

Jour J, 6 juin 1944. Un navire de débarquement allié, le *Ben My Chree*, est ballotté par une forte houle et secoué par le vent violent qui souffle en direction des plages normandes. Le colonel James Earl Rudder, qui commande le 2^e bataillon de rangers de l'armée de terre américaine, a repéré depuis le pont un autre bâtiment, l'*Amsterdam*, qui va lui aussi tenter de jeter l'ancre. Ces deux bateaux transportent les trois compagnies de rangers dont la mission est d'escalader les hautes falaises de craie de la pointe du Hoc et de s'emparer de la batterie côtière dont les canons dominant Omaha Beach et peuvent ouvrir le feu sur tout navire s'approchant du rivage.



James Earl Rudder (1910-1970). Il prit le commandement du 2^e bataillon de rangers, en 1943, et le mena lors de l'assaut de la Pointe du Hoc en juin 1944 où il est blessé à deux reprises. Lors de la bataille des Ardennes, il commanda le 109^e Régiment de la 28^e Div. Colonel en 1945, il fut par la suite officier de réserve, atteignant le grade de major-général. En 1967, le président Johnson lui octroya la Distinguished Service Medal, la plus prestigieuse médaille militaire en temps de paix.

Une heure auparavant, les rangers, ou du moins ceux d'entre eux qui pouvaient encore supporter les œufs et le bacon, ont pris le petit déjeuner et préparé l'essentiel de leur équipement. Les sections d'assaut, qui vont devoir escalader une falaise difficile, ne peuvent emporter que leurs carabines et quelques fusils-mitrailleurs. Il faut agir au plus vite : atteindre

la batterie et mettre hors de combat les installations ennemies avant que les Allemands n'aient le temps de faire venir des renforts ; un chargement trop lourd retarderait leur action. Leurs préparatifs terminés, les hommes de Rudder prennent place à bord des six embarcations en direction de leur objectif. Cinq de ces embarcations sont des barges de débarquement, des LCA (*Landing Craft Assault*) spécialement conçus pour ce genre d'opérations, et toutes les six transportent des explosifs, des munitions et des rations.

Le sergent technicien John I. Cripps se hisse à bord du *LCA887* tandis que l'embarcation roule et tangué. L'équipage semble parfaitement dominer la situation, mais Cripps s'inquiète du mauvais temps, de ces vagues énormes qui submergent l'embarcation, et il craint particulièrement que les cordes d'escalade qu'il transporté ne soient mises hors d'usage. Six de ces épais cordages, enroulés, sont dans des boîtes ouvertes, placées près des grappins et de leur appareil de lancement monté à l'arrière de la barge d'assaut. Cet équipement laisse peu de place aux 20 rangers que le chaland doit amener jusqu'au rivage. Mais ces combattants ont été très bien entraînés à la tâche qui les attend ; ils sont installés contre le léger blindage, assis sur des sièges bas.

Un autre sous-officier, le sergent Bill Petty, a supervisé le chargement de plusieurs échelles démontables en acier. Le poids d'un élément de 1,20 m est de 2 kg ; le *LCA887* en transporte 28, et ils prennent évidemment beaucoup de place. Si la longue pratique des rangers peut encore une fois s'exprimer, on pourra former, avec les différents éléments, une échelle d'une longueur suffisante pour atteindre le sommet de la falaise.

À 04 h 15, les quatre LCA contenant des grappins, puis d'autres embarcations transportant l'approvisionnement — tous appartenant à l'Amsterdam flottent sur les eaux sombres de la Manche. Malgré la relative protection que représentent les deux navires de débarquement, les rangers sont soulagés de partir. La flottille se joint au *LCA887* pour parcourir les dix milles qui la séparent de la pointe du Hoc. Quand tout est prêt, Rudder, qui se trouve dans le bateau de tête, reçoit un message du *ML194*, chargé de guider la flottille vers son objectif. Un chaland de débarquement pour chars, le *LCT415*, avec à son bord quatre blindés amphibies, navigue derrière lui. Deux des chars amphibies ont été aménagés pour transporter des échelles démontables capables d'atteindre le sommet de la falaise et sont armés de canons Lewis, pour assurer la protection de l'attaque. Les deux autres chars transportent les armes d'appui du commando qui devra tenir le sommet de la falaise jusqu'à ce que les unités d'infanterie parviennent à *Omaha Beach*, à l'est de la batterie, où elles prendront la relève des rangers.

