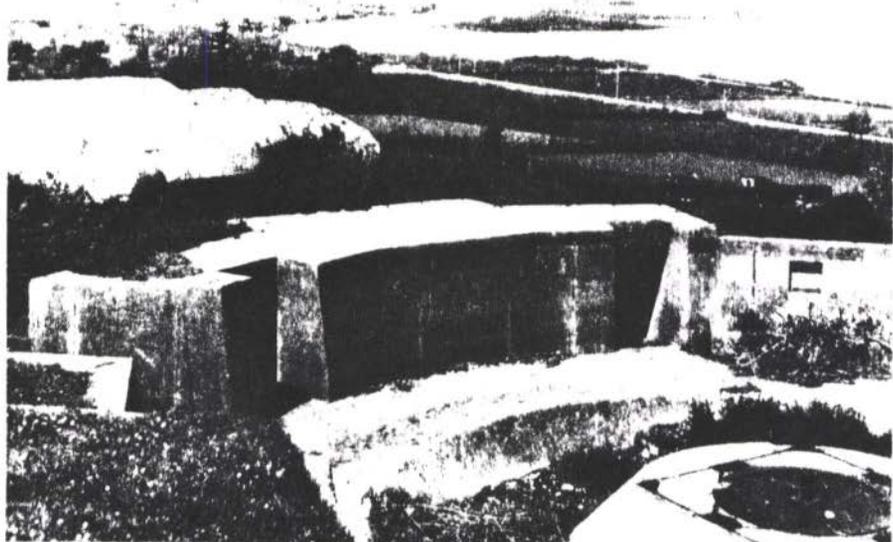
BATTERIES DU MUR DE L'ATLANTIQUE



*Vasouy. Calvados
Batterie allemande*

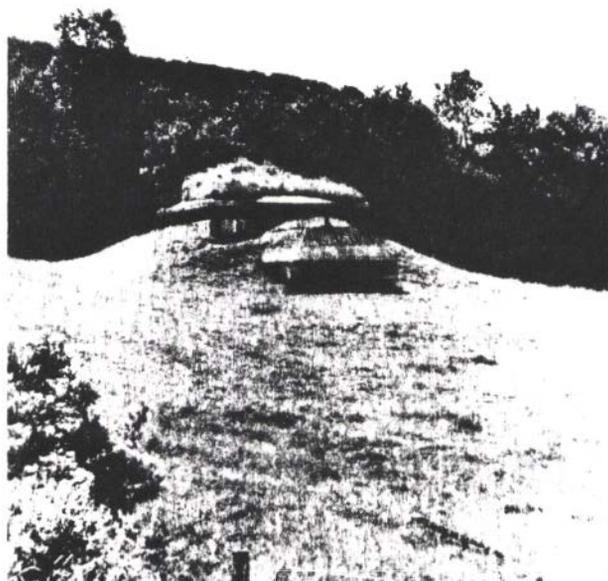
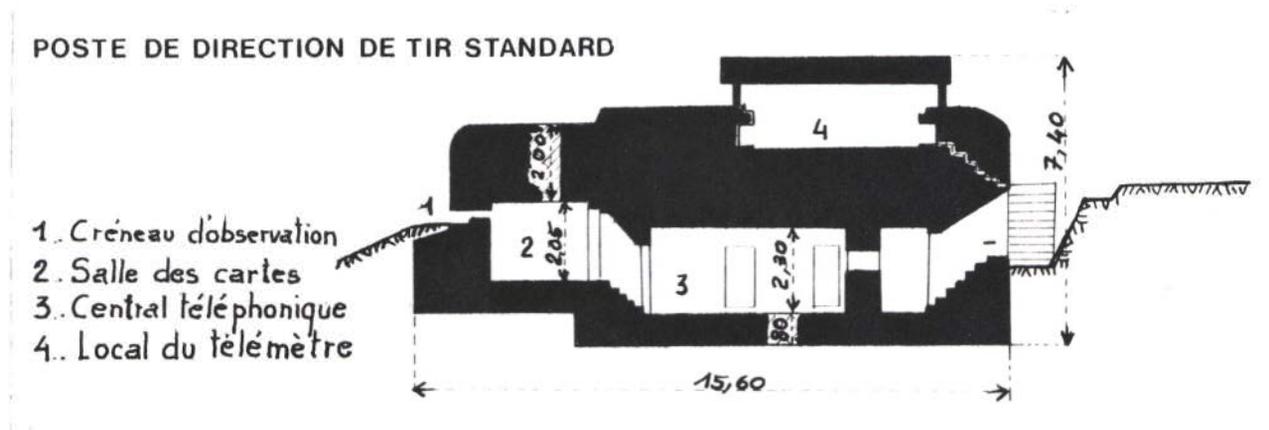


*Cherbourg. Casemate
pour pièce d'artillerie*



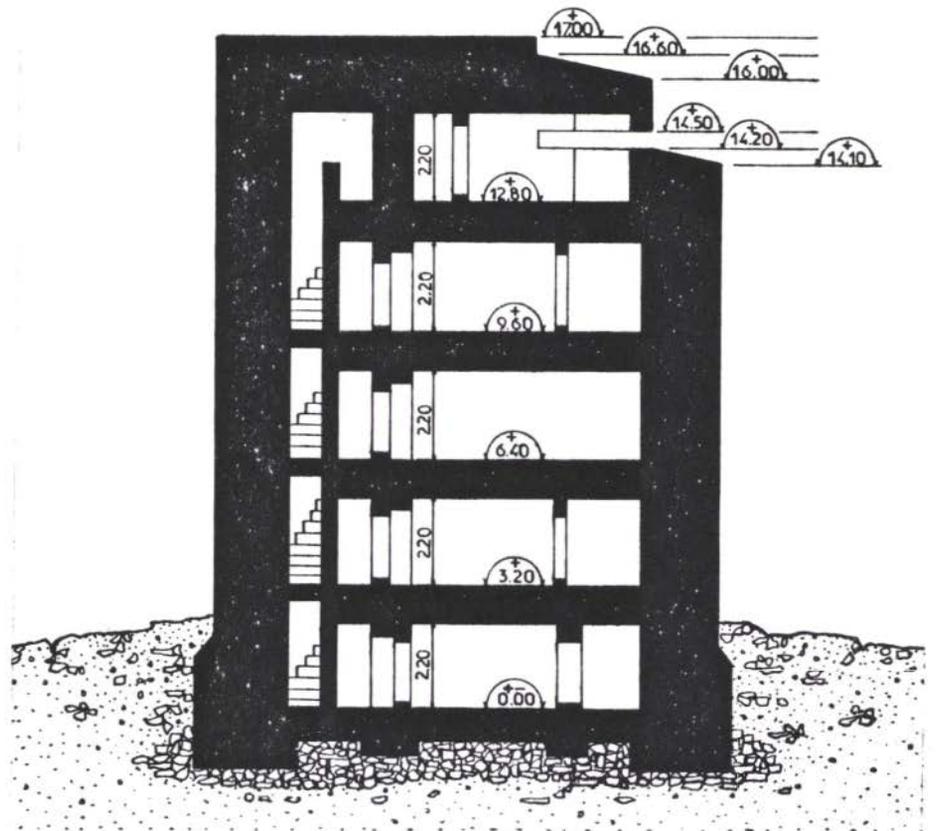
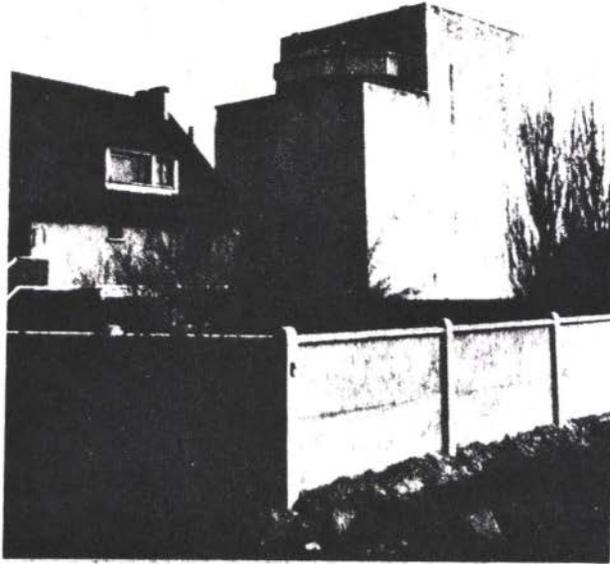
*Cherbourg. Casemate et
plate-forme d'artillerie*

POSTES DE DIRECTION DE TIR POUR BATTERIES COTIERES



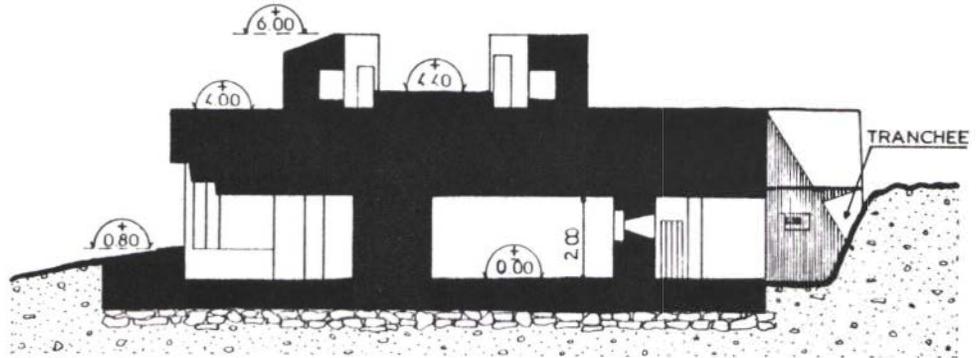
Vasouy. Poste de direction de tir

POSTE DE DIRECTION DE TIR DE OUISTREHAM



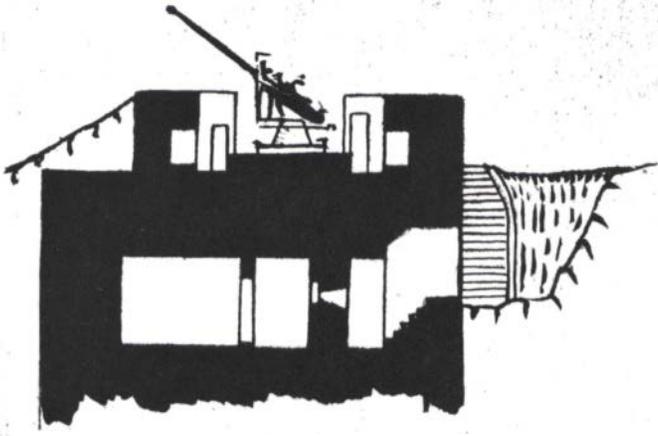
- Coupe Ech. 1/500 -

OUVRAGES DE DEFENSE ANTI-AERIENNE

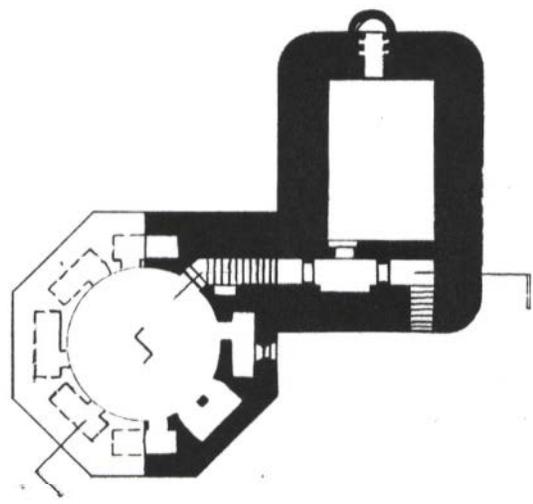
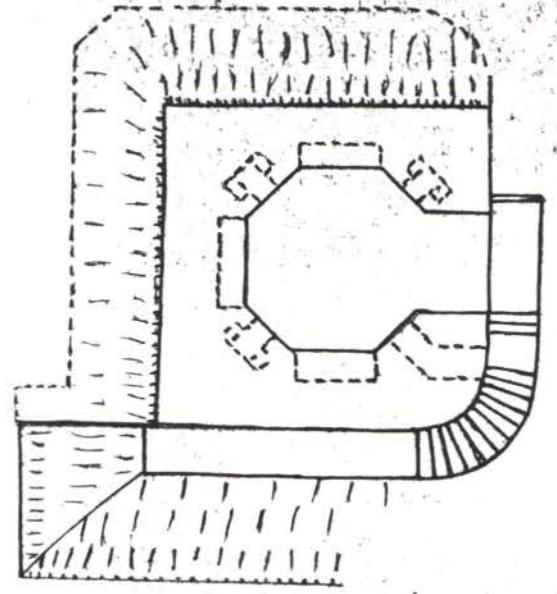


COUPE GRANDE CASEMATE SURMONTÉE D'UNE PLATEFORME POUR PIECE DCA.

Azeville. (Manche)



*Douvres-la-Délivrande.
Batterie anti-aérienne de gros calibre.*



Auderville-la-Roche. Cuve D.C.A surmontant un abri.

Outre l'implantation par rapport au rivage, l'allure des casemates est très différente : alors que les ouvrages du Canisy présentent une forme cubique et sont peu enfoncés dans le sol, en revanche les blocs d'artillerie de Longues offrent une silhouette très arrondie d'où sont bannis les coins saillants.

Les postes de commandement

Ces ouvrages de formes très variables, à un ou plusieurs étages, à demi-enterrés ou très saillants étaient de grands édifices abritant un poste d'observation au rez-de-chaussée et un poste de direction de tir (PDT) à l'étage.

Le poste d'observation muni d'un créneau largement ouvert contenait la salle des cartes, un poste radio ou un central téléphonique. A l'étage supérieur, le poste de télémétrie protégé par une dalle supportée par des poteaux en acier, ouvert sur plus de 250 degrés, était chargé à l'aide de l'appareil optique de déterminer la distance de l'objectif. Les liaisons entre le poste de commandement et les casemates s'effectuaient par câbles téléphoniques enterrés. A part quelques exceptions, les batteries allemandes, en Normandie, ne disposaient pas de leur propre radar.

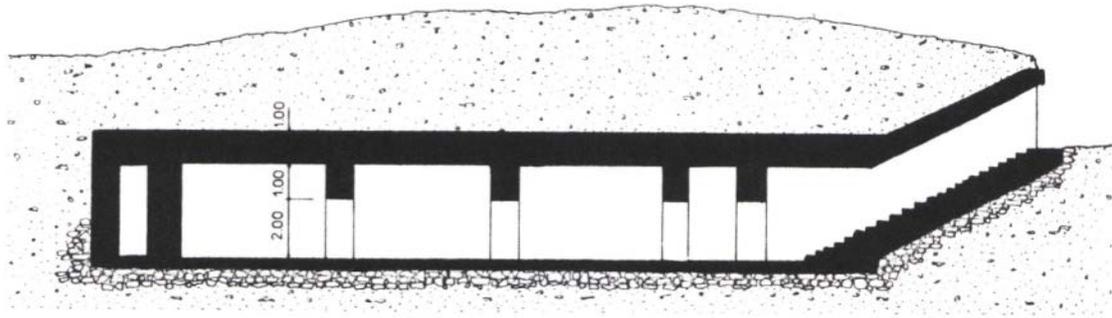
Les batteries de D.C.A.

Pour protéger les installations d'artillerie côtière contre les attaques des bombardiers, l'occupant avait particulièrement soigné la défense antiaérienne. Chaque position d'artillerie lourde était entourée de batteries de défense antiaérienne (DCA). Ces installations consistaient soit en des plates-formes bétonnées au niveau du sol, soit en des cuves placées sur la dalle de couverture d'un blockhaus (Auderville-la-Roche) ou d'une casemate (Azeville). A côté des batteries antiaériennes on trouvait généralement une installation pour projecteur, comprenant un blockhaus abritant un groupe électrogène et une rampe d'accès pour la mise en place du projecteur sur le toit de l'ouvrage.

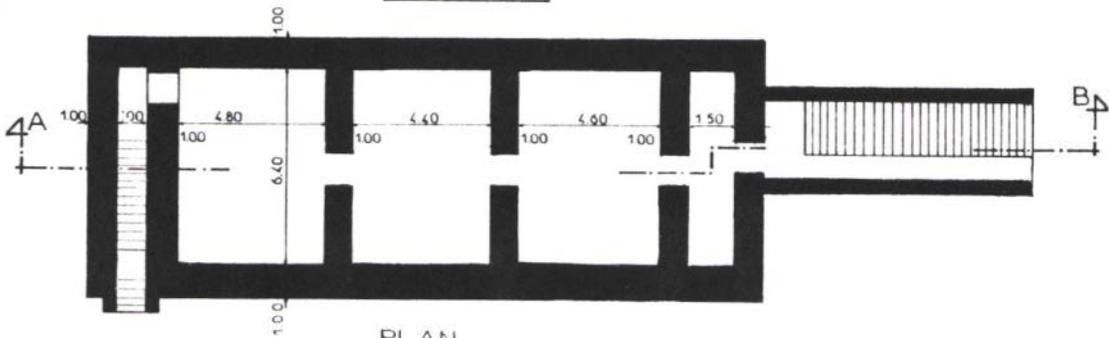
Les soutes à munitions

Ces ouvrages, simples entrepôts servant à stocker les munitions étaient des abris bétonnés enfouis dans le sol. Une épaisse couche de terre recouvrait la dalle de couverture. Dans les endroits où il n'était pas possible de creuser le sol, comme en bordure des bassins du port de Cherbourg, les soutes étaient des blockhaus ordinaires. Dans certaines batteries (Houlgate, Mont Canisy), les soutes étaient situées dans de grands souterrains. Dans le cas du Canisy, un plan incliné et des rails permettaient à l'aide d'un treuil de monter les explosifs jusqu'à la surface.

SOUTES A MUNITIONS

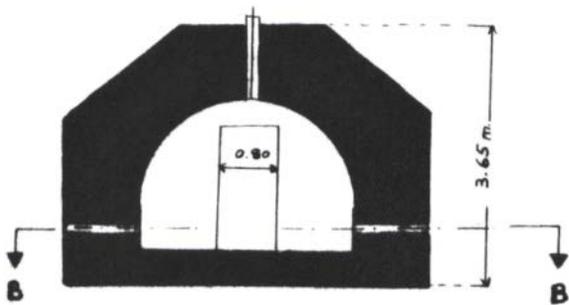


COUPE AB

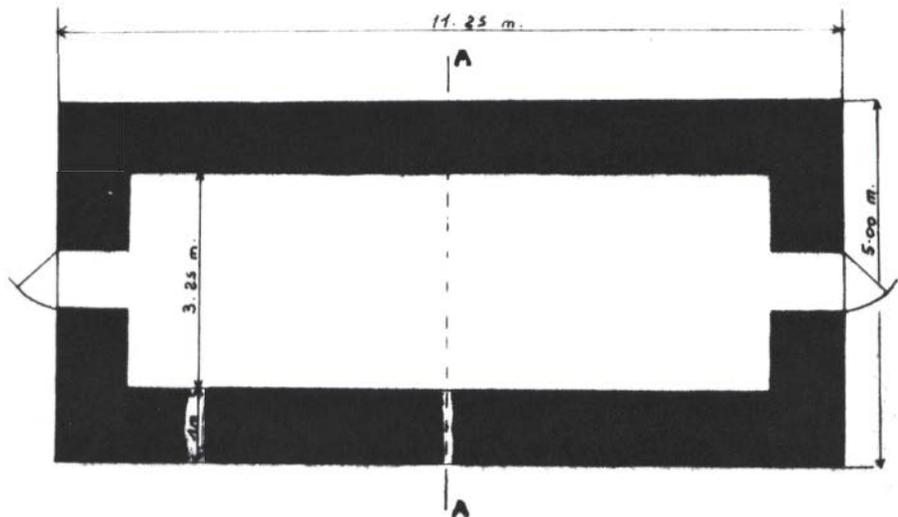


PLAN

Fermanville (Manche) soule à munitions enterrée de la batterie Hambourg.



coupe A.A



plan selon B.B

*Cherbourg.
Soule à munitions en béton armé*

- Ouvrages de défense des plages

Les fortins, en bordure des plages, étaient destinés à assurer la défense rapprochée du littoral et à lutter contre les chalands de débarquement et les assaillants tentant de mettre pied à terre. Ces ouvrages, armés d'un canon de petit calibre, étaient fréquemment munis d'une double embrasure permettant de surveiller une portion de grève. A côté de ces petites casemates, l'occupant avait édifié des postes d'observation munis d'une coupole avec périscope et de nombreuses niches bétonnées ou Tobrouks. Le Tobrouk, sorte de cube enfoncé dans le sable, servant de support à une mitrailleuse ou à une tourelle de char, était l'installation défensive la plus répandue sur le littoral.

La défense immédiate des plages était renforcée par des rangées d'obstacles disposés sur le sable, des murs antichars et des champs de mines.

En arrière du littoral étaient les abris pour le personnel, les magasins, les postes de commandement et les centraux téléphoniques.

- Ouvrages spéciaux et souterrains

Dans cette catégorie sont rangés les ouvrages radars, les rampes de lancement et les souterrains.

Les postes radars

Ces installations étaient nombreuses sur le littoral en Juin 1944. Elles comprenaient une antenne de forme variable, un ouvrage abritant les appareils de repérage et un poste radio. Un abri annexe servait au logement d'un groupe électrogène ou d'un transformateur. Les antennes étaient posées sur un socle en béton, sur une plate-forme ou bien installées au sommet d'une tour en bois.

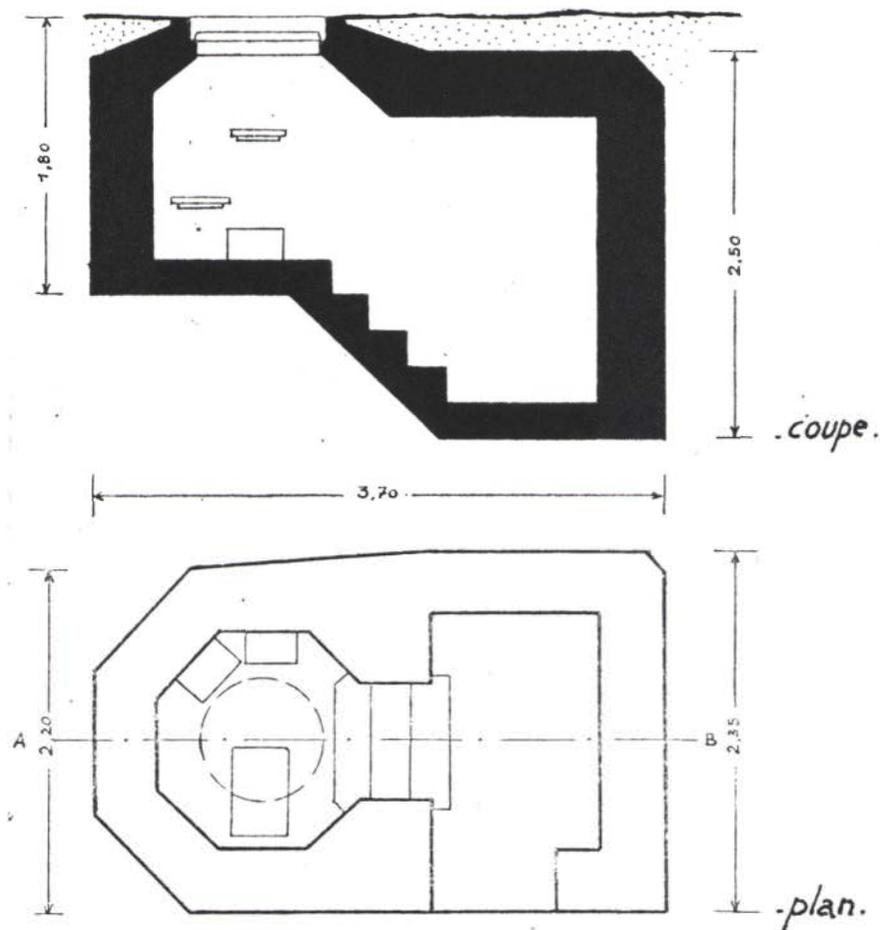
Les rampes de lancement

Ces ouvrages, nombreux en Basse-Normandie et particulièrement dans le nord-Cotentin étaient destinés au catapultage d'un avion sans pilote, bourré d'explosif. Après son lancer, l'engin poursuivait son vol grâce à un moteur, jusqu'au-dessus de la Grande-Bretagne. Une position V1 comprenait :

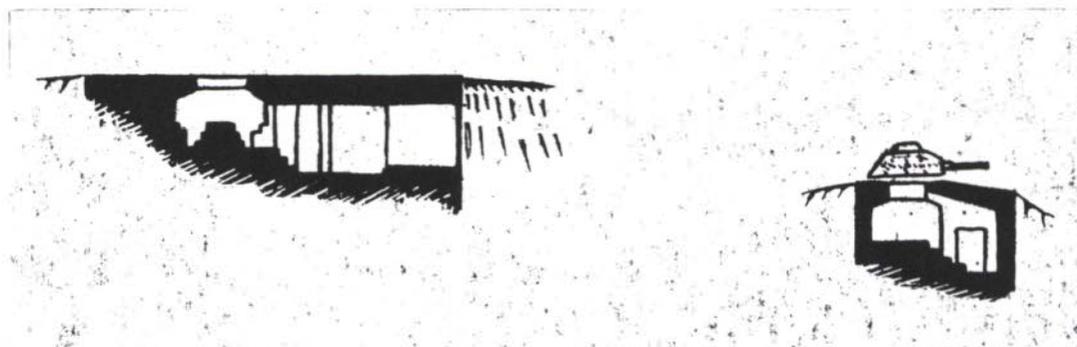
- une rampe d'une cinquantaine de mètres de long, protégée par deux murailles en béton,
- une installation de catapultage,
- différents ouvrages annexes (atelier de montage, souterrain de stockage, abri pour groupe électrogène, entrepôt de carburant et poste de tir).

/...

