

Cercle Royal des Officiers de Réserve de Mons et Région

Je serai fidèle envers mon Roi, mon Pays et l'Armée, garante de son intégrité
Ik zal loyaal mijn Koning, mijn Land en het Leger, waarborg van zijn onschendbaarheid dienen

CONTACT

2/2019

Trimestriel
Avril – Mai – Juin

Belgique-België
P.P-P.B.
7000 Mons
BC 17454

P 801051

Bureau de dépôt :
Mons – Hyon

Spécial Normandie



M. Raymond TASIAUX
DREVE DU PROPHETE, 62

7000 MONS

Editeur responsable
Alain KICQ
Rue de la Licorne, 34
7022 Hyon
Belgique - België

SOMMAIRE

- Le mot du Président
- La préparation et les opérations qui ont précédé le débarquement
- La fête nationale
- La libération de la ville de Mons
- Le projet « Tombés du ciel »
- Monchartourn 2019
- Suggestions : expositions à visiter
- Bulletin d'inscription

Chers Camarades,

Les pays d'Europe vivent en paix depuis 75 ans. Il y a trois quarts de siècle que se jouait le destin du monde sur les plages de la Normandie. Des centaines de milliers de soldats venus de nombreux pays ont engagé et, pour beaucoup d'entre eux, ont sacrifié leur jeunesse pour combattre l'opresseur allemand. Peu à peu, les populations de l'Europe avaient retrouvé la liberté pour vivre dans un monde meilleur.

C'est vrai que depuis ce temps historique, nous sommes en paix. De nombreux pays ont créé et adhéré à des institutions internationales qui n'avaient qu'un but : éviter les conflits et maintenir la paix et le bonheur des peuples.

Depuis ces 75 années, nous vivons une ère de progrès techniques, économiques et sociaux. Parfois à un point tel que certains vivent dans une certaine insouciance et oublient les nombreux combats et luttes auxquels les leaders politiques ont dû faire face pour assurer et construire les valeurs de la démocratie.

Pourtant, on assiste depuis quelques temps à une montée des nationalismes et des extrêmes. Certains leaders politiques en oublient parfois le respect du citoyen.

Des hommes comme Churchill, le Général de Gaulle et bien d'autres qui, au début du second conflit mondial, luttèrent seuls pour convaincre leurs concitoyens de la menace d'un ennemi de plus en plus conquérant, car ils croyaient à la justice et à la paix. Certes, pas à n'importe quel prix, car ils étaient conscients qu'il fallait préparer et engager le combat de manière minutieuse et planifiée pour retrouver la liberté.

Vous trouverez dans ce Contact « spécial débarquement de Normandie » de nombreuses pages qui vous montreront les préparatifs et la réalisation des opérations qui pouvaient échouer à tout moment. Rendons hommage à ces soldats, marins, aviateurs, résistants, hommes et femmes qui se sont battus contre la barbarie afin de vivre dans un monde meilleur. Ces pages exceptionnelles proviennent du site **D-Day Overlord**, créé par **Marc Laurenceau**, Encyclopédie du débarquement et de la bataille de Normandie.

Nous publions les pages qui concernent l'origine, les préparatifs et les opérations qui ont précédé la journée du 6 juin 1944.

C'est à ces personnes que nous devons le fait de vivre libre. C'est de ces personnes que les générations doivent se souvenir et que nous devons transmettre la mémoire pour que l'horreur du totalitarisme disparaisse. La liberté n'est-elle pas un combat de tous les jours !

Et pour conclure Churchill disait : « Un pays qui oublie son histoire, est condamné à la revivre ».

En outre, et dans le cadre des commémorations de la libération de la ville de Mons, le CROR Mons vous invite à découvrir son exposition « **Tombés du ciel** » qui se déroulera du **6 au 22 septembre** aux Ateliers des Fucam ainsi que les activités prévues dans le cadre de cette quinzaine.

Je vous engage à nous retrouver pour commémorer la fête nationale au Te Deum qui se déroulera en la collégiale Ste-Waudru le 21 juillet prochain.

Vous trouverez aussi les détails concernant le **MONCHARTOURN culturel** qui est une organisation des cercles de Charleroi, Mons et Tournai et qui aura lieu le **samedi 28 septembre** prochain.

A vous tous et vos familles, je souhaite un temps de repos et de ressourcement afin de profiter pleinement de la bonne saison.

Les origines du débarquement de Normandie

Des opérations combinées à la conférence de Téhéran

La création des "opérations combinées"

Le Premier Ministre britannique, Winston Churchill, reste convaincu que le seul moyen de battre les Allemands est de reprendre les combats en Europe occupée.

Pour mener à bien cet objectif, il se fixe trois points à atteindre : dans un premier temps, afin de permettre la pérennité des forces militaires en Angleterre, il faut écarter définitivement la menace d'une invasion allemande qui pèse sur le sol anglais. Dans un deuxième temps, il faut entraîner et équiper une nouvelle armée anglaise, extrêmement affaiblie par le début du conflit. Enfin, dans un troisième temps, il faut à tous prix tirer profit de l'extraordinaire pouvoir industriel et économique des Etats-Unis d'Amérique.

Les premier et troisième points étant accomplis à la fin de l'année 1941, il lui reste encore à réaliser le deuxième : l'évolution de ses armées. Mais cette problématique touche l'ensemble des pays alliés ! En 1939, au commencement de la Seconde Guerre mondiale pour la France et l'Angleterre, aucune de leurs armées ne sont dotées d'engins de débarquement spécialement prévus à cet effet. Par ailleurs, leur vision des actions amphibies restent cloisonnées à l'exécution de raids plus que de vastes opérations complexes.

En effet, Winston Churchill crée un organisme baptisé "opérations combinées", dans le but d'effectuer des assauts de faible envergure : des raids qui frappent rapidement et directement l'ennemi à un ou plusieurs points sensibles. Les premières unités d'assaut spécialisées (que l'on appelle couramment de nos jours des "commandos") sont opérationnelles rapidement : la première action de cette unité se déroule sur l'île de Guernesey, dans la nuit du 14 au 15 juillet 1940 (opération Ambassador).

C'est en octobre 1941 que Winston Churchill nomme le jeune capitaine Lord Mountbatten à la tête du nouvel organisme des "opérations combinées" avec les consignes suivantes : "Vous devez préparer l'invasion de l'Europe car, à moins de porter le combat contre Hitler sur terre, nous ne gagnerons jamais cette guerre". Mountbatten organise le raid de Bruneval en février 1942 qui est un succès complet. De ces actions sont tirés de nombreux enseignements utiles pour la préparation d'actions de débarquement en territoire ennemi.

L'appel à l'aide des Soviétiques

Les Soviétiques, affrontant un ennemi féroce sur leur territoire, demandent de l'aide de toute urgence aux pays alliés : les Américains, qui entrent en guerre au lendemain de l'attaque japonaise sur l'île de Pearl Harbor, le 7 décembre 1941, leur envoient du matériel lourd (char, avions, carburant, armes et munitions) mais cela ne suffit pas. Les demandes soviétiques visant à attaquer les Allemands à l'ouest en un nouveau front ne trouvent pas de réponses, à tel point qu'une devinette circule en Union Soviétique au sein de la population dont l'énoncé est : "qu'est-ce qu'un vieux croyant ? Un homme qui croit encore à l'ouverture d'un deuxième front."

Pour redonner de l'espoir aux Soviétiques mais également pour tester ce mur de l'Atlantique, tant vanté par la propagande nazie et qui fait la fierté de l'Allemagne, les Alliés décident d'organiser une opération combinée de moyenne envergure : l'opération Jubilee voit ainsi le jour, elle a pour cible le secteur de Dieppe.

Le raid sur Dieppe

Le raid sur Dieppe en août 1942 est confié à la 2^{ème} division canadienne, appuyée par les nouveaux chars Churchill de 40 tonnes, qui doivent débarquer juste devant l'objectif, pendant que les commandos attaqueront sur les flancs pour neutraliser les batteries côtières installées sur les falaises. L'opération n'est pas menée jusqu'au bout car les Alliés "testent" le Mur de l'Atlantique. Les mouvements ennemis sont observés, chronométrés et analysés afin de préparer un assaut de plus grande envergure plus tard.

Les soldats canadiens et britanniques, qui se sont battus courageusement, qui sont morts au combat, qui ont été blessés, fait prisonniers ou disparus ont été sacrifiés pour permettre aux Alliés de recueillir des enseignements pour un futur débarquement de plus grande envergure. Plus de 1 500 soldats alliés ont payé ces précieux renseignements de leur vie. La technique du débarquement interarmes, interarmées et interalliés n'est pas encore au point et les rapports de l'opération Jubilee sont extrêmement utiles pour que le prochain débarquement soit une réussite.

Les conférences interalliées

Les trois dirigeants des pays alliés (Roosevelt pour les Etats-Unis, Churchill pour la Grande-Bretagne et Staline pour l'Union Soviétique) se consultent régulièrement à distance et partagent leurs intentions aussi bien politiques que militaires. Lors de ces différents échanges, Churchill fait comprendre à ses homologues qu'il n'est pas favorable à une grande offensive lancée directement depuis la Grande-Bretagne, car il craint que sa nation paye à nouveau tribut à cette guerre. Les Alliés débutent alors une stratégie périphérique pour battre les armées allemandes et lancent l'opération Torch en Afrique du Nord, en novembre 1942.

Du 13 au 14 janvier 1943, Roosevelt et Churchill se rencontrent à Casablanca pour décider de la suite des opérations et ils y confirment la stratégie périphérique en planifiant la poursuite des combats en Méditerranée avec un débarquement en Sicile. Staline est absent lors de cette conférence, il est occupé par la bataille de Stalingrad.

Après le tournant de la bataille de Stalingrad, qui se termine en février 1943, l'Armée Rouge s'empare des territoires perdus lors des combats précédents et progresse vers l'ouest. Pourtant, le conflit reste extrêmement difficile pour les troupes soviétiques : Staline renouvelle sa demande aux dirigeants alliés de se réunir afin d'adopter une stratégie frontale pour à ouvrir, enfin, un second front à l'ouest. Il souhaite l'ouverture de ce deuxième front pour l'année 1943 mais, lors de la conférence de Washington réunissant du 11 au 26 mai le président américain et le Premier Ministre britannique, l'offensive est prévue pour l'année 1944.

Du 17 au 24 août 1943, Churchill et Roosevelt se retrouvent lors de la conférence de Québec codée Quadrant. Ils y planifient l'ouverture du second front, choisissant sa date, sa localisation ainsi que le nom de l'opération : elle se baptise "Overlord" et est initialement prévue pour le 1^{er} mai 1944, ce qui satisfait grandement Staline. Les ministres des Affaires Etrangères des trois pays se retrouvent à Moscou du 19 au 30 octobre pour confirmer et affiner ces choix militaires.

Pour la première fois, du 28 novembre au 2 décembre 1943, les trois dirigeants des pays alliés se réunissent face à face afin de prendre des décisions militaires communes et de mieux coordonner leurs efforts contre les forces de l'Axe, à compter du lancement d'Overlord et dans les mois qui suivent. Cette réunion se déroule à Téhéran, l'actuelle capitale de l'Iran.

Churchill, fidèle à sa stratégie d'attaque périphérique, renouvelle sa demande de conduire une attaque alliée par la Méditerranée, frappant ainsi le "ventre mou" de l'Europe, mais cette requête échoue : fervent anti-communiste, Churchill souhaite avant tout réduire l'influence politique des troupes soviétiques dans les Balkans. Les relations entre le Premier Ministre britannique et Staline sont tendues et la confiance ne règne pas entre les dirigeants. Après maintes tractations, les Alliés optent finalement pour l'ouest de l'Europe, l'emplacement exact du débarquement restant encore à définir, bien que la région nord-ouest de la France soit privilégiée.

Cet accord de principe entre les dirigeants politiques alliés permet aux militaires de commencer leur travail de préparation pour choisir le lieu du débarquement, tout en prenant en compte les enseignements des "opérations combinées" déjà menées contre les fortifications allemandes en Europe et en Méditerranée. Une chose est certaine, l'assaut se fera à partir de l'Angleterre, pour des raisons logistiques.

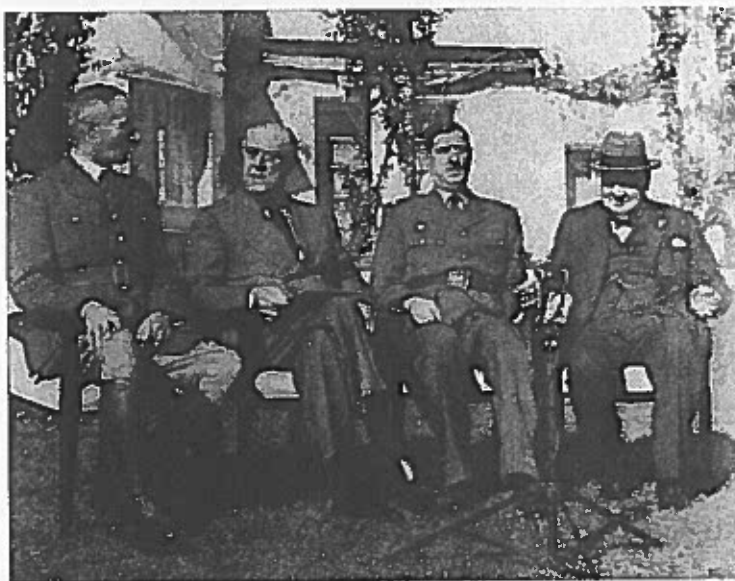
LES PRÉPARATIFS DU DÉBARQUEMENT DE NORMANDIE

Le COSSAC

Pour monter l'opération qui doit ouvrir un nouveau front à l'ouest de l'Europe, les Alliés mettent sur pied une organisation réunissant le plus grand nombre de spécialistes des opérations combinées.

C'est ainsi que le COSSAC voit le jour le 14 janvier 1943 lors de la conférence interalliés de Casablanca. Il s'agit de la fonction de "Chief of Staff to the Supreme Allied Commander", chef d'état-major du commandement suprême allié, personnalisé par le général anglais Frederick E. Morgan, lui-même secondé par le général américain Ray Barker.

Les missions du COSSAC sont les suivantes : choisir le lieu exact de débarquement, trouver des solutions aux problèmes de transport de troupes et enfin collecter un maximum d'enseignements tirés des opérations amphibies combinées déjà menées (aussi bien les raids comme celui de l'opération Biting – ou raid de Bruneval – que les opérations en Afrique du nord – "Sledghammer" et "Torch" – à Dieppe – "Jubilee" – et en Italie).



Conférence de Casablanca du 24 janvier 1943. De gauche à droite : le général Giraud, le président américain Franklin D. Roosevelt, le général de Gaulle et le Premier Ministre britannique Winston Churchill. Photo : US National Archives

Choix de la Normandie

Le COSSAC doit tout d'abord définir le lieu d'invasion à l'ouest de l'Europe. Les avis sont très partagés au sein des militaires alliés. La décision se porte finalement sur les côtes du nord de la France, en Normandie, à proximité immédiate de l'Angleterre. Cette stratégie est présentée en août 1943 lors de la conférence de Québec : la Normandie est le point de départ de l'invasion alliée à l'ouest de l'Europe.

Voici les raisons : les côtes bretonnes sont trop éloignées de l'Angleterre pour être abordées, les terres en Hollande sont inondées et ne permettent pas la mise en place d'une tête de pont solide, les courants des côtes belges sont très forts et donc dangereux, et surtout les Allemands attendent les Alliés dans le Pas-de-Calais car le bras de mer entre l'Angleterre et la France est, à cet endroit, le plus réduit.

Les plages normandes sont en grande majorité des plages sableuses, même si l'on y trouve également des galets. Cette composition des plages normandes est relativement proche de celles de l'ouest de l'Angleterre : ainsi, les soldats peuvent s'entraîner outre-Manche et les capacités de franchissement des chars en manœuvre sur ce type particulier de sable peuvent également être testés.

L'Angleterre comme base militaire

Pour réaliser l'opération Overlord alors en préparation, les généraux alliés s'accordent sur la nécessité d'une concentration de troupes en Grande-Bretagne en prévision d'une invasion de plus grande envergure de la France, opération surnommée "Round-up" (Rassemblement).

Dans un premier temps, dans le cadre de la préparation de l'invasion, les armées alliées doivent s'équiper, se former, s'entraîner, pour mener à bien des missions diverses et précises. Les troupes américaines et canadiennes profitent des installations militaires sur leur sol, mais il faut déjà penser à l'acheminement du matériel et des hommes en Angleterre, base de lancement pour l'attaque en Normandie.

A partir de la fin 1942, les premiers navires de transports quittent le continent nord-américain et gagnent la Grande-Bretagne. Une lutte intense anti-sous-marine commence dans l'Atlantique entre les navires de surface alliés et les sous-marins *U-Boote* allemands.

Mais à partir de 1943, la bataille semble gagnée par les Anglo-américains qui coulent de plus en plus de bâtiments appartenant aux forces de l'Axe, alors que les officiers mariniers allemands détruisent de moins en moins de convois alliés.

Une fois débarqués en Angleterre, les soldats alliés sont installés à divers endroits du pays, tandis que le matériel (chars, véhicules de transport, canons...) est stocké dans des bases tenues soigneusement secrètes.

Dans le cadre des préparatifs du Jour-J, le programme économique des prêts-bails bat son plein, et les Américains livrent des centaines de véhicules, des bâtiments de guerre, et de l'armement individuel aux Britanniques, en l'échange de l'utilisation de terres occupées jusqu'alors par les troupes du *Commonwealth*. Le parc militaire britannique s'agrandit, tandis que les industries de l'armement situées aux Etats-Unis fonctionnent à plein régime.

Le travail des avions de reconnaissance alliés est considérable : les photographies prises par ces derniers apportent des renseignements importants aux stratèges anglo-américains, qui organisent en conséquence les entraînements des forces alliées. De nombreux pilotes d'avions et de planeurs sont formés, très souvent des exercices amphibies sont organisés, et des parachutages par tous les temps sont effectués au-dessus de l'Angleterre.



Les représentants du SHAEF (de gauche à droite) : Lieutenant General Omar Bradley, commandant la 1st (US) Army ; Admiral Sir Bertram H. Ramsay, commandant en chef des forces expéditionnaires navales alliées ; Air Chief Marshal Sir Arthur W. Tedder, commandant en second des forces expéditionnaires alliées ; General Dwight D Eisenhower, commandant suprême des forces expéditionnaires alliées ; General Sir Bernard Montgomery, commandant la 21st Army Group ; Air Chief Marshal Sir Trafford Leigh-Mallory, commandant les forces aériennes expéditionnaires alliées ; Lieutenant General Walter Bedell-Smith, chef d'état-major du général Eisenhower.

Photo : IWM TR 1541

La naissance du SHAEF

Mais rapidement, les Alliés sont confrontés au manque de pouvoirs du COSSAC. Cette situation pèse lourdement dans la prise de décisions stratégiques et les différents membres du COSSAC s'accordent pour mettre en place un nouvel organe décisionnaire dirigé par un seul et même chef : le 6 décembre 1943 voit ainsi la naissance du SHAEF (*Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force* : état-major suprême de la force expéditionnaire alliée). Le général américain Dwight Eisenhower est alors placé à sa tête, avec comme adjoint le maréchal de l'Air anglais Arthur Tedder.

Les forces aériennes alliées sont commandées par l'*Air Chief Marshall Sir Trafford Leigh-Mallory* ; les forces navales alliées sont quant à elles dirigées par l'amiral anglais *Sir Bertram Ramsay* ; les forces terrestres alliées sont sous les ordres du *Field Marshal* anglais Bernard Law Montgomery.

Le SHAEF compte plusieurs forces armées terrestres regroupées en trois groupes d'armées. En mai 1944, il s'agit des : *12th US Army Group (1st US Army, 3rd US Army, 9th US Army, 15th US Army)* et *6th US Army Group (1ère armée française, 7th US Army)*, *21st British Army Group (1st Canadian Army, 2nd British Army)*. Les forces aériennes alliées du SHAEF regroupent les *8th US Air Force, 9th US Air Force, Royal Air Force (RAF) 2nd Tactical Air Force, RAF Bomber Command* et *RAF Airborne & Transport Forces*.

Les troupes alliées sont entraînées sans arrêt et leur moral est au beau fixe. Les bâtiments de guerre et de transport sont de plus en plus nombreux dans les ports britanniques et les raids aériens augmentent en intensité sur les côtes du nord-ouest de la France. En effet, le rivage français situé entre La Pallice au sud et Dunkerque au nord est constamment bombardé à partir de janvier 1944, et la fréquence de ces raids augmentera considérablement à partir de mai 1944.

Opération Fortitude

Ce gigantesque rassemblement de troupes, de véhicules et de navires en Angleterre ne passe pas inaperçu et les Alliés le savent très bien. Les Allemands, qui comprennent rapidement qu'une vaste opération amphibie est en préparation, décident d'augmenter les effectifs des agents de renseignement positionnés en Angleterre.

Les Alliés, qui s'attendaient à ce genre de situation, ont préparé l'opération Fortitude, chargée de désinformer les services de renseignement allemands. Ainsi, une véritable "armée fantôme" va voir le jour en Angleterre, dotée de véhicules blindés gonflables et de canons en bois. Ces unités factices sont positionnées en masse en face du Pas-de-Calais, dans la région de Douvres. Les avions de reconnaissance allemands vont observer et photographier cette armée de leurre en pensant qu'il s'agit d'unités aux ordres du redouté général Patton, fin prêtes à débarquer dans le Pas-de-Calais.

Aussitôt, la XVème armée allemande, stationnée dans le Pas-de-Calais, est mise en alerte. Les Alliés sont désormais passés maîtres dans le domaine du renseignement et protègent ainsi parfaitement le bon déroulement des préparatifs du Débarquement de Normandie : le succès de l'opération Fortitude est total.

Résistance française

Pour que ce débarquement en Normandie soit une réussite complète, les Alliés demandent aux réseaux de la résistance française de participer à la préparation de cette opération qui porte désormais le nom d'opération Overlord.

Les alertes sont envoyées aux résistants par l'intermédiaire de la radio : la BBC, lors de son émission française, émettait des messages codés qui avaient tous leur signification et leurs destinataires. Ainsi, le 1er juin 1944, les auditeurs de l'émission française de Radio-Londres peuvent entendre des messages annonçant la mise en alerte des différents réseaux, tels que l'un des vers de "Chansons d'Automne" de Charles Trenet, inspiré par Verlaine ("*Les sanglots longs – Des Violons – De l'automne...*").

Dans la soirée du 5 juin 1944, alors que les Alliés ont lancé leurs troupes à l'assaut de la forteresse Europe, ils donnent l'ordre aux résistants de déclencher les sabotages dans les territoires occupés grâce à de nouveaux messages : pour le groupe "Ventriloquist" en Sologne, les trois prochains vers de ce poème ("*Bercent mon coeur – D'une langueur – Monotone...*") signifient le début des actions de destruction : les résistants sabotent alors les chemins de fer, les lignes téléphoniques, installent des mines antichars sur les routes ou font simplement tomber les arbres sur les axes de communication. Dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, près de 1 000 actions de sabotage sont effectuées par la résistance française.

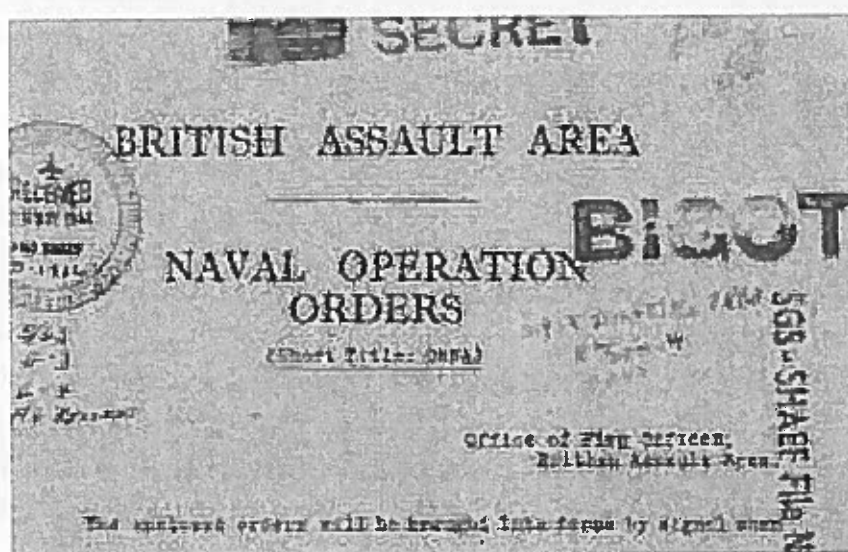
Les missions préliminaires à l'opération Overlord

En préambule de l'ouverture d'un second front à l'ouest de l'Europe, les Alliés préparent le terrain ainsi que leur stratégie globale en vue d'augmenter leurs chances de réussite. Les enseignements et les conséquences de ces actions préliminaires assurent ainsi le succès nécessaire à l'opération Overlord. Depuis 1942, différents types d'opérations ont été menées. On peut les catégoriser de cette manière : **Opérations de déception, Préparatifs stratégiques, Opérations amphibies et Opérations aériennes**. Pour chaque catégorie d'opérations, nous vous en donnons un ou deux exemples.

Les opérations de « déception »

Opération Bigot

Opérations préliminaires au débarquement de Normandie



Dans le cadre du programme d'intoxication des services de renseignement allemands, les Alliés mettent au point l'opération Bigot. Cette dernière vise à classer "Ultra secret" tous les faux documents alors que les vrais sont classés "Bigot". Le programme Bigot est pris en charge par une vingtaine de militaires au cinquième étage du grand magasin Selfridges de Londres.

L'origine du terme Bigot est soumise à un débat : pour certains, Bigot provient de l'acronyme en anglais : "*British Invasion of German Occupied Territory*" signifiant "invasion britannique du territoire occupé par l'Allemagne". Pour d'autres, cela provient de l'inversion des lettres de l'expression britannique "*To Gib*" (Gibraltar).

Les officiers et personnels associés ayant eu connaissance d'informations secrètes concernant le débarquement de Normandie sont réunis sous l'appellation "officiers Bigots". Leur protection pendant tout le temps des préparatifs du Jour J est un soucis permanent pour les Alliés. L'opération Bigot manque d'ailleurs plusieurs fois d'avorter, notamment en avril 1944 lors de la répétition grandeur nature du débarquement qui se solde par un désastre (opération Tiger) : dix officiers transportant des documents Bigot sont portés disparus dans la Manche après le torpillage de leur navire, mais les corps sont retrouvés plus tard par les Alliés.