Le petit convoi est parti vers la position ennemie à 04 h 30 du matin ; il fait encore nuit. La flottille d'assaut ne pourra être repérée qu'aux premières lueurs de l'aube. Mais une mer démontée commence à faire des victimes : le *LCA860* sombre. Bien que les rangers écopent comme des forcenés avec leurs casques, l'un des LCA transportant du matériel est lui aussi submergé, et, dix minutes plus tard, il coule également avec tout son chargement.

Le naufrage de ces deux barges est vraiment un coup dur : ayant perdu leurs explosifs destinés à faire sauter les batteries ennemies, privés de leurs réserves de munitions et de rations, n'ayant plus que quelques provisions individuelles, les hommes de Rudder sont dans une situation critique. Mais le colonel a soigneusement conduit l'entraînement de ses rangers en vue de l'opération qu'ils doivent accomplir : en Amérique d'abord, puis en Angleterre, où

ses hommes ont perfectionné leur technique d'escalade, notamment à Bude, en Cornouailles. Aussi, il n'hésite pas à faire savoir au quartier général de la marine que l'opération de débarquement aura lieu comme prévu.

Le jour se lève au moment où la flottille approche de la côte. Rudder peut discerner la tranquillité, peut-être trompeuse, qui règne sur les plages d'*Omaha* et l'aspect rébarbatif des falaises de la pointe de la Percée qui rejoint la pointe du Hoc, située à environ trois milles à l'ouest. Alors que les embarcations gagnent la côte, Rudder surveille avec une crainte mêlée d'admiration le puissant *USS Texas* tirant ses obus de 140 mm sur la batterie ennemie. Le déchaînement du bombardement qui précède le débarquement ne se calmera que vers 6 heures du matin : 14 bombardiers de l'aviation américaine se sont aussi livrés à une violente attaque en rase-mottes contre les positions de l'artillerie allemande.

Rudder constate que cette opération préparatoire a eu lieu à une certaine distance à l'ouest de l'endroit où se trouve la flottille, et, à 06 h 30, quand les rangers atteignent la plage au pied des falaises de craie, les officiers du LCA comprennent qu'ils ont fait fausse route et qu'ils se trouvent à la pointe de la Percée. Rapidement, la flottille met le cap à l'ouest et pendant une demi-heure fait route à moins de 100 m de la côte. Les défenseurs allemands, à présent alertés, ouvrent le feu sur le bâtiment le plus exposé.

Les balles frappent les parois blindées du *LCA887*, à l'avant, le sergent Petty garde la tête baissée après avoir rapidement évalué la position du bâtiment, et constaté que les tirs environnent la flottille. Son LCA est le septième d'une ligne de neuf bateaux qui s'étend sur une distance de 500 m. Ils arrivent maintenant à la hauteur de la petite plage de galets qui se trouve sous la pointe du Hoc ; ayant manœuvré vivement, les rangers ont près de cinquante minutes d'avance sur l'horaire prévu. Au-dessus, les Allemands se sont remis du bombardement aérien et seul le feu des deux destroyers oblige l'ennemi à s'abriter.

Dès que le *LCA887* atteint la plage, Petty saute à terre, mais il tombe dans un trou d'obus inondé. Le photographe de l'unité et d'autres rangers sont bientôt dans une situation aussi critique, et tandis qu'ils luttent pour sortir des trous où ils sont tombés, des grenades éclatent sur le rivage, bien qu'avec sa mitrailleuse Lewis l'équipage du *LCA861* soit arrivé à chasser quatre Allemands du poste qu'ils occupaient au sommet de la falaise.