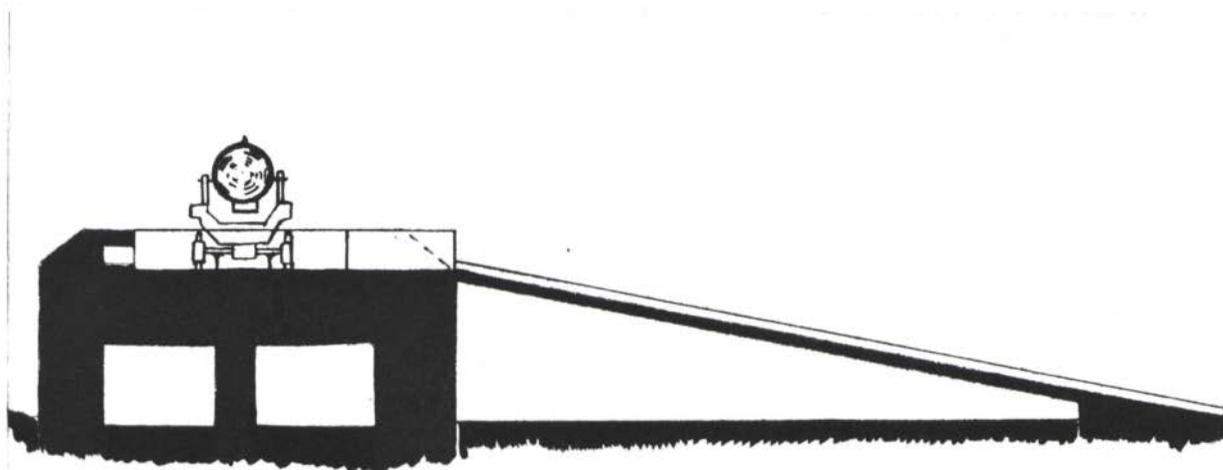
TOBROUK



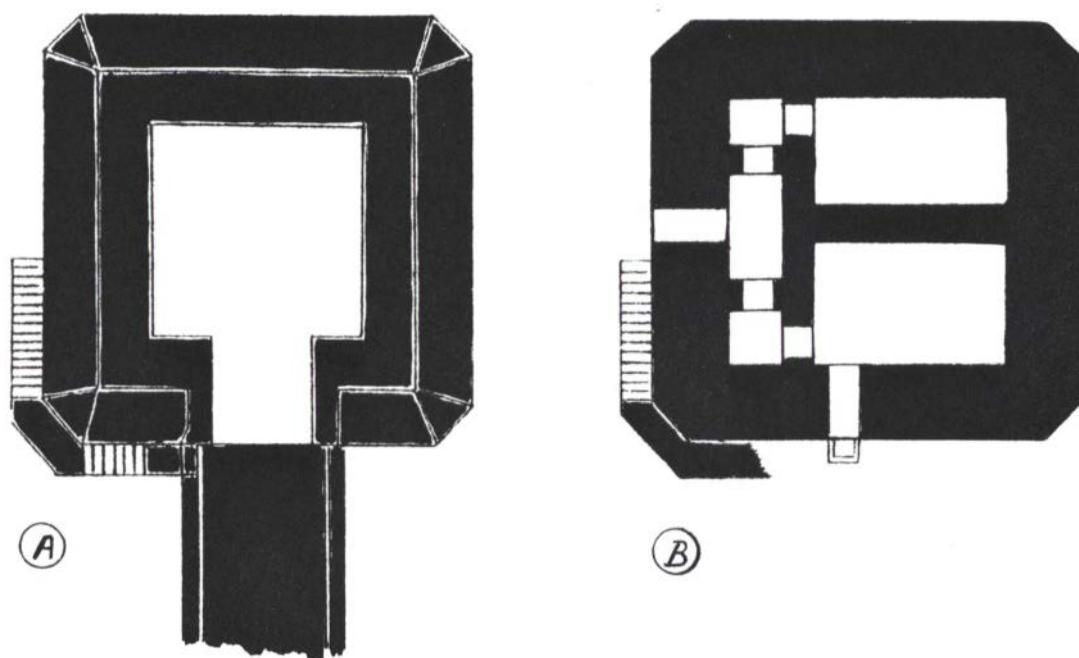
Le tobrouk ou niche bétonnée au niveau du sol abritait un guetteur ou une mitrailleuse ou servait d'assise à une tourelle de char. C'est l'ouvrage le plus répandu sur les côtes normandes.



PROJECTEURS



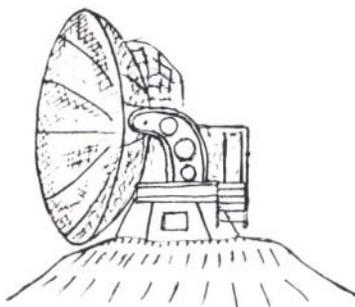
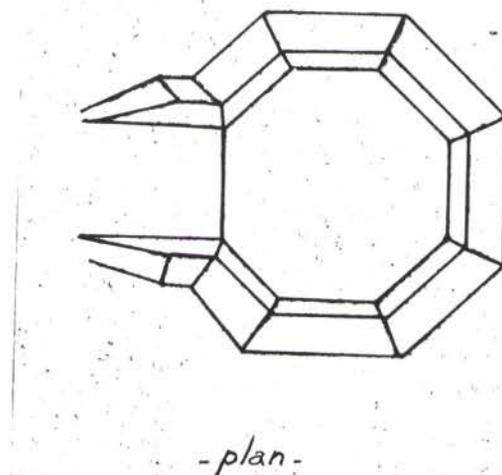
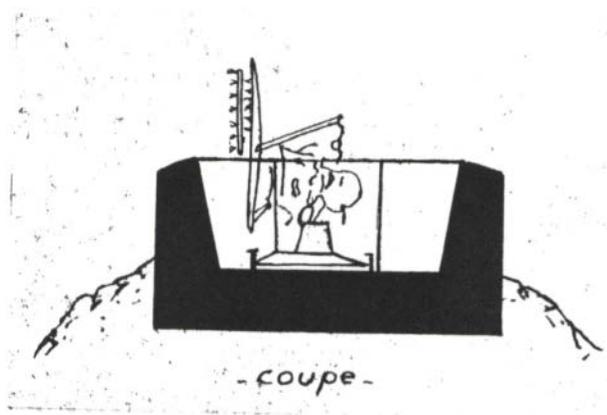
Morsalines (Manche). Projecteur sur abri muni d'une rampe d'accès.



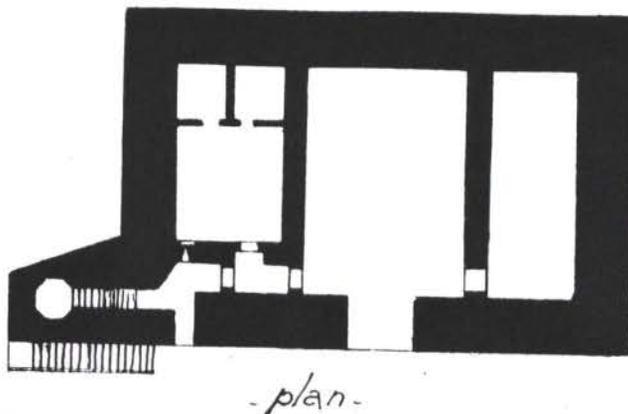
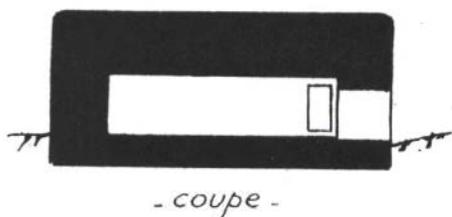
*Morsalines. A - plan de la plateforme du projecteur
B - plan des locaux servant d'abri au groupe électrogène.*

OUVRAGES RADAR

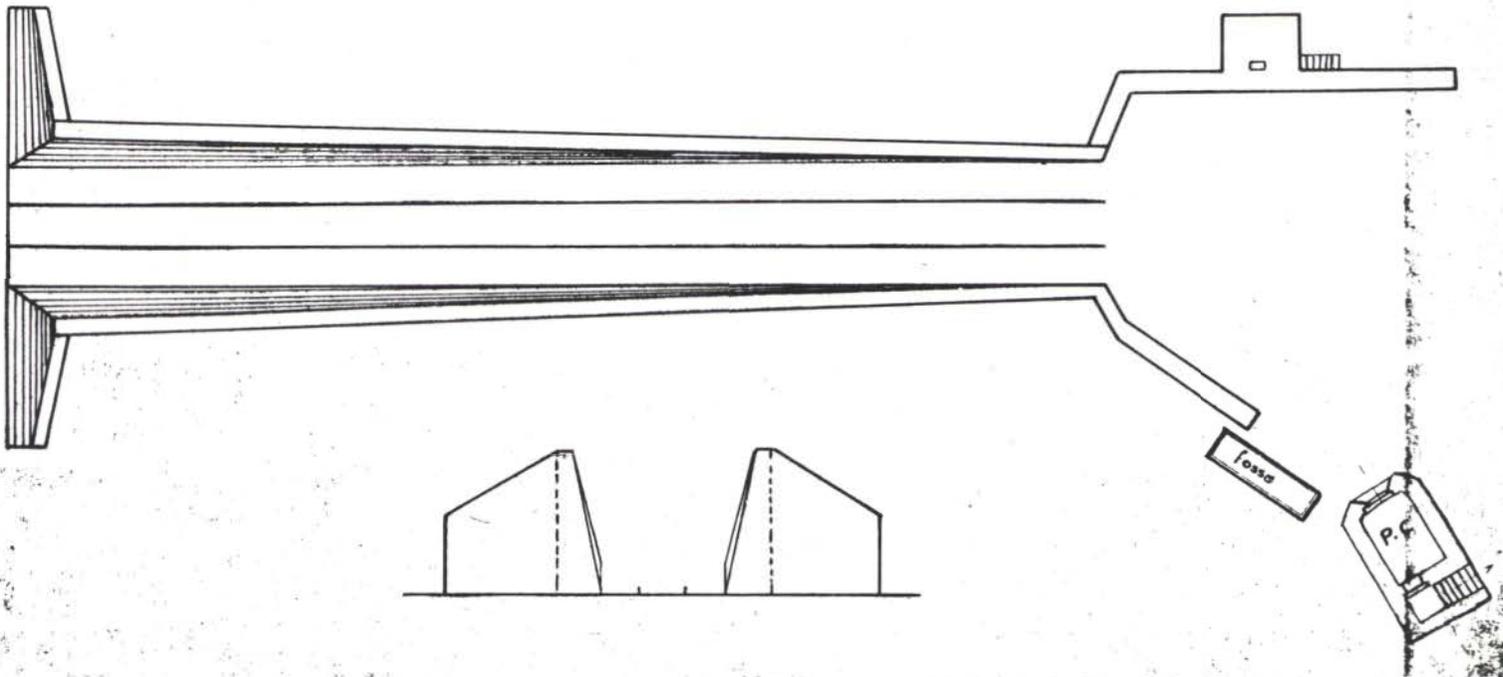
Auderville-la-Roche - Radar dans une cuve
bétonnée.



Cherbourg - Radar sur son assise
de béton.



Cherbourg - Blockhaus abritant le groupe électrogène et le transformateur
d'une station de détection électromagnétique.

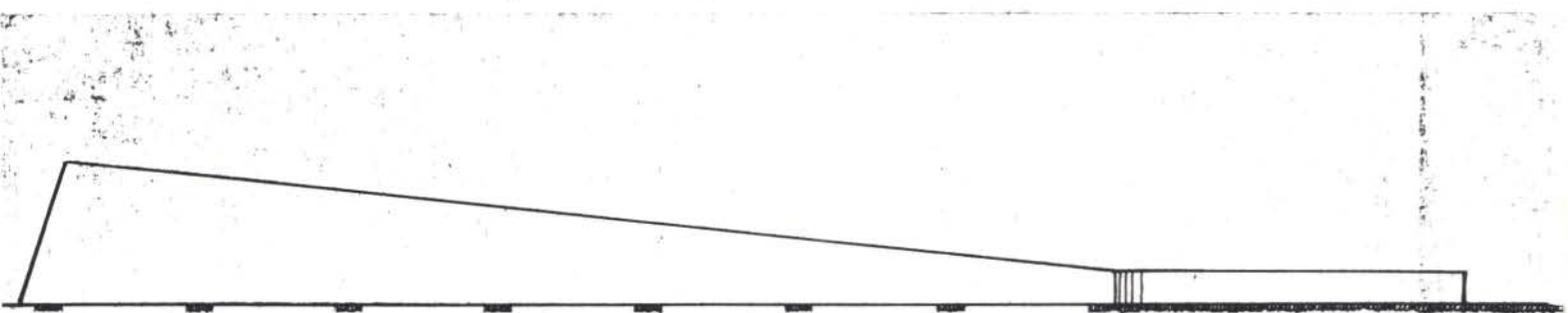


Martinvast. (Manche). Profil en travers et rampe d'une rampe de lancement.

Mesnil-au-Val. Rampe de lancement



Martinvast. Profil en long d'une rampe de lancement.



Les souterrains

Pour se protéger contre les bombardements, l'occupant a utilisé de nombreuses galeries souterraines, des tunnels de la SNCF ou des champignonnières.

Les Allemands ont également creusé de multiples ouvrages souterrains en Normandie (Canisy, Auberville, Houlgate, montagne du Roule, carrière ST Sauveur à Cherbourg) et dans les îles anglo-normandes de Jersey et de Guernesey.

Certains de ces ouvrages utilisés comme hôpital ou poste de commandement étaient munis de l'air conditionné et d'un système de chauffage central.

C - L'EPOPEE DU DEBARQUEMENT DE NORMANDIE (Juin - Août 1944)

Unique en son genre, l'opération Overlord exigea une longue préparation. Le succès des Alliés dans l'établissement d'une tête de pont, sur les rives de la Manche, devait porter un coup fatal au moral de l'armée occupante. Overlord sera suivi de la bataille de Normandie qui s'achève, à la fin du mois d'août 1944, avec la défaite de la VIIe Armée allemande, dans la poche de Falaise. Le chapitre qui suit est organisé selon un plan chronologique :

- 1 - La préparation du débarquement
- 2 - L'exécution d'Overlord : The D-Day
- 3 - Stalingrad en Normandie ou la victoire de Falaise (Juillet-Août 1944)

1. La préparation du débarquement (1942-1944)

L'élaboration et la mise au point de la plus vaste opération amphibie de la 2e guerre mondiale demanda plusieurs années de travail. L'on examinera :

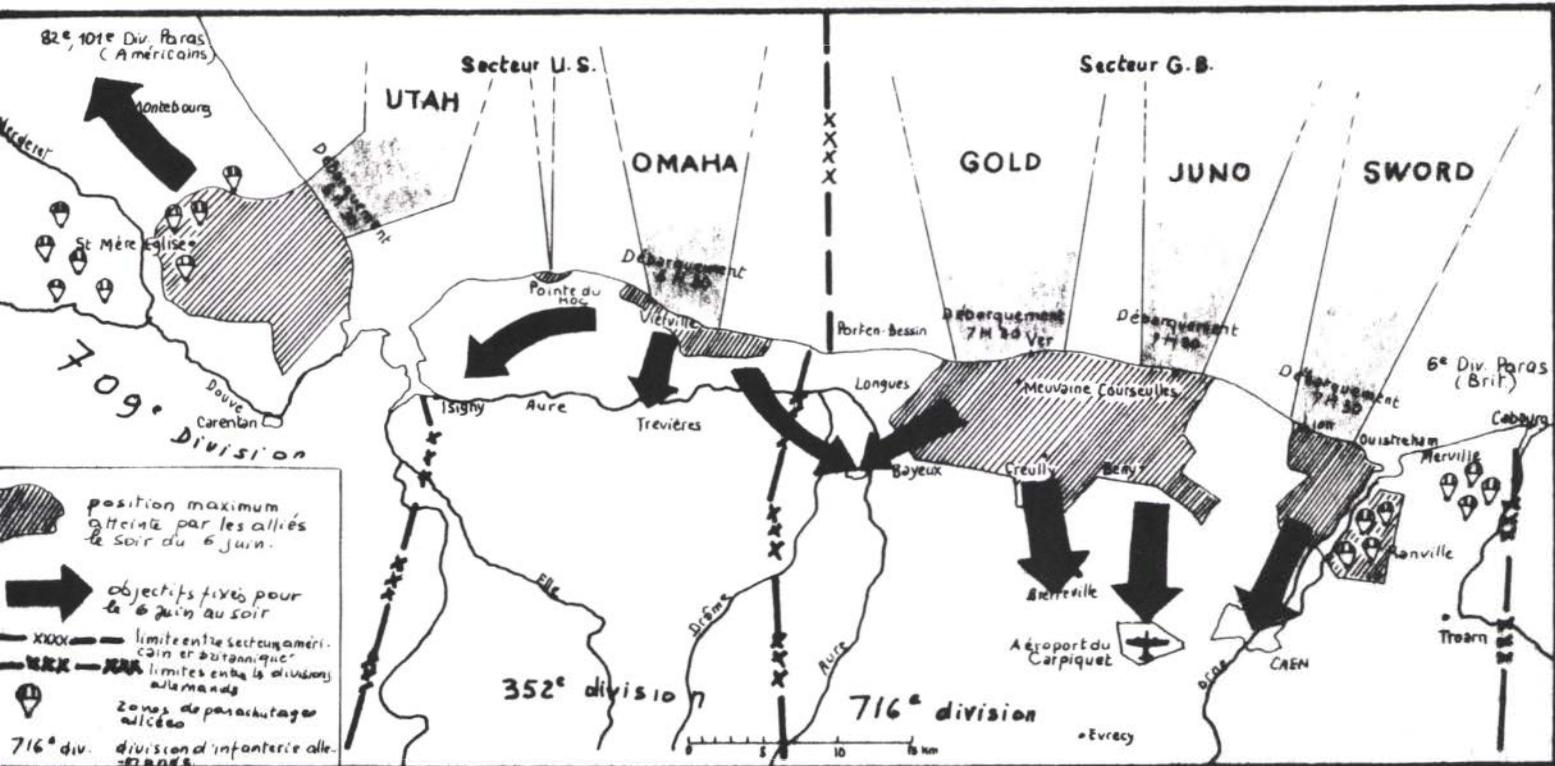
- l'historique de l'opération
- les opérations préliminaires à l'invasion
- le plan d'attaque allié.

a - Origine et développement d'Overlord

C'est dès le début de l'année 1942 que les Alliés envisageaient d'effectuer un débarquement sur les côtes de l'Europe occidentale afin de soulager la Russie soviétique.

/...

OPERATION OVERLORD. JUIN-AOUT 1944



L'opération, baptisée du nom de code Round-up, était prévue pour le printemps de 1943. Malgré cet accord, de profondes divergences ne devaient pas tarder à apparaître entre Anglais et Américains au sujet de la stratégie à adopter à l'égard de l'Allemagne. Churchill, hostile à une action prématurée sur les côtes françaises fortement défendues, proposait en attendant d'avoir rassemblé les énormes moyens exigés par Round-up, de tenter une opération sur les côtes de l'Afrique du Nord française. Il estimait qu'un débarquement de grand style dans cette zone excentrique de l'empire germanique avait de fortes chances de succès. De surcroît, une fois en Afrique, les Alliés pourraient en profiter pour délivrer la Méditerranée, frapper l'Italie et menacer le flanc sud du Reich. Cette menace, selon lui contraindrait Berlin à retirer des troupes de Russie, ce qui était le but recherché.

Ce n'était pas l'avis du président Roosevelt qui, fervent défenseur d'une opération sur les côtes françaises, considérait avec son état-major, que les Anglais découragés exagéraient les difficultés d'un débarquement sur le continent. Il lui semblait que les travaux d'approche en zig-zags proposés par Churchill n'étaient qu'une perte de temps. Bref, le président américain n'était pas pressé de se laisser entraîner dans une aventure méditerranéenne, en 1942. D'autant que cette diversion africaine risquait fort d'exclure toute opération de grande envergure, en Manche, en 1943. Finalement, devant la fermeté de Churchill, on adoptait une solution de compromis : l'opération alliée principale de 1942 aurait lieu, à la fin de l'année, sur les côtes de l'Afrique du Nord (opération Torch) mais, on envisageait parallèlement de lancer, au cours de l'été 1942, un raid de grande dimension sur les côtes de France (raid sur Dieppe). Si l'opération sur Dieppe (opération Jubilee, 19 août 1942) fut une affaire ratée, en revanche Torch (novembre 1942), bénéficiant des leçons tirées de Jubilee fut un succès total.

A la conférence interalliée de Washington (printemps 1943), le haut commandement se penchait à nouveau sur la question de l'ouverture du second front, sur les côtes de France. Il apparut qu'en raison de l'inachèvement de la campagne d'Afrique, il serait impossible de déclencher Round-up avant l'automne de 1943, période peu favorable sur le plan météorologique. Aussi décidait-on d'annuler cette opération et de la remplacer par un nouveau plan baptisé du nom de code Overlord (Maître suprême), prévue pour le printemps de 1944. Un Etat-Major spécial, dénommé COSSAC (Chief of Staff of the Supreme Allied Commander, chef d'E.M. du commandement suprême allié) était créé avec mission de préparer le nouveau projet d'invasion de l'Europe du nord-ouest.

/...

Quelques mois plus tard, à la conférence de Québec, les autorités alliées prenaient connaissance du projet élaboré par Cossac dont voici les grandes lignes :

1. le débarquement aurait lieu, non dans le Pas-de-Calais mais sur les côtes de la Basse-Normandie, entre Port-en-Bessin et Courseulles. Dans ce secteur, long d'environ 40 km, s'étendant de part et d'autre d'Arromanches, Cossac prévoyait débarquer 3 divisions d'infanterie (50 000 hommes) sur trois plages d'assaut dénommées Omaha, Gold, Juno. Auparavant, au cours de la nuit 2 brigades de parachutistes seraient larguées aux deux ailes du secteur de débarquement.

2. Une fois la mise à terre effectuée, la première tâche serait une poussée vers l'ouest, afin de capturer les installations portuaires de Cherbourg et de délivrer le commandement des soucis du ravitaillement. Ensuite, on pourrait songer aux grandes opérations : percée vers St Lo-Avranches, puis, éclatement vers la Bretagne et Paris.

3. En attendant la prise de Cherbourg et le nettoyage des installations portuaires sabotées par l'adversaire, deux ports artificiels, construits en pièces détachées en Grande-Bretagne, seraient montés dans la zone d'assaut, pour approvisionner la fragile tête de pont.

4. Pour le carburant, un pipe-line sous-marin, baptisé Pluto, reliant l'île de Wight à Cherbourg, serait mouillé à travers la Manche.

Dans l'ensemble, le projet Overlord fut approuvé. Toutefois, comme la marge entre le succès et le fiasco était considérée comme très étroite, le général américain Marshall proposa, pour diminuer le risque d'échec, de disperser l'effort des Allemands en opérant simultanément un second débarquement, en France du sud (dans la région de Toulon - Marseille). Cette opération fut acceptée et baptisée ANVIL.

A la conférence interalliée de Téhéran (automne 1943), le plan Overlord fut présenté au maréchal Staline. Le chef de l'U.R.S.S. promit de lancer une vaste offensive sur le front terrestre, au moment où les Anglo-Américains déclencheraient leur opération amphibie.

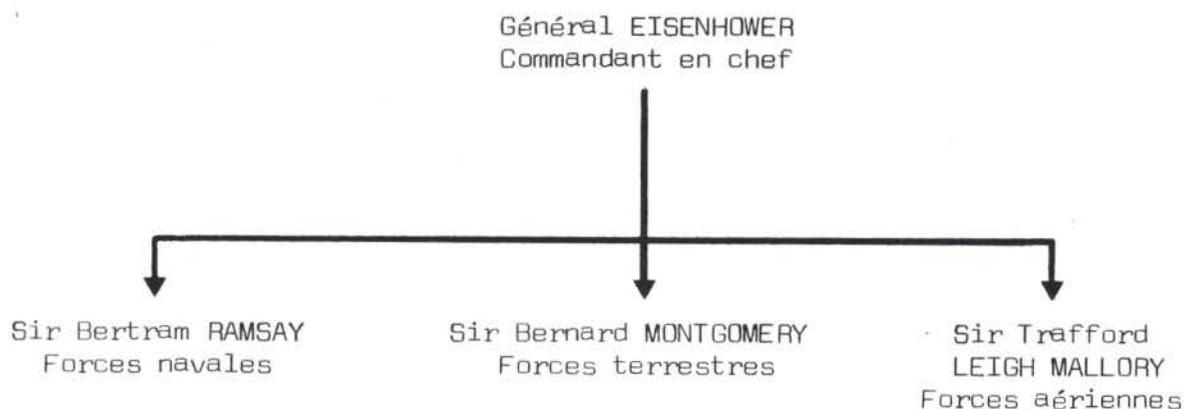
Le début de l'année 1944 fut consacré à la préparation du projet auquel on apporta diverses modifications. Bien que l'on conservât, le schéma d'ensemble défini à Québec, en août 1943, les changements par rapport au plan initial ne sont pas négligeables. Les quatre modifications ou additions les plus importantes concernent :

1 - La création d'un Etat-major combiné anglo-américain

Cet organisme, baptisé SHAEF, se substituait désormais à Cossac. Il avait pour objet de mettre fin au cloisonnement traditionnel des forces armées en trois branches rivales et d'éviter que chaque arme ne mène sa propre guerre.

/...

Fondé sur une intégration étroite, ce nouvel état-major était chargé de la mise au point définitive du plan de l'opération, d'étudier le matériel amphibie à créer, de diriger l'entraînement des troupes et enfin de conduire l'invasion sur le continent. Le général américain Dwight Eisenhower, qui avait déjà dirigé Torch, en novembre 1942, était nommé à la tête du SHAEF (Suprême Headquarters Allied Expeditionary Forces, Quartier Général des forces expéditionnaires alliées). Eisenhower choisit pour le seconder trois commandants en chef responsables l'un des forces terrestres, l'autre des forces aériennes et enfin, le dernier, des forces navales.

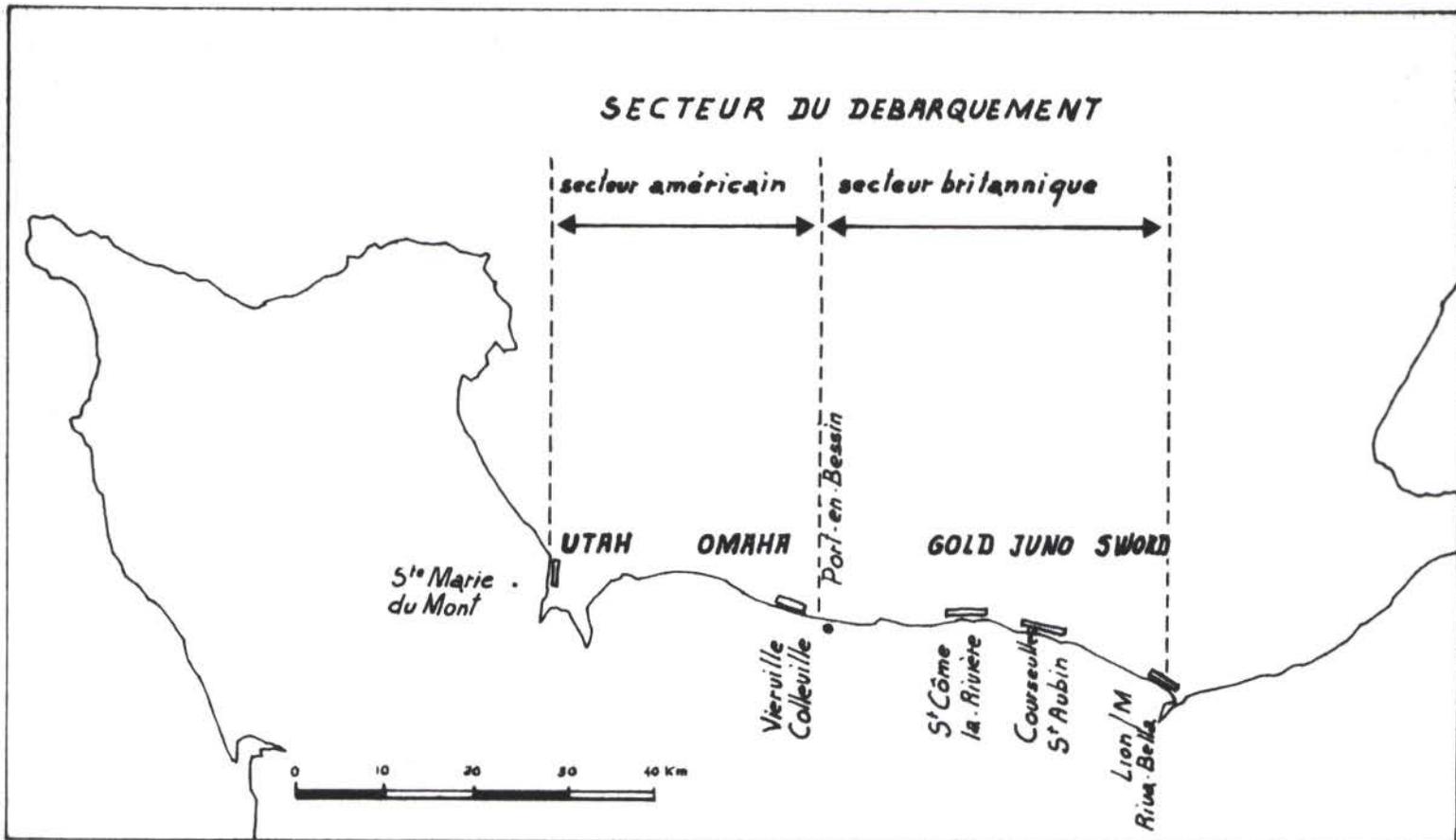


2 - L'élargissement du secteur de débarquement

La seconde modification introduite, à la suite des leçons tirées des expériences amphibies précédentes en Sicile et en Italie, concerne l'élargissement du secteur d'assaut. Le commandement exigeait un doublement du front de débarquement par rapport à celui défini par Cossac. En d'autres termes, le front d'invasion modifié comprenait à l'ouest, une partie orientale de la côte du Cotentin et à l'est, le secteur contigu à l'embouchure de l'Orne. Aux 3 plages initialement prévues, on ajoutait d'un côté Utah et de l'autre Sword. Sur ces 5 plages, trois étaient confiées aux Britanniques et les deux le plus à l'ouest aux Américains. Au sens large, l'ensemble du secteur d'assaut mesurait environ 80 kilomètres. Les 5 plages de débarquement mises bout à bout (dans la réalité elles étaient séparées les unes des autres) représentaient un développement total d'environ 25 kilomètres.