Opération Fortitude

Les préparatifs du Débarquement de Normandie

Guerre du renseignement



Un char gonflable représentant un char Sherman M4 et supposé tromper les missions de reconnaissance aérienne allemande dans le cadre de l'opération Fortitude. Photo : IWM

A partir de 1943, l'opération Round-up (en français : rassemblement) commence.

Les Anglo-Américains transfèrent une grande partie de leurs effectifs militaires en Angleterre et ces manœuvres sont remarquées par les forces de l'Axe, qui s'intéressent de près à ces mouvements. Les Allemands comprennent rapidement qu'il s'agit d'une offensive amphibie de grande envergure en préparation.

Pour en savoir plus, et pour adapter leurs mises en alertes, les services de renseignements de l'Axe renforcent leur présence en Angleterre. Les Alliés, qui s'attendaient à une recrudescence des agents allemands et Italiens, décident de créer un centre chargé d'envoyer de faux renseignements afin de désorienter les services étrangers. C'est la naissance de l'opération Fortitude, dirigée par la Section de contrôle située à Londres.

Les fausses informations envoyées par la Section de contrôle sont variées : ainsi des opérations "coups de poing" effectuées par des commandos britanniques sont signalées par Londres, tout comme des mouvements de troupes en direction de la Norvège ou vers le Pas-de-Calais. L'objectif principal de cette stratégie est le suivant : éloigner les Allemands de la Normandie et les tromper sur les préparatifs du débarquement.

Une armée en caoutchouc

Afin d'augmenter l'effet de désinformation des forces allemandes, les Alliés décident de construire des leurres gonflables qui, vus d'un avion de reconnaissance, font croire à de réelles unités. La campagne du sud-est de l'Angleterre voit ainsi une quantité importante de chars, véhicules de transport et d'artillerie factices, peints aux marques de la 3^{ème} armée commandée par le bouillant et redouté général Patton. Dans les ports de la région de Douvres, des bâtiments de guerre et des navires de transport en bois ou en caoutchouc prennent place.

Cette action de déception se compose de deux opérations distinctes, l'une américaine (opération Quicksilver, confiée à Patton), l'autre britannique (opération Skye). L'opération Skye consiste à mobiliser une fausse armée (*4th Army*) au sud de l'Ecosse et en Irlande afin de simuler des préparations de débarquement en Norvège.

Les Allemands reçoivent dans un premier temps des informations provenant de leurs avions de reconnaissance, qui indiquent qu'une gigantesque armée s'organise en Angleterre, tout juste en face du Pas-de-Calais. Effectivement, les appareils de la *Luftwaffe* sont assez étonnés de pouvoir survoler relativement facilement la région du sud-est de l'Angleterre, alors que ce n'était pas possible avant le début de l'année 1944, du fait du nombre important de patrouilles britanniques dans cette zone.

En réalité, les aviateurs britanniques de la *Royal Air Force* ont reçu l'ordre de s'éloigner des avions de reconnaissance allemands, mais ils doivent toujours cependant abattre les bombardiers ennemis. Les pilotes allemands peuvent ainsi photographier les sites de regroupement des unités alliées qu'ils prennent pour de véritables engins, mais qui en vérité ne sont que des ballons gonflables adoptant la forme de chars, de canons ou de navires de guerre.

Un faux débarquement

La stratégie alliée vise à protéger à la fois les préparatifs de l'opération Overlord, mais également le déroulement même de cette offensive. En effet, les chefs militaires anglo-américains ont conscience que les premières 48 heures d'Overlord sont décisives. Il leur faut débarquer très rapidement un maximum d'unités, afin de résister aux probables contre-attaques immédiates allemandes.

Pour avoir le temps d'établir une tête de pont relativement solide en Normandie, la Section de contrôle de Londres donne le départ, quelques heures avant le Jour J, à une série de manœuvres indiquant qu'une attaque alliée amphibie de grande envergure est en cours en face du Pas-de-Calais. Les Allemands devront obligatoirement maintenir une force militaire importante dans cette région, s'ils tombent dans le piège, une force qui ne serait pas employée sur une autre zone d'opération, comme en Normandie.

Les bombardements aériens sont nettement plus intenses au nord de la France, et particulièrement en face de Douvres, depuis mai 1944. Dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, plusieurs milliers de tonnes de bombes sont larguées par des bombardiers Alliés dans la région du Pas-de-Calais. Les soldats allemands de la XVème armée sont placés en alerte : leurs généraux redoutent un débarquement allié dans cette zone.

Pour ajouter à la confusion, une escadre de petites embarcations émettant de fausses communications radio quitte le 5 juin 1944 en soirée les ports du sud-est pour se diriger ensuite vers le nord de la France. Les opérateurs de surveillance allemands remarquent de larges échos sur leurs radars et donnent l'alarme : pour l'Allemagne, le débarquement aura bien lieu, il se fera au Pas-de-Calais.

Le piège de l'opération Fortitude tendu par la section de contrôle basée à Londres fonctionne à merveille. Le Jour-J, perturbés par les nombreux rapports contradictoires en provenance du Pas-de-Calais et de la Normandie dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, les Allemands considèrent le débarquement sur les plages de Basse-Normandie comme une diversion, tandis que le véritable débarquement aura lieu dans le Pas-de-Calais.

Les généraux allemands sont persuadés que le débarquement en Normandie n'est qu'une simple diversion malgré les moyens engagés. Ils choisissent de maintenir en alerte les 150 000 hommes de la XVème armée dans le Pas-de-Calais et décident de ne pas envoyer ces troupes combattre en Normandie. L'opération Fortitude est une très grande réussite, à un tel point que les Allemands n'engageront la XVème armée qu'à partir de mois d'août 1944.

L'embarquement des unités et l'attente à bord de l'armada

Opération Neptune



Le 2nd (US) Battalion Ranger Battalion en route pour l'embarquement dans le port de Weymouth en Angleterre début juin 1944. Photo : US National Archives

Le processus d'embarquement à bord des navires de transport

La date du lancement de l'opération Overlord change à plusieurs reprises. Initialement planifié pour débiter le 1er juin 1944, le général Eisenhower prend la décision le 8 mai de repousser ce lancement au 5 juin.

Puis, en raison de la tempête qui éclate dans la Manche, il retarde l'opération de vingt-quatre heures supplémentaires. Les conséquences de ces modifications pour le matériel sont transparentes : les moyens en munitions, véhicules, carburants et pièces de rechange ont déjà été chargés à bord des navires de transport dans les ports britanniques. En revanche, la situation est différente pour les personnels.

A la fin du mois de mai, les soldats participant à l'invasion de la « forteresse Europe » rejoignent des zones de rassemblement où ils ont interdiction d'établir le moindre contact avec le monde extérieur. Ils y reçoivent le complément de matériel nécessaire à l'accomplissement de leur mission et l'ordinaire est sensiblement amélioré.

Puis, à compter du 26 mai pour les forces anglo-canadiennes et du 30 mai pour les Américains, ils sont redirigés depuis les zones de rassemblement vers dix-neuf points d'embarquement. C'est à ce moment que les soldats rejoignent les navires et attendent ce qui sera pour certains le dernier voyage.



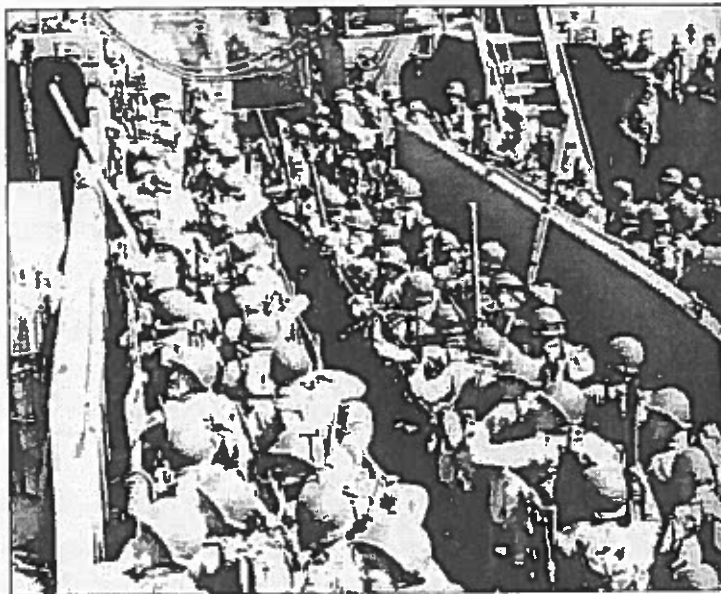
Une attente stressante

Les militaires sont habitués à l'attente qui fait partie de leur métier. Mais il ne s'agit pas cette fois d'une attente en vue d'un énième exercice ou d'une revue, désormais c'est l'attente pour la guerre. Pour de nombreux soldats, l'opération Overlord représente le baptême du feu, et l'anxiété s'installe vite.

Les cadres reçoivent à bord des navires des compléments d'informations sur leur mission et ils découvrent des noms de villes, de villages qui jusque-là étaient camouflés ou codés. Désormais, les unités découvrent l'objectif et font taire les spéculations : Overlord se déroule en Normandie.

Si les cadres sont occupés par la préparation de la mission et tiennent le plus souvent possible des réunions de répétition avec la troupe (les "*rehearsals*" en anglais), cartes à l'appui, les soldats s'occupent comme ils le peuvent à bord de ces espaces confinés où ils sont entassés les uns sur les autres. Cette longue attente est une première épreuve pour leurs nerfs et l'ajournement d'Overlord du 5 au 6 juin n'arrange rien. Beaucoup d'hommes souffrent en outre du mal de mer.

Pour les parachutistes et troupes aérotransportées, l'attente est la même, mais eux sont stationnés à compter du 30 mai sur les bases réparties dans tout le territoire anglais. Les nouveaux délais ordonnés par Eisenhower permettent aux mécaniciens de vérifier une fois encore les avions et les bombardiers chargés d'entrer en action au-dessus de la Normandie.



L'embarquement de soldats américains sur les navires de transport alliés.

Photo : US National Archives

La décision du départ

Si le général Eisenhower veut retarder encore de quelques jours, voire plusieurs semaines, le lancement d'Overlord, il a le choix entre deux options : soit laisser les soldats à bord des bateaux en attendant un moment plus favorable, soit de les redéployer en direction des zones de rassemblement. Mais l'équipe de météorologues dirigés par James Stagg rend compte au commandant suprême des armées alliées que le climat est favorable le 5 juin et ce pendant quarante-huit heures.

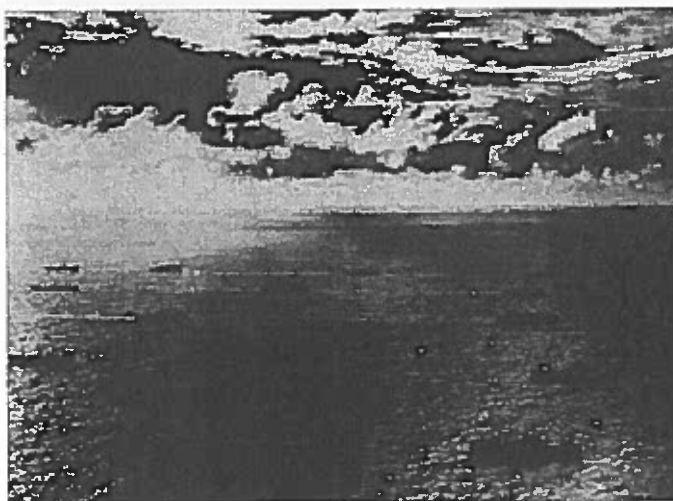
Après avoir pris la décision à 04h30 le 5 juin de lancer l'opération Neptune dans la soirée, Eisenhower rend visite à ses troupes et fait distribuer à l'ensemble des unités sous ses ordres son fameux message. Il se rend en journée dans la région de Portsmouth pour encourager les soldats britanniques, puis il visite en soirée les parachutistes américains de la 101ème Airborne Division (dont les pertes sont susceptibles d'être particulièrement élevées) qui embarquent quelques heures plus tard à bord des avions de transport. En fin de soirée du 5 juin, les navires alliés font route vers les plages de Normandie tandis que les avions décollent vers les zones de largage. Le débarquement peut commencer.



*Eisenhower rend visite aux paras de la 101ème Airborne Division avant leur départ.
Photo : US National Archives*

Les opérations amphibies

Opération Bolero (avril 1943)



*Un convoi maritime traverse l'Atlantique Nord entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.
Photo : US National Archives*

Les origines de l'opération Bolero

Les Alliés sont dans l'obligation de combattre l'Allemagne sur son territoire et de libérer les territoires occupés. La puissance de guerre américaine, qui se met progressivement en marche, représente un formidable potentiel en hommes et en matériels pour la victoire. Mais ces moyens ne servent à rien s'ils restent sur le territoire américain, il faut les transporter d'une manière ou d'une autre vers l'Europe en guerre.

Initiée par le général américain Henry H. Arnold qui fait l'inventaire des solutions possibles pour transporter ces forces à travers l'océan Atlantique, l'opération Bolero apporte la solution : les soldats (mais aussi leurs infrastructures) sont déplacés vers la côte est des Etats-Unis dans un premier temps puis embarquent dans des navires de transport en direction de la Grande-Bretagne et s'installent enfin dans des camps où ils poursuivent leurs entraînements.

L'opération Bolero nécessite le concours de plusieurs logisticiens militaires et civils anglo-américains qui travaillent de concert pour coordonner leurs efforts. L'une des épines de ce dossier est la présence dans l'Atlantique des sous-marins allemands, les fameux *U-Boote*, qui coulent un grand nombre de bâtiments alliés depuis le début de la guerre.

Les convois sont ainsi escortés par des bâtiments de guerre lourdement armés et équipés de sonars performants.

Le lancement de l'opération Bolero

Le premier convoi quitte les Etats-Unis en direction de l'Angleterre en avril 1942. Ces éléments sont initialement prévus pour être engagés dans le cadre de l'opération Round Up qui a finalement donné naissance à l'opération Overlord plusieurs mois plus tard. Selon les plans du *War Department*, le ministère de la guerre américain, un million de soldats doivent avoir été transportés d'avril 1942 à avril 1943.

Les manques de moyens maritimes, la menace des *U-Boote* et l'évolution de la guerre (avec l'opération amphibie Torch en Afrique du Nord) retardent ces prédictions : le 31 juillet 1943, 238000 soldats américains ont traversé l'Atlantique. Mais à la fin de l'été 1943, les Alliés concentrent progressivement leurs efforts sur l'opération Overlord en Normandie et de juillet 1943 à février 1944, 700 000 soldats rejoignent l'Angleterre. En mai 1944, les Américains sont 1 527 000 à s'entraîner en Grande-Bretagne dans l'attente du Jour J.

Opération Tiger

Une répétition du Jour J grandeur nature

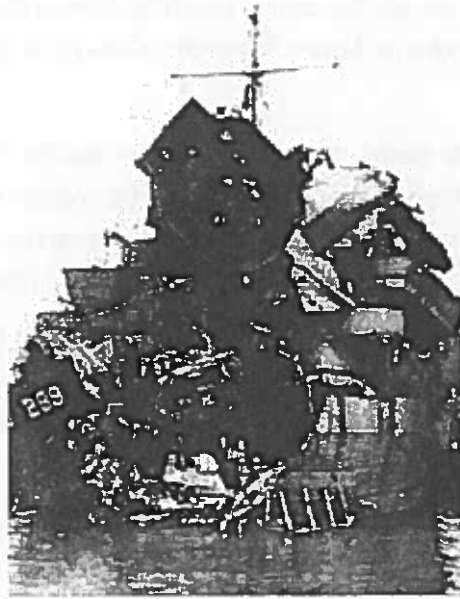


Photo du Landing Ship Tank (LST) 289, endommagé par une torpille allemande durant l'exercice "Operation Tiger". Photo : US National Archives.

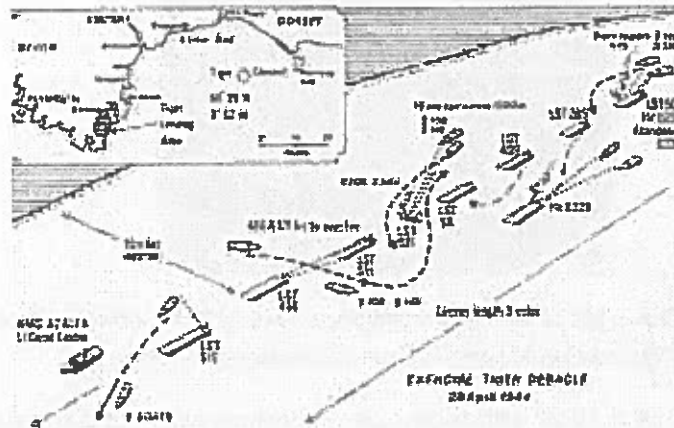
Dans la nuit du 27 au 28 avril 1944, soit moins de deux mois avant la date prévue du Jour J (initialement le 5 juin 1944), une répétition grandeur nature du débarquement (baptisée "Tiger" par les Alliés, opération Tigre en français) est effectuée sur les plages de la côte sud de l'Angleterre, à Slapton Sands dans le Devonshire. Ces plages ressemblent tout particulièrement à celles d'Utah et d'Omaha, tant par la topographie que par la qualité même du sable. 30 000 soldats (en plus des 500 "troupes adverses" américains chargées de défendre fictivement le littoral) et près de 300 bâtiments de guerre sont mobilisés pour l'occasion.

Captant les réseaux radio alliés, dont l'intensité ne pouvait pas passer inaperçue, les Allemands décident d'envoyer en patrouille pas moins de neuf vedettes rapides depuis Cherbourg. Profitant d'un épais brouillard, des vedettes lance-torpilles allemandes appartenant à la 17^e escadre attaquent un convoi de transports de troupes type L.S.T. Ce convoi, composé de huit navires et s'étalant sur une distance d'environ huit kilomètres, n'était escorté initialement que par deux bâtiments de guerre, le H.M.S. *Scimitar* et la corvette *Azalea*. Mais peu après le départ le *Scimitar* fut obligé de rester au port suite à collision qui lui coûte d'importantes réparations (l'état-major n'est pas informé de cet événement). En outre, les radios de la corvette *Azalea* ne sont pas calées sur la bonne fréquence.

La première attaque est un échec, aucune torpille n'atteignant sa cible. Mais après un deuxième passage, deux L.S.T sont coulés (le 507 et le 531) tandis qu'un autre, le 289, est sévèrement endommagé.

Afin de ne pas ajouter au désordre, les Britanniques, qui repèrent l'attaque, ne signalent pas intentionnellement les vedettes S-Boote aux Américains pour que ces derniers ne se risquent pas à tirer sur les leurs. Néanmoins, sans aide, de nombreux soldats sont condamnés à périr noyés, bloqués dans leur navire ou perdus dans l'eau froide de la Manche. Ce n'est qu'à l'aube qu'Eisenhower donne l'ordre de lancer les recherches et de sauver ceux qui peuvent encore l'être.

Au total, 749 militaires alliés (198 marins et 551 fantassins) perdent la vie en l'espace d'un quart d'heure et l'on déplore d'innombrables disparus. 500 soldats sont également blessés. Beaucoup de militaires n'avaient alors pas encore reçu d'instruction sur l'utilisation des gilets de sauvetage, encore peu généralisés, les fameuses *Mae West*.



*Exercice Tiger – Slapton Sands – 28 avril 1944
Image : Combined Operations*

Le secret du Jour J menacé

Les familles des victimes reçoivent par la suite des faire-parts de décès sans la moindre explication : les états-majors taisent cet immense fiasco. Les témoins directs sont menacés de passer en cour martiale s'ils racontent ce qui vient de se passer. Pour les généraux alliés, l'heure est d'autant plus grave que dix officiers "Bigot" américains et britanniques, engagés à bord des navires attaqués, possédaient des cartes d'Utah Beach en Normandie.

Lorsqu'une commission d'enquête est mise en place par Montgomery aussitôt après la catastrophe, le *Major* Ralph Ingersoll constate que les dix officiers Bigot sont portés disparus, comme 600 autres militaires. Or, il n'est pas impossible que certains naufragés aient été recueillis par les vedettes allemandes. Ceci signifierait donc que les Allemands pourraient être en possession des plans de l'opération Overlord, ce qui serait probablement suffisant pour tout annuler.

Eisenhower donne l'ordre que tous les corps soient impérativement retrouvés. Si 250 soldats sont toujours portés disparus après les recherches, les dépouilles des dix officiers concernés sont retrouvées, elles ne sont pas tombées dans les mains des Allemands : le secret du Jour J est conservé.

Cet incident permet toutefois aux Alliés de tirer un certain nombre d'enseignements importants pour le Jour J : l'importance de la synchronisation des moyens radio entre Américains et Britanniques et en règle générale un approfondissement du travail interarmes et interallié, la généralisation de l'emploi des gilets de sauvetage pour les fantassins et la mise en place de procédures de sauvetage en mer.

Ce n'est qu'en 1984 que l'état-major américain a ouvert les archives sur les événements survenus les 27 et 28 avril 1944, quelques semaines avant le débarquement, dans la baie de Slapton Sands.

Les opérations aériennes

Opération Pointblank



*Bombardement des usines de l'entreprise aéronautique allemande Focke-Wulf de Marienbourg en 1943 par des bombardiers B-17 américains appartenant à la 8th USAAF.
Photo : US National Archives*

L'opération nom de code **Pointblank** est un plan de bombardement aérien mis au point par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne en 1943, s'appuyant sur les aérodromes militaires en Angleterre.

Son but avoué est la destruction et la dislocation progressive du système militaire et économique allemand, et l'affaiblissement du moral du peuple allemand. Il était également prévu de mettre en place un coup final aux opérations combinées adverses sur le continent européen. En d'autres termes, **Pointblank** était destiné à préparer le terrain pour un coup fatal qui verrait la reddition de l'Allemagne nazie.

Les objectifs immédiats de l'opération **Pointblank** sont les chantiers de construction de sous-marins et les casernes militaires, les usines d'aviation, les usines de roulements à billes, les usines de caoutchouc et de pneumatiques, les usines de production de pétrole et de stockage, ainsi que les usines d'armement en règle générale.

Ironie du sort, le jour même de la planification de l'opération **Pointblank** à Washington, les Britanniques perdent 74 bombardiers quadrimoteurs lors d'un raid visant une usine de munitions près de Pilsen. Joseph Goebbels a écrit dans son journal que la plus grande perte suite au raid britannique sur l'usine fut la destruction du bureau de conception des projets.

La résistance française en Normandie



Préparation de l'organisation et des actions de la résistance française en Normandie pendant la Seconde Guerre mondiale, et plus particulièrement durant l'opération Overlord en juin 1944.

Il n'est pas aisé de définir le contour exact de l'organisation et des actions des réseaux de la résistance française, leur principe d'organisation reposant sur le secret et l'absence d'archives. Il est néanmoins certain que les résistants ont joué un rôle essentiel durant l'opération Overlord, qui a débuté le 6 juin 1944 par l'assaut de la « forteresse Europe ».

Selon le général William Donovan, *chef de l'Office of Strategic Services* (agence de renseignement américain), 80% des renseignements utiles lors du débarquement de Normandie ont été fournis par la résistance française. Leur rôle, souvent méconnu, mérite que l'on y prête une attention plus précise.

Les origines de la résistance en Normandie

L'occupation allemande de la Normandie débute en juin 1940, quatre ans exactement avant le « D-Day ». Les premières actions de résistance française débutent aussitôt, à l'instar de la destruction le 22 juin du câble téléphonique reliant l'aérodrome de Boos et le quartier général allemand de Rouen par Etienne Achavanne : le résistant de 48 ans est finalement arrêté puis fusillé le 4 juillet 1940. Dans les mois qui suivent, les premiers réseaux voient le jour et s'adaptent à l'occupant. Ils décident de s'organiser pour évacuer les aviateurs alliés tombés en Normandie ou encore de frapper les axes de communication comme les lignes de chemin de fer. C'est ainsi que le « groupe Morpain », initié par Gérard Morpain près du Havre, ou encore la composante normande du réseau « Alliance » voient le jour.



Photo du déraillement du train Maastricht-Cherbourg le 16 avril 1942 à Airan, suite au déboulonnage des rails sur plusieurs mètres par la résistance. 28 morts et 19 blessés sont enregistrés parmi les soldats allemands de la Kriegsmarine, revenant de permission. Photo : DR

La Normandie n'est cependant pas idéale pour le développement de zones refuges (« maquis ») en raison de sa géographie et son absence de plateaux difficiles d'accès comme dans les Alpes ou dans les Pyrénées. Mais certains sites secrets voient tout de même le jour, s'appuyant sur les grandes forêts de la région, comme les maquis du Champ-du-Boult (commandant Berjon) et « Surcouf » (commandant Leblanc).

Le 16 février 1943, le gouvernement de Vichy instaure le S.T.O., le Service du Travail Obligatoire, qui oblige des milliers des Français à travailler pour l'Allemagne nazie. Cette loi pousse de nombreux volontaires dans les rangs de la résistance, qui atteignent les effectifs d'environ dix mille hommes et femmes (dont deux mille combattants) en Normandie. Face à cette montée en puissance soudaine, les Allemands réagissent via sa police secrète, la Gestapo, qui organise plusieurs arrestations s'attaquant aux principaux réseaux à la fin de l'année 1943, à l'instar des réseaux « Alliance » et « Zéro-France ».

La résistance française souffre en outre d'une multitude d'organisations et de comités, dont le nombre dilue en partie l'effort d'opposition contre l'occupant. L'absence claire et affichée d'unicité de commandement ne permet pas aux résistants d'agir avec toute l'étendue de leur potentiel : les oppositions politiques régionales et nationales, notamment entre communistes et gaullistes, mais également entre les groupes locaux et ceux soutenus par les britanniques, minent les relations des combattants.

Néanmoins, le 1^{er} février 1944, les différents réseaux et mouvements parviennent à fusionner pour donner naissance aux forces françaises de l'intérieur (F.F.I.).

Les relations entre la résistance normande et les Alliés

Lorsque les Alliés préparent leur « invasion » de la France occupée, dès la conférence de Téhéran à compter du 28 novembre 1943, la résistance française leur apparaît à juste titre comme encore particulièrement nébuleuse. En conséquence, les Alliés décident d'emblée de préparer les opérations militaires sans prendre en compte le potentiel militaire des réseaux existants.

S'ils acceptent volontiers d'analyser les renseignements transmis, il n'est pas question de leur attribuer une quelconque responsabilité dans la conduite d'actions tactiques essentielles, strictement réservées aux forces militaires conventionnelles alliées.

Le représentant de la France libre, le général de Gaulle, n'est même pas tenu informé des préparatifs précis de l'Opération Overlord.