Les rangers lancent des grappins mais les cordages, alourdis par l'eau de mer, ne s'élèvent pas au-delà de 9 m. Une corde lancée à la main donne un meilleur résultat, et le soldat Harry Roberts commence à escalader la face verticale de la falaise. Il est presque à mi-chemin lorsque la corde lâche, le faisant retomber au pied de son objectif. Il repart et atteint une anfractuosités dans la falaise, mais la corde se décroche juste au moment où un autre combattant entreprend de grimper. Ce n'est qu'au terme d'une troisième tentative que la section de Roberts atteint sa position : les soldats se penchent vers leur camarade prisonnier de la cavité, tenant fermement la corde, ce qui permet au « *captif* » de gagner le sommet. Ses camarades et lui se dirigent alors vers l'est, où se trouve un poste d'observation allemand à détruire.

À certains endroits, des rangers se heurtent à des difficultés : Rudder est renversé par un gros bloc de craie qui, sous le feu des canons de marine, s'est détaché de la falaise, d'autres se

trouvent pris dans un éboulement de rochers provoqué par l'explosion d'un obus de 200 mm envoyé par les Allemands. D'autres vont avoir plus de chance : lors de sa seconde tentative, Petty parvient à progresser. Grenades, mitrailleuses et fusils provoquent de lourdes pertes parmi les hommes débarqués sur la plage. Le terrain est tellement parsemé de trous d'obus que l'engin porte-échelles DUKW ne parvient pas à atteindre le pied de la falaise, après avoir effectué un trajet de 4 000 m depuis son LTC.

Comme il n'y a pas d'échelles disponibles, il faut bien se contenter de cordes, et l'on en apporte au sergent technicien Cripps, qui s'est rendu compte que plus il approchera ses lance-grappins au pied de la falaise, plus il sera protégé du feu de l'ennemi. Une fois installé, il déclenche le feu, sachant que la lueur des flammes va le rendre aveugle temporairement.

Mais son sacrifice va permettre à un plus grand nombre d'hommes de gravir la falaise : 30 minutes après les premiers débarquements, il y a déjà 100 rangers au sommet de la pointe du Hoc.

Le sommet de la falaise ressemble à un paysage lunaire où les différentes sections attaquent en se frayant un chemin d'un cratère à l'autre. Les Allemands sont cloués au sol par le tir de la mitrailleuse de Petty et celui d'autres armes automatiques. Couverts par une bonne concentration de feu, les hommes avancent, section par section : un ranger lance une grenade en direction de l'ennemi pendant que

les autres chargent à travers ce terrain bouleversé pour en déloger les défenseurs à la baïonnette. Les sections perdent le contact avec certains de leurs hommes, et quelques rangers se retrouvent isolés, mais l'assaut frappe durement les Allemands, jusqu'à ce que les emplacements supposés de leur artillerie soient atteints. En fait, ces positions sont vides : les canons n'ont pas été installés.

Après la fureur de l'assaut, Rudder installe son poste de commandement au bout de la pointe tandis que ses compagnies organisent des positions défensives le long d'une rangée de barbelés que les Allemands ont installée pour protéger leur batterie contre une attaque par voie de terre. La compagnie D prend position à l'ouest, la compagnie E au centre et la compagnie F à l'est. Bien qu'elles aient perdu environ la moitié de leurs forces, elles envoient des patrouilles sur la route parallèle à la côte, à près d'un kilomètre à l'intérieur des terres. Tandis que les rangers progressent à l'ouest et à l'est, le long de la route, deux hommes découvrent 5 canons allemands dans un endroit d'où ils auraient pu bombarder les plages de débarquement. Ces canons sont criblés de trous, leurs culasses ont été détruites. Un peu plus tard, un stock important de munitions explosera. Une autre patrouille découvre les canons destinés à la batterie de la pointe du Hoc. Graissées et encore empaquetées, ces pièces d'artillerie de 155 mm sont elles aussi hors d'usage.

Malgré ces succès, les rangers sont dans une situation dangereuse : depuis l'ouest, les canons de 88 mm d'une batterie antiaérienne pilonnent le secteur. Rudder donne à ses hommes l'ordre de neutraliser la menace. Une première, puis une seconde sous-section — tous les hommes disponibles — passent à l'action. Chacune de leurs attaques atteint les barbelés ennemis, mais chacune est brutalement repoussée.