/...

LES CINQ PLAGES DU DEBARQUEMENT



3 - Le renforcement des troupes d'assaut

L'extension du secteur d'invasion exigeait une augmentation parallèle des effectifs. Au lieu de deux brigades aéroportées et des trois divisions d'infanterie initialement prévues, on décidait de parachuter trois divisions et de débarquer, au cours de la première vague d'assaut, le matin du jour J, cinq divisions d'infanterie (environ cent mille hommes).

4 - L'annulation d'Anvil

Ces innovations de dernière minute introduites dans le plan allié, en réclamant le rassemblement en Grande-Bretagne de moyens supplémentaires en hommes et en matériels, contraignaient Eisenhower à différer pour la seconde fois la date du débarquement en France et à le repousser au début du mois de juin 1944. Par ailleurs, les besoins en bateaux et en chalands étant considérablement accrus, on dut se résoudre à concentrer sur les rives de la Manche, tout le matériel accumulé en Méditerranée, en prévision d'Anvil et à renoncer provisoirement au bénéfice de cette opération de diversion sur la côte d'Azur.

Avec ces divers remaniements, la tête de pont alliée était maintenant suffisamment large pour servir de base de départ à des opérations ultérieures de grande envergure .

b - Opérations préliminaires à l'invasion

Les travaux préalables à la grande opération furent d'ordre technique, psychologique et stratégique.

. Overlord, un chef d'oeuvre sur le plan technique

Trois tâches devaient retenir l'attention du Commandement allié :

- la composition du sol des plages bas-normandes
- le système défensif allemand
- la mise au point du matériel amphibie.

Dans le mois précédant l'opération, des équipes de reconnaissance d'hommes-grenouilles, amenées sur place par des sous-marins nains, au cours de nuits sans lune, furent chargées d'étudier la nature du sol des différentes plages d'assaut. La tâche de ces hommes consistait à rapporter, à l'aide de forets, des échantillons géologiques, à mesurer la pente des plages, à repérer très exactement la position des bancs de sable et des rochers, à indiquer l'emplacement et les types d'explosifs surmontant les obstacles côtiers disposés sur les grèves par l'adversaire.

/...

Ces divers renseignements permettront en particulier de parer à l'embourbement des véhicules blindés sur les argiles molles et d'établir des documents déterminant les points extrêmes où les grands navires toucheraient le fond et où les petits chalands devraient être mis à l'eau. Ensuite, on indiqua sur les cartes, les points où les chalands s'échoueraient et où les hommes devraient sauter à terre.

La bande littorale étant interdite aux civils, les renseignements concernant les ouvrages fortifiés allemands furent principalement obtenus par la photographie aérienne. Au début de 1944, des escadrilles spécialisées de reconnaissance effectuaient périodiquement une couverture photo du littoral dans un rayon de 250 km autour de Londres. Ces milliers de clichés verticaux ou obliques, pris à des altitudes variables de 1 500 à 2 000 mètres, permettaient de suivre de façon précise l'évolution de la construction du système défensif allemand et de bombarder les ouvrages, au moment opportun.

En tenant compte des expériences amphibies précédentes, de la nature du relief des plages bas-normandes, de l'importance des défenses du Mur et du fait que le débarquement devrait s'effectuer sur des plages nues, en dehors d'un grand port, les Alliés construisaient une étonnante variété d'engins : ports artificiels, chalands et véhicules.

Les deux ports artificiels, désignés sous le nom conventionnel de Mulberry, demeurent l'une des plus grandes innovations de la deuxième guerre mondiale. Ces installations qui seront remorquées à travers la Manche, étaient destinées à créer des mouillages abrités de la houle, face aux 5 secteurs d'assaut.

Dans le domaine des chalands de débarquement l'effort fut colossal. Cependant, en dépit de l'activité des chantiers navals, la pénurie de bateaux fut toujours un souci majeur pour le haut-commandement, au cours de la guerre. L'objectif de l'amiral Sir Bertram Ramsay, responsable devant Eisenhower de toutes les questions marines, fut de multiplier les types d'embarcation en créant des bateaux de différentes tailles, spécialisés dans une fonction précise. En juin 1944, Eisenhower disposera d'environ 80 types d'engins de débarquement. Par comparaison, il n'avait le choix, au moment de l'opération Torch, en novembre 1942, qu'entre 4 types de chalands. Ce rapprochement illustre l'effort accompli par les Alliés, au cours de vingt mois séparant Overlord de Torch. Les 80 modèles différents d'engins de débarquement peuvent être regroupés en 4 catégories : embarcations autonomes, chalands transportés, embarcations de soutien et chalands d'accompagnement.

1 - Les embarcations autonomes étaient capables d'effectuer une longue traversée en haute mer et de déposer leur cargaison directement sur une plage, en se passant des ports. Dans ce groupe, figuraient les Landing ships Tanks (LST) et les Landing ships infantry (LSI). Les LST sont les plus gros bâtiments échouables construits au cours du conflit.

Dotés d'une étrave ouvrante, ils pouvaient débarquer sur le rivage, grâce à une rampe, 40 à 70 chars. Les LSI, navires de 3 000 tonnes, transportaient 250 hommes avec leur matériel. Trop grands et trop vulnérables pour participer à l'assaut initial, ils serviront au transport des renforts.

2 - Les embarcations - transportées étaient plus petites et incapables d'effectuer par leurs propres moyens une grande traversée. Elles étaient montées à bord de grands cargos appelés Landing ships carriers. Munies d'une coque en contreplaqué renforcée de blindages, ces petites embarcations étaient mises à la mer à faible distance de la côte. Les troupes embarquaient en descendant par des filets déroulés le long des flancs du cargo-transporteur. Chaque engin contenait une trentaine d'hommes, quelques véhicules légers (jeeps) ou un camion.

3 - Les embarcations de soutien comprenaient les chalands armés de batteries de mortiers, de mitrailleuses contre avion, de tourelles de char ou de canons destinés à combattre les pièces des blockhaus des plages. Une catégorie d'embarcations était composée de chalands armés chacun d'un millier de tubes lance-fusées capables de neutraliser en moins d'une demi-minute les défenses d'une portion de plage.

4 - Les chalands d'accompagnement étaient d'une grande variété : bateaux - dépanneurs (véritable ateliers flottants) bateaux-ravitailleurs, bateaux-hopitaux, bateaux équipés pour accueillir un poste de commandement.

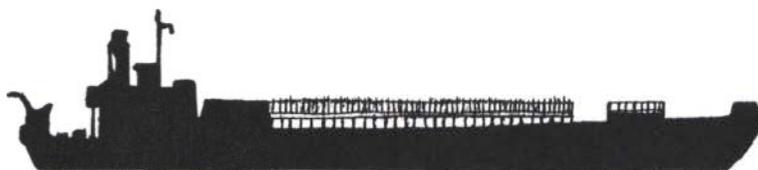
Le matin du 6 Juin, il y aura plus de 4 000 chalands devant le littoral normand. Cette concentration d'embarcations offrira une cible idéale à l'artillerie ennemie. Toutefois, les erreurs de navigation, les collisions et surtout les mines causeront beaucoup plus de dégâts aux péniches que les obus de l'adversaire.

Pour dégager les obstacles sur les plages, combattre les canons des casemates, franchir les cratères de bombes ou appuyer les fantassins débarqués, les Alliés mirent au point de multiples engins blindés spécialisés :

- le char DD était un char amphibie qui devait accompagner les premières vagues d'assaillants. Il s'agissait d'un char normal muni d'une jupe étanche en toile. Les 2 hélices actionnées par le moteur de l'engin étaient rentrées à l'atterrissage et la toile abaissée.
- le char-bulldozer étaient chargé de déblayer les obstacles sur les grèves.
- le char-Bobbin transportait des nattes qu'il déroulait derrière lui sur le sable à mesure qu'il avançait. Il évitait aux véhicules suivant de s'embourber.
- le char-fléau ou crab était un char spécialement conçu pour le déminage.

/...

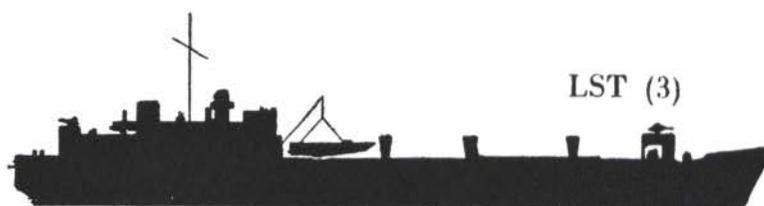
TROIS EMBARCATIONS DE DEBARQUEMENT



Landing-Craft Tank portant 1 080 tubes lance-fusées de 127 mm. Les fusées étaient tirées en moins d'une demi-minute et couvraient une zone de 700 m de front sur 200 m de profondeur.



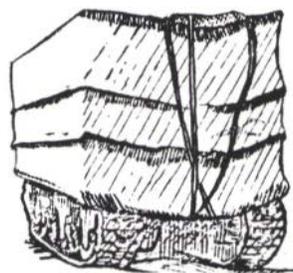
Landing-Craft Gun - Embarcation armée de canons destinés à prendre à partie les pièces côtières des blockhaus ou les chars ennemis. Déplacement 490 Tonnes - Equipage : 50 hommes.



Landing-Ship Tank - Ce navire de haute mer est aussi le plus gros des bâtiments échouables. Il était destiné au transport et au débarquement sur les plages par rampes de chars de 25 à 40 tonnes. Caractéristiques : longueur 100 m, largeur 15 m, déplacement pleine charge environ 4 000 Tonnes. Rayon d'action 6 000 milles à 9 noeuds. Ce navire, outre les chars, pouvait transporter 6 petites embarcations capables de mettre à terre 30 hommes.



Camion DUKW



Char DD

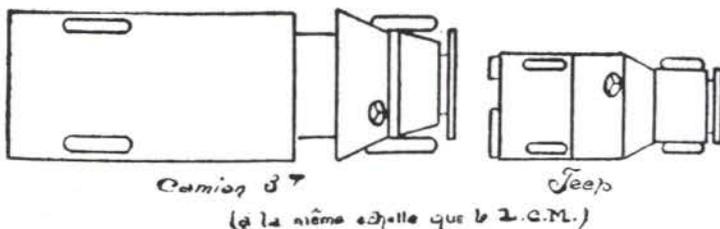
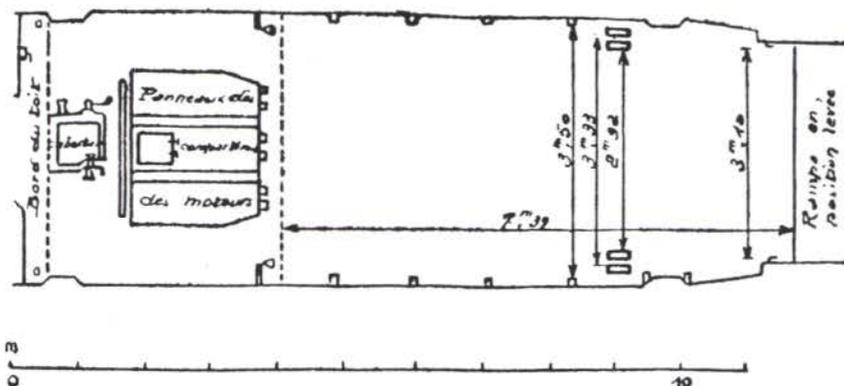
Dukw et char DD constituent les deux armes secrètes du haut commandement allié utilisées pour la première fois lors du débarquement en Normandie.

Le char Duplex Drive (DD) était un char Sherman normal muni d'une jupe étanche relativement haute pour assurer une bonne flottabilité. Le char DD se propulsait à flot par deux hélices actionnées par le moteur du char (vitesse à flot 4 noeuds). Le canon de 75 n'était pas utilisable au cours de la traversée.

Le camion Dukw est un véhicule amphibie. Il s'agit d'un camion de 2,5 T de l'armée américaine muni d'une coque et d'une hélice qui peut fonctionner en même temps que les 6 roues motrices à l'atterrissage. Vitesse 5 noeuds à flot, 85 km sur route.

Ces deux engins amphibies causeront une grande surprise aux Allemands.

ESPACE UTILE LCM

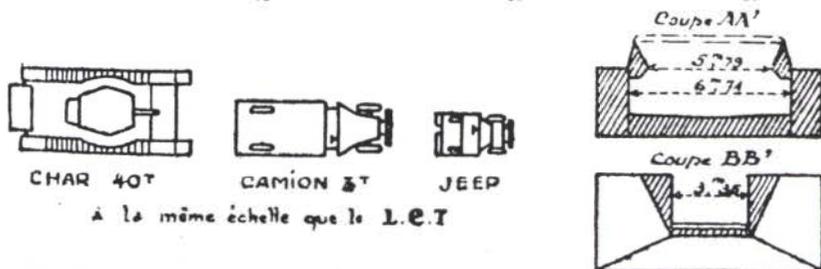
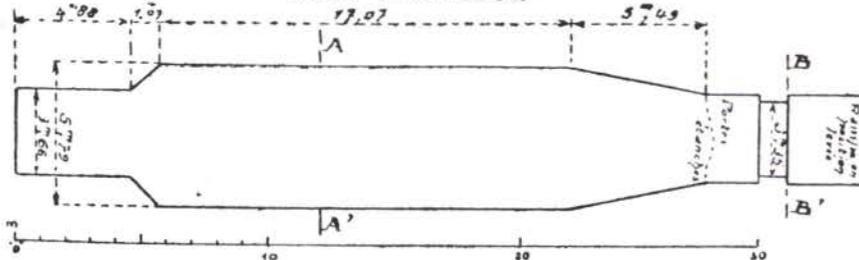


Landing-Craft Mechanized. Chaland de transport moyen pour véhicules.

Caractéristiques : Longueur 12,50 m, largeur 3,50 m, déplacement 26 tonnes.

ESPACE UTILE LCT

PONT INFÉRIEUR



Landing-Craft Tank. Chaland de transport de tanks.
 Caractéristiques : 3 moteurs diesel, vitesse 11 noeuds, capacité 3 chars de 40 tonnes ou 6 de 25 tonnes, ou 5 camions - Déplacement 300 tonnes.

- le char-Avre était un engin porteur de passerelles métalliques permettant le franchissement des fossés ou des entonnoirs.
- le Dukw était un gros véhicule amphibie. Il s'agissait d'un camion standard de l'armée US muni d'une coque et d'une hélice.
- le Crocodile était un char lance-flamme transportant dans une remorque deux mille litres d'un carburant spécial.

L'accumulation des moyens matériels n'était pas suffisante. A l'ingéniosité technique, les Alliés ajouteront une action à long terme visant à duper le haut-commandement allemand.

1. Opération Fortitude ou la guerre psychologique

La campagne d'intoxication de l'Etat-Major allemand ou opération Fortitude visait un triple objectif.

Il fallait d'abord convaincre l'occupant que le débarquement se déroulerait bien dans le Pas-de-Calais, là où en toute logique, il aurait dû se produire. Dans cette intention, pour confirmer les soupçons de l'Etat-major allemand, le haut-commandement allié concentra des navires de guerre dans les ports de la côte orientale de Grande-Bretagne, procéda à des opérations de minage des eaux de la Mer du Nord et, avec prudence, répandit de fausses rumeurs sur l'éventualité d'un débarquement dans le Pas-de-Calais, parmi les éléments des forces de la Résistance. La nuit du 5 ou 6 juin, en dépit du manque de bateaux, une petite force navale et aérienne, simulant une puissante force d'invasion sur les écrans radars allemands du nord de la France s'avança en Manche, en direction de Boulogne. Cette opération factice qui coûta de gros sacrifices aux Alliés, contribua à maintenir le commandement allemand dans l'incertitude, sur le véritable point de débarquement.

Le second objectif de Fortitude était d'anéantir le système de détection lointaine implanté sur les côtes de Normandie. La surprise étant l'un des éléments majeurs du succès d'Overlord, il importait que la flotte d'invasion ne soit pas repérée au cours de la nuit décisive. Pour cela, dès le début du printemps de 1944, les Alliés bombardaient la plupart des stations radar mises en place sur les côtes de France, sauf quelques unes judicieusement choisies dans le nord de la France. Aux bombardements, on ajoutait à partir du mois d'avril 1944, un brouillage des appareils de guet allemands, chaque fois qu'une grosse formation de bombardiers de la RAF se dirigeait vers le Reich, approchait des côtes françaises et des batteries de DCA. La nuit du 5 au 6 juin, l'opération de brouillage effectuée sur une grande échelle à partir de stations au sol, dans les airs et sur mer n'était pas une innovation. Grâce à cette précaution et aussi à la supériorité des Alliés dans le domaine des ondes, pas une station de repérage allemande ne fonctionnera correctement, la nuit du jour J, entre Cherbourg et le Havre.

/...

L'opération Fortitude ne s'acheva pas avec le débarquement. Après le 6 Juin, par toute une série de feintes, on devait s'efforcer d'entretenir chez l'adversaire l'idée que le débarquement en Normandie, n'était qu'une opération de diversion destinée à attirer les réserves allemandes au sud de la Seine et que la grande opération décisive se ferait bien dans le Pas-de-Calais. Au total, ces multiples tromperies ont confirmé les Allemands dans leurs erreurs et permis de conserver intact le facteur surprise. Faute de pouvoir apprécier exactement la situation, la défense adverse fut comme paralysée.

. Offensive stratégique aérienne alliée

Dans le domaine aérien, les opérations de préparation à la bataille de Normandie commencèrent de nombreux mois avant Juin 1944. L'opération préliminaire essentielle fut la réduction des forces aériennes allemandes. Du 20 au 25 février 1944, les bombardiers alliés attaquèrent tous les centres aéronautiques du Reich en partant de Grande-Bretagne, d'Italie et d'Ukraine. Le résultat de ces 5 jours fut décisif et à partir de cette date, l'armée de l'air allemande ne jouera plus qu'un rôle négligeable. La condition préalable à un grand débarquement, sur les côtes de France, était ainsi réalisée.

Après la mise hors d'état de la Luftwaffe, les Alliés passeront à la préparation directe de l'offensive en Normandie, en suivant le principe que pour un objectif bombardé dans la future zone d'assaut, deux objectifs seraient simultanément bombardés hors du secteur.

L'offensive aérienne débuta par la destruction des aérodromes situés près des côtes, par le bombardement des ouvrages fortifiés et par la désorganisation du système routier et ferroviaire du nord-ouest de l'Europe. L'objectif était d'établir des lignes d'interdiction par la destruction des ponts routiers, ferroviaires et fluviaux et d'isoler ainsi les différentes parties de l'armée allemande. Un premier barrage fut établi, au printemps de 1944, entre Paris et la mer à la suite du bombardement de tous les ouvrages d'art franchissant la Seine. Ainsi la VII^e armée allemande en Normandie ne pouvait plus recevoir directement de renforts en provenance du nord de la Seine. Par souci de dissimulation, un second fossé fut posé le long du canal Albert et de la Meuse. Ces deux barrières parallèles (Seine - Canal Albert) devaient accréditer chez l'ennemi l'idée que la zone enclavée (le nord de la France) était bien celle du futur débarquement.

Le jour J, le commandement allié complètera le système en établissant de nouvelles lignes d'interdiction le long de la Loire entre Nantes et Orléans et entre Orléans et Paris. Cette fois, la zone de bataille était totalement isolée et l'armée allemande enfermée comme dans une poche. A l'intérieur de cet espace encagé, les carrefours et points de passage obligatoires seront constamment surveillés par l'aviation si bien qu'aucun déplacement important n'était plus possible de jour.

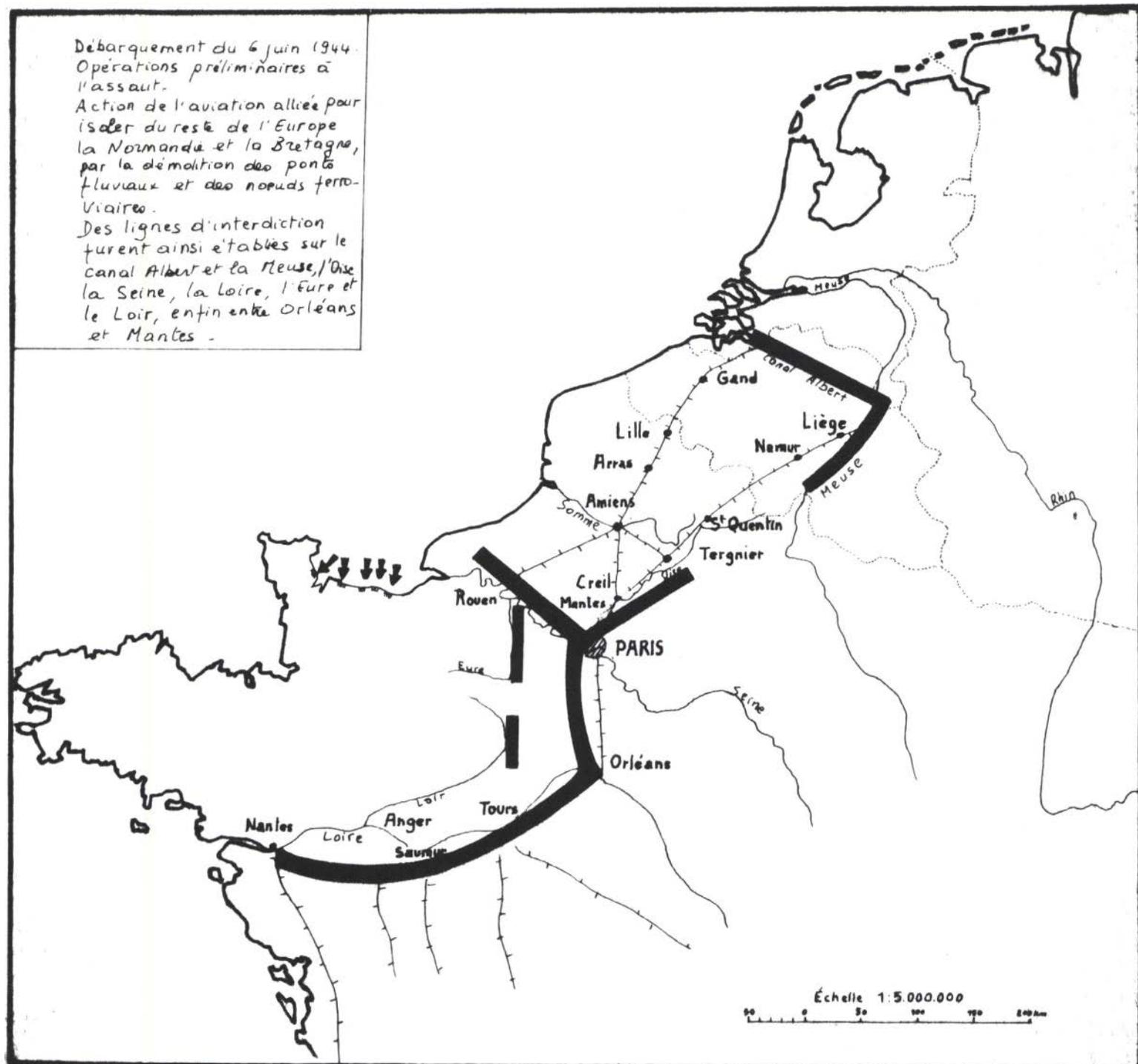
/...

L'ISOLEMENT DU SECTEUR DU DEBARQUEMENT

Débarquement du 6 juin 1944.
Opérations préliminaires à l'assaut.

Action de l'aviation alliée pour isoler du reste de l'Europe la Normandie et la Bretagne, par la démolition des ponts fluviaux et des nœuds ferroviaires.

Des lignes d'interdiction furent ainsi établies sur le canal Albert et la Meuse, l'Oise, la Seine, la Loire, l'Eure et le Loir, enfin entre Orléans et Mantes.



L'isolement de la Normandie faussait le jeu de la défense allemande qui comptait sur l'intervention rapide des réserves blindées pour repousser l'invasion. L'immobilité des forces ennemies fut encore accentuée par l'intervention des réseaux de résistance et par l'application du plan Tortue (déraillement des trains et démolition des moyens de transmission de l'armée allemande).

c - Le plan de bataille des Alliés

Le planning de l'opération qui débuta en Manche, la nuit du 5 au 6 Juin 1944 comportait diverses étapes :

1 - vaste opération de déminage des eaux marines et balisage de dix chenaux qui seront empruntés, quelques heures plus tard, par la flotte d'invasion.

2 - largage aux deux ailes du secteur d'assaut de 20 000 parachutistes (dans la région de Carentan - Ste Mère Eglise parachutage des 82e et 101e divisions aéroportées et dans la région de Ranville-Merville parachutage de la 6e division britannique). La mission de ces troupes était de s'emparer de certaines batteries côtières (St Martin de Varreville, en arrière de Utah, et Merville près de Sword) et de quelques points stratégiques (ponts sur le canal de Caen, l'Orne ou la Dives).

3 - double bombardement des défenses du Mur effectué d'abord par l'aviation, grâce au clair de lune et quelques instants plus tard, au lever du jour, par l'artillerie navale alliée, ancrée au large.