Les services de renseignement alliés imaginent toutefois une série d'actions clandestines réalisées par la résistance afin de faciliter le déroulement des opérations militaires à compter du « Jour J ». Ces plans de sabotage (comme les plans Tortue, Bleu, Violet, Rouge ou encore Vert) sont coordonnés en France par le Bureau Central de Renseignements et d'Action (B.C.R.A.), le service de renseignement et d'opérations clandestines de la France libre.

La communication, point clé pour la résistance, fait l'objet d'une attention particulière avec de nombreux stratagèmes, aussi bien entre les résistants qu'avec les Alliés. Les messages à destination de Londres sont envoyés par l'intermédiaire de pigeons voyageurs et de radios-émetteurs, tandis que les Alliés diffusent de nombreuses informations aux réseaux grâce aux « messages personnels » grâce à l'émission « Radio-Londres » de la *British Broadcasting Corporation* (B.B.C.).



Franck Bauer, l'une des fameuses voix de l'émission Radio-Londres diffusée sur la BBC, comprenant les fameux "messages personnels" des Français qui "parlent aux Français". Photo : DR

En raison du caractère secret de leur organisation, les résistants enregistrent un manque cruel de moyens antichar et de mitrailleuses lourdes, que les Alliés cherchent à combler par le parachutage d'armes et d'équipements. Des agents spécialistes en transmissions, démolition ou encore armements sont également largués en France, par l'intermédiaire du S.O.E. (*Special Operations Executive*). Ce commandement britannique des opérations spéciales, mis en place par Winston Churchill, agit également dans les pays neutres comme en Espagne. Surnommés « *Jedburghs* » et organisés en équipe de trois, ces agents ont pour mission de soutenir et conseiller les résistants d'Europe : ils sont chargés de renseigner sur les actions Alliés, de préparer les ravitaillements en armes, munitions et autres matériels ainsi que d'installer un système de communication viable. Les « *Jedburghs* » sont en mesure, si nécessaire, de prendre le commandement des unités locales de résistance.

Les Alliés ne limitent pas leurs préparatifs à la seule Normandie : ils planifient également des actions dans toute la France afin de ralentir la progression des renforts allemands. Ils souhaitent également éviter les sabotages systématiques, afin de conserver certaines infrastructures pouvant être utiles aux armées de la libération. A cet effet, des consignes précises sont transmises à la résistance.

Les renseignements apportés par la résistance

Les principaux faits d'armes de la résistance normande avant le début de l'opération Overlord relèvent essentiellement de l'acquisition du renseignement. Si les Alliés ne s'abstiennent pas de réaliser des millions de clichés des futures plages de débarquement et des zones d'atterrissage, ils réceptionnent de nombreuses informations sur le terrain, les infrastructures, le matériel et le moral de l'occupant.

Dès le début de l'année 1942, les Allemands entament la construction du « Mur de l'Atlantique » contre l'éventualité d'un assaut amphibie allié depuis l'Angleterre. Ils installent des milliers de positions défensives en s'appuyant notamment sur la main-d'œuvre locale : en Normandie, des résistants s'engagent dans les différents chantiers afin d'établir secrètement des plans de ces installations ; certains en profitent pour glisser des morceaux de sucre dans les bétonnières pour réduire la solidité du béton des bunkers construits le long de la côte. Des copies de ces plans parviennent ensuite en Angleterre où ils sont analysés et mis à jour par les services de renseignement.

Les informations obtenues par les résistants permettent également aux Alliés d'affiner leur degré de connaissance des unités allemandes présentes en Normandie : les ordres de bataille et l'historique des différentes divisions présentes sont détaillés jusqu'au niveau des compagnies, permettant une estimation de leur valeur combattante. Ainsi, les résistants informent Londres de l'arrivée dans le Calvados de la 352^e division d'infanterie allemande à compter du 15 mars 1944, une unité aguerrie par de longs mois de combats sur le front russe et qui représente un redoutable adversaire pour les forces alliées.



Le capitaine Kenneth Johnson de la HQ Co du 508th PIR (82nd Airborne Division), interroge les civils à Ravenoville. Son regard témoigne d'une certaine méfiance vis-à-vis des Normands.

Photo : US National Archives

Les actions de la résistance le Jour J

Afin d'augmenter les chances de réussite de l'opération Overlord, les réseaux français reçoivent une succession d'ordres pour entrer en action, essentiellement par l'intermédiaire des « messages personnels » de la B.B.C. Chaque phrase codée est adressée à un réseau en particulier, qui en connaît la signification et la date d'exécution, afin de débiter les actions de sabotage et désorganiser les forces allemandes. Ainsi, du 1^{er} au 3 juin 1944, la première partie du vers de Trenet (inspiré par Verlaine) est diffusée sur les ondes : « *Les sanglots long des violons de l'automne...* », en même temps que 160 autres « messages personnels ». Ces codes signifient que certains résistants (ici le

réseau « Ventriloquist », installé en Sologne) doivent se tenir prêts à réaliser leurs actions de sabotage. Le 5 juin 1944 à 21h15, les suites des messages sont diffusées : « ...Bercent mon cœur d'une longueur monotone » : les résistants ont 48 heures pour réaliser les destructions. Par déduction, certains réseaux ont probablement établi que l'opération Overlord allait avoir lieu dans les prochaines 48 heures suivantes.

Au lever du jour, le mardi 6 juin 1944, après le choc des bombardements et des premiers combats, des membres des réseaux de résistance se sont spontanément portés à la rencontre des forces alliées, parfois pour leur servir d'éclaireurs. Leur excellente connaissance du terrain représentait une plus-value indéniable pour les troupes débarquées et les unités aéroportées. Cependant, les Alliés se méfiaient des renseignements qu'ils pouvaient obtenir de la population française et cherchaient d'abord à s'assurer que leurs interlocuteurs n'étaient pas de collaborateurs qui pouvaient opérer comme agents doubles. Plusieurs Normands qui s'approchaient des soldats libérateurs ont ainsi été abattus par erreur : c'est le cas de Michel de Vallavieille, âgé de 24 ans et futur maire du village de Sainte-Marie-du-Mont, pris pour cible par des soldats américains dans le secteur d'Utah Beach puis laissé pour mort. Gustave Joret, ouvrier agricole qui donne dès le 7 juin à Surrain des informations aux Alliés, est blessé le même jour par un soldat américain alors qu'il rejoignait un abri lors d'un bombardement. Il meurt de ses blessures le 12 juin 1944.

Au total, près de 1 000 sabotages sont réalisés par la résistance du 5 au 6 juin 1944. Les risques encourus par les résistants lors de ces actions étaient particulièrement élevés : un grand nombre d'entre eux n'avait que très peu de connaissances militaires, et ils se sont opposés à une armée entraînée, aguerrie et bien mieux équipée. Au soir du 6 juin 1944, les pertes de la résistance sont estimées à 124 tués, blessés, disparus ou faits prisonniers.

Cependant, le caractère soudain et massif de ces sabotages a profondément surpris et participé à désorganiser les forces allemandes.



juin 1944 : un lieutenant appartenant aux Civil Affairs du 5ème corps américain s'entretient avec Gustave Joret dans le secteur de Surrain, seulement quelques heures avant d'être grièvement blessé par un soldat américain. Il meurt des suites de sa blessure le 12 juin 1944.

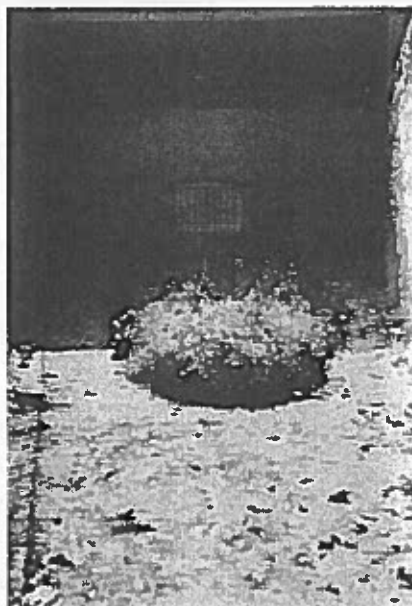
Photo : US National Archives

Le drame de la prison de Caen

Le Jour-J, plusieurs dizaines de résistants français sont détenus par les Allemands dans la prison de Caen. Alors que les bombardements aériens s'ajoutent à la crainte de voir les forces alliées atteindre la capitale de Basse-Normandie, les geôliers ne veulent pas que les prisonniers s'enfuient pour rejoindre les assaillants. Initialement, ils envisagent de les transférer par train dans un établissement pénitentiaire de la région parisienne. Mais les lignes ferroviaires ont subi de telles dégradations que tout déplacement par ce moyen est impossible.

Les Allemands reçoivent alors l'ordre de la Gestapo de Rouen : ils doivent fusiller les prisonniers. 87 résistants (le plus jeune n'ayant que 18 ans) sont ainsi passés par les armes, par rangs de 6, dans la cour de la prison. Ces exécutions sont effectuées en plusieurs fois, une partie en fin de matinée, puis en début d'après-midi.

Les corps sont ensuite jetés dans une fosse commune. Alors que les forces anglo-canadiennes tardent à s'emparer de Caen, les résistants sont finalement exhumés le 29 juin 1944 puis déplacés en camion vers un endroit toujours inconnu à ce jour.



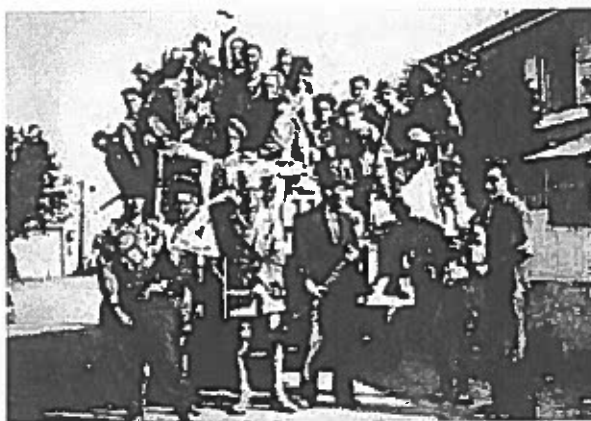
L'une des cours de la prison de Caen où ont été fusillés 87 résistants le 6 juin 1944.

Photo : DR

Le rôle de la résistance pendant la bataille de Normandie

Après le débarquement, les résistants ont continué à fournir du renseignement aux Alliés pendant toute la durée de la bataille de Normandie. Au début du mois de juillet 1944, alors que le front stagne en même temps qu'il s'engage dans la guerre des haies, l'acquisition d'informations sur les positions et dispositifs allemands reste limitée ; les Alliés demandent à la résistance, via le S.O.E., d'obtenir un maximum de renseignements. Du 12 au 21 juillet, 31 résistants fournissent des informations qui sont aussitôt exploitées par les Américains : bombardant les regroupements de blindés au sud de la Manche, ils percent le front dans le cadre de l'opération Cobra dès le 25 juillet.

Afin de limiter l'arrivée des futurs renforts allemands vers la Normandie après le débarquement, des commandos français ont été notamment parachutés au-dessus de la Bretagne. Ces opérations annexes se sont déroulées en juin (baptisées Cooney Parties, Lost et Grog) et en août 1944 (Derry), avec la participation de 538 parachutistes des *Special Air Service* (S.A.S.). Ils ont coordonné les différents réseaux de résistants pour lutter efficacement contre l'occupant.



Les résistants français de la compagnie Morin au maquis de Saint-Marcel en Bretagne.

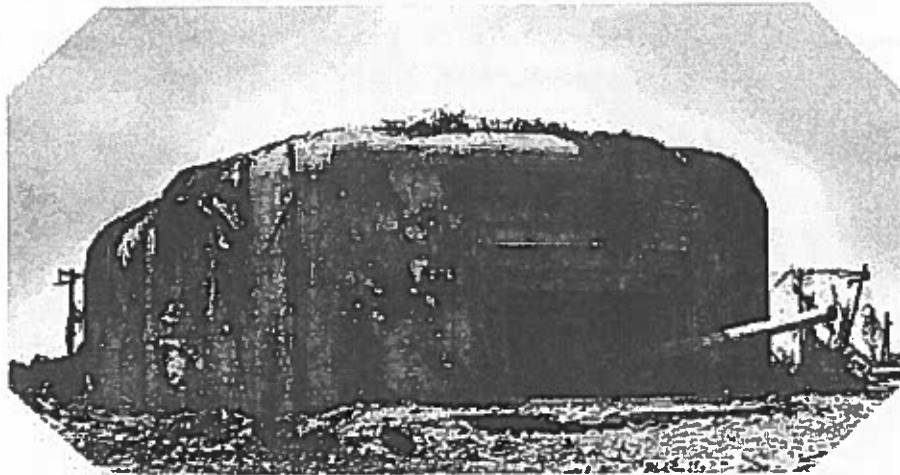
Photo : DR

Sa faiblesse structurelle et son manque de moyens ont paradoxalement fait la force de la résistance française, car les Allemands ont dépensé une éprouvante énergie à comprendre son organisation et le contour exact de ses nombreux dispositifs, sans jamais parvenir à mettre un terme à leurs activités.

Le général Eisenhower, commandant en chef des armées alliées en Europe et trente-quatrième président des Etats-Unis, devait faire le choix entre coordonner davantage les actions de la résistance française ou privilégier les actions à outrance lors du déclenchement de l'opération Overlord. Parce qu'il avait du mal à cacher ses inquiétudes quant au succès de cet audacieux assaut, il a finalement fait le choix des sabotages de masse, au risque d'endommager des infrastructures potentiellement utiles à la suite de la guerre.

L'impact précis de la résistance dans le déroulement du débarquement de Normandie n'est pas quantifiable, mais il ne fait aucun doute qu'il a joué un rôle prépondérant dans le succès des armées alliées. Selon Eisenhower, la résistance française a été d'une valeur inestimable pendant la libération de l'Europe en 1944 : sans son aide prépondérante, les combats en France auraient duré beaucoup plus longtemps et auraient occasionné davantage de pertes dans les rangs des combattants.

Le Mur de l'Atlantique en Normandie

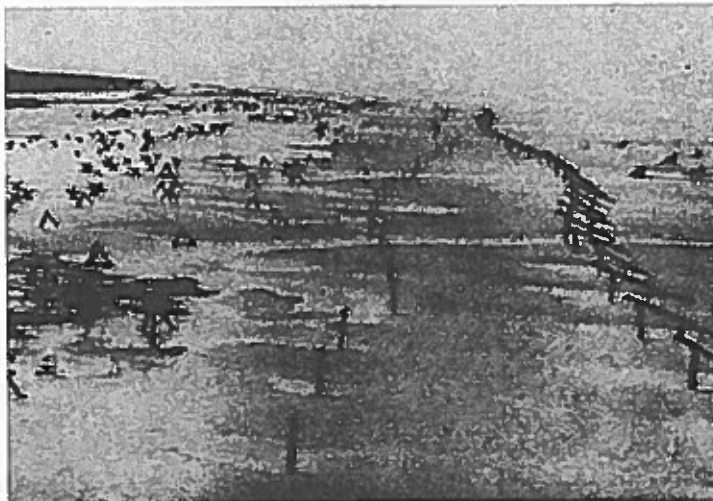


*Batterie de Crisbecq – Mur de l'Atlantique en Normandie
Photo : US National Archives*

L'organisation Todt

Une fois la France envahie, les forces allemandes se sont concentrées sur le front est, face aux Russes, laissant quelques dizaines de divisions en stationnement sur les côtes à l'ouest. Cependant, les officiers allemands s'attendent à un débarquement justement à l'ouest qui viendrait attirer les divisions de l'est pour désengager le front russe.

Pour prévenir tout débarquement, les Allemands font appel à l'organisation Todt, une entreprise militaire spécialisée dans les constructions à vocation militaires, comme des casemates, des routes empruntées par des blindées, etc. Dès 1941, des travaux commencent face à l'Angleterre, une fois la tentative d'invasion allemande d'Hitler annulée. Des fortifications en béton armé sont construites de la Norvège au Pays Basque espagnol et en Méditerranée, accompagnées de champs de mines, de milliers de kilomètres de barbelés, de nids de mitrailleuses et de lance-flammes, de défenses de plages, de fossés antichars...



Défenses de plages sur les côtes normandes (photo prise d'un appareil de reconnaissance Allié).

Cette fortification, très vite appelée le "Mur de l'Atlantique", se renforce dans des zones "sensibles", face à l'Angleterre par exemple, au Pas-de-Calais, où un débarquement est plus que probable selon les généraux allemands. Des batteries côtières armées de canons de fort calibre sont construites à des endroits clés des côtes, pour protéger un port ou un estuaire.

Photo aie côtière allemande

En août 1942, les Alliés organisent un raid "test" à Dieppe qui échoue, face aux fortifications allemandes, fautes de renforts. Les officiers de L'état-major allemand prennent conscience du risque majeur de dégarnir les côtes du nord-ouest de l'Europe : ils font stationner la XV^e armée dans le Pas-de-Calais, forte de 150 000 hommes.



« Asperges » de Rommel », poutres de bois devant éventrer les engins de débarquement

Le général Rommel



Le Maréchal Rommel en inspection au mur de l'Atlantique

Depuis janvier 1944, Rommel (surnommé "le renard du désert" en raison de ses victoires en Afrique du nord) est nerveux. Sous les ordres de von Rundstedt, il est responsable d'un secteur difficile : la côte normande, face aux côtes de l'Angleterre.

Il estime que le dispositif de défense de son secteur n'est pas suffisant : il décide alors de faire inonder les prairies pour empêcher l'arrivée de parachutistes, il fait planter des pieux le plus souvent minés sur les plages de Normandie, destinés à prévenir l'atterrissage de planeurs (on retrouve ce même dispositif à l'intérieur des terres) et l'accostage de péniches de débarquement. Son expérience des combats d'Afrique du nord lui est bénéfique et il sait que si les Alliés parviennent à débarquer sur les côtes contrôlées par les Allemands, il n'est pas pensable de pouvoir les rejeter à la mer plus tard.

Ainsi les travaux se multiplient principalement sur les côtes de la France du nord et jusqu'en Hollande. Mais l'Allemagne est encore en guerre en Russie et en Italie : ces deux fronts demandent une très importante quantité de matières premières et de matériel militaire divers.

L'organisation Todt lance plusieurs opérations de ratissage dans toute l'Europe pour récupérer le maximum de matériel qui peut lui être utile lors de la confection de ce gigantesque "Mur de l'Atlantique".

En Normandie, et comme ailleurs, les Allemands ont construit des batteries d'artillerie côtière puissamment armées et protégées par des points d'appui. Entre Barfleur et Le Havre, on dénombre pas moins de six batteries : celles de Merville, de Longues-sur-Mer, de la Pointe du Hoc, de Maisy, d'Azeville et de Crisbecq. Elles sont capables de tirer jusqu'à 30 kilomètres et inquiètent fortement les Alliés.

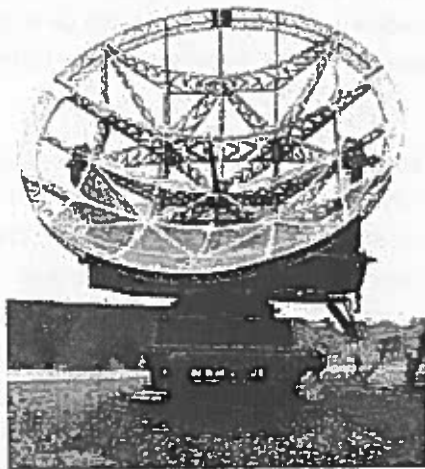
Des yeux et des oreilles

Le Mur de l'Atlantique n'est pas seulement composé de blockhaus et de champs de mines. De très nombreuses stations radar sont placées sur tout le littoral de la Norvège à l'Espagne, ainsi que des stations d'écoute. On peut trouver, entre Cherbourg, Vire et Le Havre : 1 radar d'identification, 2 radars de type "Freya", 5 radars de veille côtière à longue portée, 7 radars de veille côtière et 14 radars géants de type "Würzburg". Souvent, ces radars sont couplés à de redoutables canons antiaériens, le plus souvent des canons de 88 mm.

Pour contre-attaquer en cas de débarquement en Normandie, les forces militaires allemandes disposent de trois divisions blindées et un régiment de parachutistes, en plus des divisions d'infanterie classiques disposées le long du littoral.

Ces dernières sont en général composées d'unités retirées du front Est et placées en Normandie pour que les soldats qui les composent puissent se reposer.

Ces allemands qui sont en Normandie vivent au rythme des bombardements alliés qui, régulièrement, touchent des objectifs côtiers et leur rappelle que la guerre n'est pas terminée. Il semble pourtant clair que les Alliés vont tenter d'ouvrir un front à l'ouest. Mais où et quand ?

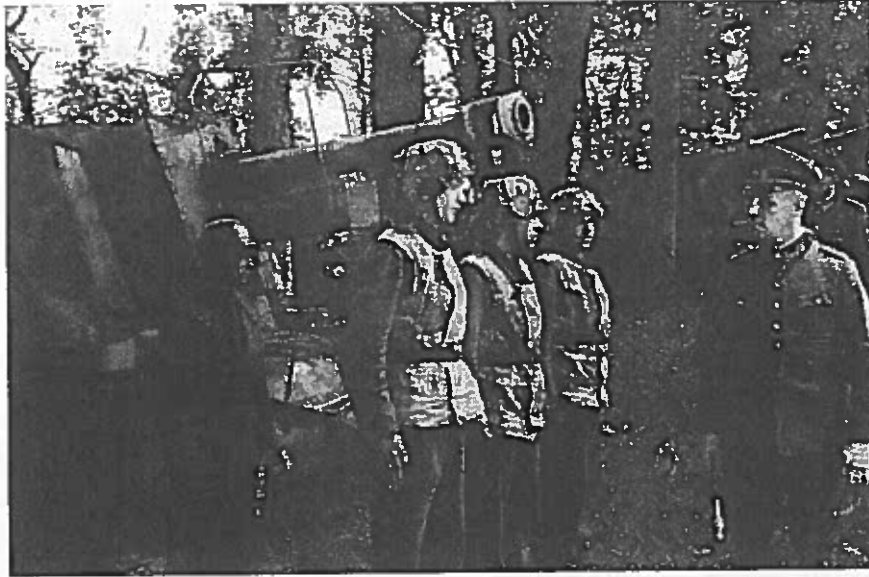


Radar Würzburg



Deux opérateurs de la Luftwaffe d'un radar Würzburg FuMG 62C

Les forces allemandes en Normandie



*Le Generalfeldmarschall Erwin Rommel inspecte des éléments de la 21. Panzer Division en mai 1944
Photo : Bundesarchiv*

Présentation générale des forces allemandes en Normandie

Une faiblesse structurelle

Une fois la France envahie en 1940, les forces allemandes se concentrent sur le front est, face aux Soviétiques. Les Allemands font installer le Mur de l'Atlantique afin d'opposer une première ligne de défense aux Alliés ; cependant cette structure est limitée : elle ne peut à elle seule repousser une attaque amphibie et les autorités du 3e Reich en sont bien conscients.

L'armée allemande cantonne ainsi plusieurs centaines de milliers d'hommes à l'ouest et veille à faire respecter une stricte discipline dans les territoires occupés : cette force d'occupation se doit d'éviter tout débordement et tout écart de comportement afin d'éviter de donner du grain à moudre à la résistance française. Loin de Berlin et des zones de combat en Méditerranée et en Russie, les généraux allemands ne trouvent pas beaucoup d'occasions de se mettre en avant pour gagner les faveurs du *Führer* et briller au combat ; d'autres, très heureux d'être en poste loin du front, profitent de cette situation et vivent dans de magnifiques demeures réquisitionnées où ils s'intéressent de moins en moins au cours de la guerre.

Ces unités appartiennent aussi bien à la *Wehrmacht*, aux *S.S.*, à la *Kriegsmarine* qu'à la *Luftwaffe*. En 1944, cela fait déjà six années que les troupes allemandes combattent et le moral est en baisse depuis le début de l'année 1942. Les différentes armées sont très critiques entre elles, d'autant plus que leurs moyens sont très inégaux : les divisions *S.S.* sont deux fois plus nombreuses en moyenne que celles de la *Wehrmacht*, la *Kriegsmarine* ne dispose que de très peu de bâtiments de guerre et la *Luftwaffe* est totalement exsangue depuis la fin de la bataille d'Angleterre et les bombardements continuels effectués par les Anglo-Américains. Les multiplicités des autorités militaires (par exemple : certaines batteries d'artillerie côtières sont armées par la *Kriegsmarine*, des unités d'infanterie de la *Luftwaffe* côtoient celles de la *Wehrmacht* et des *S.S.*) et la concurrence contre-productive entre ces armées (particulièrement forte entre la *Wehrmacht* et les *S.S.*) sont particulièrement néfastes pour le Reich, les décisions n'étant pas nécessairement prises dans l'intérêt général de l'Allemagne mais plutôt, parfois, dans celle d'une unité par rapport à une autre.

Le haut commandement allemand possède un pouvoir de décision limité : il doit nécessairement avoir l'aval d'Hitler pour prendre des décisions. Ce détail a son importance dans la suite des événements. Bien évidemment, cette fragilité structurelle des forces allemandes touche aussi bien les unités à l'ouest que celles menant les combats à l'est et en Méditerranée.

Voyons à présent quelle est l'organisation et la situation de ces unités situées à l'ouest et en particulier celles en poste en Normandie.

Les forces allemandes en Normandie

Les forces terrestres allemandes du groupe d'armées ouest sont placées sous le commandement du maréchal von Rundstedt dont le poste de commandement est situé à Saint-Germain-en-Laye. Le littoral du nord de la France est sous la responsabilité du groupe d'armées B commandé par le "renard du désert", le maréchal Rommel (installé au château de La Roche-Guyon).

Deux armées se partagent ce secteur : la 7e armée du général von Salmuth, installée le long du littoral breton jusqu'à l'embouchure de la Seine, et la 15e armée du général Dollmann installée le long des côtes allant du Havre jusqu'à la Somme.

Les forces maritimes allemandes positionnées le long des côtes de la Manche sont placées sous le commandement de l'amiral Friedrich Rieve dont le poste de commandement est situé à Rouen. La marine allemande, la *Kriegsmarine*, fait référence aussi bien aux unités de surface et sous-marines du 3e Reich que les batteries d'artillerie côtière. Au printemps 1944, la *Kriegsmarine* en Normandie est sous les ordres de deux commandements différents : à l'ouest, le secteur de l'amiral Walter Hennecke (basé à Cherbourg) s'étalant de la baie du Mont-Saint-Michel jusqu'à l'embouchure de l'Orne, à l'est le secteur du contre-amiral Henning von Tresckow (basé au Havre), s'étalant de l'embouchure de l'Orne à la Somme.

Déjà fortement affaiblie par les années de guerre précédentes, la marine de guerre allemande ne dispose dans cette zone que de 163 dragueurs de mines (*Raumboote*), 57 patrouilleurs (*Vorpostenboote*), 42 barges d'artillerie (*Artillerie-Träger*), 34 vedettes lance-torpilles (*S-Boote*) et 5 torpilleurs (*Torpedoboote*). De bien maigres moyens face à la puissance des 6 000 navires de classes différentes de l'armada alliée qui se concentrent dans la Manche de juin à août 1944.

Les forces aériennes allemandes (*Luftwaffe*) dans l'ouest appartiennent à la 3e *Luftflotte*. Celle-ci est placée sous le commandement du maréchal Speerle. Dotée de moins de 1 000 appareils pour contrôler l'intégralité de l'espace aérien français, cette unité est continuellement bombardée par les Alliés et n'est pas en mesure d'occuper les aérodrômes situés le long du littoral de la Manche.

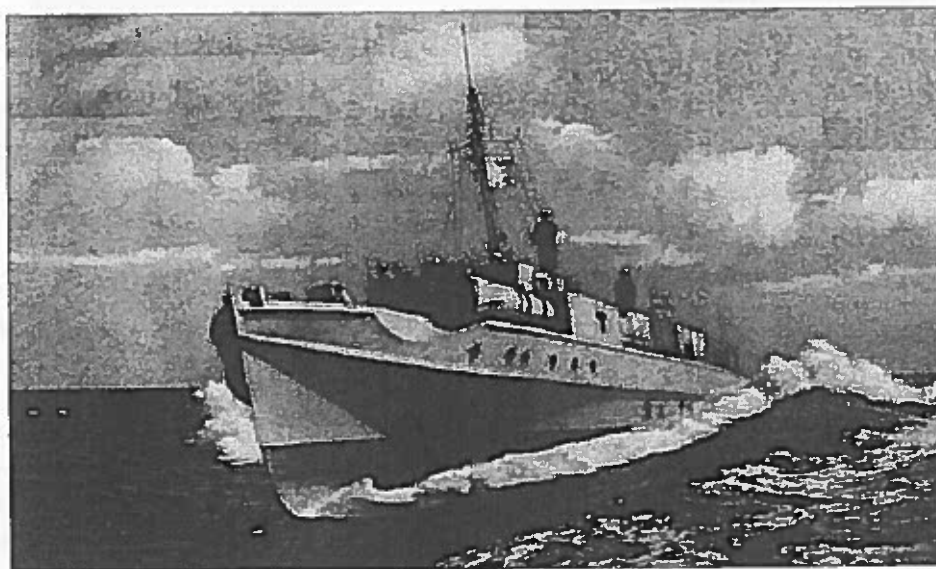
En Normandie, le 6 juin 1944, seules les escadrilles I/*Jagdgeschwader* (JG) 2 (*Richthofen*), I/JG 26 et III/JG 26 (*Schlageter*) ainsi que les *Stab* sont présentes sur place.

Une opposition interne de fond

Von Rundstedt et Rommel s'opposent sur la stratégie de défense des côtes : le premier estime que les Allemands doivent impérativement laisser leurs adversaires s'engager à l'intérieur des terres puis les contre-attaquer pendant leur phase de montée en puissance, alors qu'ils sont encore en situation de faiblesse. Le second pense au contraire qu'il ne faut surtout pas laisser les Alliés prendre pied sous peine de ne plus pouvoir les repousser. Les deux hommes s'accordent toutefois sur une chose : ce sont les chars qui peuvent faire la différence. Mais Rommel veut absolument les placer immédiatement en arrière des plages tandis que von Rundstedt les place loin des côtes, en mesure de lancer un raid blindé dans la profondeur des lignes ennemies.

Le 6 juin 1944, Rommel ne se trouve pas en Normandie : il est en Allemagne pour fêter l'anniversaire de sa femme et pour obtenir un entretien avec le Führer. Il veut absolument que les unités blindées soient déplacées le long du Mur de l'Atlantique, mais il est trop tard : les Alliés débarquent en Normandie...

Annexe 1 : La *Kriegsmarine* en Normandie



*Un Schnellboote (vedette-torpilleur) de la Kriegsmarine.
Photo : Bundesarchiv*

Répartition de la *Kriegsmarine* en Normandie

Le terme *Kriegsmarine* (marine de guerre allemande) désigne aussi bien les unités de surface et sous-marines du 3^e Reich que les batteries d'artillerie côtière. Au printemps 1944, la *Kriegsmarine* en Normandie est sous les ordres de deux commandements : à l'ouest, le secteur de l'amiral Walter Hennecke (basé à Cherbourg) s'étalant de la baie du Mont-Saint-Michel jusqu'à l'embouchure de l'Orne, à l'est le secteur du contre-amiral Henning von Tresckow (basé au Havre), s'étalant de l'embouchure de l'Orne à la Somme. Les forces maritimes allemandes positionnées le long des côtes de la Manche sont placées sous le commandement de l'amiral Friedrich Rieve dont le poste de commandement est situé à Rouen.

Les principaux ports utilisés par les Allemands en Normandie sont situés à Cherbourg, Le Havre, Ouistreham, Port-en-Bessin, Grandcamp-Maisy ainsi que dans les îles Anglo-Normandes.

Déjà fortement affaiblie par les années de guerre précédentes, la marine de guerre allemande ne dispose dans cette zone que de 163 dragueurs de mines (*Raumboote*), 57 patrouilleurs (*Vorpostenboote*), 42 barges d'artillerie (*Artillerie-Träger*), 34 vedettes lance-torpilles (*S-Boote*) et 5 torpilleurs (*Torpedoboote*).

La *Kriegsmarine* face aux Alliés le Jour-J

La tempête historique qui bat son plein dans la Manche depuis le début du mois de juin ne permet pas à la *Kriegsmarine* d'effectuer des sorties en mer les jours qui précèdent le lancement de l'opération Overlord. Lorsque l'armada alliée fait route vers les côtes normandes, les bâtiments de guerre allemands sont à quai et les équipages au quartier.

Aux premières heures du 6 juin 1944, les nombreux messages indiquant la présence de parachutistes en Normandie ainsi que d'une flotte alliée en mouvement au large du Pas-de-Calais (manoeuvre de diversion orchestrée par les Alliés dans le cadre de l'opération Fortitude) inquiètent l'amiral Krancke, commandant en chef du groupe naval ouest (*Marinegruppe West*) depuis son poste de commandement. Il fait alors placer en alerte la flotte des côtes de la Manche à compter de trois heures du matin, mais à ce moment, l'armada alliée est déjà au large de la Normandie, attendant le lever du jour pour ouvrir le feu.

Sur la côte, les artilleurs de la *Kriegsmarine* ont repéré de nuit des silhouettes sombres se détachant de l'horizon : les fusées éclairantes tirées pour demander l'identification de ces navires n'ont rien donné. A Port-en-Bessin, la station d'écoute radar a repéré des échos provenant du large, indiquant la présence de navires au mouillage : la 6e flottille de canonnières (*6. Artillerieträger-Flottille*) est engagée mais elle est réduite au silence par les tirs de l'armada alliée.

Des patrouilles sont déployées depuis Le Havre et Cherbourg, comme les 4e et 5e flottilles de vedettes lance-torpilles ainsi que la 15e flottille de patrouilleurs : traversant le rideau de fumigènes mis en place par les précurseurs de l'armada alliée, ils découvrent les bâtiments de guerre adverses et font demi-tour, après avoir tiré leurs torpilles.

A l'est de l'armada, au large d'Ouistreham, le destroyer norvégien *Svenner* est coulé par une des dix-huit torpilles tirées par les trois *Schnellsboote* (*S-Boote*) de la 5e flottille de vedettes lance-torpilles venant du Havre : trente-deux marins norvégiens et britanniques sont tués lors de cette attaque.

Les batteries d'artillerie côtière subissent le feu de l'armada alliée toute la journée du Jour J. Si les batteries du Cotentin (Azeville, Crisbecq) parviennent à enregistrer des coups au but sur des bâtiments de guerre américains, les autres sont détruites par les bombardements, dans l'impossibilité de tirer (Pointe du Hoc) ou rapidement sous contrôle allié. La batterie de Longues-sur-Mer reste en activité le 6 juin jusqu'en fin d'après-midi mais les Britanniques s'en emparent le lendemain, capturant sans combat les 184 soldats chargés de sa défense.

Les escarmouches nocturnes de la *Kriegsmarine*

Pour les Allemands, il est nécessaire de réagir afin de contrer cette puissance militaire navale qui est un véritable pont reliant les côtes sud de l'Angleterre aux plages normandes. Une contre-offensive est mise sur pied directement après le Jour J, elle concerne la 8e flotte de destroyers, alors au mouillage à proximité des côtes de Gironde (sous l'autorité de l'amiral Krancke). Ses bâtiments sont des Type 36A qui reçoivent l'ordre, le 6 juin 1944, de faire route vers Brest. Ce raid naval, appelé raid d'Ushant, échoue le 9 juin 1944 avant même d'avoir pu inquiéter les Alliés. Ces derniers, bénéficiant à la fois d'un rapport de force favorable (à huit destroyers contre quatre) et du travail de la machine Ultra permettant de décoder les transmissions adverses, détruisent cette force maritime allemande.

Les batteries côtières défendant les accès maritimes de Cherbourg (notamment la batterie Hambourg) poursuivent la défense de la zone portuaire contre les bâtiments de guerre alliés jusqu'à la fin du mois de juin 1944, notamment pendant l'après-midi du 25 durant laquelle de longs duels s'engagent. Mais ces imposantes places fortes n'empêchent pas la chute de la ville aux mains des Alliés le 1er juillet.

A la suite de l'échec du raid d'Ushant, la *Kriegsmarine* envisage d'agir de nuit et de manière ponctuelle, car le travail interarmées entre les unités de surface et les forces aériennes des pays alliés empêche toute action coordonnée de leur adversaire. Pendant le mois de juillet, les bâtiments de guerre rescapés par les bombardements aériens tentent de nouvelles offensives mais sans succès, mises à part les destructions de quelques péniches et L.S.T. (*Landing Ship Tank*).

Au mois d'août 1944, les Allemands adoptent une nouvelle tactique en déployant en baie de Seine les plongeurs du *K-Verband* situés à l'est de l'Orne dans les ports de Fécamp, Honfleur et Houlgate. Ces commandos allemands, équipés de torpilles Neger, de sous-marins de poche Marder ainsi que de canots explosifs radioguidés Linsen, effectuent huit attaques qui n'inquiètent pas l'armée alliée outre mesure.

Dans l'impossibilité de poursuivre le combat au large des côtes normandes, la *Kriegsmarine* est alors retirée de la baie de Seine et redéployée à compter du 23 août dans les ports d'Allemagne et des Pays-Bas. L'incidence de son action générale en Normandie contre les forces maritimes alliées est quasi nulle.

Annexe 2 : Les forces aériennes allemandes présentes en Normandie

Le 6 juin 1944 seules les escadrilles I/JG 2, I/JG 26, III/JG 26 et les Stab étaient présentes sur place.

Les missions de la Luftwaffe le Jour J

Les escadrilles déployées en Normandie le 6 juin 1944

Le 6 juin 1944 seules les escadrilles I/JG 2, I/JG 26, III/JG 26 et les Stab étaient présentes sur place.

L'escadrille I/JG 2 Richthofen a fait décoller ses 19 appareils FW 190 en direction des côtes normandes, armés pour l'occasion de lance-roquettes. Le lieutenant Fischer de la III/JG2 a revendiqué un tir réussi sur un bâtiment allié de la classe Victory.

Le I/SKG 10 a été engagé dans la nuit du 5 au 6 juin 1944 et le tableau de chasse affiche quatre bombardiers Lancaster alliés détruits. Le SKG 10 a revendiqué son premier Lancaster à 05h01 le 6 juin dans la région d'Isigny-sur-Mer.

Le IV/JG 3 a fait décoller l'intégralité de ses appareils en Normandie. Ces unités étaient spécialisées dans la lutte contre les bombardiers alliés.

Trois Henkel 177 du KG 30 ont décollé de Bordeaux pour une mission de bombardement de nuit (l'objectif étant la tête de pont) mais les trois appareils ont été abattus par des Mosquito alliés (opérant au profit de la chasse) avant le début de leur opération.

Pour la journée du 6 juin, les revendications du SKG 10 et du JG 2 s'achèvent vers 21h avec 23 revendications. Les renforts allaient arriver en nombre les jours suivants : 200 chasseurs supplémentaires dans les 36 heures suivant le Jour J et 100 autres avant le 10 juin.

L'intervention la plus médiatisée

Une intervention de deux avions allemands a été particulièrement médiatisée par le livre de Cornelius Ryan "Le jour le plus long", menée par le Geschwaderkommodore Joseph Priller, de la JG 26. Priller et son ailier, Heinz Wodarczyk, ont été les seuls de la JG 26 à mitrailler les plages alliées pendant les opérations de débarquement, à savoir Sword et Juno Beach. Ils furent les premiers à être au contact des troupes débarquées. Les autres appareils de l'escadrille, basés dans le nord de la France, étaient en mission en Allemagne contre les bombardements alliés. Les deux pilotes de la Luftwaffe étaient persuadés qu'ils n'en reviendraient pas mais ils sont rentrés sains et saufs.

Au moment de leur passage, il n'y avait pas de défense contre-avions (DCA) déjà débarquée et prête à tirer. Leur passage s'est fait à basse altitude et ils n'ont pas été inquiétés par la chasse alliée qui volait à une altitude plus élevée.

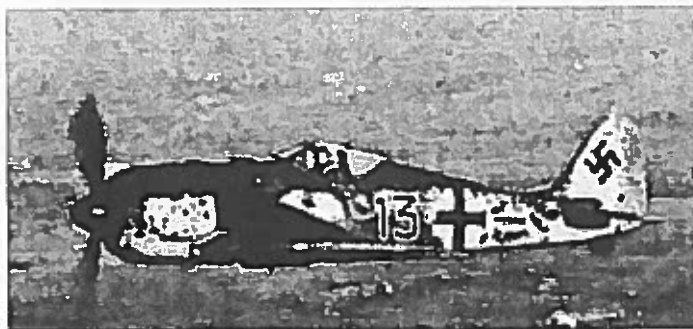
- **La Luftwaffe pendant la bataille de Normandie**

16. Felddivision (LW), engagée à l'est de Caen. Elle a été notamment engagée contre l'opération britannique Goodwood, après avoir souffert des bombardements continus alliés.

17. FeldDivision (LW), formée en 1943 dans le pays de Caux (pour l'essentiel basée au Havre) et engagée essentiellement à la fin de la campagne de Normandie, à partir du 16-17 août 1944. Ses actions se concentrent dans la région de Dreux où ses escadrilles ont notamment appuyé le repli des troupes allemandes pendant la fermeture de la poche de Falaise.

18. FeldDivision (LW). Formée en 1943 dans le secteur de Dunkerque et engagée pour la tête de pont de Mantes.

LW Kampfgruppe, basé à Lisieux et rendu inopérable après les bombardements qui l'ont touché dans la région du Mans début août 1944.



FW190 de Priller



Joseph Priller « Pips »

Le déroulement du jour J en Normandie

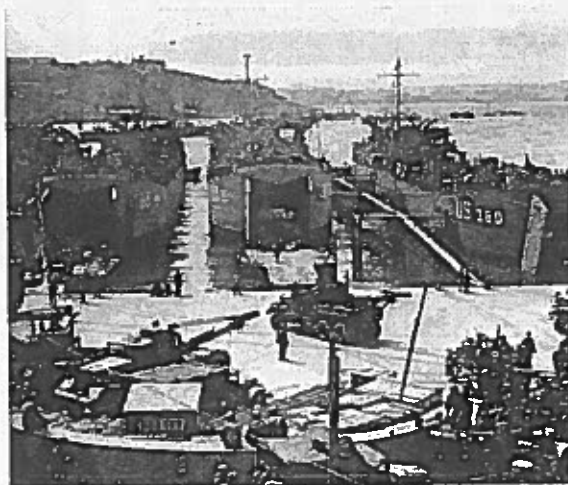
L'ARMADA ALLIÉE EN NORMANDIE PENDANT L'OPÉRATION NEPTUNE EN 1944



*Des chalands de débarquement (LCT) britanniques devant les côtes normandes
Photo : US National Archives*

Préparations de l'opération Neptune

Les officiers de marine alliés reçoivent, le 10 avril 1944, la confirmation d'un débarquement au nord de la France et plus précisément sur les côtes de Basse-Normandie. L'opération de transport des hommes et du matériel à travers la Manche, nom de code *Neptune*, est supervisée par le commandant en chef de la flotte alliée : l'amiral Bertram Ramsay.

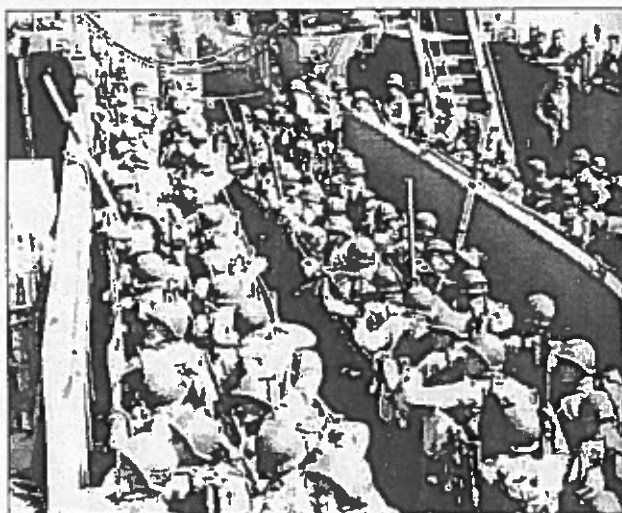


Une partie de l'armada alliée dans un des ports de l'Angleterre. Photo : IWM

Dans un premier temps, quatre secteurs de plages sont choisis, situés entre les rivières Vire et Orne et désignés par un nom de code spécifique : *Omaha*, secteur américain, *Gold*, *Juno* et *Sword*, secteurs anglo-franco-canadiens.

Mais très rapidement, le général anglais Bernard Montgomery informe le haut-commandement allié que la prise de Cherbourg est une priorité pour le bon déroulement de cette opération, sachant qu'il est le port en eau profonde le plus proche de ces quatre plages d'invasion. Il souhaite voir la création d'une cinquième plage de débarquement, située à l'ouest d'*Omaha*, directement au sud de Cherbourg, dans la région du Cotentin : c'est la naissance du secteur de plage *Utah*, qui sera sous la responsabilité des Américains.

Toutes les forces de débarquement seront désignées comme appartenant au 21ème corps d'armée et seront incluses dans la 1ère armée américaine et la 2ème armée britannique. C'est le général Montgomery qui se porte à sa tête.



L'embarquement de soldats américains sur les navires de transport alliés.

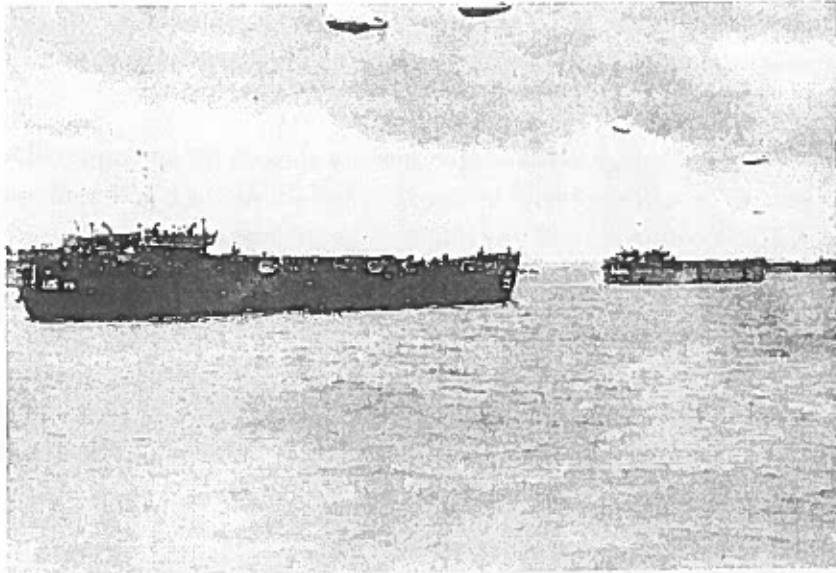
Photo : US National Archives

Composition de l'armada alliée en Normandie

Au total, la flotte se compose de cinq grandes forces, une pour chaque plage. 8 à 16 convois distincts composent à leur tour les cinq principaux. L'ensemble de ces forces représentent plus de 5 300 embarcations de tous types additionnées à 4 000 embarcations relais entre le rivage et les navires au large. Cette flotte est basée principalement dans cinq ports d'Angleterre dont les noms suivent ci-dessous.

C'est l'amiral Kirk qui commande le secteur américain (*Western Task Force*) : *Task Force U* (pour *Utah*) positionnée à Plymouth, et *Task Force O* (pour *Omaha*) positionnée à Portland. Quant au secteur anglo-franco-canadien (*Eastern Task Force*), c'est l'amiral Vian qui les dirige : *Task Force S* (pour *Sword*) positionnée à Portsmouth, *Task Force G* (pour *Gold*) positionnée à Southampton, et la *Task Force J* (pour *Juno*) positionnée à l'île de Wight.

Des forces supplémentaires d'appui (Forces B et L) sont basées près de Falmouth et de Nore et 12 dragueurs de mines doivent ouvrir les chenaux vers la côte française en avant des péniches de débarquement. Des forces de bombardement sont désignées pour réaliser l'appui-feu de chaque plage de débarquement : *Task Force A* pour *Utah*, *Task Force C* pour *Omaha*, *Task Force D* pour *Sword*, *Task Force K* pour *Gold* et la *Task Force E* pour *Juno*.



*Un "Landing Craft Tanks" transportant des blindés et des hommes se dirige vers le large.
Photo : US National Archives*

Les navires de la flotte alliée mouillant dans des ports différents ne réalisent pas la même distance les séparant des plages Normandes. Il est alors prévu que les divers convois maritimes soient mis en mouvement à des heures différentes en fonction du trajet à parcourir et qu'ils passeront par une large zone de rassemblement nommée "Z" et dite "Piccadilly Circus" (en référence à cet axe très fréquenté du centre de Londres qui connaît de nombreux bouchons), au sud des côtes anglaises, plus précisément à 30 km au sud-est de l'île de Wight, et enfin se dirigeront vers leurs plages respectives par 5 chenaux ouverts au préalable par les dragueurs de mines.

Pour préparer le terrain aux hommes par un bombardement massif et pour défendre les péniches de débarquement des attaques allemandes, l'armada alliée comporte 325 vaisseaux de guerre, dont 101 destroyers. L'appui naval est fourni par 6 cuirassés, 2 monitors, 22 croiseurs et 93 contre-torpilleurs.

Bien que cette flotte alliée soit essentiellement formée de navires américains et britanniques, on trouve également des bâtiments français, polonais, norvégiens, grecs, danois et hollandais.

Alors que les préparatifs du débarquement se terminent et que déjà de nombreux soldats alliés sont postés dans des navires, attendant le départ vers la Normandie, une tempête se forme en Manche, dès le samedi 3 juin 1944.



*Le 4 juin, l'ordre du retour aux bases est donné par les avions alliés avec des signaux lumineux.
Photo : IWM*

Traversée de la Manche par l'Armada alliée

Eisenhower décide, en raison d'une amélioration du temps prévue par la météo, le dimanche 4 juin à 04h15 : *"Overlord aura lieu demain, 5 juin"*.

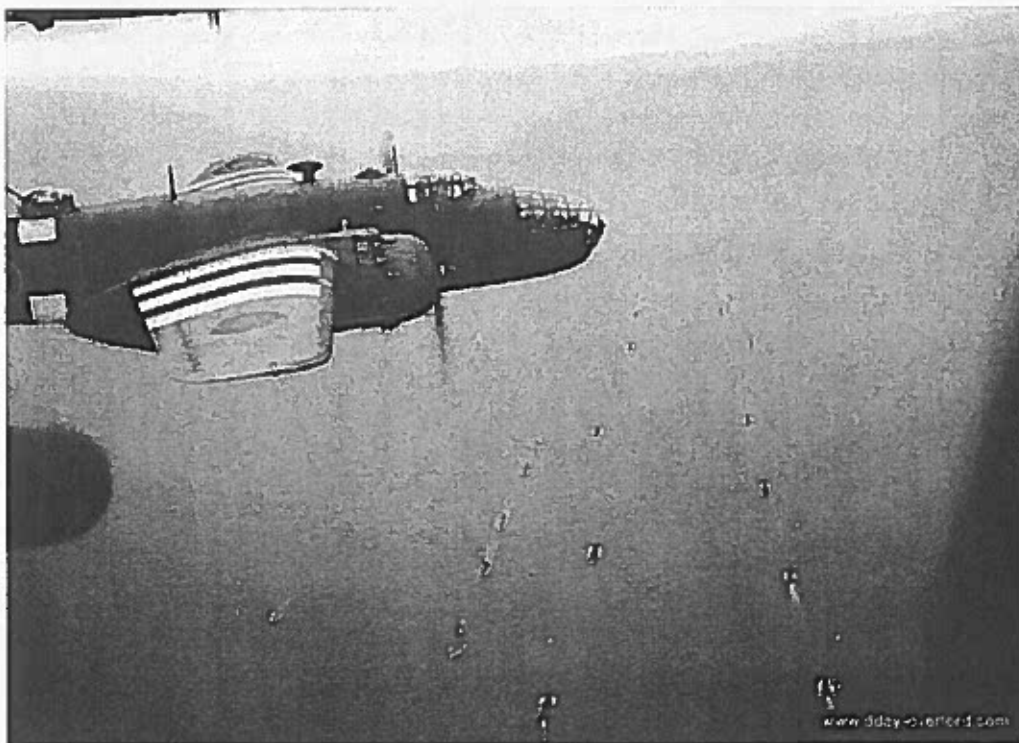
Eisenhower fixe la date du débarquement, le "Jour J", au lundi 5 juin 1944, car les conditions de marées et de pleine Lune sont favorables. En effet, les marins alliés reçoivent l'ordre de débarquer les fantassins sur les plages par marée basse afin de ne pas envoyer de péniches contre les fortifications de plages du "Mur de l'Atlantique". Les facteurs Lune et marée sont liés, mais ils ne sont que très rarement favorables en même temps.

C'est pourquoi si la date du 5 juin ou du 6 juin doit être annulée, les météorologues militaires pensent qu'un phénomène identique ne se reproduira que le 19 juin suivant. Les Alliés ne peuvent se permettre un tel retard, certainement favorable aux forces de l'Axe.