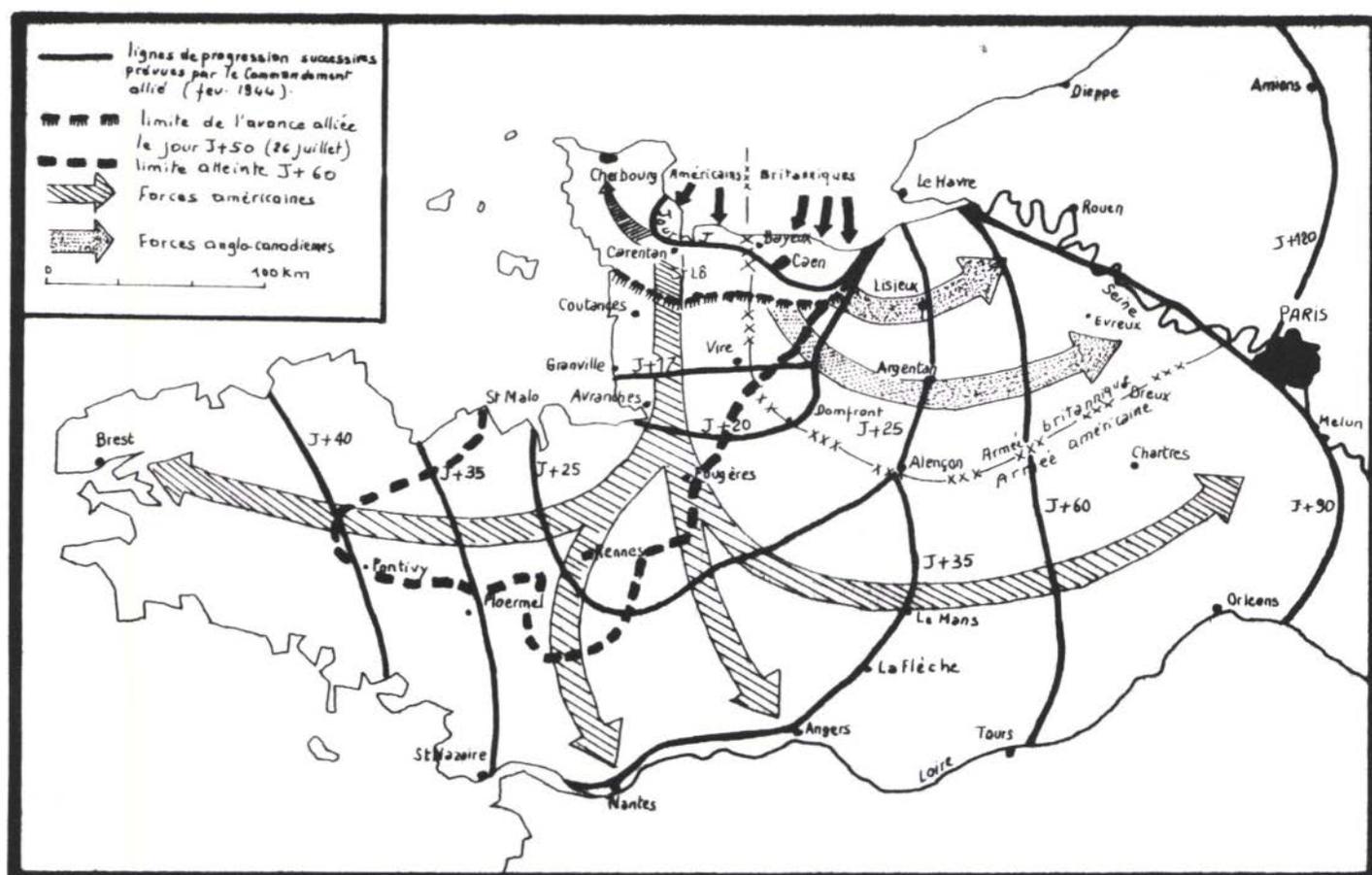
4 - assaut par mer, à marée montante mais non encore pleine (afin d'éviter aux chalands de s'empaler sur les pieux minés) et débarquement de 10 000 véhicules et de 100 000 hommes (constituant le 21e Groupe d'armées réunissant la 1e Armée américaine et la IIde Armée britannique). Le débarquement devait être suivi de la création d'une tête de pont d'environ 80 km de long sur une dizaine de km de profondeur. On prévoyait que les 5 secteurs d'assaut constitueraient une bande continue le long du rivage, le soir du jour J ou, au plus tard, le soir du jour J + 1.

5 - consolidation et élargissement de la tête de pont, et montage des ports artificiels. Ensuite, les assaillants devaient entamer une triple offensive : les Américains débarqués à Utah progresseraient vers Cherbourg dont la capture était prévue pour le jour J + 8. A l'autre extrémité du secteur de débarquement, les Britanniques de Juno et Sword étaient chargés d'entretenir une pression constante en direction de Caen et de Paris afin d'attirer les réserves blindées allemandes dans cette zone et de faciliter l'avance vers Cherbourg.

/...

LE PLAN DE BATAILLE ALLIE

(positions prévues et positions atteintes)



Au centre du front, les Américains d'Omaha et les Britanniques de Gold pousseront en direction du sud pour atteindre à J + 9 la ligne St La - Caumont - Villers-Bocage. Ce gain de terrain devait soustraire les ports artificiels aux feux de l'artillerie ennemie.

6 - Après la capture et la remise en état du port de Cherbourg, le plan prévoyait une vaste percée en direction de la Loire avec éclatement d'un côté vers la Bretagne et de l'autre vers Paris.

Dans l'ensemble, le plan Overlord sera exécuté avec plus de lenteur que prévu en particulier à cause de la tempête du 20 Juin qui brisera le port artificiel américain et gênera le ravitaillement des troupes combattantes. Alors que l'on prévoyait la fusion des 5 plages d'assaut en une bande continue pour le soir du jour J + 1 au plus tard, cette opération ne sera effectuée qu'à J + 6. La capture de Cherbourg prévue pour J + 8 ne sera réalisée qu'à J + 22. Selon le planning à J + 50 c'est-à-dire le 25 Juillet, on devait être sur la Loire, or à cette date les Américains n'avaient pas encore atteints Avranches. En revanche, une fois la bataille de Normandie achevée, la progression des Alliés vers l'Allemagne sera très rapide et une partie du temps perdu dans le bocage de Mortain sera rattrapée.

2. L'exécution d'Overlord

Deux titres seront abordés dans ce chapitre :

- le déroulement du débarquement (6 juin 1944)
- la consolidation de la tête de pont jusqu'à la prise de Cherbourg (28 Juin 1944).

a - Le Jour le plus long

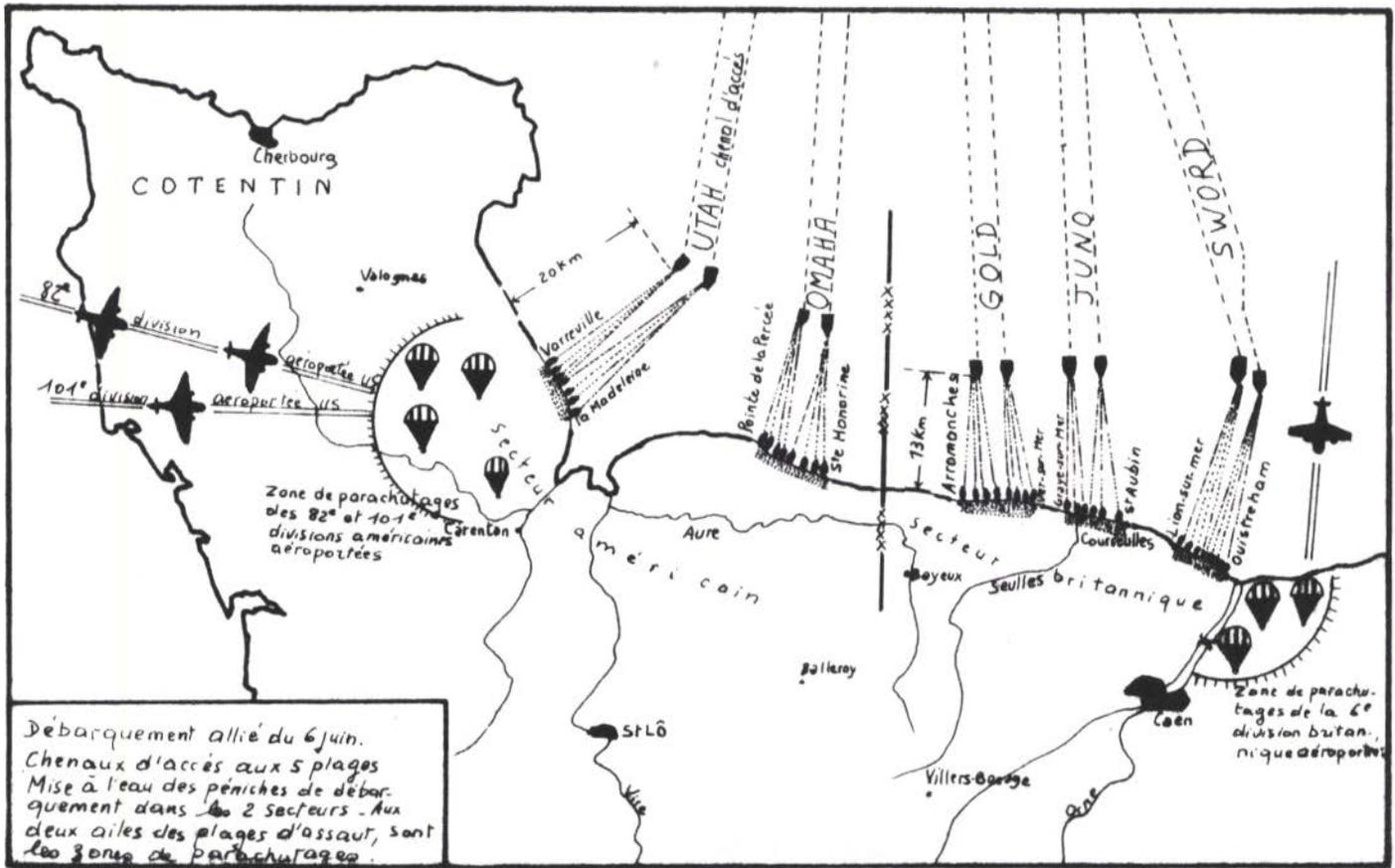
Avant de lancer l'assaut par mer, on procéda au dragage des eaux marines et au parachutage des divisions aéroportées.

1 - Le déminage des eaux marines

Le nettoyage des eaux de la Manche, effectué au cours de la nuit du 5 au 6 juin, est la plus vaste opération de déminage de toute la seconde guerre mondiale. Une douzaine de flotilles de dragueurs de mines (environ 350 bâtiments) participeront au ratissage. Toutefois, en dépit de ce que laissait entendre la propagande ennemie, on ne relèvera, au cours de la nuit, face à la côte normande qu'un faible nombre d'engins explosifs (moins de 2 000). Les flotilles chargées de débayer les chenaux de navigation devançaient l'Armada d'environ cinq milles. Au fur et à mesure du dragage, les bâtiments mouillaient des bouées de pêcheurs allumées, de chaque côté des routes de navigation. Quatre chenaux menaient au secteur occidental (secteur américain de Utah et Omaha), six routes balisées menaient au secteur britannique.

/...

THE "D" DAY Mardi 6 Juin 1944



La largeur de chaque couloir de navigation était d'environ 500 mètres. Par sécurité, le dragage commença à 40 milles de la côte et se poursuivit jusqu'à une distance de 8 à 10 milles du rivage, c'est-à-dire à portée de vue des batteries côtières allemandes. Tous les bâtiments avaient été équipés d'appareils très nouveaux et très secrets pour le brouillage des radars ennemis. Malgré cette précaution, il semblait certain que la flotte serait découverte une fois la tâche commencée. Contrairement aux prévisions et ceci demeure un mystère, les formations de dragage, ancrées pour les plus proches à 7 milles du rivage ne seront pas repérées par les postes de guet allemands. Il faut probablement en déduire que le bombardement des stations radar du Mur de l'Atlantique avait été très efficace. En même temps que débutait le dragage des chemaux, un système de surveillance de l'espace marin était mis en place, sur les deux flancs du secteur d'assaut. Ces forces de couverture proche et lointaine, disposées en arcs de cercles successifs devaient régler leur sort aux bâtiments ennemis, en provenance de Norvège, tentant de pénétrer, par le Pas-de-Calais, en Manche orientale et aux sous-marins des bases de l'Atlantique tentant de pénétrer en Manche occidentale. Grâce à ces divers écrans de sécurité, l'action des sous-marins allemands contre Overlord sera très médiocre.

2 - Le parachutage des troupes aéroportées

Deux assauts seront lancés par le ciel :

- à l'est, dans la région de Ranville, l'action est menée par les Britanniques
 - à l'ouest, dans la région de Ste Mère Eglise, elle était conduite par les Américains.
- . L'assaut au nord-est de Caen, dans le secteur britannique.

La tâche confiée aux parachutistes de la 6e division était triple :

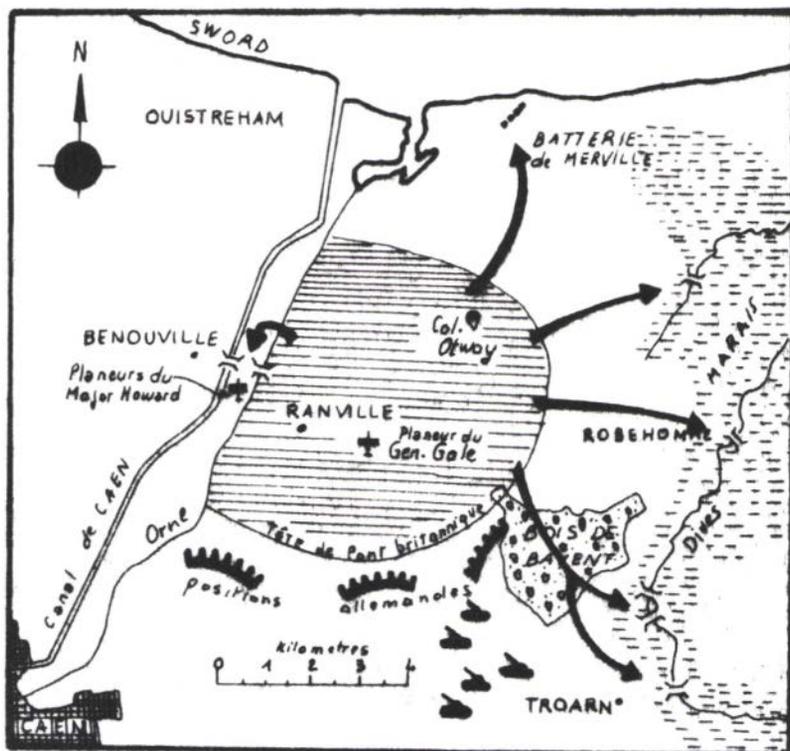
- s'emparer des deux ponts établis sur la seule route franchissant l'Orne et le canal, entre Caen et la mer. Les deux ouvrages devaient être pris intacts afin de permettre aux troupes débarquées à Ouistreham de venir renforcer le flanc est de la tête de pont. C'est là, en effet, que l'on attendait la plus puissante offensive des blindés allemands. Cette mission était conduite par la 5e brigade du général J.H. Poett.
- détruire cinq ponts sur la Dives afin d'utiliser la vallée comme une ligne d'interdiction naturelle et de gêner l'arrivée des renforts en provenance du pays d'Auge.
- détruire la batterie côtière allemande de Merville qui pouvait, pensait-on, gêner le débarquement sur Sword.

En dépit de quelques erreurs de parachutage, l'objectif confié à la 6e division du général GALE sera atteint avec succès. Les ponts furent capturés intacts grâce à l'atterrissage précis de six planeurs entre l'Orne et le Canal, au pied du pont Pegasus.

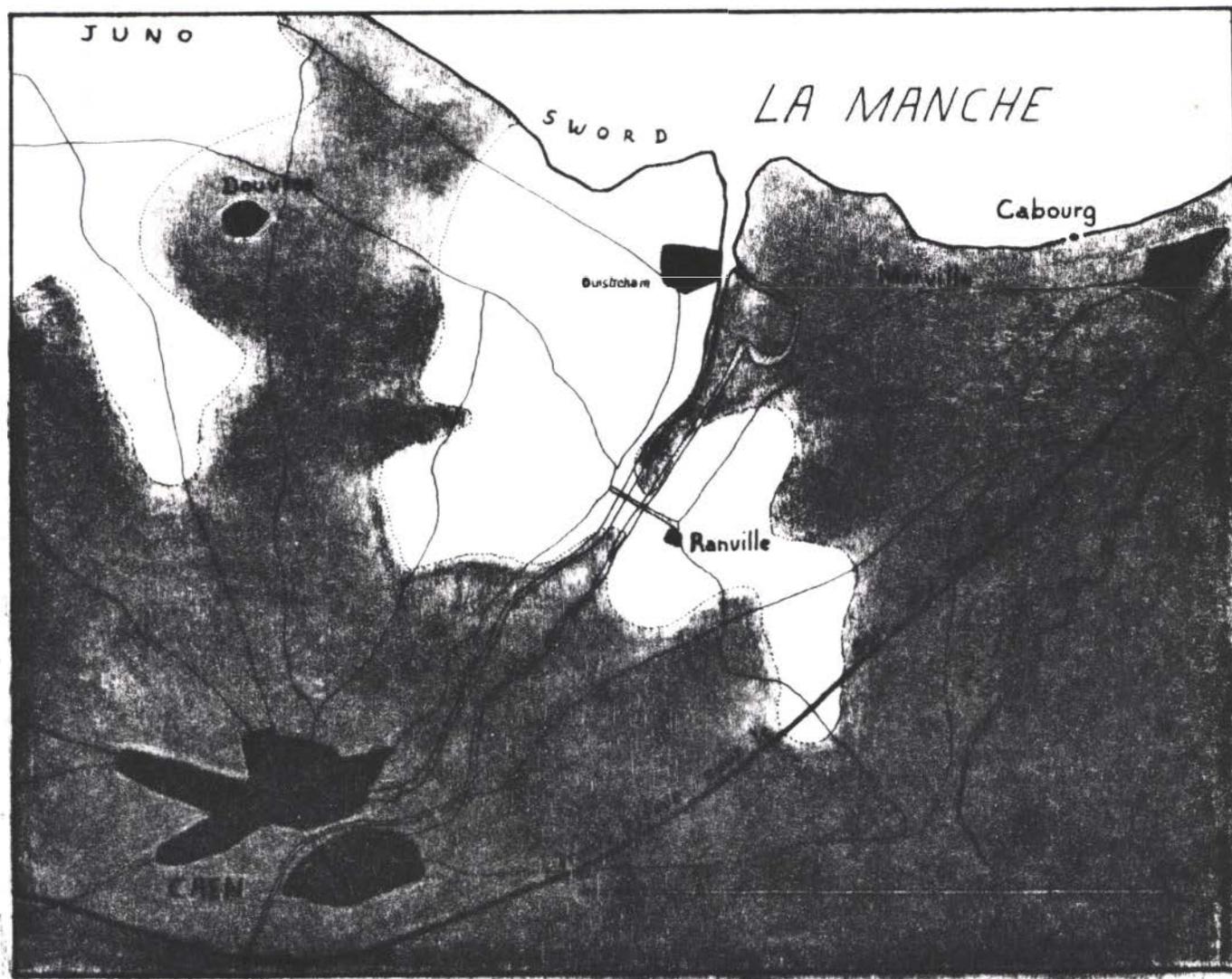
/...

Nuit du 5 au 6 juin 1944.

Parachutages britanniques à l'est de l'Orne et formation d'une tête de pont. Capture des ponts sur le canal et sur l'Orne, démolition de la batterie de Merville et de quatre ponts sur la Divès. (6^e division aéroportée brit.)



La plage de Sword le soir du jour J.



La batterie de Merville malgré la dispersion des parachutistes et l'égarément des planeurs transportant le matériel, fut détruite à l'heure prévue. Enfin, après la destruction des 5 ponts sur la Dives, les parachutistes prendront possession des buttes de Robehomme et de Goustrainville situées entre Orne et Dives. Bref, la zone du débarquement était bien protégée, sur son flanc gauche, avant le début de l'assaut par mer. Trois fossés naturels (Dives, Orne, Canal) avaient été intercalés entre l'armée allemande et la tête de pont de Sword.

. L'assaut par air dans la presqu'île du Cotentin.

Transportées par près d'un millier d'avions, les 82e et 101e divisions de parachutistes américains devaient jouer sur le flanc ouest de la tête de pont, un rôle de protection et de couverture identique à celui joué par la 6e division britannique, sur le flanc est.

L'objectif de la 101e division aéroportée (général Maxwell Taylor) était de protéger le flanc sud de la plage de débarquement de Utah contre les attaques ennemies, en s'emparant de divers carrefours, de faciliter la jonction des troupes de Utah venues par mer avec celles d'Omaha et de capturer la batterie côtière de St Germain-de-Varreville qui pouvait troubler le débarquement sur la plage de Ste Marie du Mont. La 82e division du major-général Ridway avait pour mission de protéger le flanc nord du secteur du débarquement contre les offensives ennemies en provenance de Cherbourg.

Le parachutage de la 101e division s'effectua dans de mauvaises conditions et les hommes furent dispersés sur un espace d'environ 1 000 km². Perdus au milieu d'un pays touffu, constitué de petits champs tous identiques, beaucoup de parachutistes seront incapables de retrouver le point de ralliement et seront faits prisonniers. A l'aube sur 6 600 hommes, un peu plus de mille étaient au rendez-vous. La 82e division fut plus avantagée en ce qui concerne le facteur concentration, mais, en revanche, une grande partie des planeurs chargés du matériel, des canons et des véhicules s'égarra dans le bocage. Malgré la faiblesse des effectifs ou des moyens, les objectifs fixés seront atteints. Qui plus est, par un heureux effet du hasard, ces lâchers désordonnés devaient créer chez l'ennemi une immense confusion qui aidera, indirectement, au succès du débarquement sur Utah.

3 - Le bombardement aérien et naval

Avant la mise à terre des troupes venues par mer, deux bombardements des défenses côtières allemandes, l'un par la voie d'air l'autre par l'artillerie navale, étaient inscrits au programme ; le pilonnage systématique des batteries allemandes par la R.A.F. et l'U.S. Air Force avait commencé dès le 10 Avril 1944. Entre ce jour et le 5 juin, 2 495 appareils ont participé aux attaques contre les installations côtières situées dans la future zone d'assaut.

/...

Dans la nuit du 5 au 6 juin, entre minuit et l'aurore, 1 136 bombardiers deverseront près de 6 000 tonnes de bombes sur les 10 batteries les plus importantes de la future zone d'assaut. Au lever du jour, 1 365 bombardiers moyens prenaient la relève et attaquaient, pour la seconde fois en l'espace de quelques heures, les 10 batteries précédemment citées et 10 autres jugées gênantes en baie de Seine.

Après les attaques aériennes, le programme de neutralisation des défenses côtières prévoyait l'entrée en action de l'artillerie navale. Dans cette intention, une flotte de bombardement composée de cuirassés, croiseurs, torpilleurs et destroyers avait pris position en face de la côte. Dans le secteur américain, les unités navales étaient ancrées à environ 17 km du littoral, dans le secteur anglo-canadien, où les batteries étaient moins puissantes, elles étaient stationnées à environ 14 km. Les plus gros bâtiments avaient été placés sur les deux flancs du secteur d'assaut face aux batteries les plus puissantes (Cap de Barfleur, Le Havre). Le bombardement commença au lever du jour, une demi-heure avant le début de la mise à terre des troupes. A ce moment, il faisait suffisamment clair pour que des observateurs placés à bord d'avions tournant au-dessus des batteries puissent rectifier le feu des grosses pièces navales. Les résultats du bombardement seront spectaculaires, et plusieurs grosses batteries devront immédiatement cesser le feu. Une brèche avait été ouverte dans le système défensif, il ne restait plus qu'à s'y engouffrer.

4 - L'assaut par mer

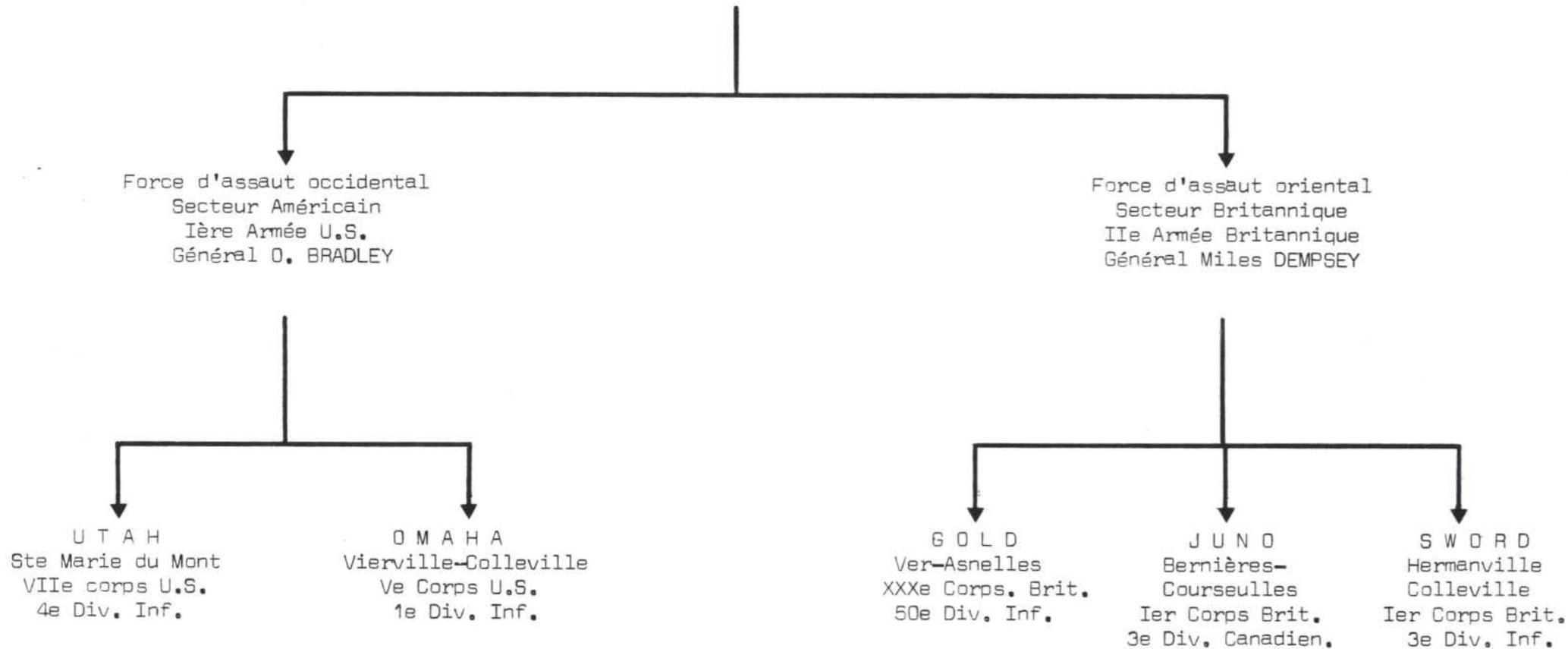
Le secteur de débarquement était partagé en deux : les forces américaines constituaient le groupement stratégique occidental, les britanniques le groupement stratégique oriental.

a) Les plages américaines : UTAH et OMAHA

La plage américaine de Utah, située de l'autre côté de la baie des Veys, se présentait comme un secteur nettement isolé du reste du front de débarquement. La raison est que, si l'assaut principal mené sur les côtes du Calvados, entre la Vire et l'Orne, échouait, la position de Utah pourrait être renforcée pour établir une petite tête de pont, isoler la péninsule du Cotentin et enlever le port de Cherbourg à partir duquel d'autres efforts pourraient être ultérieurement tentés, selon un plan différent de celui d'Overlord. De tous les débarquements, c'est celui effectué sur Utah, qui fut le mieux réussi. La résistance allemande, désorganisée par les bombardements aériens, y fut fragmentaire et dans l'ensemble médiocre. Le soir du jour J, on avait débarqué sur la plage 30 000 hommes et 3 500 véhicules. La tête de pont mesurait 15 km de long et s'enfonçait d'une douzaine de km dans les terres. Bref, ici le succès fut total. Il en était tout autrement, à Omaha, sur l'autre plage américaine.