Et c'est à l'aube du 4 juin que la flotte d'invasion se met en route. Mais elle est rappelée au bout de quelques heures, le temps étant devenu exécrable. Les hommes doivent attendre encore 24 heures ; quant aux troupes d'assaut, qui étaient déjà dans leurs embarcations depuis 5 jours, ce n'est plus pour elles qu'un petit délai supplémentaire.

Pour le chef suprême des armées alliées, l'heure est grave : s'il repousse à septembre 1944 le débarquement, qui sait si le secret de toute l'opération Overlord ne sera pas découvert ? Et qui sait quel sera l'impact militaire si 1 500 000 soldats américains et 1 750 000 soldats du Commonwealth, auxquels viennent se rajouter 40 000 unités provenant des pays occupés par les forces de l'Axe doivent rester bloqués sur le sol britannique, sans compter tout le matériel de guerre ?

Mais le général américain Dwight Eisenhower ne maîtrise pas la météorologie : la tempête l'empêche d'ordonner le départ avec assurance.



Des bombardiers North American Mitchell Mk II du No. 226 Squadron RAF survolent l'armada des navires

Pourtant, prenant toute la responsabilité de l'affaire, il décide que le débarquement de Normandie commencera le surlendemain, le mardi 6 juin 1944 et prononce la célèbre phrase : "O.k., let's go !" ("O.k., on y va !"). Le lendemain, à l'aube du 5 juin 1944, la flotte d'invasion reprend la direction de la Normandie et cette fois pour de bon.

La force U (*Utah*), forte de 1 000 bateaux portant 30 000 hommes et 3 500 véhicules arrive la première et est, à 2 heures du matin le 6 juin 1944, à 15 km au large de son objectif, la plage de Saint-Martin-de-Varreville. Lors de la traversée, les premiers bâtiments englobent l'immense armada d'un rideau de fumée qui doit la protéger des sous-marins et des vedettes *E-Boote* allemandes.

Pourtant, les officiers allemands de L'état-major ignorent toujours la présence de cette armada en Manche.

Protection des convois

Pendant la traversée, les ordres donnés aux officiers commandant les navires de guerre sont clairs : ils doivent ouvrir le feu sur tous les avions survolant à basse altitude la flotte, qu'ils soient amis ou ennemis. Les pilotes alliés sont prévenus, ils ne doivent pas descendre en deçà d'une certaine altitude.

Pour protéger les différents bâtiments de l'armada alliée de toute attaque aérienne à basse altitude, la plupart des navires sont équipés d'un ballon captif volant à plusieurs dizaines de mètres au-dessus de leur structure. Ce ballon est relié au navire par un câble en acier. Ce n'est pas le ballon qui empêche les attaques aériennes mais plutôt le câble d'acier qui risque de couper les ailes des avions.

Un large nuage de fumée servant à camoufler l'armada dans une brume artificielle est envoyé à l'avant de la flotte alliée par des vedettes.

Au large du Havre, plusieurs *E-Boote* en patrouille surgissent du nuage de brouillard artificiel et tombent nez-à-nez avec la flotte alliée et le convoi de la Force S (*Sword*) : immédiatement, ils envoient leurs torpilles, effectuent rapidement un demi-tour puis disparaissent à travers le nuage de protection. L'un des deux bâtiments de guerre norvégiens engagés dans l'opération Neptune, le *Svenner*, est touché et sombre. Les survivants sont récupérés par les navires environnants. C'est l'incident majeur de la traversée.



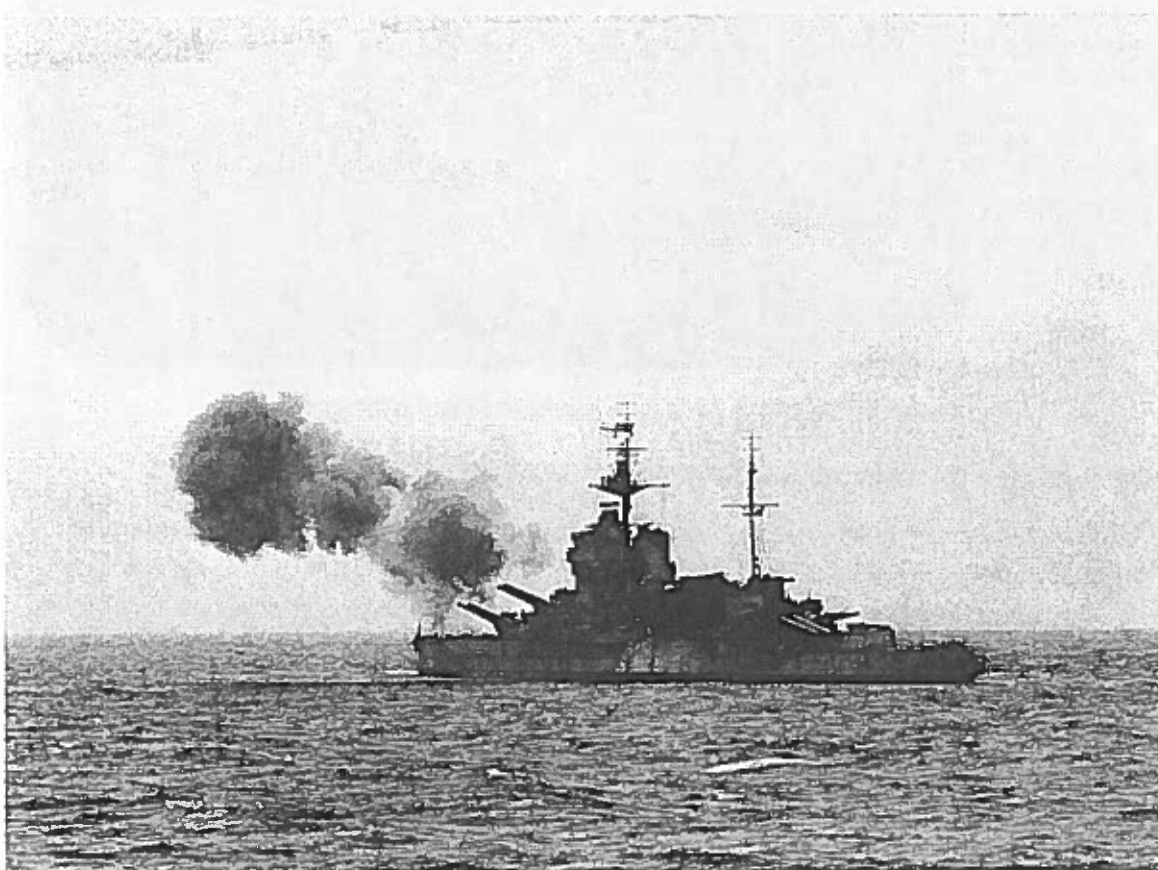
Le destroyer norvégien Svenner

Les bombardements

Pendant ce temps, 3 460 avions bombardiers lourds et 1 650 bombardiers légers et moyens alliés larguent des centaines de tonnes de bombes sur la côte normande, visant les batteries et les fortifications du Mur de l'Atlantique.

A compter de 5 heures 10 du matin, alors que le jour se lève à 5 heures 58, les 200 bâtiments de guerre alliés dirigent leurs canons vers leurs objectifs en Normandie, situés entre Barfleur et le Havre, et ouvrent le feu. Le spectacle est terrifiant, le rivage s'embrase tandis que les soldats alliés gagnent les péniches de débarquement : le stress serre leur estomac et les obus des canons, qui survolent à quelques mètres au-dessus des barges les têtes des soldats, créent de tels appels d'air qu'il devient difficile de respirer.

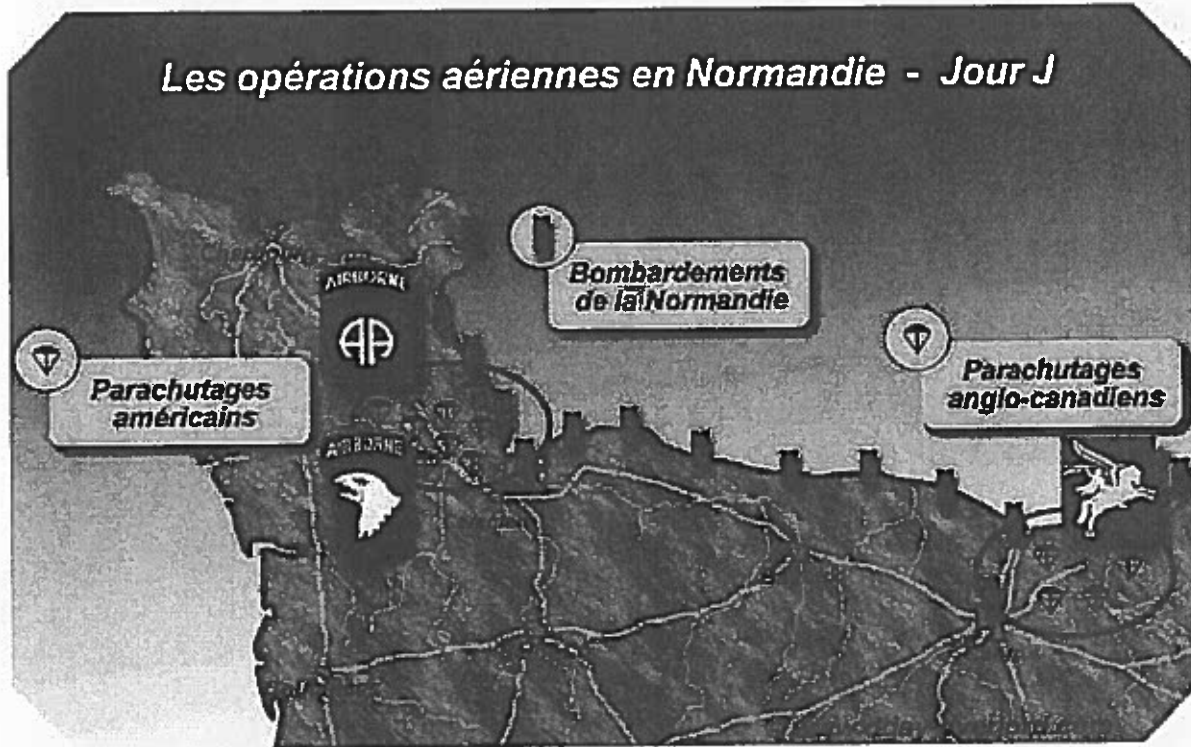
Les barges se dirigent vers les cinq plages de débarquement, pendant que le bombardement naval se poursuit, jusqu'au moment du débarquement. Certaines péniches de débarquement sont équipées de lance-fusées afin de bombarder les positions allemandes jusqu'à l'instant où le premier soldat allié pose le pied sur la plage de Normandie qu'il vient libérer.



L'HMS WARSPITE bombarde les positions allemandes dans la région de Sword Beach

Les opérations aériennes du Jour J

L'assaut naval et aéroporté de l'opération Overlord est connu sous le nom d'opération Neptune. Cette partie vous présente les préparations et le déroulement des opérations aéroportées de Neptune : les parachutages le Jour J des troupes alliées aux extrémités des zones du débarquement ainsi que les bombardements des objectifs principaux.



LES OPÉRATIONS AÉROPORTÉES AMÉRICAINES EN NORMANDIE

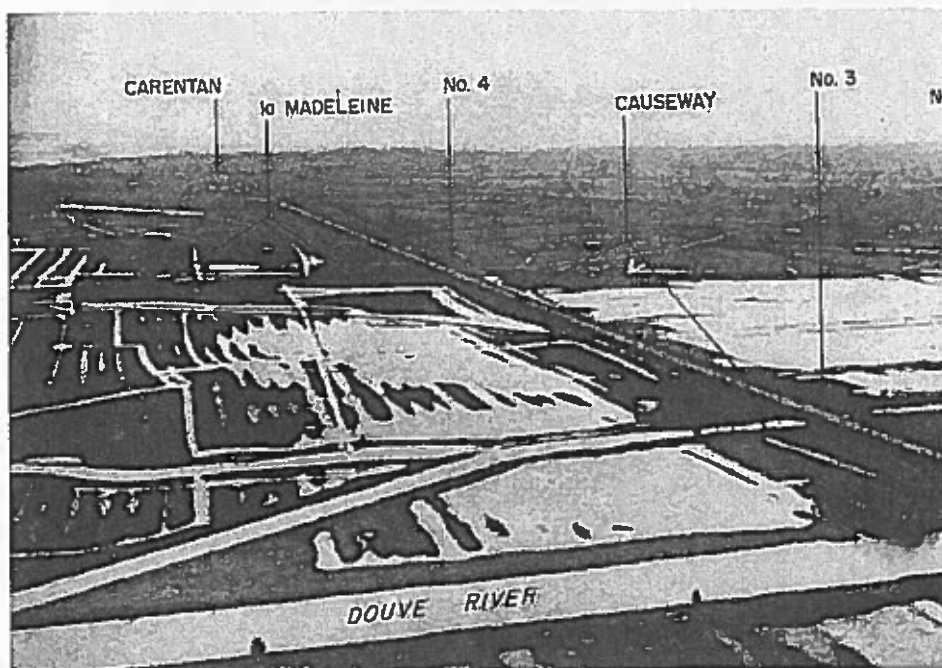
A l'origine des missions aéroportées en Normandie

Avec l'élaboration du plan général de l'opération Overlord dont les contours précis commencent à être décidés lors de la conférence Trident à Washington en mai 1943, il apparaît que les flancs du secteur d'invasion sont particulièrement importants dans la mesure où leur contrôle est un élément prépondérant dans l'évolution des combats. C'est pour cette raison que trois divisions aéroportées sont désignées par le haut-commandement allié pour sécuriser ces zones : la 6e division aéroportée britannique à l'est de l'Orne doit sécuriser le flanc gauche tandis que les 82e et 101e divisions aéroportées américaines sont chargées du flanc droit dans le Cotentin.

La 82e (commandée par le général Ridgway) et la 101e (commandée par le général Taylor) sont formées en tant que divisions aéroportées en 1942. La 101e n'a pas connu, avant l'opération Overlord, de missions opérationnelles contrairement à la 82e qui a déjà été déployée le 9 juillet 1943 en Sicile : les entraînements aux Etats-Unis puis en Angleterre se succèdent pour que rien ne soit laissé au hasard.

Pour les unités aéroportées américaines, trois objectifs majeurs sont définis par les généraux alliés : s'emparer des axes reliant la plage à l'intérieur des terres, tenir les carrefours routiers ainsi que les localités du secteur et enfin contrôler les deux seuls ponts sur le Merderet. Ces missions sont explicitées ci-dessous.

1. **S'emparer des axes reliant la plage à l'intérieur des terres.** Le terrain transformé par l'occupant est totalement défavorable à l'installation d'une tête de pont. En effet, les Allemands ont inondé une grande partie des terres allant du sud de Valognes aux localités de Carentan et d'Isigny-sur-Mer. La plage d'Utah, choisie pour le débarquement des soldats américains de la 4e division d'infanterie, se retrouve ainsi isolée par un rempart de marécages et n'est accessible que par quatre routes étroites. La principale mission des parachutistes américains est de s'emparer de ces quatre voies d'accès appelées "Causeways" (chaussées) dans les premières heures du 6 juin 1944 afin de permettre aux troupes débarquées de progresser rapidement vers l'ouest et d'élargir la tête de pont.



*Les différentes "Causeways" ou chaussées qui relient Utah Beach à l'intérieur des terres.
Photo: US National Archives*

2. **S'emparer des points clés du terrain, tenir les nœuds routiers et les localités du secteur.** La zone d'opérations est traversée du nord vers le sud par la route nationale 13 (RN 13) qui relie notamment Caen à Cherbourg : c'est un axe de circulation majeur dans la région et qui traverse les bourgs de Saint-Côme-du-Mont et Sainte-Mère-Eglise. D'autres localités sont situées le long des chaussées et de leur contrôle dépend la libre circulation des forces alliées dans la région : les parachutistes reçoivent pour mission de s'en emparer en détruisant tout ennemi s'y trouvant tout en contrôlant les divers carrefours. Par ailleurs, une batterie d'artillerie allemande est positionnée à Saint-Martin-de-Varreville et elle doit être détruite avant le lever du jour.
3. **Contrôler les ponts sur le Merderet et sur la Douve.** Les terres situées à l'arrière de la plage d'Utah sont fermées à l'ouest par la rivière du Merderet et au sud par la rivière de la Douve, ce à quoi il faut ajouter un imposant marais large d'un à trois kilomètres en fonction des endroits. Deux ponts permettent de franchir le Merderet, situés à La Fièvre et à Chef-du-Pont, tandis que quatre ponts permettent de franchir la Douve et le canal de Carentan au nord de Carentan. Ces ouvrages d'art deviennent ainsi des objectifs prioritaires pour les parachutistes, dans la mesure où ils représentent une porte de sortie pour la tête de pont d'Utah Beach dans le Cotentin. Alors que les ponts sur le Merderet doivent être conservés, les Alliés décident de faire détruire ceux sur la Douve.



Dans la soirée du 5 juin 1944, ces paras américains de la 82e division aéroportée vérifient leurs équipements. Photo: US National Archives

Les Alliés sont conscients que la plus grande faiblesse des unités parachutées réside dans leur manque de puissance de feu. Equipés d'armements et de moyens légers, ils ne sont théoriquement pas capables de combattre face à un adversaire doté de véhicules blindés lourds. Ainsi, les unités reçoivent l'appui de forces aérotransportées par planeurs : ces dernières sont armées de canons anti-char, de véhicules légers Jeep ainsi que des mitrailleuses lourdes, des moyens de franchissement et du matériel pour les sapeurs.

Les missions de transport et de largage de la 82e division aéroportée sont codées "Boston" ; pour la 101e division aéroportée, il s'agit de l'opération "Albany". Les planeurs interviennent à compter de quatre heures du matin dans le cadre des opérations Chicago (101e Airborne) et Detroit (82e Airborne). En début de soirée, le Jour J, des renforts supplémentaires sont transportés par planeurs : ce sont les opérations Elmira (101e Airborne) et Keokuk (82e Airborne).



Embarquement de parachutistes dans un avion Douglas C-47 le 5 juin 1944 au soir. Photo: US National Archives

Répartition et organisation des zones d'assaut

Afin d'assurer ces diverses missions, les Américains définissent en fonction du terrain et des objectifs à atteindre six zones de largage (des "drop zones" en anglais, "DZ") réparties entre les six régiments d'infanterie parachutiste formant les deux divisions aéroportées. Deux zones de poser ("landing zone", "LZ") sont également choisies pour l'atterrissage des planeurs. L'ensemble des DZ représente une étendue de 39 kilomètres carrés.

Ces zones sont réparties de la manière suivante.

Les paras de la 82e Airborne se posent sur trois DZ situées à l'ouest de la RN 13 : sur la DZ "O" pour le 505e régiment parachutiste, au nord-ouest de Sainte-Mère-Eglise, afin de s'emparer de cette localité, sur la DZ "T" pour le 507e régiment parachutiste au nord d'Amfreville afin de tenir les abords nord-ouest du pont de La Fièvre et enfin sur la DZ "N" pour le 508e régiment parachutiste au nord de Picauville afin de tenir les abords sud-ouest du pont de La Fièvre et de s'emparer de Pont-l'Abbé.

La 101e Airborne se pose à l'est de la RN 13, également sur trois DZ : la DZ "A" au nord de Turqueville et d'Audouville-la-Hubert pour le 502e régiment parachutiste afin de s'emparer des chaussées 3 et 4, la DZ "C" pour les 1er et 2e bataillons du 506e régiment parachutiste ainsi que le 3e bataillon du 501e régiment parachutiste au nord d'Hiesville afin de s'emparer des chaussées 1 et 2, et enfin la DZ "D" au sud de Vierville pour les 1er et 2e bataillons du 501e régiment parachutiste et le 3e bataillon du 506e régiment parachutiste, chargés de s'emparer de Saint-Côme-du-Mont ainsi que des ponts sur la Douve.

Les planeurs disposent de la LZ "E" à l'ouest d'Hiesville et de la LZ "W" au sud de Sainte-Mère-Eglise à hauteur des Forges. Ces deux zones de poser sont volontairement situées au centre géographique de la zone d'opération et à proximité immédiate de la RN 13.



Ces soldats américains de la 101e Airborne embarquent avec plus de 40 kilos d'équipement à bord d'un C-47. Photo: US National Archives

Chacun des régiments d'infanterie parachutiste ("Parachute Infantry Regiment" en anglais, PIR) est embarqué à bord de trois à quatre formations (appelées "serials" en anglais) d'appareils. Ces formations ou *serials* sont composés en fonction des cas de 36, 45 ou 54 C-47) et sont espacées entre-elles de six minutes sur la zone de saut. A bord des Dakota, les parachutistes forment un "stick" fort de 15 à 18 hommes en fonction des équipements transportés.

Les forces allemandes dans le Cotentin

Deux divisions allemandes sont situées dans le secteur d'opérations sélectionné par les Américains : la 709e division d'infanterie du général Karl-Wilhelm von Schlieben le long de la façade côtière du Cotentin et la 91e division d'infanterie située en réserve d'intervention au centre de la presqu'île.

Les objectifs américains se concentrent plus particulièrement sur les positions de trois régiments adverses. D'une part le *Grenadier Regiment 919* (commandé par le lieutenant-colonel Günther Keil) de la 709. *Infanterie-Division*, situé à l'est de la RN 13 et installé sur plusieurs points d'appui le long du littoral ainsi que dans les villages du secteur. D'autre part les *Grenadier Regiment 1057* et *Grenadier Regiment 1058* de la 91. *Luftlande Infanterie-Division* (commandée par le général Wilhelm Falley), positionnés à l'ouest du Merderet.

La veille du Jour J, les positions défensives allemandes manquent de cohésion dans cette région, notamment parce que les travaux d'agrandissement des positions ne sont pas encore terminés. Le plan de défense du *Grenadier Regiment 919* s'appuie essentiellement sur le terrain, volontairement inondé et traversé par les cinq chaussées.

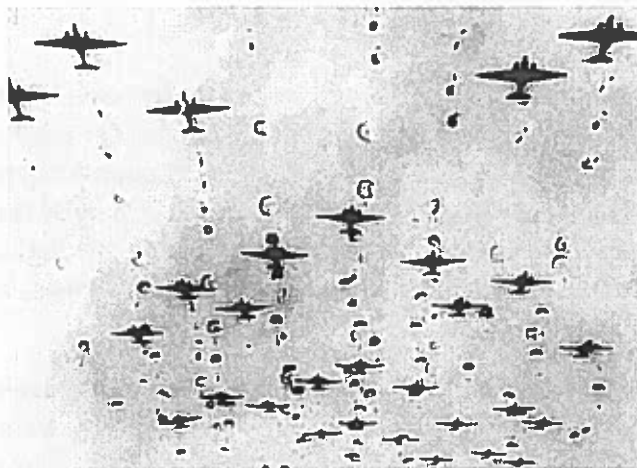
Les Allemands ne représentent pas l'unique préoccupation des Alliés : l'état-major américain émet des réserves sur les chances de réussite de cette opération aéroportée, notamment à cause du paramètre terrain. En effet, les DZ sont bordées par de nombreux marécages et la moindre erreur de largage peut entraîner de lourdes pertes. Trafford Leigh-Mallory, commandant en chef des forces aériennes alliées pendant l'opération Overlord, indique que les prévisions les plus pessimistes de pertes atteignent les 50 % pour les parachutistes et jusqu'à 70 % pour les troupes aérotransportées à bord de planeurs.

Décollage des avions

Dotés de leur parachute de type T.S. et de près de 40 kilos d'équipement répartis sur le corps, 13 000 parachutistes américains des 82e et 101e Airborne embarquent, peu avant minuit le 5 juin 1944, à bord de 1 087 avions Douglas C-47. Les premiers parachutistes à décoller sont les éclaireurs ("*Pathfinders*" en anglais) chargés de baliser les zones de saut et de diriger les avions à l'aide des balises "Eureka" (qui envoient des impulsions captées par les émetteurs-recepteurs "Rebecca" installés sous le fuselage des Dakota). Ce sont les premiers Américains de l'opération Overlord à sauter en Normandie. Le balisage de la DZ "O" est le seul à être réalisé dans sa totalité : pour les autres *Pathfinders*, le manque de moyens récupérés ou la présence d'ennemis sur les DZ empêche la réalisation de la mission.

Les avions prennent ensuite la direction de la Bretagne à basse altitude (150 mètres) afin d'éviter les échos radar allemands et survolent la mer à quelques kilomètres au nord des îles Guernesey et Jersey. Au même moment, des bombardiers anglais Stirling parachutent dans la zone de Granville (au sud du Cotentin) des milliers de lamelles en papier aluminium, surnommées *Windows*, renvoyant des échos radars identiques à ceux des avions. Les Allemands croient voir sur leurs écrans de contrôle des milliers d'appareils survolant le Cotentin, alors que le nombre réel d'avions ne dépasse pas les 1 500.

Pendant la durée du survol du Cotentin (selon un axe sud-ouest – nord-est), les Douglas C-47 sont accueillis par des tirs nourris de la FLAK allemande (défense anti-aérienne) qui sème le désordre parmi les escadrilles de l'U.S. Air Force. L'opération Albany (101e Airborne) débute à 00h20 avec le largage des *Pathfinders*. Les premiers éléments des régiments d'infanterie parachutiste sont largués vingt minutes plus tard. L'opération Boston (82e Airborne) débute quant à elle à 01h21 avec le largage de ses propres éclaireurs.



Dans les premières heures du 6 juin 1944, les parachutages se poursuivent.

Photo: US National Archives

Plusieurs dizaines d'appareils sont touchés et explosent en vol. D'autres s'écrasent au sol, le plus souvent avant que les parachutistes n'aient le temps de sortir. Des pilotes rompent les formations et décident de mettre le voyant vert en marche avant même que les DZ ne soient atteints.

Ainsi, de nombreux parachutistes se retrouvent largués à plusieurs dizaines de kilomètres de leurs objectifs. D'autres, moins chanceux encore, tombent dans les marécages et s'y noient. Certains parachutistes se sont noyés par moins d'un mètre d'eau, étant extrêmement chargés. John Taylor, parachutiste appartenant à la 101e Airborne Division, raconte : "ceux qui ont sauté du C-47 avant moi se sont noyés dans un marécage, tout comme ceux qui ont sauté après moi. De mon côté, j'ai atterri sur une fine bande de terre de quelques mètres de large qui traversait les marais".



Ce parachutiste de la 82e Airborne s'est noyé par moins d'un mètre d'eau dans les marais.