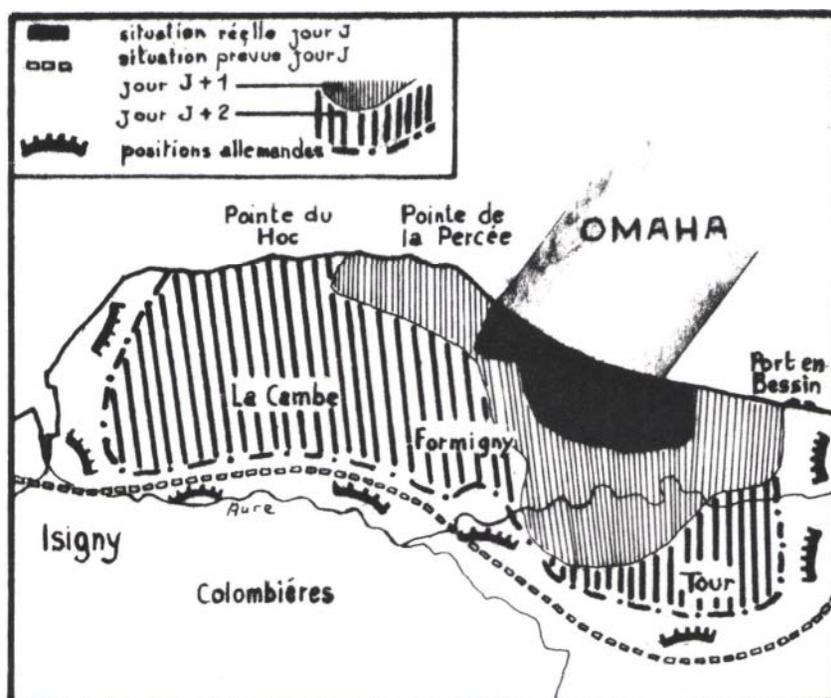
/...

Sir Bernard MONTGOMERY
 Commandant-en-chef
 des Forces Terrestres
 Constituant le
 21e Groupe d'Armées



Ordre de bataille des Alliés, le matin du 6 juin 1944

OMAHA Beach : situation pendant les 3 premiers jours



Le secteur d'Omaha (Vierville, St Laurent, Colleville) s'étend sur 6,5 km entre la pointe de la Percée à l'ouest et les falaises de Port-en-Bessin à l'est. C'est la seule grande baie sableuse sur les 30 km séparant la Vire d'Arromanches. En arrière de la plage, le terrain s'élève en pente douce jusqu'à un plateau d'une cinquantaine de mètres de haut. Ce versant est coupé en divers endroits par des vallées assez étroites qui sont les seuls débouchés vers la terre pour des véhicules venant de la mer. Cette topographie éminemment favorable à la défense avait été valorisée par l'occupant qui avait semé plusieurs rangs d'obstacles sur la grève, obstrué les vallées par des murs de béton, miné les pentes des versants et construit de multiples fortins reliés entre eux par des tranchées. Bref, sur cette portion de littoral, le Mur n'était pas un obstacle négligeable et le débarquement s'annonçait comme très difficile. Au surplus, outre la puissance du système défensif, les Américains semblent avoir accumulé les erreurs à Omaha :

- le bombardement aérien chargé de neutraliser les défenses allemandes fut raté à cause de la mauvaise visibilité. De peur d'atteindre les chalands de débarquement, les avions lâchèrent leurs bombes environ 5 kilomètres à l'intérieur des terres.
- Les chalands transportant les assaillants furent mis à l'eau trop tôt, à environ 18 km du rivage, alors que la distance recommandée était d'une douzaine de kilomètres. Transis, trempés, malades les hommes n'étaient plus, après quatre heures de mer, en état de faire face à un adversaire bien dissimulé. En outre, de nombreuses embarcations furent englouties par les flots ou déroutées par des erreurs de navigation dues aux courants.
- Enfin, le plan d'attaque américaine présentait de graves défauts. Le débarquement à Vierville est l'exemple même de la tactique de l'assaut direct préconisée par le commandement U.S., consistant à foncer tête baissée contre les positions ennemies. Bien qu'il connût par la photo aérienne l'emplacement des ouvrages adverses, le général Bradley n'en décida pas moins de débarquer en face des fortins afin de les prendre d'assaut. Il dédaignait ainsi les leçons tirées des opérations amphibies précédentes qui avaient montré la nécessité de débarquer entre les points fortifiés et non en face afin de permettre aux troupes de les contourner et de les attaquer à revers. Au total, par leur négligence et leur obstination, les Américains faillirent ici essuyer un désastre. Le débarquement fut un chaos indescriptible et les pertes très lourdes.

Le soir du jour J, Omaha avait près de 10 km de longueur mais à peine 2 km de profondeur. Les 34 000 hommes coincés entre le rebord du plateau et la mer n'étaient pas en mesure de résister à une puissante contre-attaque. Pendant ce temps, à la pointe du Hoc, trois compagnies de Rangers (membres des commandos américains) prenaient d'assaut la position fortifiée allemande.

/...

b) Les plages anglo-canadiennes : GOLD - JUNO - SWORD.

Le secteur britannique long d'environ 40 km s'étendait entre Port-en-Bessin et l'embouchure de l'Orne. Dans l'ensemble, cette portion du Mur était moins dangereuse à attaquer que les plages américaines. On n'y trouvait pas de vastes terrains inondés comme en arrière de Utah ni de rivage escarpé comme à Omaha. Cependant l'avantage du terrain était plus que compensé par le péril de voir les divisions blindées allemandes stationnées à l'est et au sud de Caen, intervenir rapidement. Il fallait donc s'assurer une vaste et profonde tête de pont possédant une réelle valeur défensive, dans les premières heures de l'opération. En fixant les unités blindées ennemies autour de Caen, Montgomery devait faciliter l'avance des Américains vers Cherbourg, objectif prioritaire d'Overlord.

Dans l'ensemble, les opérations se dérouleront de meilleure façon dans le secteur britannique que dans le secteur U.S. Le commandement avait pris toutes les précautions pour éviter une catastrophe comme à Omaha. En particulier, il avait banni de son esprit la tactique de l'assaut direct contre les fortins en béton et refusé de mettre à la mer les chalands de débarquement à une distance supérieure à 12 km du rivage.

A Gold, entre le Hamel et la Rivière, le débarquement s'effectua sans trop de difficulté. Immédiatement après on entreprenait de nettoyer les environs d'Arromanches afin de faciliter la mise en place du port artificiel.

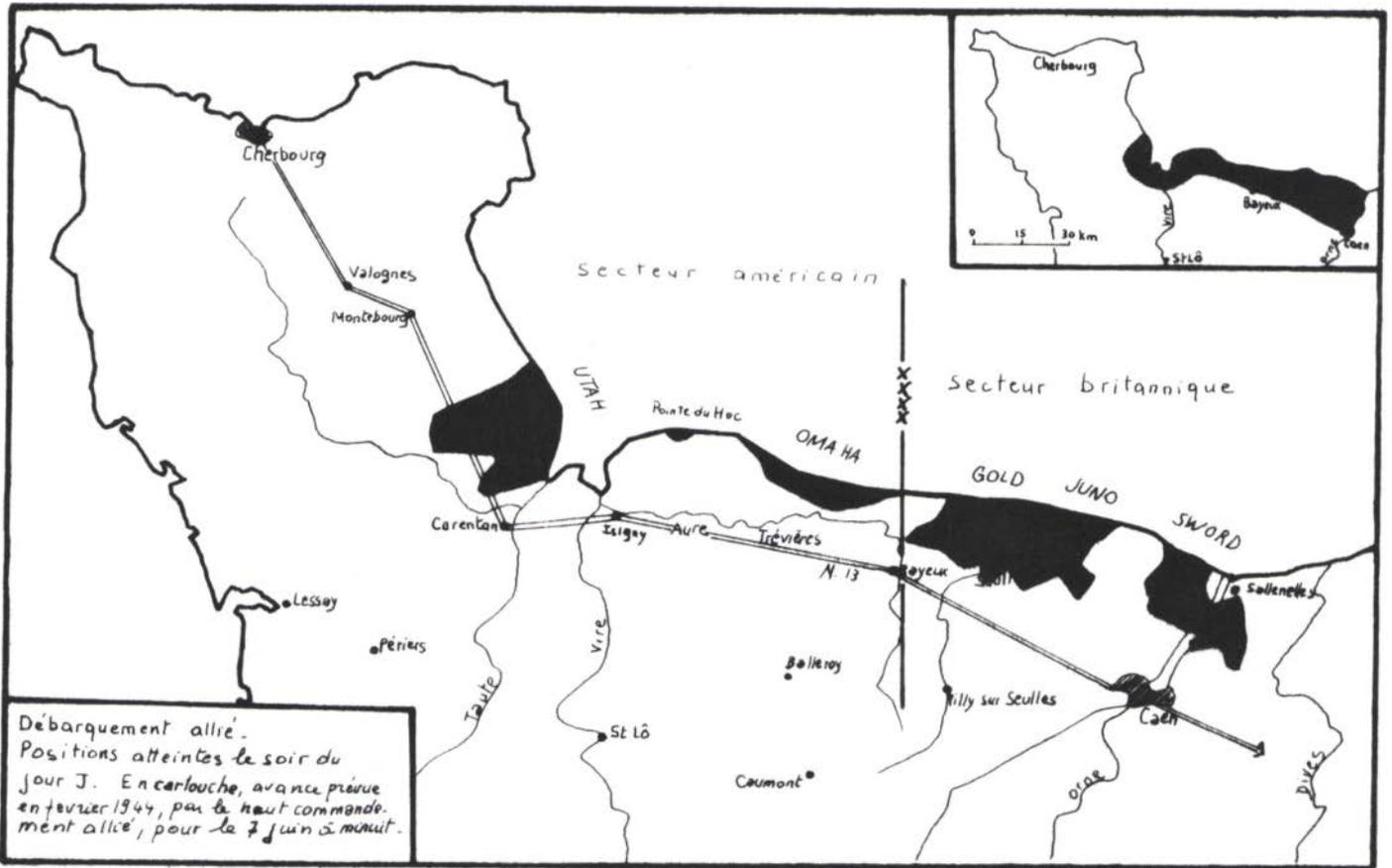
A Juno, entre Courseulles et Lion, le débarquement fut plus meurtrier en raison de la présence de récifs au large du littoral qui contraignit le commandement à accepter le risque de faire aborder les chalands au beau milieu des obstacles plantés sur le rivage. En dépit de cette difficulté, le soir du Jour J, Gold et Juno étaient réunis en une base solide de près de 20 km de long sur 10 km de profondeur.

Sur Sword (Ouistreham) les péniches auront également à souffrir des obstacles minés, plantés sur la grève, et des tirs des batteries allemandes de Houlgate et de Bénerville (mont Canisy).

Le soir du jour J + 1, les Britanniques avaient constitué une solide tête de pont de 35 km de long sur 8 à 16 km de profondeur. La prise de Port-en-Bessin, point de démarcation entre les armées américaines et britanniques, le matin du 8 juin, permit d'établir le contact avec Omaha et mettait entre les mains des Alliés une bande littorale continue de près de 60 km de long.

/...

LA TETE DE PONT , AU SOIR DU JOUR « J »



Les Alliés avaient réussi la plus formidable opération de débarquement de toute l'histoire. Le jour J, grâce à 7 000 bateaux de toutes sortes (1) et à 11 000 avions dans les airs (2) assurant une couverture aérienne permanente, ils avaient débarqué 200 000 hommes et 20 000 véhicules (3).

Le succès n'allait pas sans un lourd sacrifice. Le jour J (The D. Day), les Alliés ont perdu 11 000 hommes, dont 6 600 pour la première armée U.S. et 4 000 pour la seconde armée britannique. Les 11 000 hommes se répartissent en 2 500 tués (dont 1 000 pour Omaha), environ 6 000 blessés et le reste en disparus (prisonniers). Les pertes allemandes se situent entre 5 000 et 10 000 hommes.

b - La consolidation de la tête de pont

Une fois la mise à terre effectuée, les Américains de Utah vont se diriger vers Cherbourg. Pendant ce temps, les deux ports artificiels sont mis en place. La tempête du 20 juin, en démolissant le port préfabriqué de St Laurent devait retarder l'avance vers le nord Cotentin.

1 - La coupure du Cotentin

Du 7 au 12 juin, les efforts des Alliés sont concentrés sur la jonction des différentes plages entre elles afin de constituer une tête de pont continue. Cette opération achevée le 12 juin, après la prise de la charnière de Carentan, permet aux Alliés de disposer en France d'une base de 80 km de long. Ensuite, pendant que les Britanniques accentuent, sur le flanc gauche de la tête de pont, leur poursée vers le sud, en direction de Caen, à l'aile opposée les Américains effectuent une marche à travers le Cotentin et atteignent Barneville-Carteret le 18 juin.

2 - Les ports artificiels

Faute de pouvoir disposer, dans l'immédiat, des installations d'un grand port continental pour décharger leur matériel, le Commandement allié avait prévu la construction de deux ports artificiels : l'un en secteur américain, en face de St Laurent sur Mer, l'autre, en secteur britannique, en face d'Arromanches.

/...

(1) Ces 7 000 navires comprenaient :

- 4 200 navires de débarquement
- 1 200 navires marchands et vaisseaux auxiliaires
- 1 200 navires de guerre

(2) Ces 11 000 avions transportaient 30 000 hommes.

(3) Ces 20 000 véhicules se répartissent en :

- 10 500 véhicules de petite taille
- 6 500 chars et véhicules chenillés
- 3 000 camions

La mise en place commença dès le lendemain du jour J et le 13 juin les grands navires pouvaient s'amarrer aux musoirs flottants, à l'abri des digues artificielles.

Au soir du jour J + 12 c'est-à-dire le 18 juin, on avait débarqué plus de 600 mille hommes et près de cent mille véhicules. Il semblait, désormais, raisonnable d'envisager les grandes offensives. Cet espoir devait être de courte durée car le 19 juin une forte tempête se leva en Manche et la mer devint furieuse. Après trois jours d'une mer démontée, les ports artificiels dont la mise en place n'était pas totalement achevée, présentaient un spectacle de désolation encore accentué par l'échouage sur les rivages de près d'un millier de péniches et de chalands. Si le port de St Laurent n'était plus qu'un amas de ferrailles tordues et irrécupérables, en revanche celui d'Arromanches, mieux protégé, pouvait être remis en état. Ces trois jours de mauvais temps, en interrompant le ravitaillement de la tête de pont, devaient avoir des conséquences immédiates sur les opérations et en particulier freiner la marche sur Cherbourg.

3 - La capture de Cherbourg

Le beau temps revenu, les navires alliés allaient reprendre l'approvisionnement de la tête de pont et tenter de combler une partie du déficit accumulé en utilisant les installations des ports de Courseulles et de Port-en-Bessin. Avec la remise en marche du port artificiel d'Arromanches, les Américains reprenaient leur avance vers Cherbourg qui sera pris entre le 26 et le 28 juin. Bien que le port soit inutilisable, la capture de Cherbourg représentait une victoire considérable qui aura un profond retentissement sur les chefs de l'armée allemande de l'ouest.

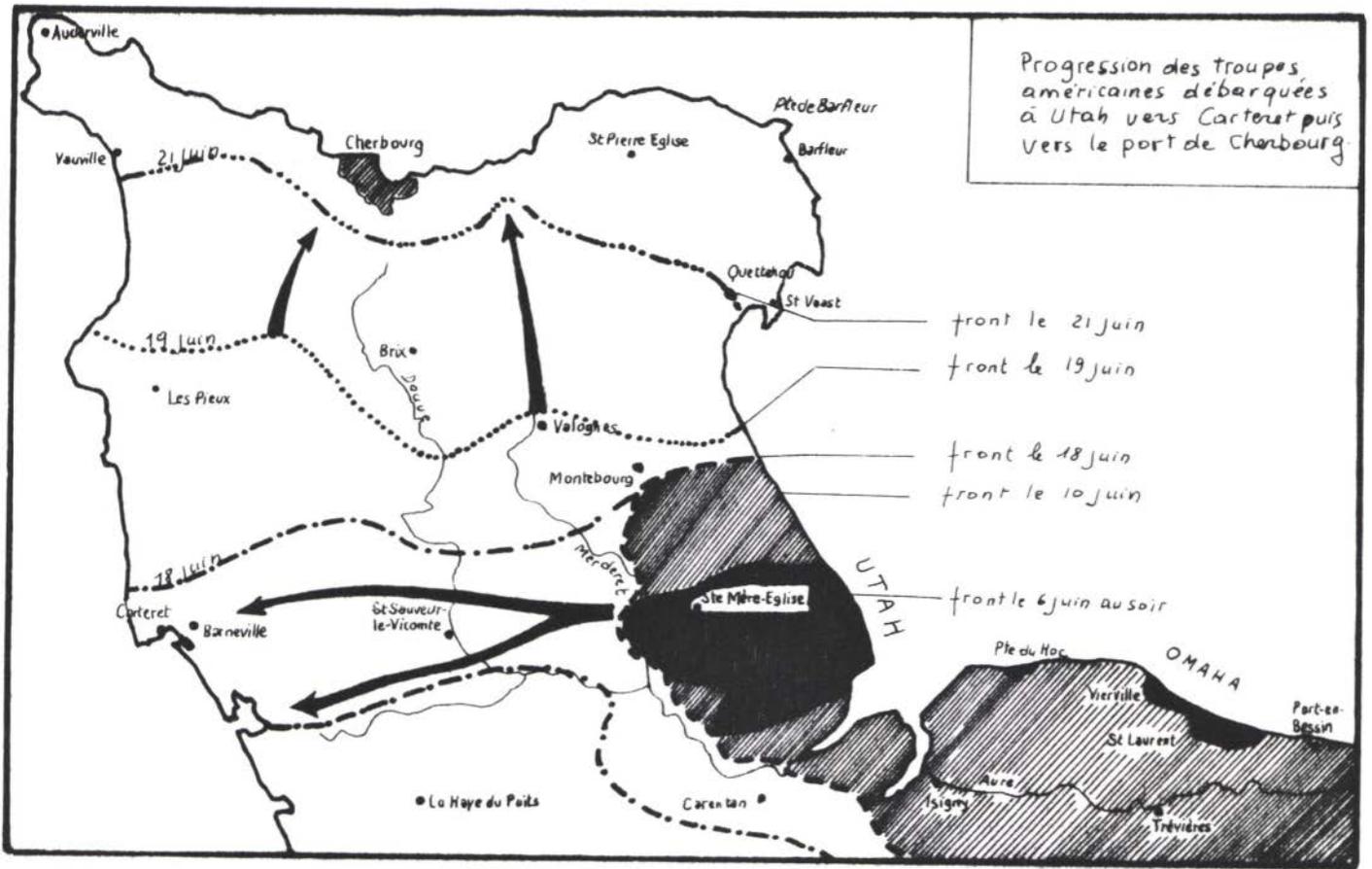
3. Stalingrad en Normandie (Juillet-Août 1944) ou la victoire de Falaise

Après la capture de Cherbourg, les Américains devaient faire demi-tour et pousser vers le sud en direction de la Loire. A l'autre aile, les Britanniques étaient chargés de maintenir leur pression en direction de Paris.

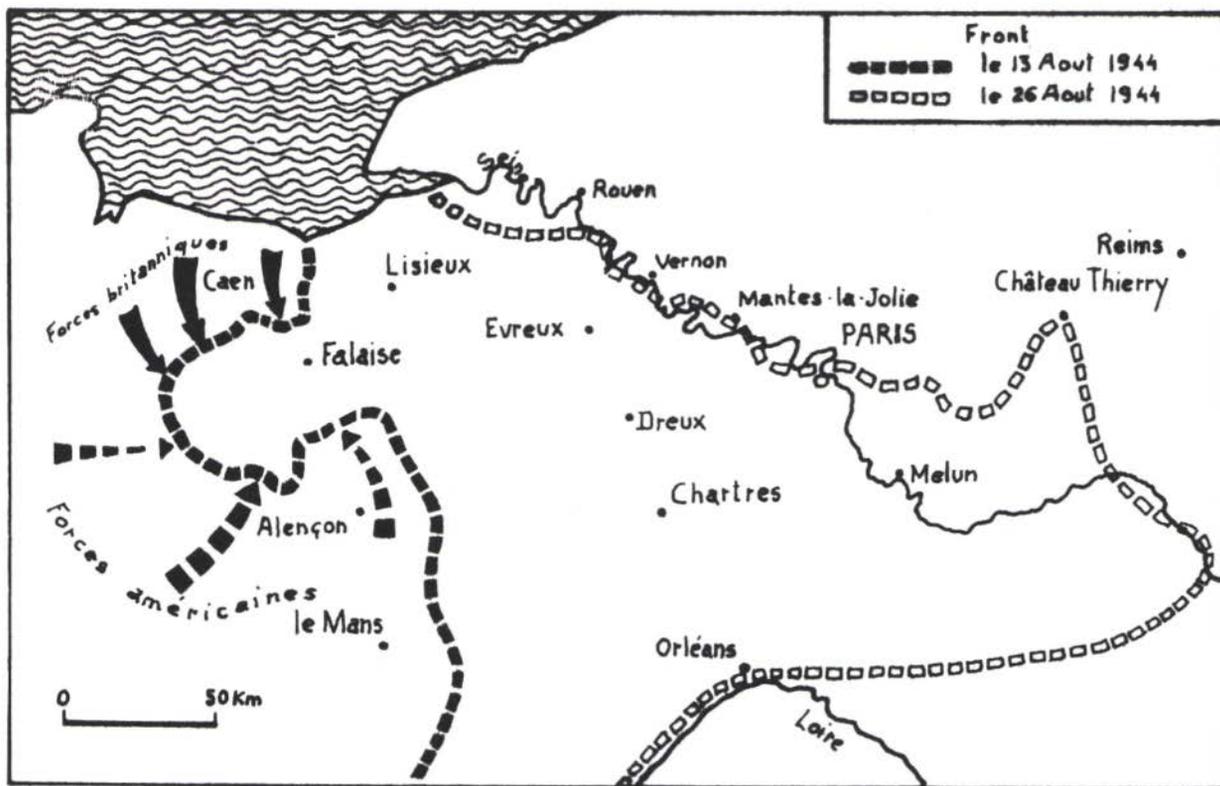
Malgré l'arrivée régulière de renforts, la progression se fera moins vite que prévu. Les offensives américaines furent rapidement enrayerées dans le bocage virois et l'avance des Britanniques bloquée au niveau de Caen. Bref, à la mi-juillet, la situation demeurait critique en Normandie. Le port de Cherbourg était toujours inutilisable, les Américains de Bradley semblaient incapables de franchir les marécages de la vallée de la Vire et les Britanniques de s'emparer de Caen.

/...

LA MARCHE VERS CHERBOURG



LA PROGRESSION DES ALLIES

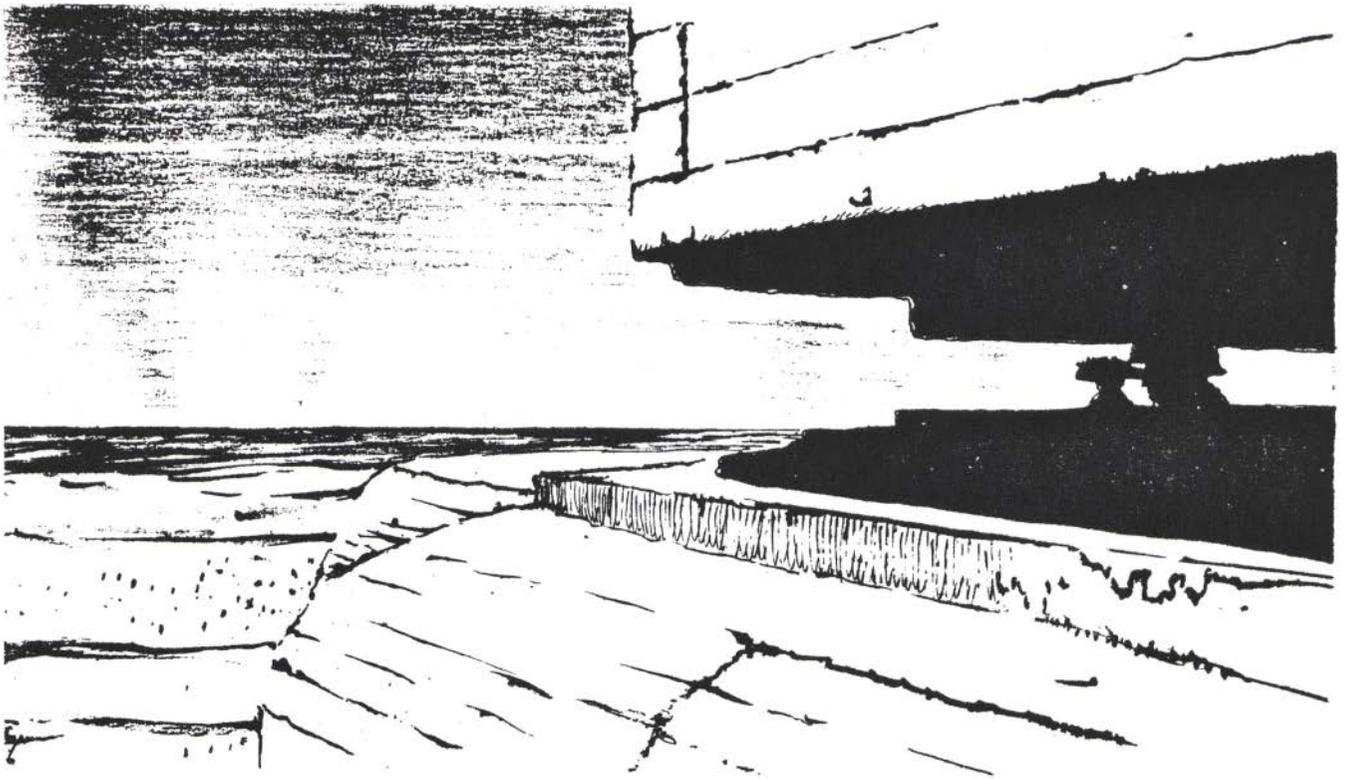


Après un certain flottement, Eisenhower prépara deux nouvelles opérations basées sur une intervention massive de l'aviation : opération Goodwood ou percée au sud de Caen et opération Cobra (offensive sur St Lo). A la suite de bombardements intensifs, les deux attaques lancées simultanément se transformèrent en victoires : St Lo fut pris le 25 Juillet et Avranches à la fin du mois. Les jours suivants devaient sceller définitivement le sort de la VIIe Armée allemande.

Coincée entre les Britanniques au nord et les Américains au sud la VIIe Armée, forte encore de cent mille hommes, se trouvait enfermée dans la poche de Mortain-Falaise. Le 15 Août alors que les Alliés débarquaient sur les côtes de Provence, les troupes allemandes de Normandie étaient contraintes de déposer les armes. La reddition fut signée le 20 août, à Tournai-sur-Dives.

La Wehrmacht venait de subir dans la poche de Falaise, son plus grand désastre depuis Stalingrad. La bataille de Normandie étant achevée, la libération de la France pouvait commencer.

II SITES HISTORIQUES DU DEBARQUEMENT



II - LES SITES HISTORIQUES DU DEBARQUEMENT

Ce chapitre se propose de faire l'inventaire des sites historiques majeurs (description, plans croquis, photos) en rapport avec les événements du 6 juin 1944. Il comprendra deux titres :

- l'étude des points forts du Mur de l'Atlantique
- la description des ports artificiels et des musées des plages du débarquement.

A - LES VESTIGES DU MUR DE L'ATLANTIQUE

La majorité des ouvrages allemands situés directement dans la zone du débarquement sont des batteries d'artillerie côtière installées à ciel ouvert ou sous casemates bétonnées et des souterrains. Hors du secteur du débarquement, notamment autour de Cherbourg, existent divers ouvrages, moins connus, comme les stations de radar, les rampes de lancement ou des bases pour fusées.