Photo: US National Archives

Une fois au sol, les paras américains des 82e et 101e se mettent immédiatement en route vers leurs objectifs, quand ils parviennent à se repérer. John Taylor a perdu sa boussole pendant le saut, il raconte comment il s'est repéré dans la nuit noire : *"Lors des briefings, j'avais repéré que les avions qui nous parachutaient traversaient la péninsule du Cotentin selon un axe sud-ouest – nord-est. Une fois au sol et ma boussole perdue, j'ai observé les trajectoires empruntées par les Douglas C-47, j'ai ainsi repéré le nord et je me suis mis en route vers mon objectif."*

Un désordre général

Plus de 75 % des parachutistes ne sont pas parachutés sur les DZ initialement prévues et cette terrible réalité entraîne une désorganisation totale des forces aéroportées américaines qui ne peuvent intervenir que de manière délocalisée avec des équipes d'hommes réunis au hasard des largages et qui tentent héroïquement d'accomplir leur mission. Les erreurs de navigation des pilotes sont telles que certains sticks sont largués en mer, d'autres entre la Pointe du Hoc et Omaha Beach, à plus de 40 kilomètres de leur DZ. Les hommes des deux divisions sont mélangés sur le terrain et le commandement de ces équipes devient une affaire de grade et de charisme.

Ce désordre général entraîne une série d'accrochages imprévus dans tout le sud-est du Cotentin : les Allemands, impressionnés par le nombre d'escarmouches en cours, limitent leurs interventions et sont eux aussi désorganisés, leurs unités étant accrochées à divers endroits par une force dont la puissance de feu et l'effectif sont encore inconnus.

Des petits groupes de parachutistes s'organisent et se dirigent vers leurs objectifs, récupérant en chemin les soldats américains isolés qui ont perdu tout contact avec leur propre section. La 101e Airborne est parachutée sur une surface globale de près de 40 kilomètres sur 15.

De nombreux planeurs américains Waco, transportant des hommes et du matériel, se posent également dans le sud-est du Cotentin, mais la visibilité et les conditions météorologiques gênent considérablement les opérations : de nombreux planeurs s'écrasent contre des haies ou des maisons normandes, les pertes sont catastrophiques. La très forte rosée présente cette nuit-là gêne considérablement le travail des pilotes qui font tout leur possible pour stabiliser la vitesse de leur planeur à l'atterrissage. Le général Pratt, commandant en second de la 101e Airborne, est tué lors du crash de son planeur dans une haie d'un champ au sud-ouest de Hiesville.



Un planeur Horsa s'est écrasé. 8 soldats américains ont été tués au moment du crash.

Photo: US National Archives

Sainte-Mère-Eglise

Les parachutistes américains ont été éparpillés dans tout le sud-est du Cotentin, et très rares sont les sections qui sont parvenues exactement à l'endroit où elles devaient atterrir. La DZ "O" du 505e régiment de la 82e Airborne est encerclée au nord, au sud et à l'ouest par un marécage, et à l'est par Sainte-Mère-Eglise : de nombreux paras atterrissent dans le village et se transforment en cibles mouvantes pour les soldats allemands qui, alertés par un incendie provoqué par l'explosion d'une bombe incendiaire, scrutent le ciel.



*A Sainte-Mère-Eglise, les parachutistes américains nettoient les poches de résistances.
Photo: US National Archives*

Une petite dizaine de soldats américains se posent sur la place de l'église et sont abattus par les sentinelles. Le parachutiste John Steele s'accroche malgré lui au clocher de l'église et y reste durant plus de deux heures jusqu'à ce que le village soit en grande partie sous contrôle américain : après de courts mais violents combats, la bannière étoilée est installée à la mairie aux alentours de 4 heures du matin par les hommes du 505 : la localité de Sainte-Mère-Eglise est enfin libérée, mais les combats n'y sont pas entièrement terminés.

Les accrochages se poursuivent pendant toute la durée de la nuit et au petit matin du Jour J, les parachutistes américains entendent les détonations des bombardements effectués par les bâtiments de guerre de l'armada alliée : le débarquement est sur le point de commencer.

Les accès aux chaussées 1, 2, 3 et 4 sont intégralement sous contrôle vers midi. La jonction entre troupes débarquées et troupes aérotransportées s'effectue au même moment sur l'ensemble des

secteurs
d'opération.



Le parachutiste Elmer Habbs défend l'accès à Sainte-Mère-Eglise. Photo: US National Archives

Elmira et Keokuk
Afin d'augmenter considérablement la puissance de feu des soldats américains

dans le Cotentin, les Alliés lancent à compter de 21h00 ce 6 juin 1944 les opérations Keokuk et Elmira, respectivement au profit de la 101e et de la 82e Airborne. De nouveaux planeurs Horsa atterrissent sur les LZ "E" (Keokuk) et "W" (Elmira) dégagées autant que faire se peut par les sapeurs dans la journée. Ils transportent des moyens humains et matériels supplémentaires avec notamment des armes anti-char, du matériel médical, des munitions ou encore des postes de communication.

Isolés par rapport aux axes de ravitaillement du fait de la multiplicité des zones de saut et des différents objectifs à atteindre, les Alliés lancent à J+1, le mercredi 7 juin 1944 à compter de six heures du matin, de nouvelles opérations complémentaires : deux largages de ravitaillement (Freeport pour la 82e et Memphis pour la 101e) et deux aérotransports par planeurs au profit de la 82e (opérations Galveston et Hackensack).

Bilan

Malgré un nombre extrêmement élevé de pertes (plus de 50% dans la seule nuit du 5 au 6 juin 1944), les parachutistes américains des 82e et 101e Airborne accomplissent un grand nombre des différentes missions qui leur ont été confiées. 2 500 paras et soldats aérotransportés sont morts, blessés ou disparus à la suite de l'assaut aéroporté derrière la forteresse du Mur de l'Atlantique. Les Allemands, désorganisés par les parachutages aléatoires américains, ne savent plus où intervenir et à l'instar de la 21. *Panzerdivision* face à la 6e division aéroportée britannique, ils sont incapables de tracer le contour exact des positions adverses ainsi que leurs objectifs. Ne maîtrisant pas ces informations, ils ne sont pas en mesure de contre-attaquer de manière coordonnée et efficace. Le manque d'officiers généraux le Jour J dans le Cotentin pèse lourdement dans la balance, d'autant plus que le général Falley commandant la 91. *Luftlande Infanterie-Division* trouve la mort peu de temps avant le lever du soleil lors d'un accrochage avec des paras du 508th *Parachute Infantry Regiment*.

De plus, les actions de sabotage effectuées par la résistance française accentuent ce phénomène de désorganisation qui paralyse les forces allemandes dans ce secteur : les communications entre postes de commandement sont limitées voire impossibles et les compte-rendu peinent à trouver le bon interlocuteur.

Désorganisés, bousculés, les Allemands sont fixés pendant toute la journée du 6 juin par les unités aéroportées, ce qui permet aux forces amphibies alliées de prendre pied sur les plages normandes et d'installer une solide tête de pont. Le courage, les sacrifices et la ténacité des parachutistes américains marquent profondément l'histoire de la bataille de Normandie.

LES OPÉRATIONS AÉROPORTÉES ANGLO-CANADIENNES EN NORMANDIE

A l'origine des opérations aéroportées en Normandie

La 6ème division aéroportée britannique, sous le commandement du général Gale, est désignée pour être parachutée et aérotransportée aux premières heures du 6 juin 1944 à l'est de la zone d'invasion.

L'objectif de cet engagement est de sécuriser le flanc gauche allié avant le début du débarquement sur les plages. Trois impératifs pour atteindre cet objectif sont alors définis : premièrement, les deux ponts sur l'Orne (Bénouville) et le canal de Caen (Ranville) qui représentent la porte d'entrée et de sortie du flanc gauche allié doivent être sous contrôle et rester intacts ; deuxièmement, la batterie de Merville, menace potentielle pour la plage de débarquement Sword, doit être réduite au silence ; troisièmement, cinq ponts situés à l'est de l'Orne doivent être détruits pour désorganiser les Allemands et empêcher une importante contre-attaque depuis cette région. Ces trois impératifs se transforment naturellement en trois missions principales pour le commandement allié.

Des missions secondaires sont également mises au point : tenir la région entre l'Orne et la Dives et s'emparer des villages de Sallenelles et Franceville, en mesure de repousser toute contre-attaque allemande.

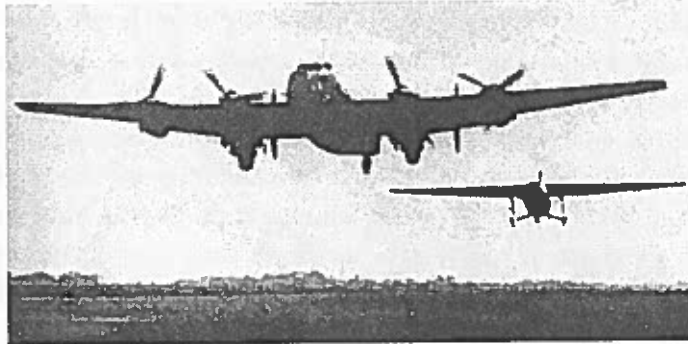
Etant donné que les groupements 38 et 46 de la *Royal Air Force* détachés pour l'opération Overlord ne sont pas en mesure de transporter la totalité des effectifs de la 6ème division aéroportée en une seule fois, deux opérations distinctes sont montées : la première, opération Tonga, doit permettre de réaliser les missions principales dans la nuit du 5 au 6 juin 1944 ; la deuxième, opération Mallard, vise à transporter les renforts sur les zones de combat en début de soirée le 6 juin.



Embarquement de parachutistes dans un avion britannique le 5 juin 1944 au soir. Photo : IWM

Le Jour J, à 0 heure 50 du matin, les premiers éléments de la 6ème division aéroportée sont parachutés au-dessus de la Normandie. Il s'agit des éclaireurs, chargés de baliser les "Drop Zones" ("D.Z." ou points de chute en français), pour le gros des parachutistes et des planeurs qui apparaissent quelques minutes plus tard dans le ciel normand. Une fois au sol, les équipes aérotransportées se dirigent vers leurs objectifs. Les sapeurs entament la destruction des obstacles au sol afin de permettre un atterrissage idéal des planeurs, chargés de transporter des armes lourdes et des véhicules légers.

Les premiers parachutistes britanniques touchent le sol de France à partir d'une heure du matin, le 6 juin 1944. La traversée de la Manche ne rencontre pas de difficulté majeure mais le manque de visibilité et d'expérience de certains pilotes occasionne un grand nombre de mauvais largages. Les paras britanniques sont éparpillés et beaucoup d'entre eux se perd. Néanmoins, encouragés par d'excellents officiers, ils se dirigent vers leurs objectifs.



Décollage d'un bombardier britannique tractant un planeur Horsa. Photo : IWM

Objectif principal n°1 : les ponts sur l'Orne

Opération Deadstick. La première opération aéroportée du Jour J se déroule dans les environs du village de Bénouville, à 6 kilomètres au nord de Caen. Etant l'un des éléments de l'opération Tonga, elle est baptisée opération "Deadstick". Six planeurs transportant des soldats britanniques du 2ème bataillon aéroporté d'infanterie légère *Oxfordshire et Buckinghamshire (Ox & Bucks)* atterrissent à partir de 0 heure 16 à proximité de deux ponts sur l'Orne et sur le Canal de Caen. Ces hommes s'emparent des ponts avec une impressionnante efficacité. Pour en savoir plus sur l'attaque des ponts de Bénouville et de Ranville (dont le fameux Pegasus Bridge).

Aux alentours de 3 heures 30, 72 planeurs transportant des hommes et du matériel de la 6ème division aéroportée commencent à se poser dans les environs de Ranville : les dégâts sont nombreux et les atterrissages imprécis, mais l'apport en matériel lourd (véhicules, canons...) et en nouveaux effectifs renforcent les parachutistes britanniques, isolés en territoire ennemi.



Une vue aérienne du pont de Bénouville prise le 6 juin à 6 heures du matin montrant 3 des 6 planeurs.

Photo : Bundesarchiv

Ranville est le premier village libéré de France en ce 6 juin 1944. Cette petite localité doit servir de quartier général à la 6ème division aéroportée du général Gale, qui se trouve lui-aussi en Normandie.

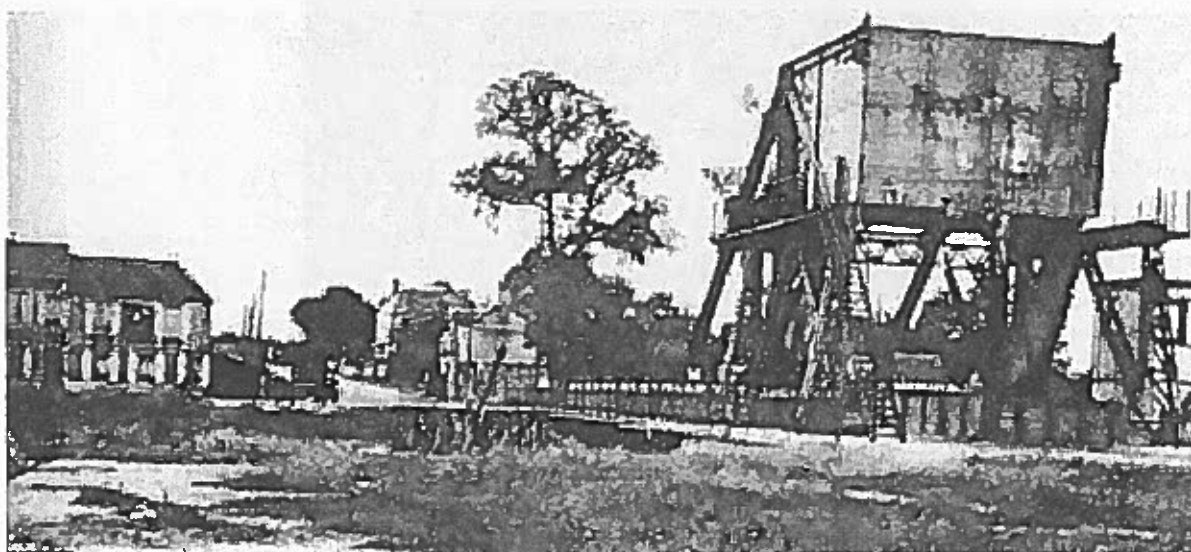
Objectif principal n°2 : s'emparer de la batterie de Merville

Pour en savoir plus sur l'attaque de la batterie de Merville, cliquez [ici](#).

600 parachutistes britanniques appartenant à la 9^{ème} brigade de la 6^{ème} division aéroportée reçoivent une importante mission : s'emparer vers trois heures de matin d'une batterie d'artillerie côtière allemande située au sud de la localité de Merville : en effet, d'après les services de renseignement alliés, cette batterie prend sous son feu les plages de Sword et de Juno.

Dans le détail, ces renseignements indiquent la présence de quatre casemates protégeant de redoutables canons de 150 mm. Cette menace qui pèse sur ces plages de débarquement doit être supprimée par l'action des 600 parachutistes commandés par le lieutenant-colonel Terence Otway.

Mais les parachutages se déroulent mal : Otway ne parvient à regrouper que 150 parachutistes, les autres se sont perdus dans les marais. Il lance toute même son attaque à 4 heures 30 et s'empare de la batterie malgré de très lourdes pertes. Pour en savoir plus sur l'attaque de la batterie de Merville.



Le "Pegasus Bridge" après les combats du 6 juin 1944. Photo : IWM

Objectif principal n°3 : détruire les ponts à l'est de l'Orne

Cinq ponts entre Varaville et Troarn sur la rive est de l'Orne doivent être détruits vers deux heures du matin. Ces destructions doivent permettre de protéger le flanc est de l'invasion alliée des éventuelles contre-attaques qui suivraient l'opération Overlord.

Quatre des cinq ponts sont détruits peu après l'atterrissage des parachutistes concernés par ces missions.

Mais une fois de plus, les parachutages ne se déroulent pas comme à l'exercice. Le *Major* Tim Roseveare, chargé de faire sauter le pont de Troarn, réalise que le village est tenu par des éléments de la 21. *Panzerdivision* lourdement armés.

Loin d'abandonner l'affaire, il met au point un raid audacieux avec l'aide d'une Jeep et de sa remorque dans lesquelles il embarque 900 kilos d'explosifs, 45 détonateurs, un lieutenant et sept sapeurs. Traversant à pleine vitesse la rue principale de Troarn sous un feu nourri qui peut déclencher les détonateurs à n'importe quel moment, ils atteignent le pont et se mettent immédiatement au travail. Cinq minutes plus tard, ils font sauter les charges qui creusent un large

trou au milieu du pont mais sans le détruire entièrement. Au moment de se replier et dans la précipitation, le sapeur Peachey tombe de la remorque et est fait prisonnier par les Allemands.



Vue aérienne de la batterie de Merville construite par l'organisation Todt

Opération Mallard

Le lancement de la deuxième vague de la 6ème division aéroportée intervient en début de soirée le 6 juin 1944, dans le cadre de l'opération Mallard. 223 planeurs Horsa atterrissent sur la DZ "W" au sud d'Ouistreham et la DZ "N" à l'est de Ranville à compter de 21 heures pour apporter des renforts en hommes et en matériel à la première vague de la 6ème division aéroportée.

Sur la DZ "W" atterrissent des éléments de la 6ème brigade aérotransportée (*Airlanding brigade*), de la compagnie A du 12th Devons et de la compagnie D du 2nd Ox & Bucks. Sur la DZ "N" atterrissent l'état-major de la 6ème brigade aérotransportée, le 1er bataillon du Royal Hulster Regiment et le régiment de reconnaissance RAC avec ses 30 planeurs Hamilcar qui transportent des chars Tetrarch.

L'opération Mallard est lancée alors même que les Allemands contre-attaquent en direction de Sword avec la 21. *Panzerdivision* du Major Hans von Luck. Visible de tous, cette action aéroportée gonfle moral des soldats alliés dans ce secteur après une première journée de combat. Inversement, elle pousse les Allemands à interrompre leur contre-attaque et à se replier au sud, levant une importante menace qui pesait sur les plages du débarquement.

Bilan

Les objectifs initialement prévus sont dans la très grande majorité atteints par les éléments de la 6ème division aéroportée. Au soir du 6 juin 1944, cette division est entièrement déployée, exceptées les unités transportées par voie maritime.

La 5ème brigade tient le Bas de Ranville (13ème bataillon), Ranville (12ème bataillon) et la DZ "N" (7ème bataillon) ; la 3ème brigade est étalée sur un front de plus de cinq kilomètres entre le Bois de Bavent au sud (8ème bataillon), Le Mesnil au centre (1er bataillon canadien) et Le Plein au nord (9ème bataillon) ; la *1st Special Service Brigade* tient Le Plein, Le Hauger et Amfreville.

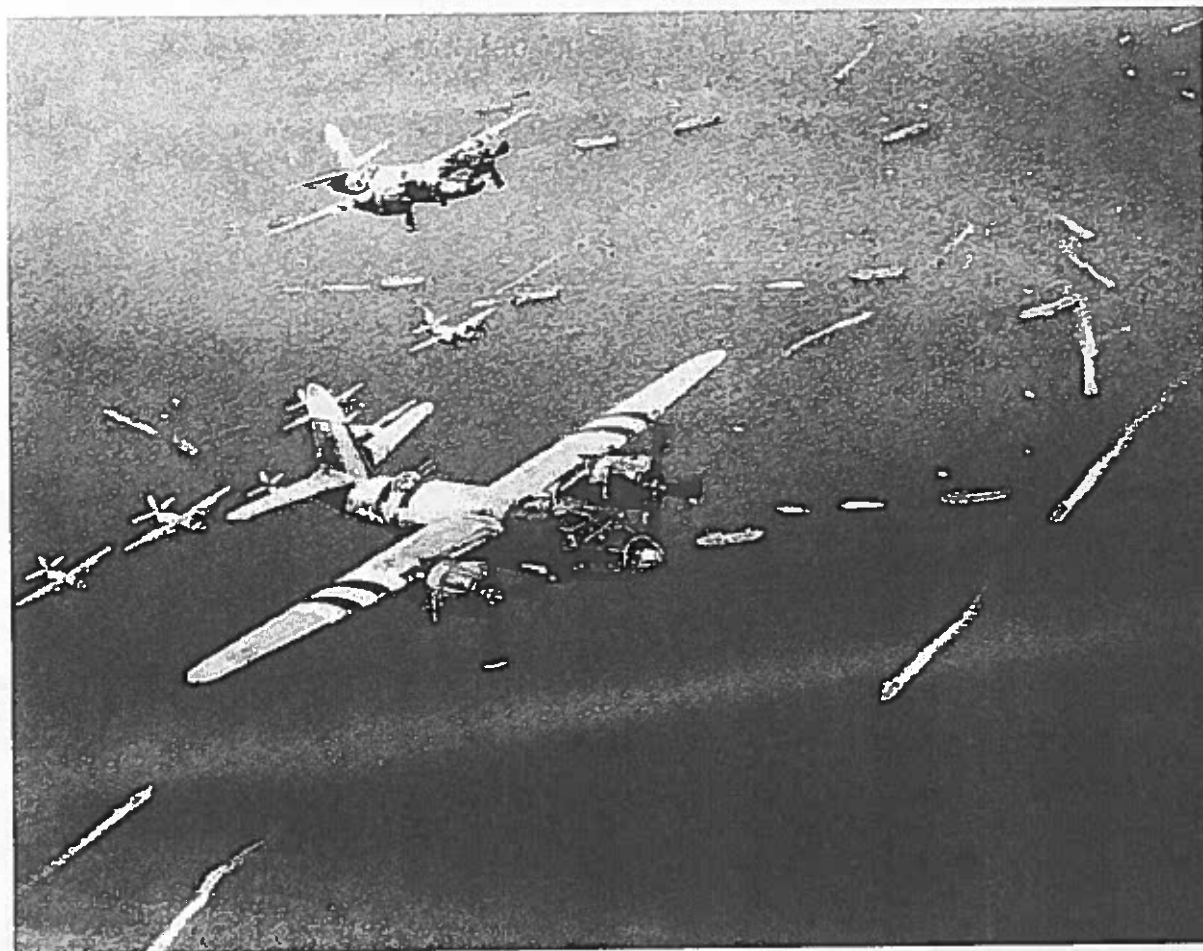
Le lieutenant-colonel Bradbrooke, commandant les parachutistes anglais et canadiens (lui-même sous les ordres du général Gale) peut être fier de ses hommes qui, malgré les difficultés rencontrées (erreurs de largage, dispositifs ennemis importants, etc.), ont su mener à bien leurs missions.

Le flanc gauche de l'invasion alliée est protégé par les parachutistes anglo-canadiens, qui se préparent aux éventuelles contre-attaques allemandes en valorisant leurs positions défensives face à la *21. Panzerdivision* jusqu'au lancement de l'opération Paddle le 17 août 1944.

1 166 soldats de la 6ème division aéroportée ont trouvé la mort pendant la bataille de Normandie. La plupart d'entre eux sont enterrés au cimetière militaire de Ranville.



LES BOMBARDEMENTS AÉRIENS EN NORMANDIE – MARDI 6 JUIN 1944



*Des bombardiers américains B-26 Marauder survolent l'armada alliée pendant l'opération Neptune.
Photo : US National Archives*

Avant de lancer les opérations amphibies sur les plages, les Alliés décident d'organiser une série de bombardements sur les côtes du nord de la France, afin de détruire un grand nombre d'objectifs stratégiques militaires allemands, capables s'ils sont en état de fonctionner de mettre à mal une telle action de débarquement.

En effet, si le Mur de l'Atlantique est encore en partie en construction sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique, des stations radars, de nombreux fortins et des batteries d'artillerie côtière peuvent désorganiser l'offensive alliée, si rien n'est fait pour supprimer ces points clés.

Les bombardements alliés au nord de la France ont considérablement augmenté à partir de l'automne 1943, en préparation de l'opération Overlord et le nombre de raids n'a pas cessé de progresser jusqu'en septembre 1944. Ces opérations aériennes doivent déboussoler les forces allemandes, par la destruction d'objectifs militaires, mais également de routes, de voies ferrées, de gares, d'industries ou encore d'installations portuaires. Appuyés par les actions de sabotage effectués par la Résistance Française, le réseau de communication allemand doit être profondément handicapé.

Opérations le Jour J

Aux premières heures du 6 juin 1944, en pleine nuit, les 8ème et 9ème *Air Force* de l'U.S.A.A.F. appartenant à la 2ème Force Aérienne Tactique, appuyés par des bombardiers britanniques et alliés (et notamment français), sont chargés, dans le cadre de l'opération Neptune, de réduire au silence tous les objectifs importants relevés au courant des mois précédents le Jour J par des avions de reconnaissance. Ainsi, 360 bombardiers lourds appuyés par 269 bombardiers légers survolent les convois de navires de guerre et de transport qui font route vers les côtes Normandes.

Ces appareils attaquent les fortifications du Mur de l'Atlantique, malgré la présence de nombreux nuages, qui handicapent le repérage des cibles. 92 stations radar sont bombardées, de la pointe de Barfleur jusqu'au Havre, afin que l'armada alliée ne soit pas remarquée par les opérateurs radio de la *Kriegsmarine*. 74 stations sont détruites par l'aviation, l'opération est plutôt une réussite.

Mais les bombardements de certains objectifs sur la côte (batteries d'artillerie, batteries de soutien, points fortifiés), s'avèrent être une opération relativement difficile.

En effet, la forte masse nuageuse gêne les équipages des bombardiers. 67 des avions bombardiers annulent leur mission en raison des mauvaises conditions atmosphériques, tandis que les autres essaient tant bien que mal d'accomplir leur mission.

Le littoral compris entre Ouistreham à l'est et Asnelles-sur-Mer à l'ouest, soit l'ensemble des plages prévues pour le débarquement des troupes Anglo-Canadiennes (Sword Beach à l'est, Juno Beach au centre et Gold Beach à l'ouest), est bombardé par les avions alliés, et de nombreux objectifs sont détruits ou endommagés. Le secteur de plage américain d'Utah est également massivement bombardé, notamment les batteries d'artillerie côtière du Cotentin situées à Azeville et à Crisbecq.

Mais entre Longues-sur-Mer à l'est, et Grandcamp-Maisy à l'ouest, les cibles n'ont pas été atteintes, ou très peu, par les bombardements. Une plage de débarquement est située dans ce secteur, il s'agit d'Omaha Beach, où doivent débarquer à l'aube les éléments des 1ère et 29ème division d'infanterie américaines. D'après les rapports des différents groupes aériens déployés pour bombarder ce secteur, la présence de nuages a compliqué la tâche qui leur avait été donnée, et il a suffi d'une ou de deux secondes pour que les bombes soient larguées à plusieurs kilomètres de leurs objectifs. Ainsi, les batteries d'artillerie côtières situées à proximité des localités de Longues-sur-Mer et de Maisy sont pratiquement intactes malgré les bombardements, tout comme les 8 points fortifiés de la plage d'Omaha Beach. Les Alliés ne le savent pas encore, mais les Allemands ne souffrent d'aucun dégât dans ce secteur : les installations du mur de l'Atlantique à Omaha Beach n'ont pas ou extrêmement peu été touchées.