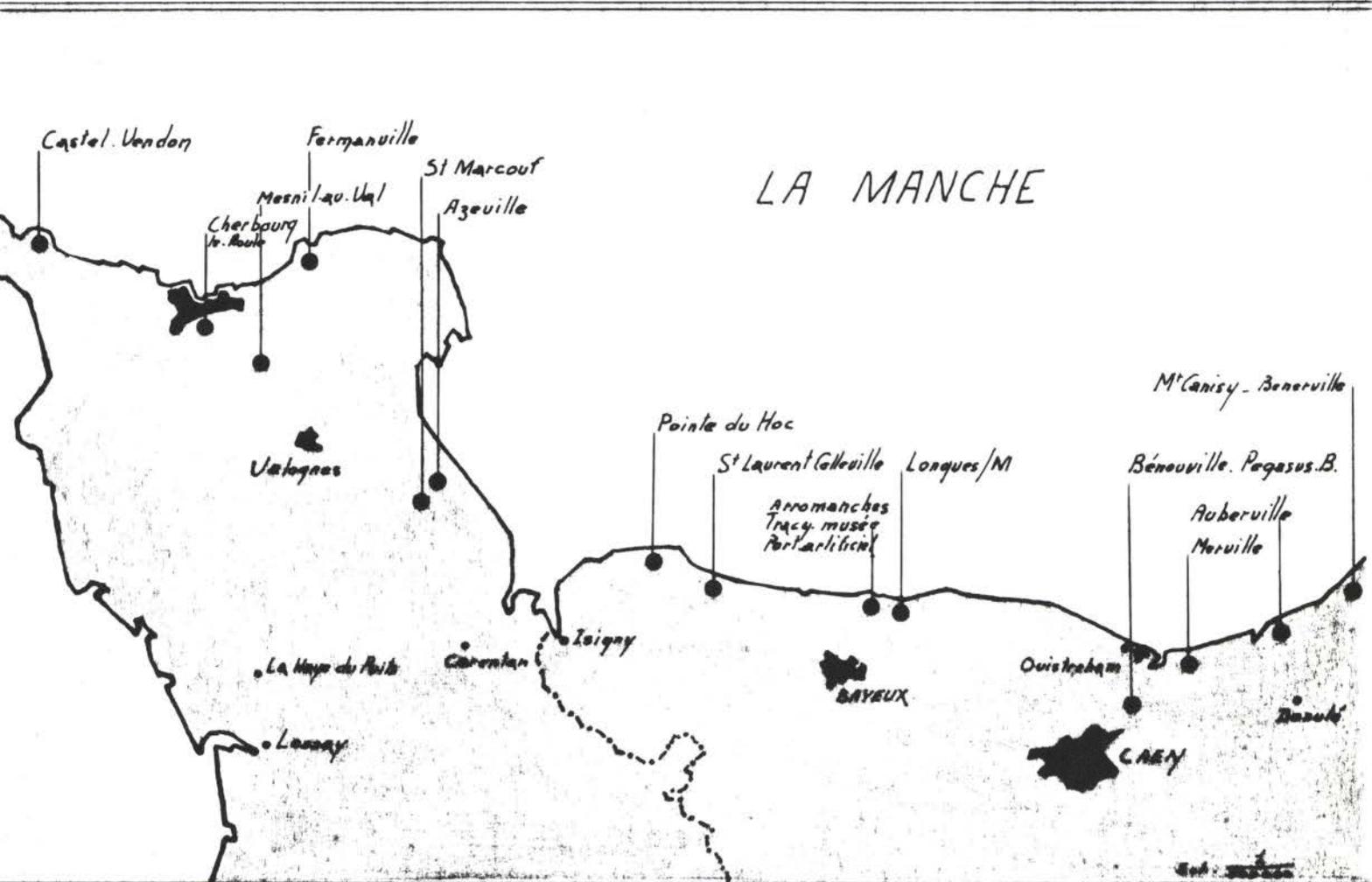
Six ouvrages, tous situés dans le secteur d'assaut anglo-américains (sauf le mont Canisy et Auberville) seront étudiés dans le détail.

a - Le mont CANISY

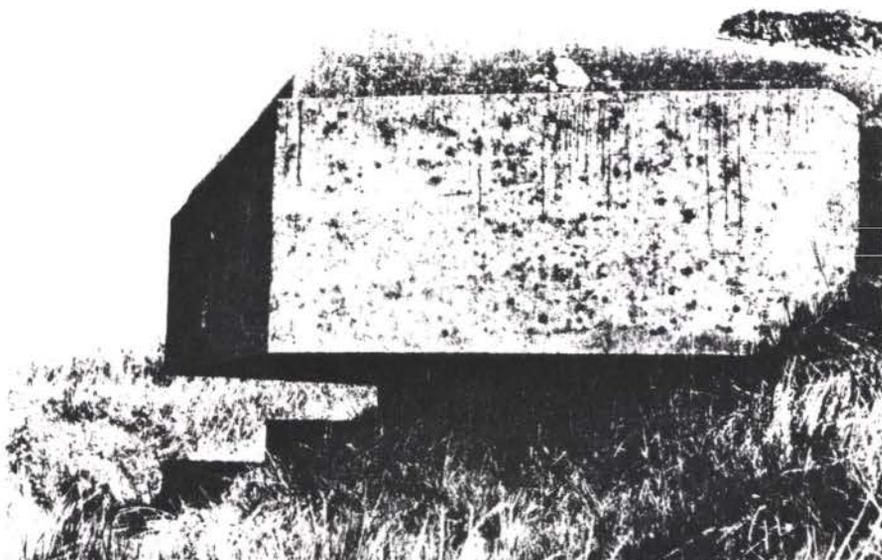
Le mont Canisy, situé à quelques kilomètres à l'ouest de Deauville, est l'un des points forts de la topographie, le long du littoral du Calvados. Du sommet de la butte à 110 mètres d'altitude, l'on jouit d'une vue exceptionnelle sur la partie orientale de la baie de Seine, sur les marais de Blonville et sur les collines du pays d'Auge. D'une superficie d'environ 25 hectares, la calotte du Canisy est un excellent exemple d'une position fortifiée par l'armée allemande. La valeur stratégique de ce mamelon n'avait pas échappé à la Marine française qui y avait installé, entre les deux guerres, une batterie côtière sabordée en juin 1940. C'est en 1942 que débutèrent les grands travaux de fortification avec l'installation le long du littoral d'une voie ferrée pour amener gravier et sable de la plage de Villerville.

Ensuite, l'occupant construisait six grandes plates-formes bétonnées pour canons de 155 et creusait, sous le sommet du mont, de grands souterrains qui serviraient de logement à la troupe, de magasins ou de soutes à munitions. La galerie principale était parcourue par un chemin de fer à voie étroite et un treuil permettait d'amener les wagonnets jusqu'à la surface. Par la suite, en raison des ravages occasionnés par les bombardements aériens, les Allemands édifiaient des casemates en parpaings et en béton pour mettre leurs pièces d'artillerie à l'abri. Seuls trois blocs étaient achevés, en juin 1944. Divers ouvrages de défense, installés sur les flancs de la butte, complètent la position : niches pour mitrailleuses, plates-formes pour pièces antiaériennes, postes d'observation, abris enterrés. L'ouvrage du Canisy bombardé par l'aviation et l'artillerie navale sera abandonné par les Allemands vers la mi-août 1944.

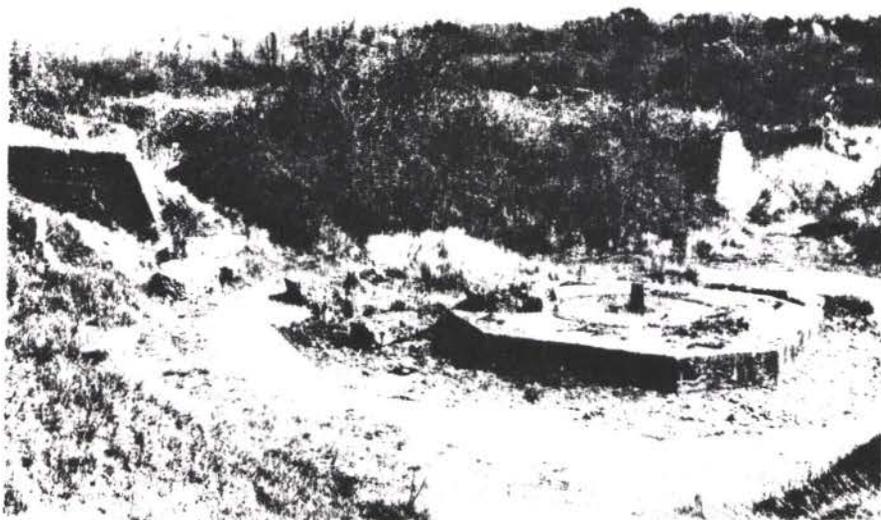
LES POINTS FORTS DU MUR DE L'ATLANTIQUE ET DES PLAGES DU DEBARQUEMENT ALLIE



MONT CANISY



*Mont Canisy
Poste d'observation*

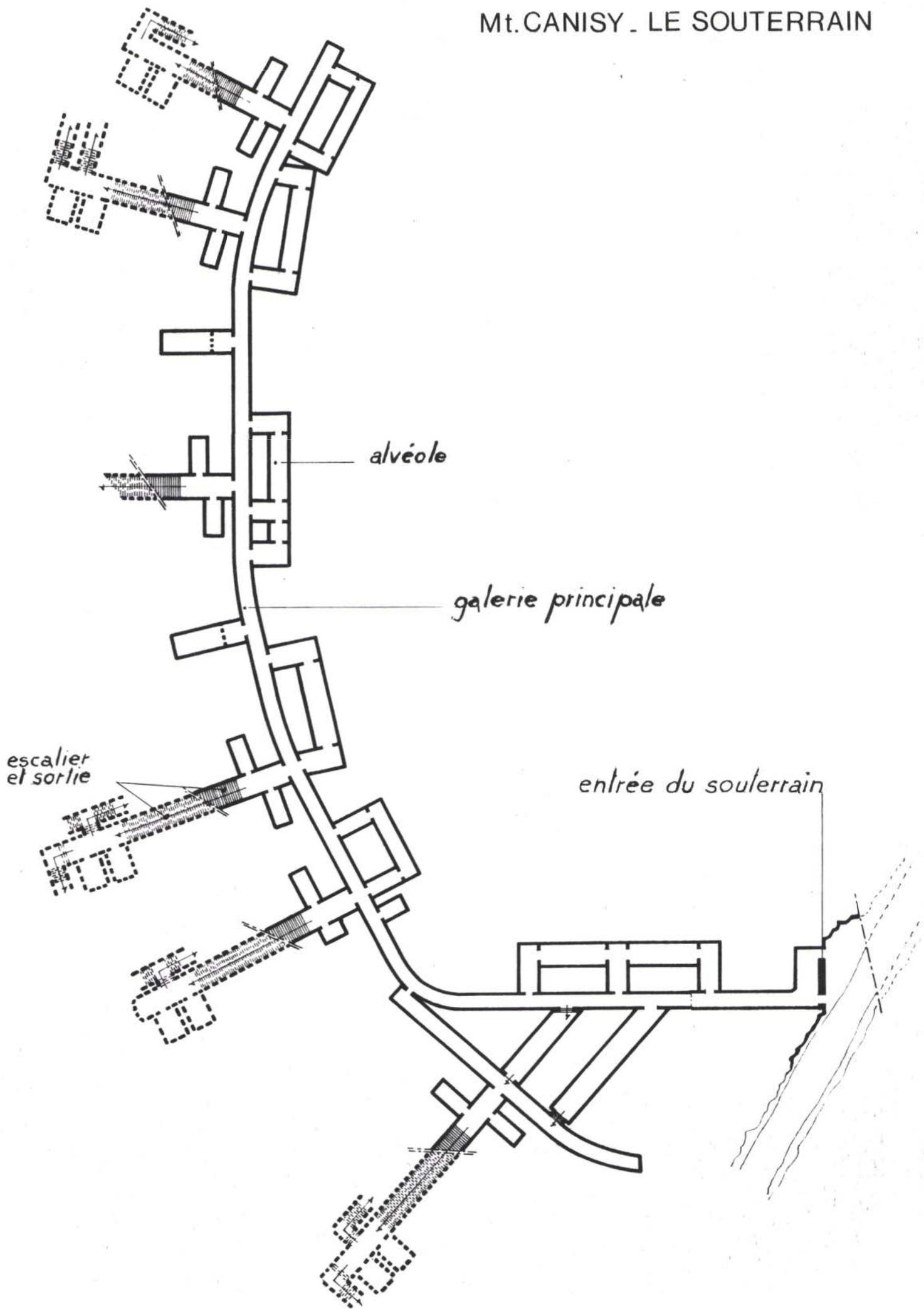


*M^t Canisy. - Plateforme bétonnée
pour grosse pièce d'artillerie*



*M^t Canisy. - Galerie
principale du souterrain.*

Mt. CANISY . LE SOUTERRAIN



b - AUBERVILLE

La construction allemande, entièrement souterraine se trouve tout près du rivage, dans le site pittoresque des falaises des Vaches Noires. L'ouvrage, creusé dans le flanc d'une vallée est une installation classique en très bon état de conservation. Il est composé d'une galerie principale ayant la forme d'un U le long de laquelle s'ouvrent des alvéoles. Voutes et piedroits sont bétonnés, sauf une galerie et une salle. Bien dissimulé, le souterrain d'Auberville servira d'hôpital à l'armée occupante, lors des combats de juin 1944.

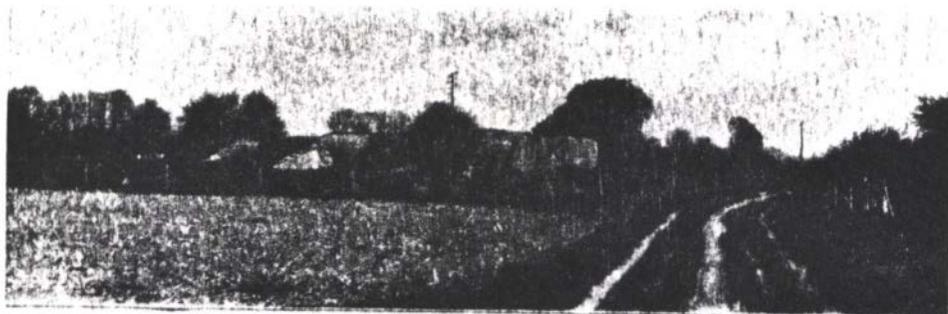
c - MERVILLE

La batterie d'artillerie côtière de Merville est situé juste à l'est de l'embouchure de l'Orne, à environ deux kilomètres de la mer. L'installation, établie au milieu d'un champ, est composée de quatre casemates (blockhaus destiné à abriter une pièce d'artillerie tirant par une embrasure). Chaque ouvrage présentant un plan légèrement différent est prolongé vers l'avant par deux murailles servant à retenir une couche de terre protégeant le bloc contre les explosions de bombes à proximité. Un enduit de camouflage, encore visible, tend à donner au béton l'allure d'un rocher. Sous l'épaisse dalle de couverture, les canons orientés vers l'estuaire de l'Orne ne disposaient que d'un champ de tir réduit. Grâce à une ouverture pratiquée dans le mur arrière, les pièces montées sur affuts mobiles (supports munis de roues) pouvaient facilement être sorties des casemates et retrouver un champ de tir complet. Comme toute position d'artillerie du Mur de l'Atlantique, la batterie de Merville était accompagnée de divers ouvrages annexes (abris enterrés servant au logement des 130 hommes composant la garnison et soutes). Ces ouvrages étaient reliés entre eux par une route bétonnée et par des tranchées. Enfin, la position était protégée par un triple réseau de défenses circulaires : un rideau de fil de fer barbelés, un champ de mines large d'une centaine de mètres et un fossé antichar profond de 3 mètres.

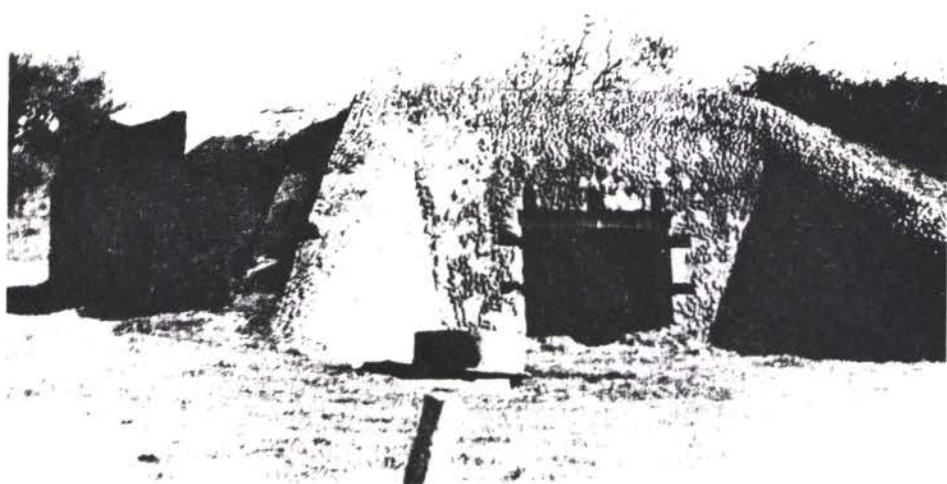
Etant donné l'importance de la batterie et sa proximité par rapport à la plage de débarquement de Sword, située de l'autre côté de l'estuaire, les Alliés mirent au point, en plus des bombardements aériens, une opération spéciale aéroportée, dans la nuit du 5 au 6 juin, pour neutraliser les pièces avant la mise à terre des troupes sur le rivage de Ouistreham. L'opération menée par des éléments de la 6e division aéroportée sera un succès en dépit de l'éparpillement des parachutistes sur une vaste zone (les pilotes ayant confondu l'embouchure de l'Orne avec celle de la Dives), de nombreuses noyades dans les marais inondés de Petitville et de la chute dans les eaux de la Manche de plusieurs planeurs transportant le matériel d'assaut. Après la capture de la position, le commando britannique fut stupéfait de constater que les canons de Merville n'étaient que de vieilles pièces, d'origine française, d'un calibre de 75 mm et d'une portée de quelques kilomètres. En aucun cas ces bouches à feu démodées n'auraient pu interdire le débarquement sur Sword.

/...

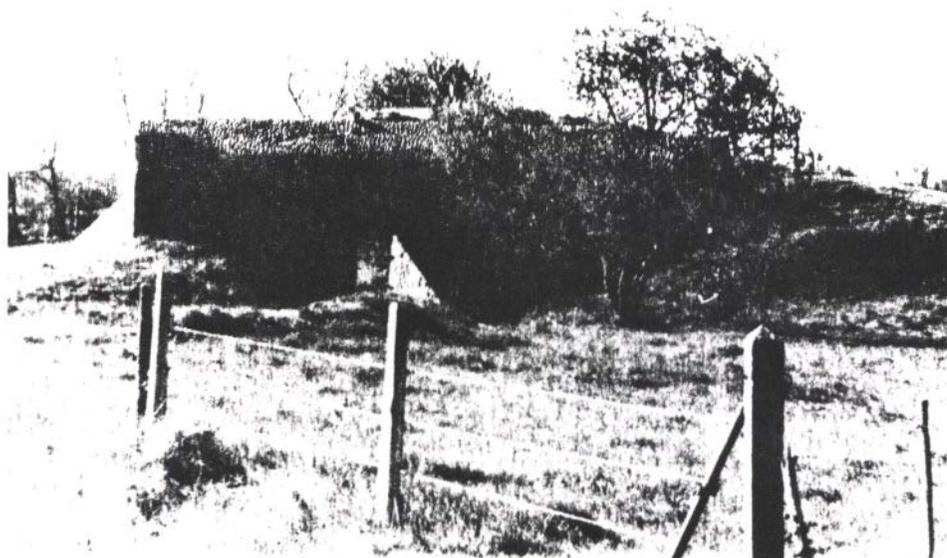
MERVILLE



*Merville. Vue d'ensemble
de la batterie*



*Merville. Vue avant
d'une casemate.*



*Merville. Vue arrière
d'une casemate*

d - LONGUES-SUR-MER

Située à six kilomètres à l'ouest d'Arromanches, la batterie d'artillerie côtière de Longues, est l'un des vestiges les plus intéressants des fortifications allemandes en Normandie. L'ouvrage implanté sur un plateau dénudé, au bord d'une falaise à demi-éboulée, est composé de 4 casemates et d'un poste de direction de tir et d'observation. Les casemates édifiées par la Marine Allemande présentent, à la différence des ouvrages du Canisy ou de Merville construits par l'armée de terre, des formes très arrondies. La dalle de couverture est prolongée au-dessus de l'embrasure par une visière semi-circulaire construite en gradins. Un monticule de terre, servant de couche d'éclatement pour les bombes tombant au pied des murs, entoure l'ouvrage, sur trois côtés.

A l'intérieur du bloc de tir se trouvent le canon, une fosse pour les douilles usagées et, au-dessus de la pièce, le système de ventilation. En arrière, deux locaux servaient de chambres à munitions. Une encoche pratiquée dans un montant de l'embrasure permettait d'accroître le champ de tir des pièces, dans le plan horizontal.

Le poste de direction de tir et d'observation, à demi-enterré, est situé en avant des casemates, à l'extrême bord de la falaise. L'ouvrage qui ne manque pas d'allure sur le plan architectural, est composé de 2 étages : en bas, était le poste d'observation avec un créneau ouvert sur 200 degrés, en arrière se trouvaient la salle des cartes, le standard téléphonique et des casernements.

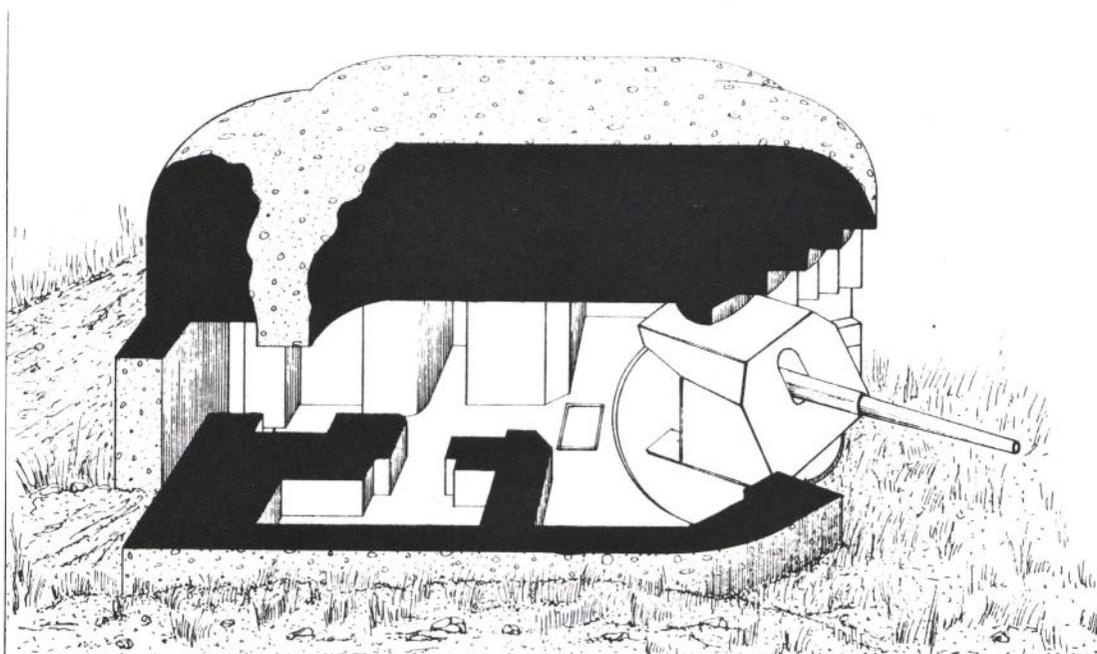
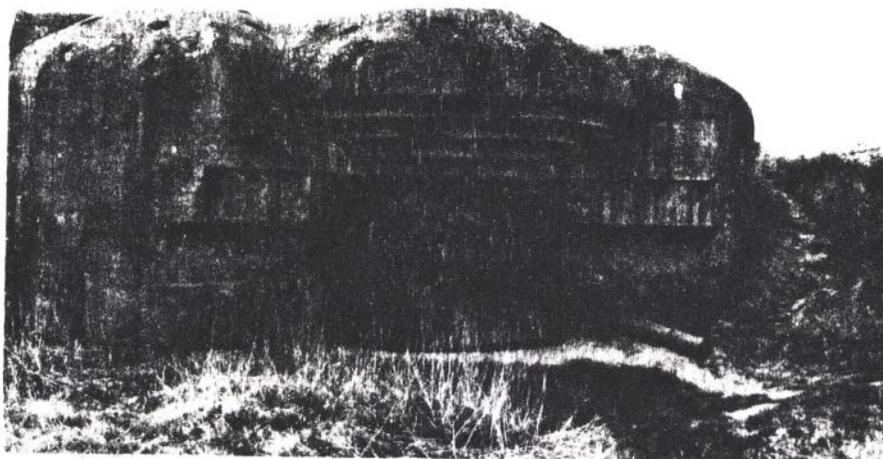
A l'étage, protégée par une dalle de béton de 70 cm d'épais soutenue par quatre potelets métalliques, était la pièce servant à loger le grand télémètre optique. L'accès au local de télémétrie se faisait par un escalier extérieur.

L'installation de Longues, dotée de canons modernes d'un calibre de 150 mm (d'une vingtaine de kilomètres de portée), placée à mi-chemin entre les plages d'Omaha et de Gold, fut bombardée à diverses reprises au cours du printemps de 1944. Malgré ces déluges de bombes, elle interviendra le matin du 6 juin contre la flotte alliée mais sera réduite au silence quelques heures plus tard.

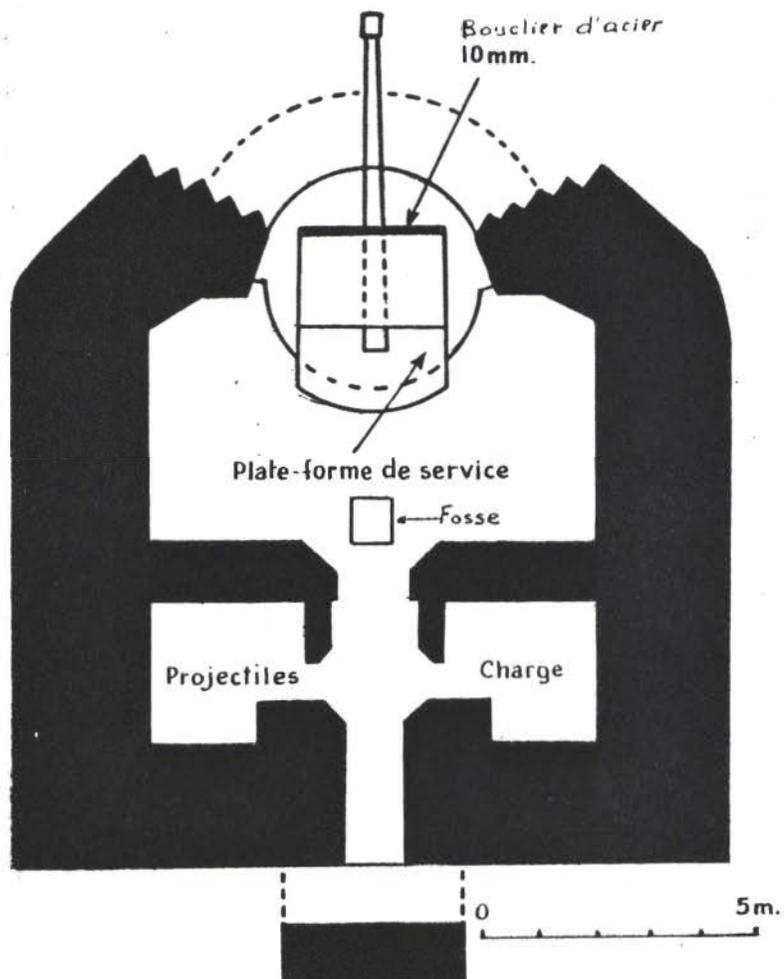
La position fortifiée de Longues, unique batterie du littoral bas-normand à avoir conservé ses canons, située au cœur de la route du débarquement, entre la pointe du Hoc et le musée d'Arromanches, mérite une véritable mise en valeur.