Bilan des bombardements

Depuis le mois de mai 1944, les bombardements sur le quart nord-ouest ont augmenté, visant principalement des objectifs routiers et ferroviaires.

Avec l'aide des destructions effectuées par la résistance française, les Alliés ont lancé de très nombreux raids au-dessus de la Normandie, qui se sont soldés par des destructions relativement faibles pour les moyens engagés. Certains sites ont été écrasés sous les bombes, d'autres n'ont pas eu la moindre égratignure. Ces disparités ont eu des répercussions dans les heures qui suivirent les bombardements, quand les troupes alliées ont débarqué face au Mur de l'Atlantique, censé avoir été dans la grande partie détruit, mais qui par endroit était encore en parfait état.

La libération de la ville de Mons (2 et 3 septembre 1944)

Extrait du livre « La bataille dite de Mons », des 2, 3 et 4 septembre 1944
Georges Licope, Conservateur du Musée de Guerre à Mons (1973)

L'avance des troupes américaines en direction de Mons et la libération de la ville en septembre 1944

Il est difficilement possible dans ce résumé de mentionner en détail toutes les difficultés de cette action qui fut la première grande victoire américaine sur le sol belge.

Dans les derniers jours d'août 1944, les Allemands étaient harcelés de toutes parts y compris leur arrière garde. Les forces allemandes ne songeaient qu'à atteindre l'Allemagne le plus vite possible. Ils étaient toutefois dépassés dans cette course par les chars alliés qui opéraient sur tous les axes. Le 24 août, la 3^e Div blindée du Major-général Maurice Rose avait traversé la Seine à Tilly, au sud de Corbeil, et avait atteint la Marne le 27 août à la Ferté-sous-Jouare. Quelques heures plus tard, quelques officiers effectuèrent une visite de courtoisie au maire de Château-Thierry.

Le 29 août, la ville de Laon fut atteinte et la 3^e Div blindée reçut l'ordre de se diriger rapidement vers Charleville et Sedan.

Le même jour à 13H00, un ordre ultérieur envoyé par radio fit de Mons le nouvel objectif principal et de libérer les villes de Hirson, Vervins, La Capelle et Avesnes. Ce changement radical fut décidé en moins d'une heure.

Le matin du 1^{er} septembre, la 3^e Div blindée progressait en direction du nord avec six colonnes qui s'étendaient entre Vervins et Hirson.

Les deux colonnes de gauche (Combat command B) étaient commandées par le Colonel Truman Boudinot ; les deux colonnes du milieu (Combat command A) avaient pour chef le Brigadier-Général Doyle Hickey ; les deux de droite (Combat command X) servaient de réserve étaient commandées par le Colonel Louis Leone.

Pour plus de clarté, ces colonnes seront numérotées de 1 à 6 en partant de la gauche.



Général-Major
M. Rose
commandant
le 3^{ème} D.B.

La colonne 1, la première à quitter Vervins à 11H34 pour atteindre la commune de Prisches à 19H15 pour installer son bivouac. La colonne 2 atteignit Cartignies dans la soirée et campa dans les environs de la localité.

La colonne 3 atteint La Capelle à 23H25. Cette colonne, dans laquelle se trouvait le commandant de la 3^e division blindée, progressait sur la route de Vervins à Mons en passant par La Capelle, Avesnes et Maubeuge.

La colonne 4 atteignit la localité de Rocquigny dans la soirée pour y bivouaquer.

La mission de La colonne 5 avait pour mission de traverser Hirson et d'avancer en direction de Fourmies. Plus tard la colonne 6 devait libérer différentes localités pour atteindre Liessies au soir du 1^{er} septembre. Ces deux dernières colonnes rencontrèrent une forte résistance alors que les autres colonnes progressaient plus rapidement.

Le 2 septembre 1944

Le Général Rose aurait aimé donner l'ordre à sa division d'avancer vers Mons située à 45 kms plus au nord dès l'aube mais différents facteurs reportèrent le départ : d'abord et, avant tout, le ravitaillement en nourriture, en carburant et en munitions put se faire uniquement pour les colonnes 1 et 2 après deux heures de retard. Ensuite parce que les colonnes 5 et 6 positionnées plus en arrière du reste de la division ne pouvaient protéger son flanc droit.

En dépit de ces contraintes et de la fatigue intense des hommes, l'ordre fut donné à la division qui possédait cinq cents véhicules blindés d'avancer vers Mons.

La colonne 1 se mit en mouvement à 08H34 et traversa la Petite Helpe à Maroilles et atteignit Leval située à l'ouest d'Aulnoye deux plus tard. La Sambre fut atteinte à 13H30. Approchant de Bavay, la colonne fut stoppée à 4 kms de la ville au lieu-dit « Chêne du Loup ». Elle contourna la ville par l'est. Dans la soirée, les premières unités de la colonne atteignirent la route Bavay-Mons et, quelques heures plus tard, le village de Blaregnies.

La progression de la colonne 2 était encore plus régulière pour atteindre la frontière belge à Aulnoy en fin d'après-midi après avoir détruit et dispersé des convois hippomobiles.

Après quelques avoir rencontré une faible résistance, la colonne continua sa progression vers Genly, traversa Frameries et Flénu pour atteindre la route Valenciennes -Mons à hauteur de l'institut St-Ferdinand à Jemappes aux environs de 18H20 pour intercepter et détruite un convoi de ravitaillement ennemi qui prenait rapidement la direction de Mons. Après avoir traversé le canal à hauteur du parc de Jemappes, la colonne traversa les environs ouest de Ghlin pour s'arrêter à 20H45 ayant atteint son objectif.

La colonne n°3 était en mouvement afin de rattraper le temps perdu. A 04H15, le Général Hickey était à Etroeungt et à attaquèrent les Allemands retranchés à Avesnes. La tour de l'église brula. L'ennemi résistait encore au nord de la ville. Dans l'après-midi, cette colonne atteignit Maubeuge sans difficulté et traversa la frontière aux environs de 16H00. Une heure et demie plus tard, la colonne n° 3 était au carrefour du « Cheval blanc » à Asquillies et s'arrêta au mont Eribus à la limite sud des environs de Mons en début de soirée. Le Général de brigade Hickey installa son QG dans une petite prairie le long de la route de Maubeuge.

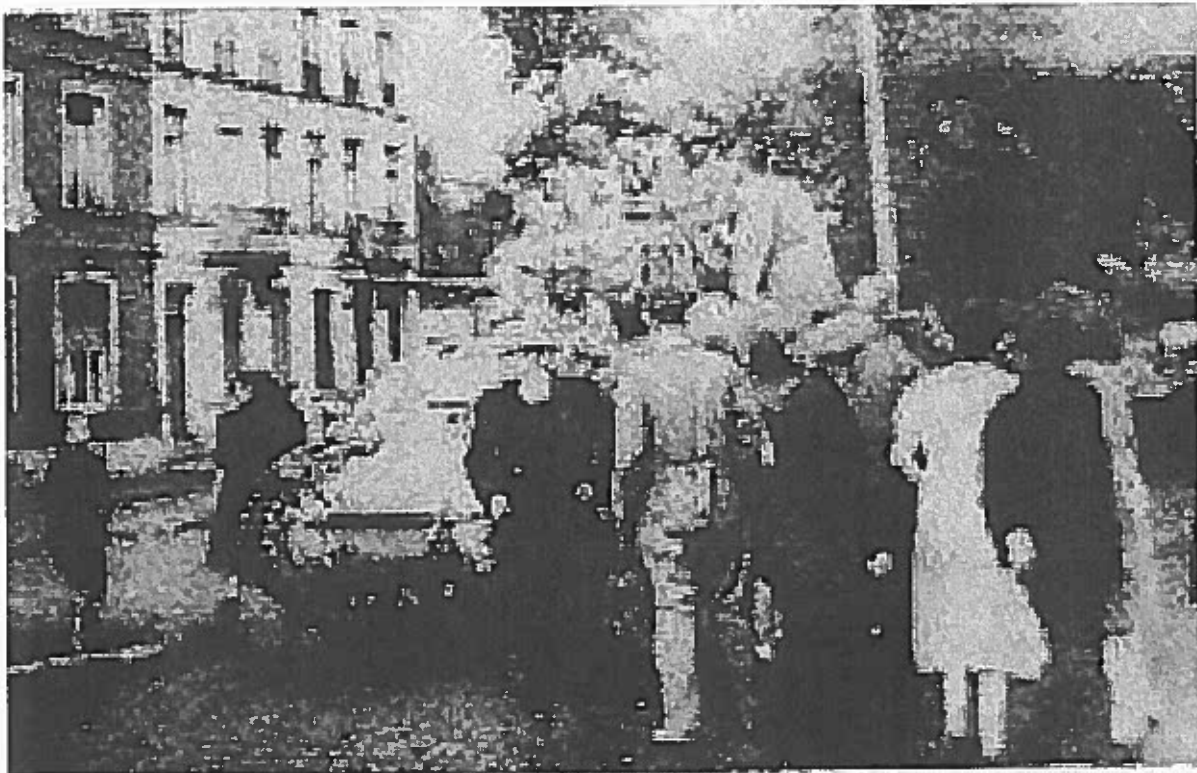
Le Général Rose, commandant de la division, s'installa dans le château de Behault de Warelles aux environs de 17H00.

La colonne n°4 traversa différents villages situés sur son axe de progression et traversa la frontière vers 16H00. Elle traversa les villages de Givry, Harveng, Nouvelles, Mesvin et Hyon pour arriver à la rue Léon Save pour tourner à gauche sur la chaussée de Binche en face de la brasserie Labor. Quelques unités occupèrent le carrefour de la bascule et les collines du Mont Panisel et du Bois-là-Haut pour atteindre la place de Flandre via l'avenue Reine Astrid.

Les colonnes 5 et 6, qui étaient en réserve, étaient plus éloignées que le jour précédent. La colonne 5 avançait avec difficulté depuis Hirson et son avant-garde était à peine à Ferrière-la-Grande située à 25 kms à vol d'oiseau.

La colonne 6 avançait sur l'axe Trelon et Liessies et n'avait pas beaucoup avancé dans la soirée.

Le Général Rose donna un ordre par radio au Colonel Leone de cesser immédiatement le combat pour atteindre les objectifs qui lui étaient assignés en empruntant, si nécessaire, la route de la colonne 4. Sa mission était d'occuper le soir même tout le secteur situé à l'est de Mons et, en particulier, Binche et La Louvière. De toute façon, les premières unités de ces deux colonnes atteignirent le village d'Harveng à 23H00. A 03H00 le 3 septembre, presque toutes les unités étaient regroupées aux environs de ce village, ce qui était providentiel pour intervenir en cas d'événements imminents.



Le char de reconnaissance Fish & Ship fait son entrée à Mons dans la soirée du 2 septembre

Le 3 septembre

La progression des colonnes pendant la journée du 2 septembre n'avait pas été aussi brillante qu'elle avait été planifiée en théorie. La colonne 1 fut stoppée à Blaregnies ce qui empêcha l'occupation immédiate de la partie occidentale du Borinage tandis que les colonnes 2, 3 et 4 avaient atteint leurs objectifs et ce qui n'était pas le cas des colonnes 5 et 6 qui s'étaient rassemblées dans le milieu de la nuit à l'est du QG de la division près d'Harveng afin d'être engagées rapidement selon l'urgence des besoins. Le Général Rose avait déjà donné des ordres à toutes les unités de la 3 Div BI que le 3 septembre, elles avançaient en direction de Namur.

Le Général Hickey pensait qu'il était trop tard d'occuper Mons le 2 septembre. Par conséquent, il ordonna d'établir des road blocks autour de la ville afin d'empêcher les Allemands de s'échapper.

A minuit, une colonne ennemie importante venant de Bavay via Goegnies-Chaussée approcha du carrefour de Bois-Bourdon avec l'intention de poursuivre dans la direction de Binche. Elle fut immédiatement attaquée par des différentes unités de transport du combat command A qui s'étaient arrêtés à cet endroit pour y passer la nuit.

Le combat fut très engagé. Vers 02 heures, une seconde colonne allemande venant de Quévy-le-Petit arriva pour renforcer la première colonne mais douze de ses véhicules furent pris sous le feu des chars américains. Plus tard, des unités d'infanterie allemande s'infiltrèrent à partir du nord et menacèrent les colonnes américaines.

Cinq kilomètres plus au nord, au carrefour du « Cheval blanc » des forces allemandes attaquèrent le barrage routier et parvinrent à s'infiltrer à travers champs en direction de Givry.



Char Tigre détruit à Jemappes

Le QG du Général Rose se situait à mi-chemin entre ces deux points, dangereusement coupé du reste de la division. Rose demanda alors l'aide de son supérieur, le Général Lawton Collins, commandant du VII Corps de la première armée du Général Hodges.

Cette assistance se composait d'unités de la 1ère division expertes au combat. Plusieurs bataillons d'infanterie avaient été envoyés vers Malplaquet et Bavay où il y avait une importante concentration de troupes allemandes. Les unités américaines mirent presque 24 heures pour se pour y arriver. A un point tel que les groupes de résistants français et belges qui avaient déjà fourni d'importantes informations, prirent une part importante dans les combats en essuyant de lourdes pertes. Outre cela, tôt dans la matinée, des Thunderbolts et P.47 ouvrirent le feu sur les coloones allemandes à l'arrêt, principalement à Goegnies-Chaussée où plus de quatre cents véhicules et leurs occupants furent mitraillés et bombardés. Il y eut aussi de nombreux engagements dans de nombreux villages qui entouraient la vile et dans le Borinage. Cela mit fin à la suprématie américaine. Les opérations de nettoyage continuèrent dans la région jusqu'au 5 septembre. Entre temps, le 4 septembre, la 3^e Div BI commença son mouvement vers les vallées de la Sambre et de la Meuse et ensuite vers la frontière allemande.



Prisonniers allemands suite aux combats de Goegnies-Chaussée

Résultats de la bataille de Mons

Les résultats de la dernière des batailles de Mons fut très importante pour les Américains. On compare d'ailleurs « la poche de Mons avec « la poche de Falaise ». Les Américains aidés par la résistance firent plus de 27 000 prisonniers. Parmi eux trois généraux, Rudiger von Heyking, commandant de la 6^e Div Parachutiste, Hubertus von Aulock, commanda, d'un groupe d'armée qui était supposé défendre Paris et qui était blessé, et Karl Wahle, commandant de la 712^e Div d'infanterie. On dénombrait aussi le Colonel Hesse, chef d'état-major pour la défense de Parisainsi que le Baron von Hollidt, Colonel du 149^e régiment d'artillerie en appui de la 49^e Div d'infanterie.

La grande majorité des prisonniers venaient de six divisions : la 6^e parachutiste, la 18^e d'artillerie et les et 47^e, 275^e, 348^e et 712^e divisions d'infanterie. La citation « Mons » fut attribuée à la Cie Recce du 32^e régiment blindé, à l'unité de défense du QG et la Cie du QG avancé.

Le nombre d'Allemands morts représentait plusieurs milliers contre 89 Américains, 59 appartenant aux unités blindées et 30 aux unités d'infanterie.

Pour la ville de Mons retrouva sa liberté après 51 mois et 13 jours d'occupation, soit 3 semaines plus tard que lors de la première guerre mondiale.

Le 30 mars 1945, le Général Rose, fut tué au combat dans les environs de Paderborn. Ses frères d'armes créèrent une fondation en sa mémoire à l'hôpital de Denver (Colorado). Il s'engagea à l'âge de 18 ans et se battit en Argonne en 1917. Il prit le commandement de la 3^e Div BI le 6 août 1944.

Le Général de Brigade Hickey lui succéda et mourut le 20 octobre 1961. Quant au Colonel Boudinot qui devint aussi Général de Brigade, il mourut peu après son retour aux Etats-Unis en 1946.

Le seul survivant parmi les principaux chefs de la 3^e division fut le Colonel Leone. Il fut reçu officiellement à Mons en 1949 par le bourgmestre de l'époque, Victotr Maistriaux et signa le livre d'or de la ville.



Fuite de parachutistes allemands, septembre 1944



A l'occasion de la Fête Nationale,

Le Gouverneur de la Province de Hainaut,

Monsieur Tommy Leclercq,

A le plaisir de vous inviter,

Ce 21 juillet 2019, à 11 heures,

Au Te Deum qui sera chanté en

La Collégiale Sainte-Waudru à Mons.

*L'entrée des Autorités se fera pour le portail ouest (Square
Roosevelt)*

Les Officiers sont attendus pour 10H30 (X)

(X) communiquer SVP au Président, A. KICQ, votre participation au Te Deum et au drink qui suit la cérémonie avant le 7 juillet 2019

MONCHARTOURN 2019

Samedi 28 septembre 2019

Notre Monchartourn culturel se déroulera dans la **région de WAREGEM**
et des MONTS DE FLANDRES .

Nous visiterons le musée **HIPPO.WAR** à **WAREGEM**, et après le repas nous visiterons le **BUNKER** du **KEMMELBERG**.

Planning de la journée

07H30 : départ de Charleroi - Mons (45')

08H15 : départ de Mons - Tournai (45')

09H00 : départ de Tournai – Waregem (60')

10H00 : Arrivée à Waregem (hippodrome)

10H10 : Visite guidée Hippo war (1H30)

11H40 : départ vers restaurant

12H30 : Arrivée restaurant aux environs de : 12H30

12H45 : Repas

15H00 : départ vers le mont Kemmel

15H15 : Visite du bunker de la guerre froide

17H00 : Retour

PAF : 65,00 € (transport en car, repas, entrée musées et guides) pour les noms
Membres

55,00 € pour les membres en règle de cotisation 2019 au 31 juillet 2019

Le versement de la somme fait preuve d'inscription



HIPPO.WAR

HIPPO.WAR, le centre de visiteurs de Waregem consacré à la Première Guerre Mondiale, a ouvert ses portes le 11 novembre 2017. Il se trouve au deuxième étage du bâtiment des tribunes de l'hippodrome dans la Holstraat 95. Sur 900 m², on y trouve deux expositions permanentes : le rôle du cheval pendant la Première Guerre Mondiale, et l'importance des Américains pendant cette même guerre. Grâce à des photos, des fragments de film et audio, de nombreuses pièces authentiques, un quiz interactif et même une reconstitution d'un hôpital pour chevaux, vous découvrez des aspects sans doute encore moins bien connus de la « Grande Guerre ».

POURQUOI

La Flandre (occidentale) compte déjà de nombreux cimetières, monuments, mémoriaux et musées consacrés à la période 1914-1918. La « Grande Guerre » reste en effet un jalon dans l'histoire récente du monde. Comme il n'y a plus de témoins vivants, il est important que ce patrimoine soit bien préservé. On peut trouver partout les grandes histoires de la Première Guerre Mondiale, mais il subsiste toujours quelques aspects peu souvent évoqués.

QUOI

LE CHEVAL PENDANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

La première aile du centre de visiteurs est placée sous le signe du cheval pendant la Première Guerre Mondiale. En 1914-1918, ils ont joué un rôle non négligeable : approvisionnement, traction d'affûts, soldats à cheval et bien plus encore. On y trouve bien entendu de nombreuses photos, fragments de film et audio, mais aussi des harnachements originaux, un squelette complet et authentique d'un cheval de la Première Guerre Mondiale, une reconstitution d'un hôpital pour chevaux... Pour rendre le tout compréhensible pour les plus jeunes, il y a même un véritable quiz interactif.

AMÉRICAINS PENDANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

La deuxième aile d'HIPPO.WAR s'intéresse aux Américains pendant la Première Guerre Mondiale. Le 6 avril 1917, le président Wilson signa la déclaration de guerre à l'Allemagne. Jusqu'à l'armistice du 11 novembre 1918, l'armée américaine a joué un grand rôle dans la libération de (la région autour de) Waregem. Depuis des années, le Flanders Field American Cemetery en constitue un témoin muet. Mais HIPPO.WAR permet de découvrir non seulement des photos, des films et des fragments audio, mais également de nombreux uniformes américains, des pièces originales (p. ex. des lettres) que nous avons reçues de descendants de soldats dans Flanders Fields, toutes les informations sur ces hommes courageux, le châle authentique de Charles Lindbergh... Enfin, vous pouvez vous faire « tirer le portrait » en Américain(e) de la Première Guerre Mondiale.

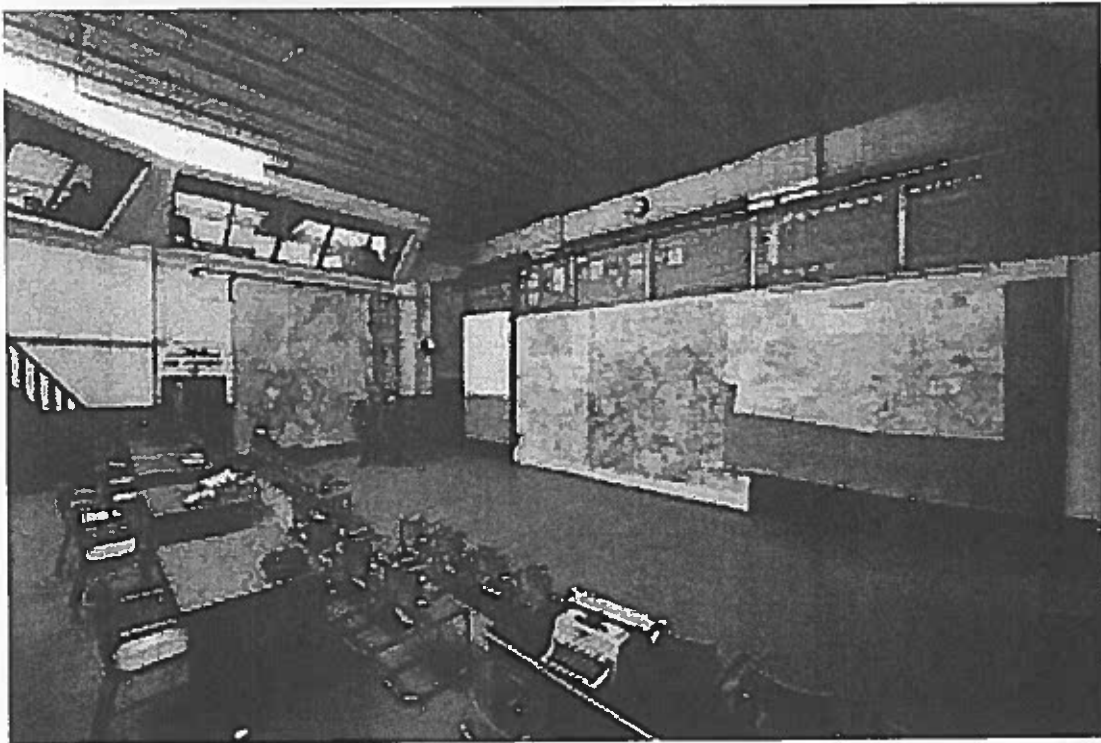


Cimetière américain de Waregem

Bunker de commandement Kemmel

Le bunker, construit au début des années 1950, était destiné à servir de poste de commandement d'un système de défense aérienne international. Toutefois, il ne joua jamais ce rôle. Au début des années 1960, le haut commandement des forces armées belges décida d'aménager le bunker en poste de commandement en cas d'exercice, de crise ou de conflit.

Après la Guerre froide, le bunker resta vide. Le Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire se vit confier la mission de conserver ce pan unique du patrimoine militaire et de l'ouvrir au public. Découvrez ce que nos soldats ont vécu pendant la Guerre froide. Embarquez dans une machine à remonter le temps et retournez à l'époque de la Guerre froide...



Notre restaurant : 't Oud Kerverijtje

Lettingstraat 7

8951 Dranouter

0474 97 04 18



Menu

Apéritif : bière locale

Buffet froid et chaud à volonté

Accompagnés de pain et pommes de terre en pelure

Dessert

Une boisson au choix



**MONS
MEMORIAL
MUSEUM**

Expo: "Camp de prisonniers allemands de Ghlin-Erbisoeul"

Du 10 mai au 18 août 2019, le Mons Memorial Museum accueille une exposition consacrée au camp de prisonniers allemands de Ghlin-Erbisoeul. Ouvert en 1945 par les troupes américaines et fermé en 1948 par l'Armée belge, ce camp fut occupé par plus de 52.000 prisonniers de guerre allemands. La majorité de ceux-ci travaillera dans les charbonnages borains, du Centre et de la région liégeoise, alors que les autres seront occupés dans des fermes ou des entreprises locales. Certains resteront dans la région et fonderont des familles. Cette exposition, la première proposée par une institution muséale belge sur cette thématique encore brûlante, a pour but de présenter l'histoire et les conditions de vie de ces hommes dans une Belgique en pleine reconstruction au travers d'objets et de documents encore inédits.

Guerre - Occupation – Libération Une nouvelle exposition permanente au Musée royal de l'Armée

Le 9 mai 2019, le Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire, l'un des sites du War Heritage Institute, ouvre une nouvelle exposition permanente consacrée à la Belgique et à la Deuxième Guerre mondiale. Plus de 1000 pièces de collections réparties sur 1500m² présenteront ainsi une vue d'ensemble sur un pan important de l'histoire de notre pays.

Ce nouvel espace complète et conclut de manière surprenante et innovante l'exposition présentant la période de l'entre-deux-Guerres et les débuts de la Seconde Guerre mondiale, installée depuis quelques années au sein du Musée royal de l'Armée mais fraîchement modernisée.

Dès le 9 mai 2019, l'impressionnante Halle Bordiau donnera aux visiteurs un aperçu complet de l'histoire militaire en Belgique et en Europe, entre 1919 et 1945 (au total, plus de 2000 pièces de collection réparties sur 3000m²).

La nouvelle exposition raconte l'occupation et la libération du pays (1940-1944), la fin de la guerre en Europe et en Asie (1944-1945) et se concentre également sur la répression national-socialiste, la persécution et les politiques génocidaires (1933-1945). L'exposition dépasse de loin les frontières de l'histoire militaire traditionnelle et accorde une attention particulière aux conséquences sociales, politiques, économiques ... et humaines de la guerre. Il s'agit d'une histoire historico-scientifique nuancée dans laquelle les options, les possibilités et les «choix» en temps de guerre forment le fil conducteur du parcours. Les questions tabous ne sont pas éludées: la Belgique institutionnelle, le rôle du roi, la résistance, la collaboration, la persécution des Juifs, la répression... sont mis en lumière et contextualisés.

Les douze nouvelles zones d'exposition sont de magnifiques exemples d'une scénographie moderne et attractive en parfaite adéquation avec la thématique. Sols, murs, éclairages et vitrines créent un parcours de visite harmonieux.

De spectaculaires applications multimédias complètent l'installation. Mais le Musée reste fidèle à ses missions : les véritables éléments centraux de l'exposition restent les pièces de collections uniques et exceptionnelles qui permettent aux visiteurs une confrontation directe avec le passé.

Le CROR Mons vous propose :

Les 2 et 3 septembre 2019, la ville de Mons commémorera le 75^e anniversaire de la libération du territoire. Dans ce cadre, le Cercle Royal des Officiers de réserve de Mons organisera du 7 au 22 septembre aux Ateliers des Fucam à Mons une exposition intitulée « Tombés du ciel » qui aura pour thématique les avions alliés tombés dans la région de Mons, voire le Hainaut. Plus de cent modèles réduits d'avions seront exposés grâce à la collaboration d'un club de modélisme montois « Les Copies Conformées ».

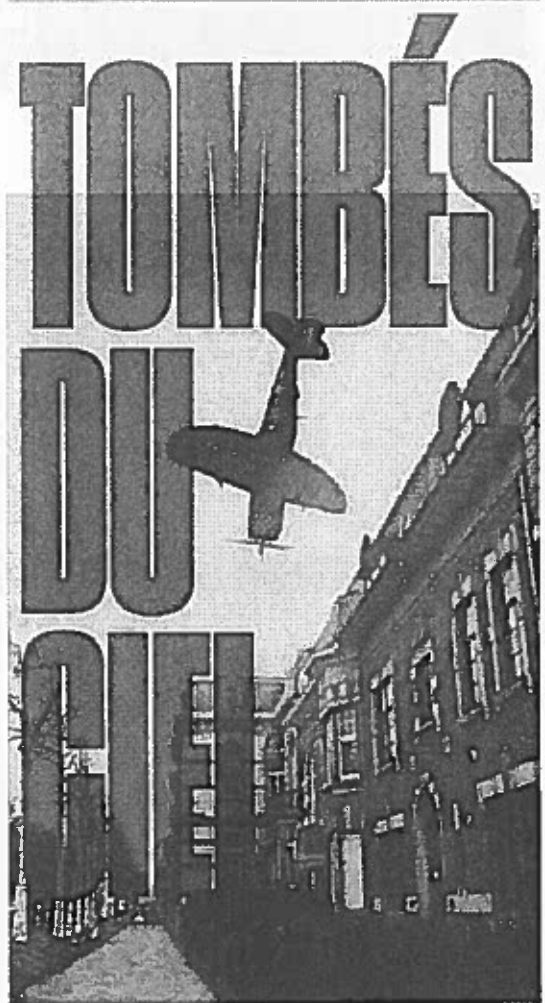
L'exposition a pour objectif de sensibiliser le public à la découverte de ces engins volants mais aussi de découvrir l'histoire des équipages qui ont souvent payés de leur vie leur engagement pour la liberté et les valeurs de la démocratie.

C'est aussi une manière de rendre hommage à un Montois, Philippe Save, passionné de la seconde guerre mondiale, qui pendant des années a réalisé des recherches sur les avions britanniques, américains ou allemands qui ont été abattus dans la région montoise et le Hainaut.

L'accent sera particulièrement mis sur l'accueil de groupes scolaires pour développer le devoir de mémoire à travers des activités pédagogiques qui auront pour objectif de retracer l'histoire aérienne de notre région (la résistance racontée aux enfants, ateliers de modélisme, visites guidées ...).

Nous publierons à cette occasion les recueils très fouillés de Monsieur Save qui sont une mine d'informations sur un des aspects de l'histoire de l'aviation de la seconde guerre mondiale. Un catalogue qui reprendra les fiches concernant les appareils et le personnel volant sera également disponible.

Outre l'exposition, des conférences seront organisées l'une sur l'histoire des avions exposés, l'autre sur le réseau de résistance « Comète » qui a tenu un rôle primordial dans l'aide aux aviateurs abattus pour se cacher et rejoindre le Royaume-Uni.



**DES AVIONS, DES VILLAGES
ET DES HOMMES**

**CHUTES D'AVIONS
ET D'AVIATEURS ALLIÉS
EN HAINAUT**

1939 - 1945

Philippe
Save

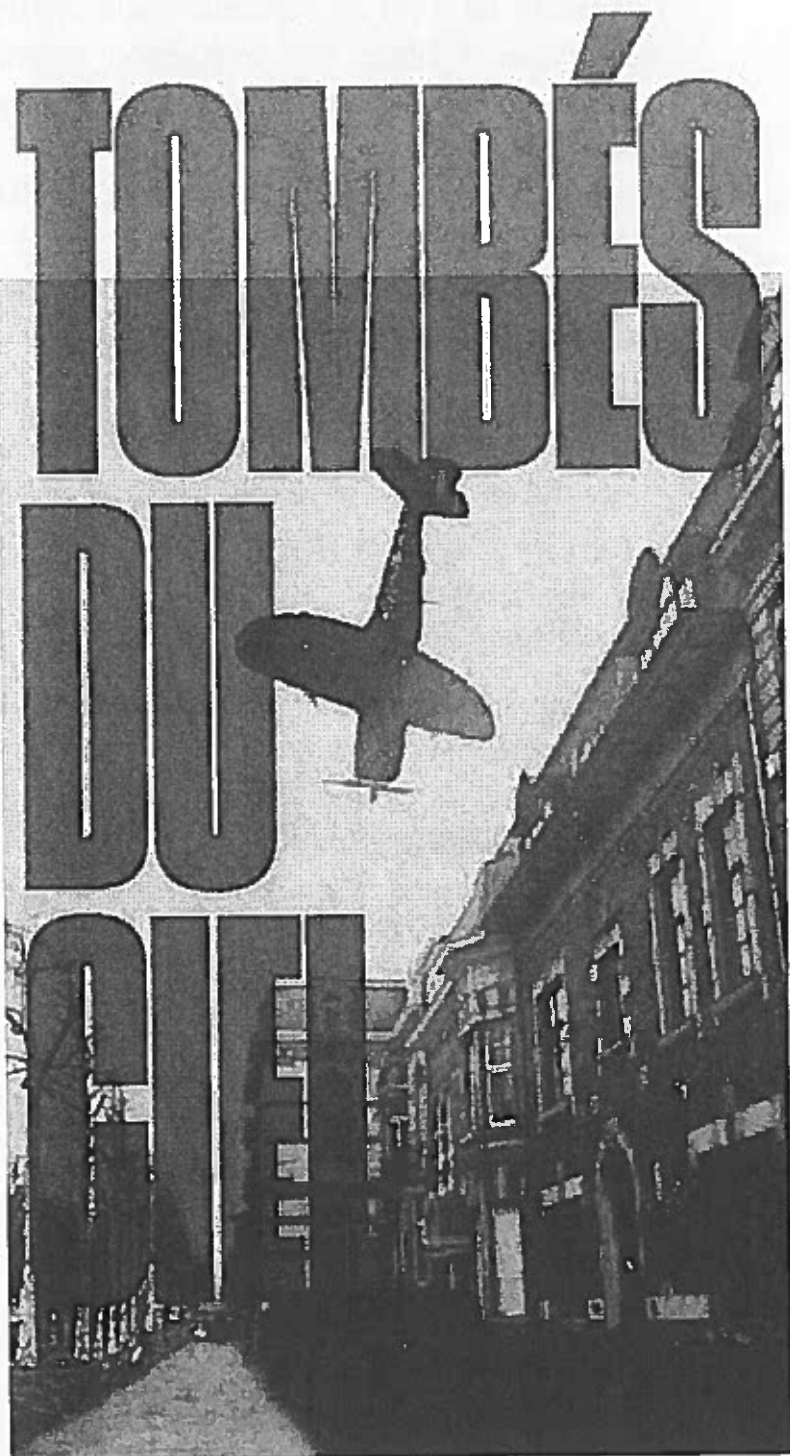


Table des matières

<i>Chapitre I. Nouvelles, nuit du 8 au 9 septembre 1939 Un Fairey Fox belge s'écrase au Chemin de la Seigneurie.....</i>	<i>6</i>
<i>Chapitre II. Flénu, 18 mai 1940 Un Hawker Hurricane s'écrase sur la colline du Castillon</i>	<i>10</i>
<i>Chapitre III. Givry, nuit du 16 au 17 Avril 1943 Un Lancaster est abattu par un Me 110</i>	<i>12</i>
<i>Chapitre IV. Blaugies, 20 Octobre 1943 Un aviateur américain tombe dans le bois.....</i>	<i>16</i>
<i>Chapitre V. Cordes, 24 janvier 1944 Mort du Lieutenant Frazier.....</i>	<i>30</i>
<i>Chapitre VI. Ath, 29 janvier 1944 Atterrissage forcé du Lt Benjamin Truman Martin</i>	<i>35</i>
<i>Chapitre VII. Saint Symphorien, 4 mars 1944 un B-17 sans équipage atterrit dans un champ.....</i>	<i>41</i>
<i>Chapitre VIII. Glabais, 4 Mars1944 Chute d'un B-17 au lieu-dit « Le Trou au Sable ».....</i>	<i>61</i>
<i>Chapitre IX. Wangenies, 4 mars 1944 Un B-17 abattu, un aviateur se cache à Cibly et Hyon.....</i>	<i>70</i>
<i>Chapitre X. Arbre, 24 avril 1944 Chute d'un B-24</i>	<i>79</i>
<i>Chapitre XI. Lanquesaint, 1 mai 1944 Chute d'un B-17</i>	<i>83</i>
<i>Chapitre XII. Fourbechies, 7 mai 1944 Crash d'un B-26 « Maraudeur ».....</i>	<i>89</i>
<i>Chapitre XIII. Mons, 5 Juin1944 Un P47 s'écrase sur une maison du Boulevard Dolez.....</i>	<i>92</i>
<i>Chapitre XIV. Wodecq, 14 juin 1944 Chute d'un B-24</i>	<i>95</i>
<i>Chapitre XV. Orcq, 11 juillet 1944 Atterrissage forcé d'un B-24</i>	<i>103</i>
<i>Chapitre XVI. Harveng, 19 juillet 1944 Un Lancaster s'écrase au lieu-dit « La Dodolle »</i>	<i>107</i>
<i>Chapitre XVII. Avesnes-sur-Helpe, 7 Août 1944. Un B-24 « Carpet Bagger » s'écrase au lieu-dit « Cheval Blanc » à Hautlieu.....</i>	<i>117</i>
<i>Chapitre XVIII. Harveng, 1 Janvier 1945 Atterrissage forcé du B24 « Rat Poison"</i>	<i>126</i>
<i>Chapitre XIX. Dergneau, 20 février 1945 Chute d'un bombardier américain</i>	<i>131</i>
<i>Chapitre XX. Ochamps, nuit du 6 au 7 mai 1942, un Halifax est abattu par la chasse allemande</i>	<i>136</i>

Chapitre I. Nouvelles, nuit du 8 au 9 septembre 1939¹

Un Fairey Fox belge s'écrase au Chemin de la Seigneurie

Tout commence en septembre 1939. La France et l'Angleterre ont déclaré la guerre à l'Allemagne le 3 septembre et la Belgique a déclaré sa neutralité. L'Aéronautique Militaire belge est en alerte. Elle a reçu mission de garantir la neutralité de l'espace aérien et d'intercepter tous les avions qui le violeraient. Cette mesure concerne les Allemands mais également les Britanniques et les Français.

A cette époque, la RAF envoyait ses bombardiers larguer des tracts sur l'Allemagne. Au retour, ils n'hésitaient pas « couper au plus court » en survolant la Belgique.

C'est ainsi que la nuit du 8 au 9 septembre un groupe de trois bombardiers Whitley du 102^e squadron RAF « viole la neutralité belge ».

Immédiatement, des éléments des deux escadrilles basées à Nivelles, la 4/II/2A^e la « Cocotte Blanche » et la 5/III/2A^e « Aigle Bleu » (Capitaine Boussa), décollent pour l'interception. Le capitaine Boussa amène un des avions à atterrir à Nivelles. Alors qu'ils sont en train d'atterrir, un deuxième avion est signalé et à bord de son Fairey Fox, l'adjudant Albert Genot, en compagnie de son mitrailleur, le caporal Roger Alaffe, reprend de l'altitude. Il s'approche de l'avion anglais et tire une fusée blanche. L'anglais répond par une fusée rouge et continue sa route. Devant ce refus d'obtempérer, Genot continue d'appliquer la procédure et tire une rafale de sommation. Le mitrailleur de queue de l'Anglais riposte immédiatement et touche le Fairey qui prend feu. Les aviateurs belges sautent en parachute. A l'atterrissage, Genot se blesse à la main et Alaffe se fracture l'épaule. L'avion tombe à Nouvelles sur les terres du Comte Gaston d'Oultremont³, dans le Chemin de la Seigneurie, à environ 300 mètres du carrefour avec la rue de Spiennes⁴.

Le premier avion qui est tombé dans la région de Mons est donc Belge.

Le Bomber Command présenta ses excuses à la Belgique et offrit un Boulton Paul Défiant en compensation. Selon d'autres sources, il s'agirait de trois Hurricanes.

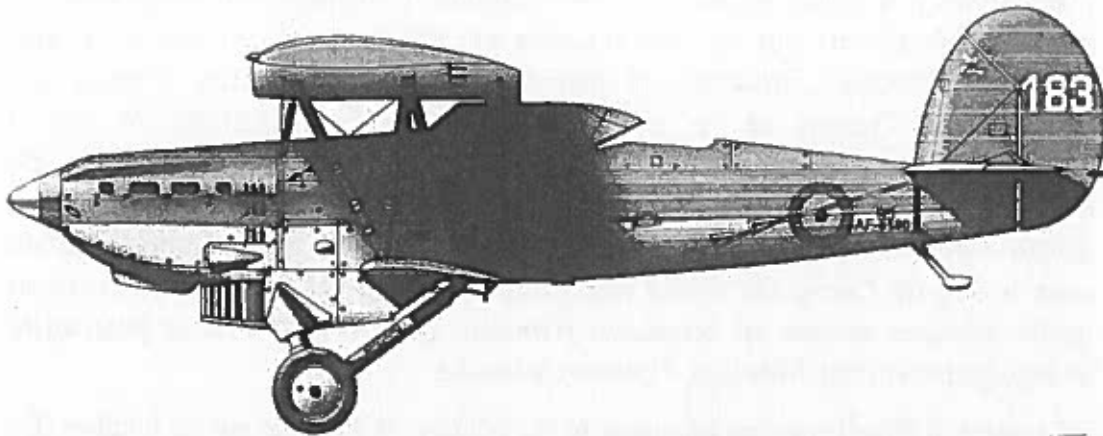
Peu importe, la Belgique refusa en raison de sa neutralité !

1 Informations obtenues sur le site web surfcity.kund.dalnet.se/belgium_offenberg.htm

2 5/III/2A^e signifie 5^e escadrille, 3^e groupe, 2^e régiment aéronautique.

3 Fait confirmé par Madame la Comtesse Madeleine Gaston d'Oultremont.

4 Témoignage de Madame Boulanger de Nouvelles, recueilli par Patrick Chanut.



L'appareil est un Fairey Fox VI C immatriculation O-177 de la 5^e escadrille III^e groupe 2^e Régiment aéronautique basée à Nivelles.

Rapport du Colonel Baron de Woelmont, Commandant le 2^e Régiment d'Aéronautique (chasse)⁵

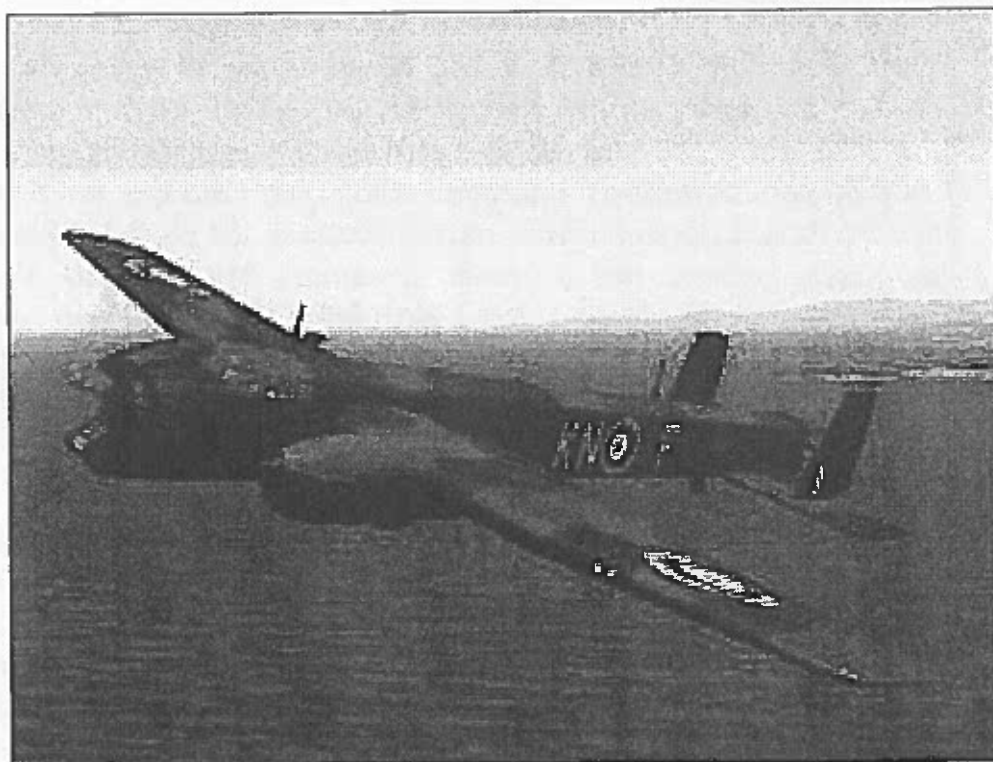
Le 09 septembre à 05 h 58 le CR signale dans la région de Laroche, vers le Nord-Ouest, un avion étranger. Un peloton de trois avions de la 5/III (Capitaine Boussa) décolle et se dirige vers Gembloux. Etant à 1 500 m. vers Genappe il aperçoit l'avion plus haut que lui. Il grimpe et encadre l'avion anglais à très courte distance. Le chef de peloton lance des fusées vertes, tire à balles traçantes sur la route de l'avion britannique et, finalement, se place lui-même au-devant de lui en ralentissant sa vitesse pour le forcer à changer de route. Le pilote Britannique finit par comprendre ce qu'on lui veut et se met à descendre à la suite du Cap Boussa qui l'amène à l'aérodrome de Nivelles.

Pendant que ces événements se déroulaient, le guet signale un second appareil étranger suivant approximativement la même route. Un peloton de la 4/II était immédiatement mis en action mais seul un avion de ce peloton (Sgt Michotte) a pu s'approcher efficacement du second avion anglais. Un deuxième avion (Sgt LeRoy du Vivier) était légèrement distancé et avait des difficultés à se rapprocher ; à eux se joignit le Fox Hispano de l'adjudant Genot avec le caporal Alaffe comme observateur. L'Adj Genot faisait partie du peloton du Capitaine Boussa. Au moment d'atterrir avec le premier avion britannique, il entendit par radio que l'on signalait un deuxième avion. Il prit l'initiative de reprendre de l'altitude et le rejoignit. Le Fox et le Firefly encadrèrent l'avion britannique qui se dirigeait vers Mons. Malgré cet encadrement, les fusées et les signaux faits à la main, l'équipage britannique continua sa route et lança deux fusées rouges. L'Adj Genot s'écarta alors légèrement et tira des balles traçantes devant l'avion.

⁵ BOTQUIN, Gaston, † archives personnelles.

C'est alors que deux rafales de mitrailleuse, émanant du mitrailleur de queue s'abattirent sur le Fox. L'avion se mit en vrille en même temps que des flammes jaillissaient dans les pieds de Genot. L'équipage abandonna l'avion et se lança en parachute. Il toucha le sol à Nouvelles. Genot est indemne. Le caporal Alaffe a une fracture de l'épaule droite provoquée sans doute par le choc subi au moment où il quitta l'avion. Après avoir abattu le Fox le mitrailleur tira une rafale vers le Fly de Leroy du Vivier sans l'atteindre. Les deux Fly constatant qu'ils allaient entrer en territoire français abandonnèrent la poursuite et rejoignirent l'un Nivelles, l'autre Ostende.

L'avion qui a atterri à Nivelles est un bimoteur A.W. Whitley. Il ne porte pas de bombes. De nombreux tracts se trouvent dans le fuselage. Il est armé de quatre mitrailleuses Vickers et deux Browning. Un troisième avion anglais venant de la même direction a été signalé se dirigeant vers Gand et le Nord-Ouest. Il n'a pas été intercepté.



Bombardier Anglais "Whitley"



Nouvelles - nuit du 8 au 9 septembre 1939 : Lieu du crash

Le Capitaine Lucien Boussa⁶, DFC

Né en 1918 à Glain près de Liège, Lucien Boussa obtient son brevet de pilote le 31 décembre 1931. Il a atteint le grade de capitaine dans l'aéronautique militaire belge lorsqu'éclate la deuxième guerre mondiale. Il est alors commandant de la 5/III/2 à Nivelles et vole sur Fairey Fox. Lors de la chute de son pays, il quitte la Belgique pour rejoindre l'Angleterre où il arrive le 1 juin 1941.

⁶ Informations reprises du site web www.cieldegloire.com



Photo: www.cieldegloire.com

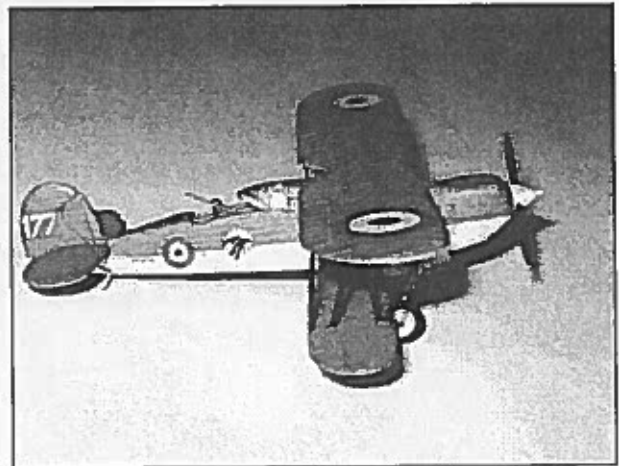
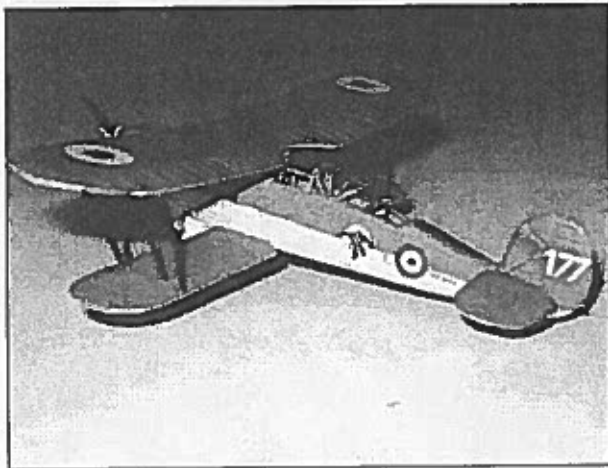


Photo : RAFES

Promu Pilot Officer en juillet, il passe par de nombreuses affectations successives : Squadron 131 le 30 août, Squadron 79 le 22 octobre, Squadron 118 le 4 janvier 1942, Squadron 615 le 7 janvier, Squadron 234 le 18 février, Squadron 130 le 28 février, Squadron 124 le 4 mars, et enfin le Squadron 350 (belge) le 28 mars 1942 où il prend les fonctions de Chef d'Escadrille. Début 1944, son tour de missions terminé, plutôt que de se retrouver instructeur ou bureaucrate, il optera pour le SOE⁷. Il sera parachuté en France où il rejoindra Jean de Blommaert dans la région de Châteaudun. Tous deux, organiseront les camps de la Forêt de Freteval destinés à l'accueil et au transit d'aviateurs évadés.⁸

Promu Wing Commander, Lucien Boussa rentre en Belgique en novembre 1944.

Pour ses actions, il a reçu la Distinguished Flying Cross, la Military Cross et la Légion d'Honneur. Il est décédé le 13 mars 1967.



Maquette au 1/72 du Fairey Fox de l'Adj. Genot

⁷ Special Operation Executive

⁸ Opération Marathon, Réseau « Comète »

Caractéristiques du livre

140 pages Format A4

Réalisé sur base des recherches de Philippe Save

Riches illustrations en couleurs et N/B

Souscription jusqu'au 30 septembre 2019

Versez la somme de 30,00 € sur le compte **BE64 0015 7243 3452**

du CROR Mons

7000 Mons – Belgique

Frais de port et d'emballage en sus

Pour la Belgique 8,20 €

Pour l'étranger 16,50 €

Il sera possible de retirer l'ouvrage à partir du 6 septembre 2019 aux Ateliers des Fucam, rue du Grand Trou Oudart, 7000 Mons de 10H00 à 17H00.

Pour toute information complémentaire,

S'adresser au Président, Alain KICQ,

Téléphone 065 35 42 85,

GSM 0485 13 12 01

ou encore par courriel : alainkicq49@hotmail.com

Bulletin de souscription

Nom : Prénom :

Adresse :

e-mail :

Téléphone : GSM :

Je réserve exemplaire(s)

Je verse sur le compte du CROR Mons **BE64 0015 7243 3452**

30,00 € X, soit un montant global de €

Le(s) livre(s) est/sont à retirer à partir du 6 septembre 2019 aux Ateliers des Fucam, rue du Grand Trou Oudart, 7000 Mons.

BULLETIN D'INSCRIPTION

Alain KICQ, rue de la Licorne 34 – 7022 Hyon
Tél. 065/35 42 85 – GSM 0485/13 12 01
e-mail: alainkicq49@hotmail.com

Nom et prénom :

Grade :

Adresse :

.....

Tél. :

Votre e-mail :

.....

- Verse le montant de la cotisation 2019, soit 12,50 € sur le
compte BE64 0015 7243 3452 du CROR Mons
Virement effectué le 2019

- Participera au Te Deum du 21 juillet OUI - NON

- **Monchartourn 2019** (28 septembre) organisé par les
Cercles OR et SOR de Charleroi, Mons et Tournai

Nombre de personnes :

PAF : 65,00 € X personnes =

(1) 55,00 € X personnes =

Montant versé le sur le compte
BE64 0015 7243 3452 du CROR Mons.

(1) Pour les membres du CROR Mons en règle de cotisation 31 juillet 2019 et
leurs épouses ou compagnes