/...

LONGUES



Longues. Vue axonométrique d'une casemate. Les servants sont protégés des éclats et des projections de terre par un bouclier en acier qui enveloppe la pièce de 152. Une trappe donne accès à une fosse à douilles. A l'arrière de la chambre de tir, de chaque côté du couloir d'accès, deux logements munitions.



Blockhaus utilisé pour une pièce de marine de 152 - Type M 28 (Longues)

e - POINTE DU HOC

La capture de ce morceau de falaise abrupte constitue l'un des épisodes les plus étonnants du débarquement allié en Normandie. Située à une demi-douzaine de kilomètres à l'ouest de la plage d'Omaha, la pointe du Hoc avait été puissamment fortifiée par l'armée occupante. En juin 1944, il y avait là une batterie d'artillerie comparable à celle du mont Canisy c'est-à-dire six plates-formes placées à ciel ouvert pour pièces de 155. Comme au Canisy, les Allemands avaient entrepris, en raison des bombardements, de mettre les canons sous béton. Seules deux casemates présentant une large ouverture vers la mer, étaient achevées au moment de l'assaut américain. Une troisième était à l'état d'ébauche, quant à la quatrième une profonde excavation en indiquait l'endroit. Autour des pièces étaient disséminés les soutes, les abris, les ouvrages anti-aériens et un poste d'observation à demi-enterré, installé à l'extrême pointe de la falaise. Ces diverses fortifications reliées par un dédale de souterrains et de tranchées étaient entourées de champs de mines et de barbelés.

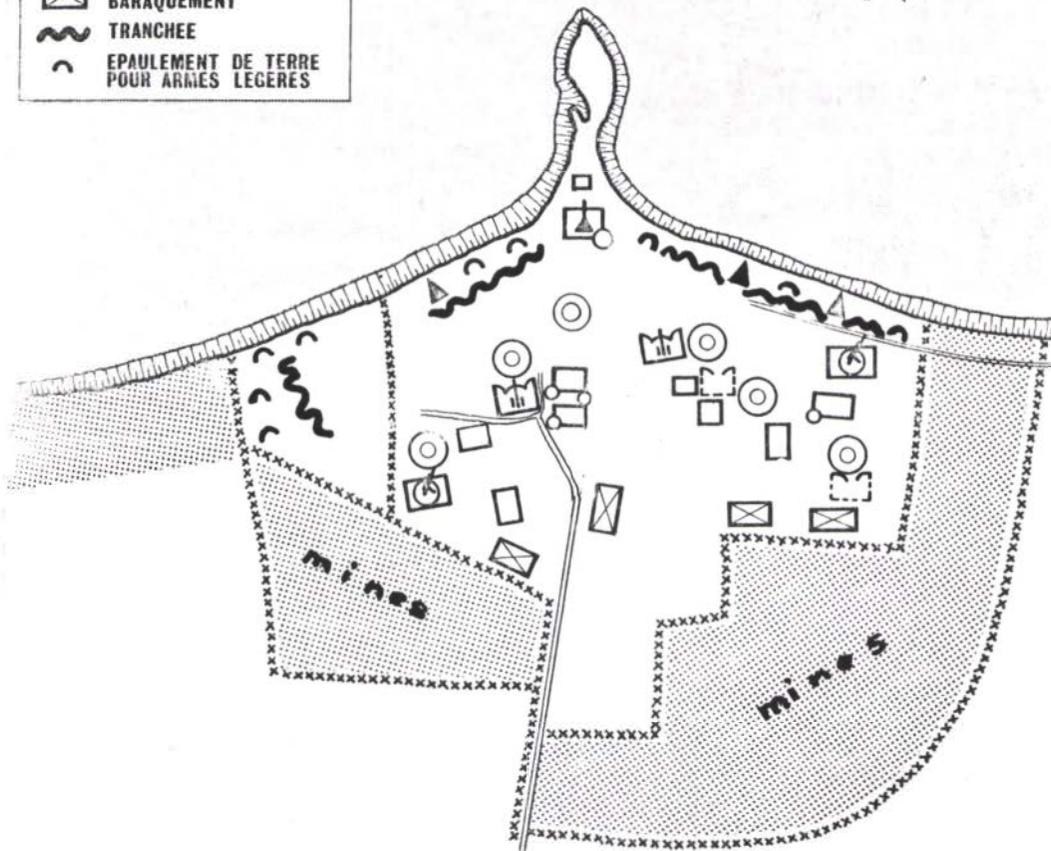
Contrairement à la batterie de Longues qui est relativement intacte, la pointe du Hoc bombardée à de multiples reprises par l'aviation et l'artillerie navale est truffée de profonds cratères (la nuit du jour J, 124 bombardiers y lâchèrent 700 tonnes de bombes et le matin, à l'aube, les cuirassés américains Texas et Arkansas y envoyèrent 600 obus de gros calibre). Considérée par les Américains comme une batterie très dangereuse pouvant tirer aussi bien sur Omaha que sur Utah, la pointe du Hoc sera capturée après une opération spéciale menée par les Rangers américains, tôt le matin du 6 juin. Mais, à la différence de Merville, il s'agit ici d'une opération amphibie et non aéroportée.

Les forces d'assaut étaient composées des IIème et Vème Bataillons de Rangers comprenant chacun 6 compagnies de 65 hommes c'est-à-dire que près de 1 000 soldats d'élite avaient été réservés pour attaquer la position allemande dont la garnison était de 200 hommes. Le plan d'attaque envisageait un assaut direct de la falaise à partir de la plage. Mis au point après de multiples répétitions en Angleterre, le plan d'attaque prévoyait un débarquement simultané sur les deux flancs de la pointe. Sur le flanc occidental devait débarquer, à 06 H 30 la compagnie D du IIe bataillon de Rangers (2 An.), sur le flanc oriental les compagnies E et F. Les unités transportées par dix Landing Crafts (chalands d'assaut) auraient chacune un objectif déterminé (poste d'observation, casemates, plates-formes). Pendant que le IIème bataillon tenterait de prendre pied à terre, le Vème bataillon attendrait en mer le signal de la réussite du débarquement. Une fois ce signal lancé, il viendrait à son tour s'échouer, et, ensemble, les deux bataillons après avoir neutralisé la batterie s'avanceraient vers la R.N. 814 pour faire leur jonction avec les troupes débarquées à Omaha.

/...

LA POINTE DU HOC

	FALAISE
	CHEMIN
	BARBELES
	CHAMPS DE MINES
	CUVE BETONNEE POUR PIECE DE 155
	CASEMATE POUR PIECE DE CAMPAGNE
	CASEMATE PROJETEE
	PLATEFORME POUR MITRAILLEUSE LEGERE
	ABRI SURMONTE D'UN TOBROUK
	ABRI SURMONTE D'UNE PLATEFORME DE D C A
	BARAQUEMENT
	TRANCHEE
	EPAULEMENT DE TERRE POUR ARMES LEGERES



L'opération ne devait pas se réaliser comme prévue par suite d'une erreur de navigation commise dès le départ. La première vague d'assaut ayant mis le cap trop à l'est, en direction de la pointe de la Percée, perdit beaucoup de temps en trajet et également plusieurs embarcations qui sombrèrent par suite de la forte houle. Après avoir attendu près d'une heure le signal convenu, le Vème bataillon crut que le débarquement sur la pointe avait échoué. Aussi se mit-il en route vers Omaha où l'on avait besoin de renforts. De la sorte, à peine deux cents Rangers se chargeront de capturer la position allemande. La mise à terre se fit convenablement et quelques minutes après les premiers soldats mettaient le pied sur le sommet de la falaise, totalement bouleversé par les bombardements. Après avoir eu beaucoup de mal à se repérer, les assaillants atteignaient les emplacements des pièces à ciel ouvert et les casemates qui étaient vides. Les canons avaient été, ici comme ailleurs, démontés et cachés dans un petit chemin creux en arrière de la position. Une fois les pièces découvertes par une patrouille et mises hors d'usage, les choses devaient se gêner. Des renforts allemands arrivés par les souterrains prenaient position dans les bunkers ou les emplacements de DCA et une lutte impitoyable s'engageait. Les combats dureront jusqu'au surlendemain du jour J c'est-à-dire jusqu'au jeudi 8 juin, vers midi. Les Rangers ne devaient l'emporter que grâce à l'arrivée massive des troupes et de chars en provenance d'Omaha.

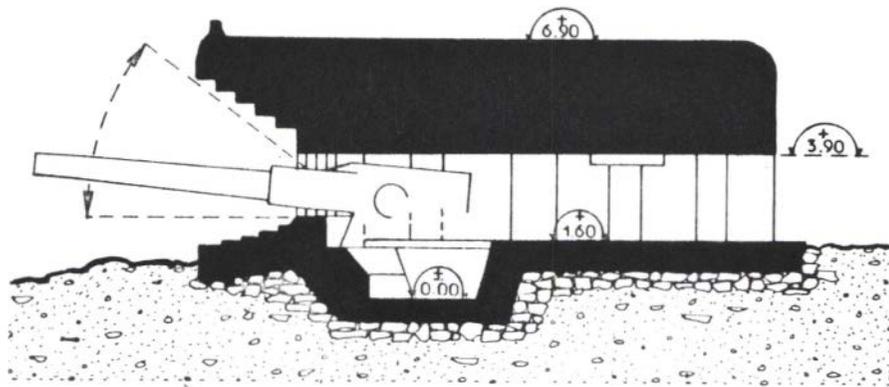
f - ST MARCOUF - CRISBECQ

La position fortifiée de St Marcouf - Crisbecq, située sur le rebord d'un plateau, en arrière de Utah est composée d'une grosse batterie d'artillerie côtière. En juin 1944, l'installation qui comprenait 4 canons d'un calibre de 210 mm, d'une portée de 25 km était la plus puissante batterie du secteur du débarquement. Ses pièces pouvaient battre un large secteur s'étendant entre St Vaast la Hougue et la baie des Veys. Au moment de l'invasion anglo-américaine seules trois pièces étaient en état de tirer. Deux avaient été placées dans de grands bunkers présentant une large fenêtre vers la mer. Une troisième casemate était en cours de construction et la pièce correspondante était dissimulée en arrière, à ciel ouvert. A côté des casemates, on trouvait plusieurs plates-formes pour pièces de 155, deux postes d'observation, des emplacements pour pièces DCA et des abris enterrés reliés entre eux par des tranchées.

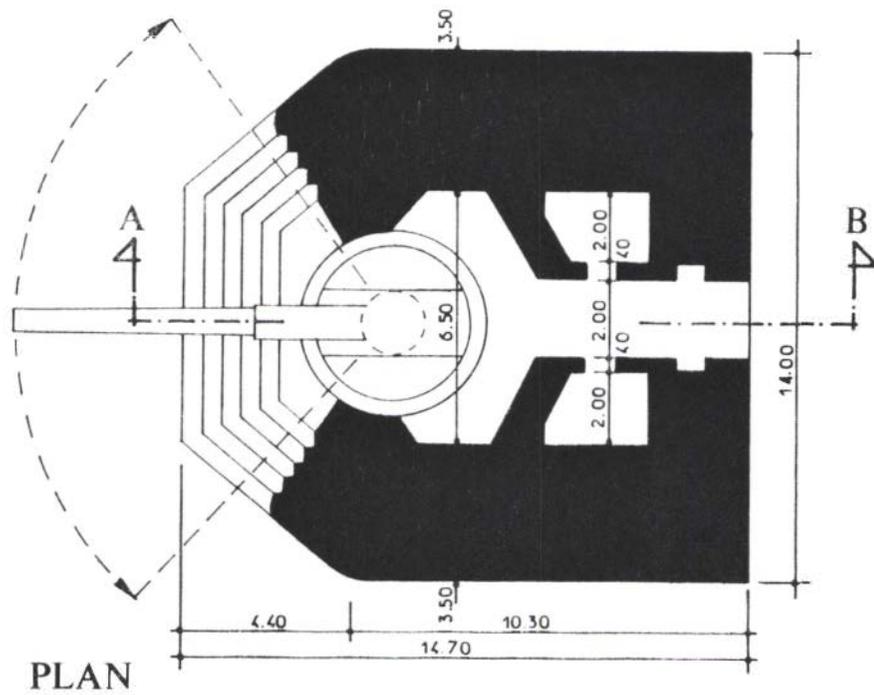
Constituant le centre de gravité de la défense côtière allemande dans la partie occidentale de la baie de Seine, la batterie lourde de St Marcouf fut l'une des cibles privilégiées des raids aériens alliés. Avec la pointe du Hoc, St Marcouf fut l'ouvrage d'artillerie côtière le plus bombardé de la baie de Seine. Toutefois, en dépit des violentes explosions, la batterie sera encore capable de tirer sur les navires américains au large et sur la plage de Utah distante de 11 kilomètres. Après le jour J, la position de St Marcouf, transformée en solide forteresse gênera la progression des Américains se dirigeant vers Cherbourg.

/...

GRANDE CASEMATE SAINT MARCOUF MANCHE



COUPE AB



PLAN

B - PORT ARTIFICIEL ET PLAGES DU DEBARQUEMENT

Ces sites en rapport avec la grande aventure anglo-américaine de Juin 1944 sont de plusieurs types. On distinguera :

- les vestiges du port d'Arromanches
- les musées
- les lieux glorieux
- les cimetières militaires
- les grands monuments.

a - Le Mulberry d'Arromanches

Cette installation, l'une des plus grandes innovations de la 2e guerre mondiale, demeure le témoin le plus concret de l'opération Overlord. Bien qu'à demi enfoui dans les sables marins, aujourd'hui, le port préfabriqué reste l'un des points d'attraction privilégié du secteur du débarquement.

Construit en pièces détachées en Grande Bretagne, remorqué à travers la Manche dès le lendemain du jour J, le Mulberry comprenait :

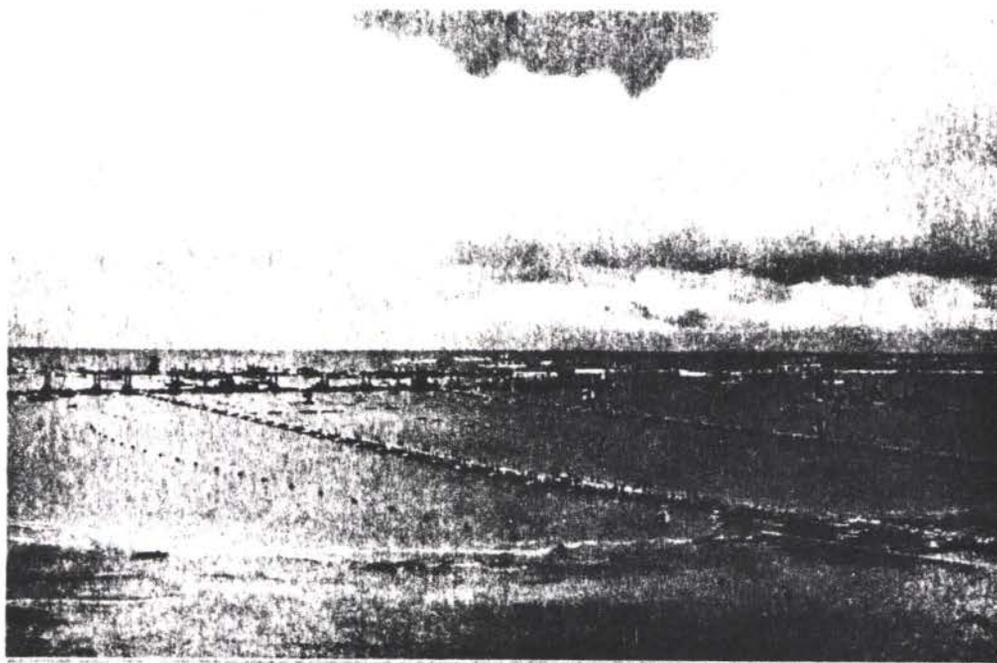
- une digue artificielle, ancrée à environ un mille du rivage, parallèlement à la côte, constituée de brise-lames flottants (flotteurs métalliques), de vieux navires coulés les uns derrière les autres et d'environ 150 caissons fixes construits en béton armé, dénommés Phoenix.
- des jetées-fixes composées de caissons Phoenix placés bout à bout et coulés en files, perpendiculairement au rivage.
- des quais d'accostage constitués de plates-formes flottantes reposant sur le fond grâce à des béquilles d'acier. Ces plates-formes, servant au déchargement des navires, pouvaient suivre les oscillations de la marée.
- des jetées-flottantes qui assuraient la liaison entre les quais et le rivage distant d'environ 1,5 km.

Chaque port préfabriqué était conçu pour manutentionner environ 6 000 tonnes de marchandises par jour et décharger 1 250 véhicules. Le montage débuta dès le 7 juin, le 13 juin, les grands navires pouvaient s'amarrer aux musoirs flottants, à l'abri des digues. Au soir de J + 12 c'est-à-dire le 18 juin, grâce aux deux Mulberries les Alliés avaient débarqué plus de 600 mille hommes et près de 10 000 véhicules. A ce rythme, notamment dans le secteur américain où le montage avait été plus rapide, il semblait raisonnable de songer aux grandes offensives. La tempête du 19 au 22 juin en détruisant totalement le Mulberry de St Laurent devait remettre en question les opérations prévues.

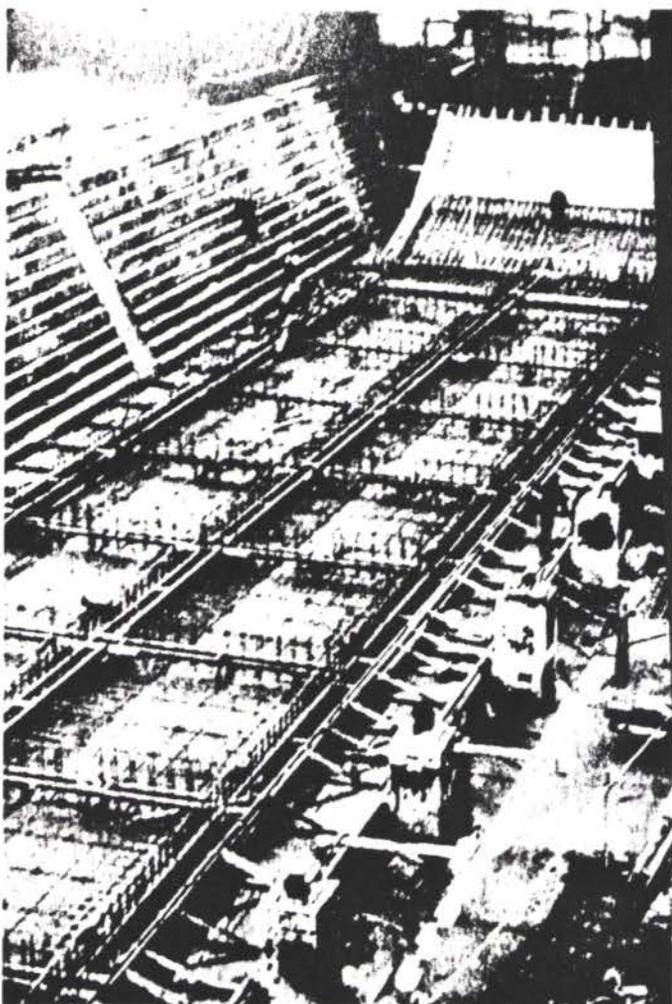
L'on a une vue exceptionnelle sur l'ensemble du port artificiel britannique du haut des falaises d'Arromanches - Tracy.

/...

PORT ARTICIEL D'ARROMANCHES



Port artificiel d'Arromanches



- 1 . routes flottantes
- 2 . quais de déchargement
- 3 . digue artificielle
- 4 . quai de déchargement (chars)

*Construction d'un caisson Phoenix
en Grande-Bretagne.*

b - Les Musées

Six musées évoquent le débarquement et la bataille de Normandie, dans le secteur des plages d'assaut.

Le Musée d'Arromanches est le plus ancien et le plus connu des musées consacrés à l'épopée alliée. Installé en bordure de la plage, le bâtiment abritant les collections, présente de grandes baies vitrées face à la mer. L'ensemble a été inauguré le 5 juin 1954, lors du dixième anniversaire de l'Opération Overlord. Le coeur de l'exposition qui est ouverte toute l'année est constitué par un modèle réduit et animé du port artificiel. Un système ingénieux de maquettes figure les passerelles flottantes, les jetées fixes, les caissons Phoenix, les pontons sur pieux et montre le fonctionnement du Mulberry. Outre cette partie technique, le musée d'Arromanches comporte un diorama relatant les différentes phases du débarquement, des mannequins en uniformes et des armes diverses. La visite de l'exposition s'achève par la projection d'un film relatif à Overlord.

Le Musée de Utah Beach, inauguré le 6 juin 1962, est d'un autre style. Installé dans les dunes, en bordure du rivage dans un ouvrage du Mur de l'Atlantique, au voisinage du monument commémoratif, le musée est uniquement consacré aux soldats américains et au débarquement sur la plage de Ste Marie du Mont. A la différence du musée d'Arromanches qui traite de l'ensemble des opérations alliées en Normandie, celui de Utah par le biais de grandes cartes, de photos, de croquis, de projections, de dioramas animés et d'une table d'orientation évoque l'assaut dans le Cotentin et le débarquement sur Utah de 836 mille hommes, de 220 mille véhicules et de plus de 700 mille tonnes de marchandises. La fréquentation, en 1975, de l'exposition a dépassé les 50 000 visiteurs.

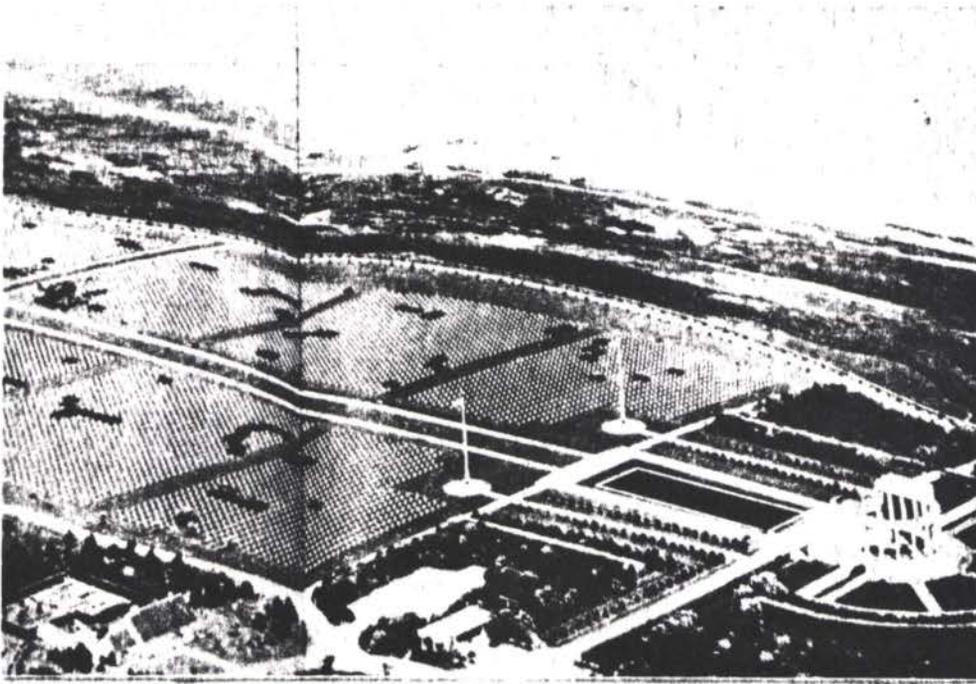
Le Musée de Ste Mère Eglise, situé près de l'Eglise, inauguré en 1964, a une forme de corolle de parachutiste. Il est consacré aux troupes aéroportées (82e et 101e divisions aéroportées). Le centre de l'exposition est un des planeurs, utilisé en juin 1944, et remis en état. Pour le reste, le musée retrace à l'aide de documents divers, les étapes de l'invasion par air (52 000 entrées en 1975). Au total, les musées de Utah et de Ste Mère avec plus de cent mille visiteurs par an viennent au second rang, dans le département de la Manche, après les musées du Mont St Michel (1) en ce qui concerne la fréquentation.

Le Musée de Bénouville, près du pont de Pegasus, ouvert pour le trentième anniversaire du débarquement, est la réplique à l'est du musée de Ste Mère Eglise. Il est consacré aux exploits de la 6e division aéroportée britannique (prise de Pegasus bridge, capture de la batterie de Merville).

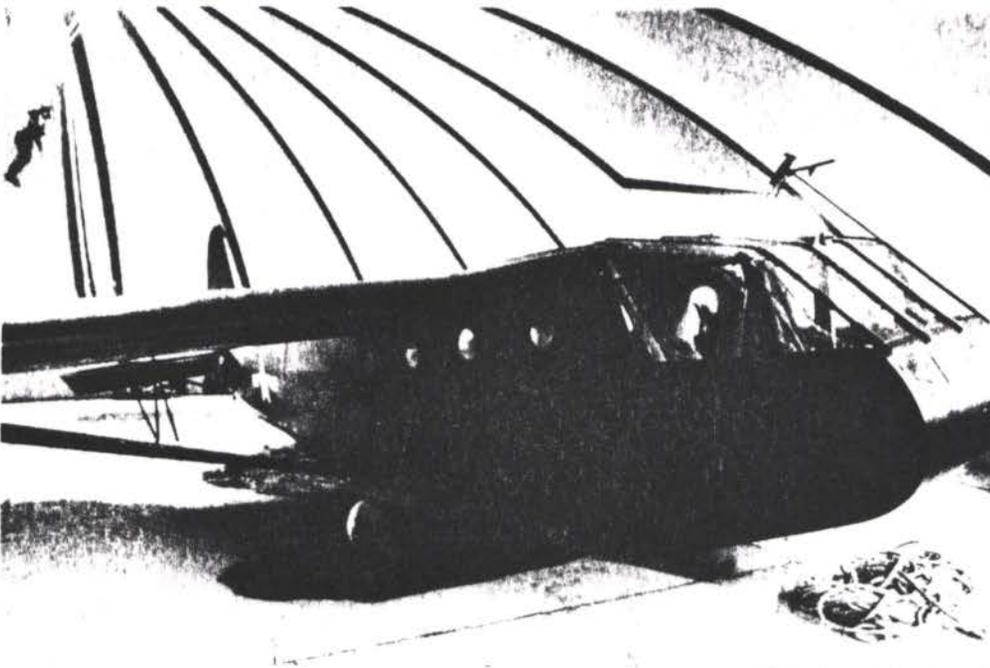
/...

(1) voir l'étude publiée par la D.D.A. de la Manche. - Le plan d'aménagement rural de l'Est-Cotentin - Le Tourisme dans le Cotentin oriental - Octobre 1976 - Document de travail.

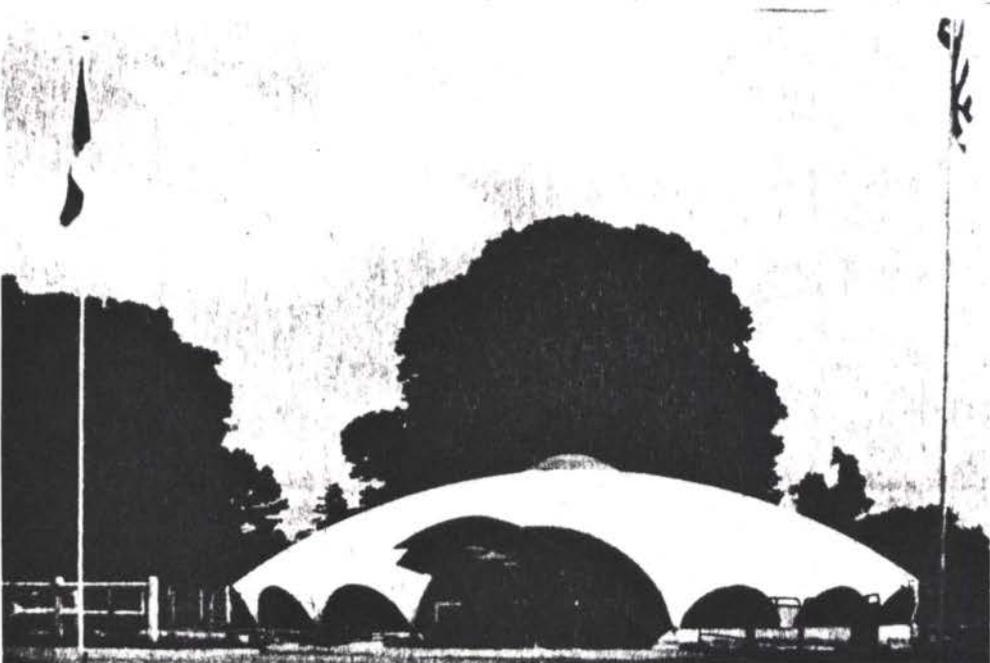
MUSEES



*St Laurent-sur-Mer
Cimetière militaire amé-
ricain - Au loin Omaha B.*

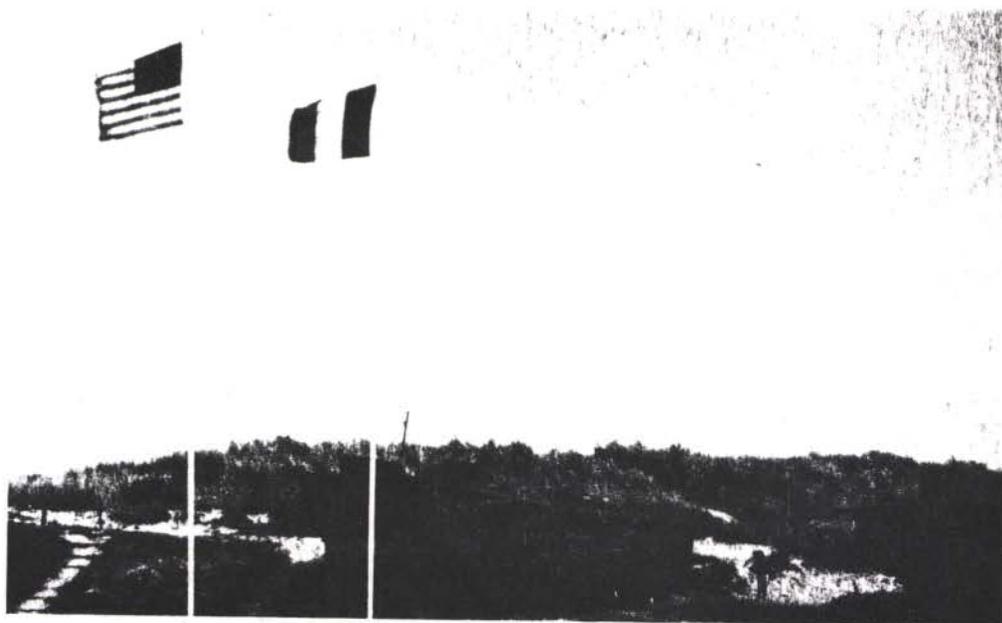


*Ste Mère-l'Église
Planeur américain
utilisé la nuit du 6 juin.*



*Ste Mère-l'Église
Musée des parachutistes*

MUSEE D'UTAH-BEACH 1975



Matériel exposé lors du Trentième Anniversaire du débarquement. Noter l'absence de parking et l'implantation proche de villas.

Le Musée de Ouistreham concerne plus spécialement les commandos britanniques et alliés. Il abrite toute une collection d'armes et d'uniformes.

Le Musée de Carentan est une exposition privée, propriété d'un citoyen belge. Dans ce musée, une large place est faite à l'armée allemande de Normandie.

Deux autres musées doivent être signalés bien que situés hors de la zone du débarquement. Il s'agit du musée municipal de la guerre et de la libération de Cherbourg, situé dans le fort du Roule. Cette exposition comporte plusieurs salles consacrées au débarquement, aux opérations dans le Cotentin et à la reddition de Cherbourg. Le Musée de l'Aigle, situé dans un château, concerne plus spécialement la bataille de Normandie.

c - Les sites glorieux

Outre le port artificiel et les expositions, trois sites, sièges d'exploits étonnants, méritent une attention particulière : deux sont disséminés sur le littoral, le troisième est franchement à l'intérieur des terres.

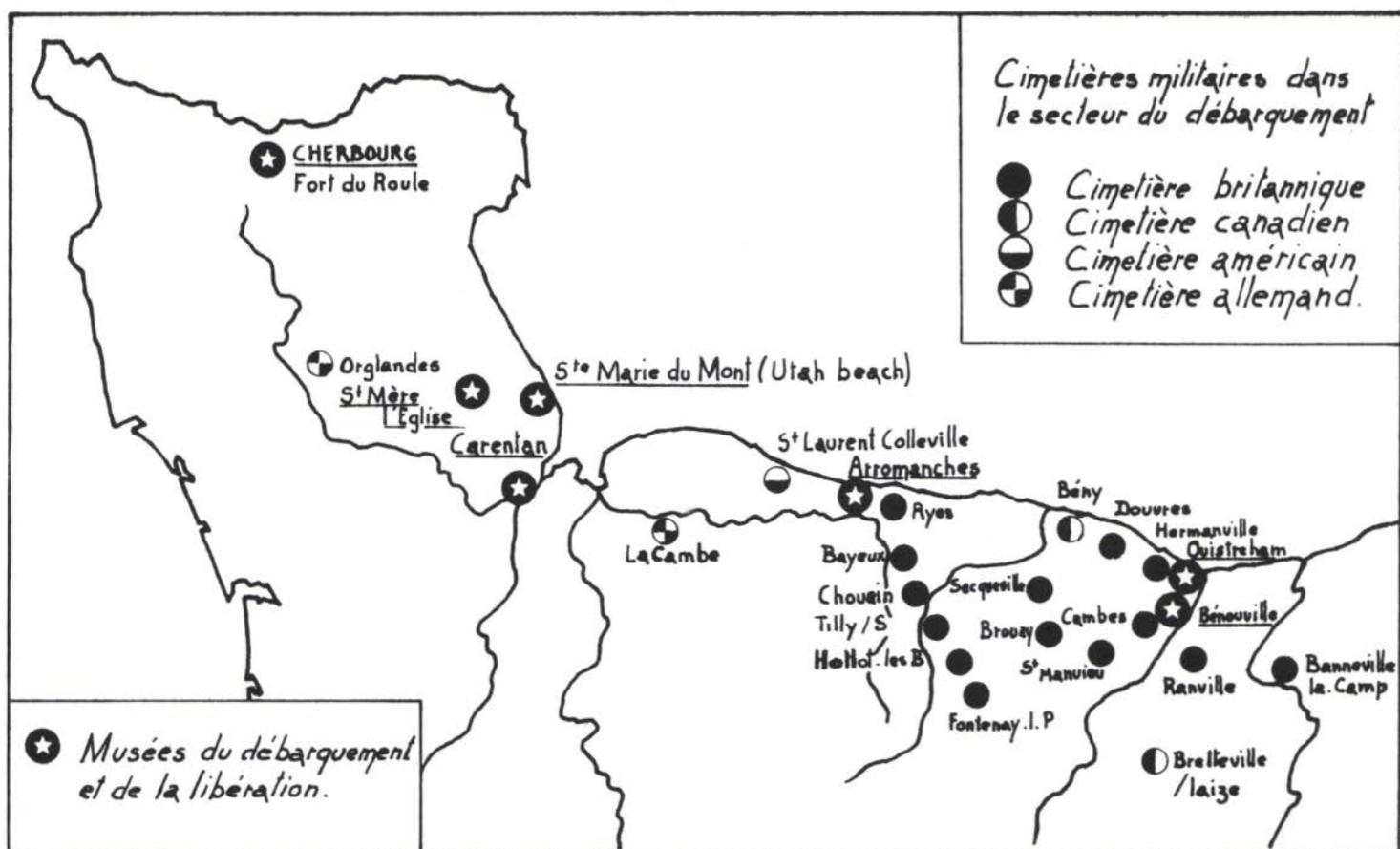
Le Pont Pegasus ou pont sur le canal de Caen à la mer fut capturé intact la nuit du 5 au 6 juin par un commando de parachutistes amené par trois planeurs qui atterrirent sur la bande de terre séparant l'Orne du Canal. Grâce à cette action d'une précision inouïe, les unités britanniques débarqués à Ouistreham, pourront venir renforcer l'aile gauche du secteur du débarquement là où le commandement attendait la plus puissante riposte allemande. L'opération qui avait été soigneusement répétée en Angleterre, sur une maquette grandeur nature, reproduisant les conditions de l'objectif réel, fut un succès total de même que la capture du pont situé quelques centaines de mètres plus loin, sur l'Orne. Au pied de Pegasus-bridge, on peut encore voir un canon allemand installé dans une cuve en béton et un panneau rappelant l'exploit de la 6e division aéroportée britannique.

La pointe du Hoc, déjà étudiée dans le chapitre précédent, rassemble une curiosité naturelle (saillie de falaises calcaires s'avancant en mer), un point fort du Mur de l'Atlantique (batterie d'artillerie côtière) et un lieu sacré pour les Rangers américains. Aujourd'hui, le sol de la pointe est encore parsemé de vastes entonnoirs et de multiples tranchées envahies par les ronces. Une stèle commémorative, simple pointe de pierre, posée sur la dalle de couverture d'un blockhaus, face à la mer, rappelle le sacrifice des soldats alliés. La pointe, avec son paysage torturé (les lieux sont dans l'état où les ont laissés les bombardements et les combats de 1944) est l'un des endroits les plus émouvants du circuit du débarquement.

/...

CIRCUIT DU DEBARQUEMENT

MUSEES ET CIMETIERES MILITAIRES ALLIES



A Tournai-sur-Dives se trouve, à côté de l'église, la cour de la capitulation où le 21 août 1944, plusieurs milliers de soldats allemands de la VIIe Armée, se rendirent aux Alliés. Une plaque commémore cet événement qui marque la fin de la bataille de Normandie.

d - Les cimetières militaires alliés

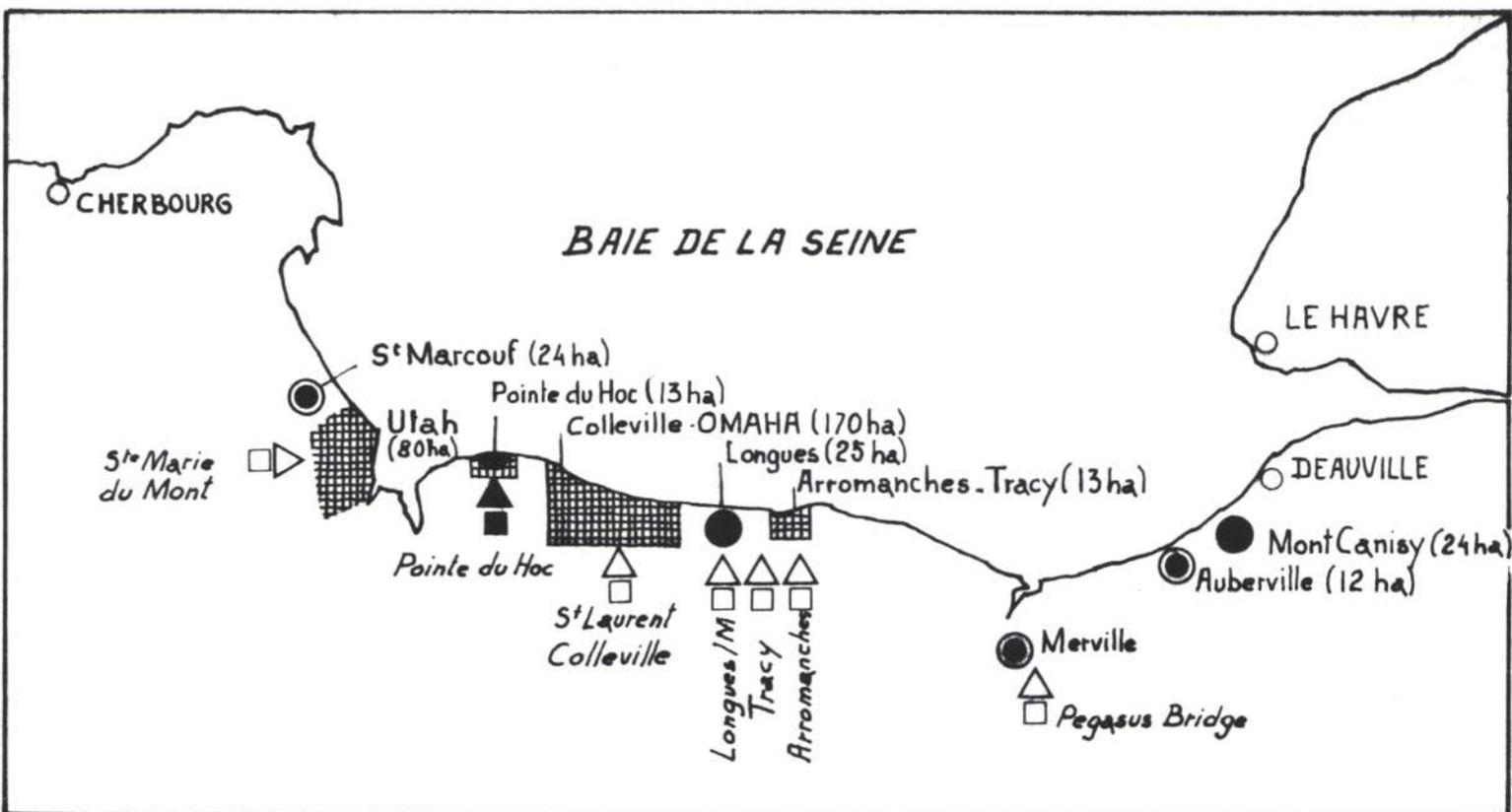
La visite des cimetières militaires, tous remarquablement entretenus, est l'un des points forts du traditionnel pèlerinage de la zone du débarquement. Le plus connu des cimetières militaires est celui de St Laurent sur Mer. Situé au nord-est du village, dominant la plage d'Omaha, cette vaste pelouse d'environ 70 hectares renferme près de 10 000 tombes de soldats américains tombés en Europe, lors de la dernière guerre mondiale.

Le cimetière canadien, situé sur la commune de Revières, en bordure de la route de Tailleville contient un peu plus de deux mille tombes. De nombreux cimetières militaires britanniques, bordés de haies de charmilles, sont dispersés dans la campagne normande. Les principaux sont celui de Bayeux (près de 4 000 tombes) situé le long du boulevard périphérique, celui de Ranville (2 150 tombes), de Banneville-la-campagne (2 175 tombes) et de Douvres-la-Délivrande (un millier de tombes). Deux cimetières allemands se trouvent en Normandie, à la Cambe sur la R.N. 13 entre Bayeux et Isigny (20 500 tombes) et à Orglandes, dans le département de la Manche (10 000 tombes).

e - Les monuments commémoratifs

D'innombrables monuments, stèles, plaques, bornes commémorant les événements de juin 1944, jalonnent les routes du littoral. Les principaux sont situés à Ouistreham, à Pegasus-bridge, à Ranville (carrefour principal du village), à Colleville-Montgomery, à Hermanville (stèle), à Bernières-sur-mer, à Courseulles (stèle commémorant le débarquement du général de Gaulle le 14 Juin), à Arromanches, à St Laurent-sur-Mer (obélisque face à la mer), à Bayeux (monument du débarquement et de la libération élevé sur un terre-plein situé dans un rond-point), à la pointe du Hoc, à Ste Mère Eglise (borne du kilomètre zéro de la Voie de la Liberté), à la Madeleine (blockhaus aménagé en crypte du souvenir), à Carentan (monument à la gloire de la 101e division aéroportée).

III PROPOSITIONS POUR UNE MISE EN VALEUR DES SITES DU DEBARQUEMENT



**PLAGES DU DEBARQUEMENT
SECTEURS CLASSES OU INSCRITS A
L'INVENTAIRE DES SITES HISTORIQUES
DU DEPARTEMENT DU CALVADOS.**

-  Secteur classé
-  Secteur inscrit

**SECTEUR DU DEBARQUEMENT.
PROPOSITIONS D'ACQUISITIONS FONCIERES**

-  Plages alliées ou ports artificiels
-  Acquisition foncière en 2^{me} urgence
-  Fortification allemande
-  Point fort du Mur de l'Atlant. et champ de bataille allié.

III - PROPOSITIONS POUR UNE MISE EN VALEUR DES SITES DU DEBARQUEMENT

Trois thèmes seront abordés dans la dernière partie de la présente étude :

- Bilan des actions entreprises dans le secteur du débarquement depuis 30 ans
- Raisons d'un réaménagement des sites historiques
- Propositions de mise en valeur de l'ensemble du secteur des plages de l'invasion alliée.

A. - INVENTAIRE DES ACTIONS ENGAGEES DANS LA ZONE DU DEBARQUEMENT DEPUIS 30 ANS

Les aménagements effectués dans le secteur du débarquement ont été conduits par le Comité du débarquement, les municipalités locales ou les Monuments historiques.

Le Comité du débarquement, composé des maires d'une quarantaine de communes littorales est, de loin, l'organisme le plus actif. Sa réalisation la plus spectaculaire fut l'ouverture, en 1954, de l'exposition permanente du débarquement d'Arromanches (1). Outre l'inauguration du Musée, le Comité a procédé à l'achat de quelques parcelles à Longues et à la pointe du Hoc, à l'implantation de divers monuments ou tables d'orientation et à la pose de panneaux de signalisation. Chaque année, le Comité est chargé de préparer les cérémonies commémoratives du 6 juin.

Les Municipalités ont, dans quelques cas, effectué des aménagements très ponctuels : érection de monuments, affichage de plaques commémoratives ou ouverture d'un musée (Ouistreham, musée des Commandos). Parallèlement, les Monuments historiques ont inscrit à l'inventaire des sites des départements de la Manche et du Calvados divers lieux historiques et défini des périmètres de protection.

En dépit de ces multiples efforts, les opérations de mise en valeur du secteur du débarquement restent fragmentaires et insuffisantes.

/...

(1) Musée d'Arromanches : 300 mille visiteurs, environ 1 650 000 F de recettes.

B - RAISONS D'UN REAMENAGEMENT DES SITES DU DEBARQUEMENT

Les facteurs incitant à un réaménagement des lieux historiques littoraux sont d'ordre spatial, historique et touristique.

L'on constate sur le rivage bas-normand, comme sur d'autres bordures littorales, une lente dégradation des paysages naturels. Si le phénomène présente, selon les endroits, des degrés variables, il n'en est pas moins général. Les lieux de l'épopée alliée sont menacés par la progression des villas, la création de parkings sauvages ou l'implantation de terrains de camping. Cette consommation anarchique de l'espace brise des perspectives, défigure certains sites ou enlaidit certains panoramas. Bref, une protection sévère s'impose, d'urgence.

Sur le plan historique, l'inventaire de ce qui est actuellement offert aux visiteurs faisant le pèlerinage des plages, montre que la reconstitution n'est que partielle. Les touristes n'ont une vue satisfaisante que de l'opération alliée (les préparatifs du débarquement, son déroulement et le port artificiel). Le circuit des plages ignore en grande partie l'occupant et le puissant système anti-invasion mis en place par l'armée allemande ou fortifications du Mur de l'Atlantique.

Sur le plan touristique, les rivages de la Manche possèdent avec le débarquement, événement historique de dimension mondiale, un pôle d'attraction unique à vocation nationale et internationale. Une importante clientèle visite fidèlement chaque année les champs de bataille anglo-américains mais ce flot de visiteurs passe trop rapidement et ne séjourne guère sur le littoral. Faute d'une certaine négligence dans la mise en valeur des sites et d'une insuffisance dans les équipements d'accueil, l'atout "6 juin" n'est pas encore pleinement saisi par la région.

C - PROPOSITIONS POUR UNE MISE EN VALEUR D'ENSEMBLE DU SECTEUR DU DEBARQUEMENT

D'emblée, l'on peut dire que trois priorités se dégagent :

- sauver les champs de bataille littoraux
- aménager rationnellement les lieux historiques
- créer des circuits historiques et des équipements d'accueil.

a - La protection des champs de bataille

C'est la tâche la plus urgente. Dans cette intention, un document opérationnel dans lequel sont énumérés neuf sites historiques (plages alliés et fortifications allemandes) avec pour chacun un périmètre d'acquisition foncière, a été remis au Conservatoire du Littoral.

/...

Les opérations proposées portent sur près de 500 hectares et sont réparties comme suit :

1ère tranche (urgente)

- Mont Canisy	24	ha
- Arromanches-Tracy	13	
- Longues	45	
- Colleville-Omaha	170	
- Pointe du Hoc	13	
	<hr/>	
Total	345	ha

2e tranche

- Auberville	12	ha
- Merville	12	
- St Marcouf	24	
	<hr/>	
Total	48	ha

Ces acquisitions devraient permettre de mettre définitivement fin à la parcellisation des plages de l'invasion alliée et de constituer en bordure du rivage un vaste ensemble historique méritant le nom de secteur du débarquement. (1)

b - L'aménagement des lieux historiques

S'il n'est pas souhaitable de réaliser, en bordure de ces rivages, un aménagement raffiné qui serait en contradiction avec la grandeur du site, il est urgent de mettre fin à une certaine négligence. Les opérations d'aménagement devraient envisager le nettoyage des points forts retenus, le balisage des circuits, la mise en place d'équipements (aires de stationnement, de pique-nique, aménagement de points de vue, pose de tables d'orientation). Un effort d'information serait le bienvenu (guides ou dépliants et mise en place de panneaux métalliques expliquant l'intérêt des sites).

c - La création de circuits touristiques

Ces nouveaux itinéraires devraient envisager l'intégration plus systématique des fortifications allemandes du Mur de l'Atlantique dans les circuits touristiques, le problème de la visite par mer des plages et falaises entrées dans la légende (mini croisière effectuée par vedettes) et la découverte des richesses de l'arrière-pays.

Ces diverses opérations devraient s'accompagner de la mise en place d'équipements d'accueil adaptés aux besoins des différentes clientèles.

(1) Voir en annexe, le tableau détaillé des acquisitions foncières.

TABLEAU DES PROPOSITIONS D'ACQUISITIONS FONCIERES - SECTEUR DU DEBARQUEMENT

SITES	DESCRIPTION SOMMAIRE	PROPOSITIONS D'ACQUISITIONS	DOCUMENTS D'URBANISME
MONT CANISY (Bénerville)	Butte naturelle avec point de vue exceptionnelle sur la baie de Seine. Point fort du Mur de l'Atlantique (batterie, souterrain)	Tout le secteur compris dans le périmètre de préemption 24 hectares	POS approuvé Zone de préemption définie et entérinée par décisions ministé- rielle 16 Mai 1977
AUBERVILLE (près Houlgate)	Site naturel (falaises des Vaches Noires) Souterrain allemand en bon état	Acquisition en seconde urgence des parcelles comportant le souterrain et menant à la falaise - 12 hectares	Plan sommaire d'urbanisme approuvé (Juin 1971)
MERVILLE	Batterie d'artillerie côtière allemande prise par un Commando brit. la nuit du 5 au 6 juin	Acquisition en seconde urgence des parcelles comportant la batterie 12 hectares	Plan d'occupation des sols publié en 1976
ARROMANCHES TRACY	Hauteur située à l'ouest d'Arromanches constituant un belvédère naturel sur le port artificiel	Acquisition proposée : 13 hectares	POS de Tracy Secteur inscrit (déc. 1946)
LONGUES/MER	Site naturel de falaises Batterie côtière allemande d'un intérêt certain	Proposition d'acquisition d'un périmètre de 75 hectares	Secteur inscrit à l'inventaire des sites protégés (Août 1967)
COLLEVILLE OMAHA	Plage de débarquement U.S. Cimetière américain de St Laurent, mer	Tout le périmètre englobé dans la zone de préemption 170 hectares	Secteur inscrit à l'inventaire des sites - Zone de préemption à l'état de projet.
POINTE DU HOC	Site naturel (saillie de falaises) Batterie côtière Lieu d'un fait d'armes célèbre	Proposition d'acquisition 13 hectares	Site classé le 28 Février 1955 Zone de préemption créé par arrêté ministériel 16 Mai 1977
Ste MARIE DU MONT UTAH - BEACH	Zone dunaire littorale Plage de débarquement américaine	Tout le périmètre englobé dans la zone de préemption soit 80 hectares	POS en cours d'étude pour Ste Ma- rie du Mont, St Martin et St Ger- main de Varreville. Projet de zone de préemption
ST MARCOUF	Batterie d'artillerie côtière de gros calibre.	Acquisition en deuxième urgence des parcelles comportant l'ouvrage d'artillerie - 24 hectares	POS en cours d'étude

AMENAGEMENTS SOUHAITABLES A EFFECTUER
DANS LES SITES DU SECTEUR DU DEBARQUEMENT

SITES	AMENAGEMENTS
MONT CANISY	<p>Aménagement de l'accès au sommet de la butte (chemin, aire de stationnement) Aménagement paysager, sanitaires Mise en valeur touristique (signalisation, table d'orientation, panneaux explicatifs.)</p>
AUBERVILLE	<p>Création d'un parking et signalisation de l'ouvrage Aménagement d'un sentier piétonnier jusqu'à la falaise Création d'une plate-forme d'observation</p>
MERVILLE	<p>Signalisation de l'ouvrage sur la R.N. 814 Chemin piétonnier d'accès à l'ouvrage Mise en valeur sur le plan historique</p>
ARROMANCHES-TRACY	<p>Aménagement d'un chemin piétonnier montant depuis Arromanches jusqu'au sommet de la falaise Prolongement de ce chemin en bordure de la falaise jusqu'au site voisin de Longues. Panneaux explicatifs sur le Port Artificiel</p>
LONGUES	<p>Création d'un parking intégré dans le paysage par des rideaux d'arbres. Mise en place d'une table d'orientation, d'une aire de pique-nique. Pose d'un panneau explicatif</p>
COLLEVILLE-OMAHA	<p>Cette vaste zone pourrait être aménagée en espace de loisir à vocation naturelle (aires de jeux, sentiers piétonniers, hébergements de loisirs sur le plateau)</p>
POINTE DU HOC	<p>Traitement paysager autour du parking Aménagement de sentiers pédestres Pose d'un panneau explicatif Mise en place d'une table d'orientation Descente à la mer par la falaise</p>
UTAH - BEACH	<p>Aménagement cohérent de ce vaste ensemble : parc dunaire et site historique (traitement paysager, sentiers pédestres, panneau explicatif, aires de stationnement)</p>
ST MARCOUF	<p>Aménagement des accès au site Création d'un parking dans un espace bocager Aménagement de sentiers pédestres</p>