Après deux assauts durant lesquels 30 de ses soldats ont été tués ou faits prisonniers, Rudder a encore environ 70 hommes disponibles. En début d'après-midi, les patrouilles ennemies vont isoler certaines positions des rangers, et seul un tir de barrage bien ajusté des destroyers écarte le danger.

Juste après minuit, le combat reprend : après un bombardement violent mais inefficace, les Allemands passent à l'attaque. La résistance des rangers permet de les contenir. Néanmoins, vers 01 h 30, la troisième attaque de l'ennemi submerge en 90 minutes les positions de la compagnie E. En revanche, la compagnie F, réduite à une poignée d'hommes, domine la situation, parvenant à la fois à tenir son propre secteur et à couvrir la retraite de certains rangers harcelés. Rudder se rend compte que ses troupes sont trop dispersées : il les concentre dans un périmètre plus étroit, autour de son poste de commandement.

Pendant que les rangers se battent pour la pointe du Hoc, le débarquement à Omaha, à quelques kilomètres de là, se heurte à une forte résistance ennemie : c'est seulement en fin d'après-midi que les Américains parviennent à établir une solide tête de pont. Bien que les hommes de Rudder aient reçu des renforts du 5^e bataillon de rangers et des munitions durant la journée, les difficultés des combattants à Omaha les conduisent à penser qu'ils auront à tenir leur position plus longtemps que prévu. Nullement découragé, Rudder décide cependant d'engager le combat contre l'ennemi, et, depuis le point d'appui, il envoie des patrouilles au sommet de la falaise.

Le 7 juin à 17 heures, Rudder reçoit l'ordre de quitter sa position et d'opérer la jonction avec les hommes du 5e rangers, qui se fraient un chemin vers Vierville, une petite ville située à l'ouest d'Omaha. Mais les Allemands sont mis au courant et au terme d'un dur combat, ils empêchent la manœuvre prévue de réussir : les hommes de Rudder doivent rester sans bouger pendant une nouvelle nuit d'anxiété. De bonne heure le matin suivant, le 5^e rangers, soutenu par d'autres unités d'Omaha, reprend sa progression sur la route de la côte tandis que, en appui, des chars ouvrent le feu contre une position ennemie particulièrement coriace. Malheureusement, certains obus manquent leur cible et tuent plusieurs rangers. Les renforts parviennent néanmoins à atteindre la position de Rudder.

La colonne de secours découvre un paysage dévasté : énormes cratères, matériel broyé et criblé d'éclats d'obus, et un champ de bataille couvert des restes sanglants du combat. Dans leurs positions défensives, les survivants, amers et épuisés, du 2^e bataillon de rangers se lèvent pour acclamer leurs frères d'armes. Mais, sur les 200 hommes qui ont participé à l'opération, il n'en reste plus que 50 pour se réjouir et fêter ceux qui arrivent...

DUKW

Le DUKW fut l'un des bateaux utilisés pendant les opérations navales de la Seconde Guerre mondiale. (D signifie qu'il s'agissait d'un modèle de 1942 : U qu'il était amphibie ; K que c'était un véhicule à roues et W qu'il avait deux essieux jumeaux à

l'arrière).

Le DUKW était, en fait, dérivé du GMC 6 X 6. Bien qu'il ait été conçu pour transporter le ravitaillement des bateaux destinés au débarquement, on constata qu'on pouvait l'utiliser aussi pour le transport de troupes et d'armes lourdes. Certains DUKW furent transformés afin de servir, entre autres, comme plates-formes de tir flottantes. Lors de l'assaut de la pointe du Hoc le Jour J, deux bâtiments amphibies portaient des échelles démontables qui pouvaient atteindre le sommet du promontoire.

Pour réduire l'ennemi au silence, chaque échelle pouvait être pourvue d'une mitrailleuse Lewis. Les équipages constatèrent que l'engin amphibie était facile à conduire, sur terre comme sur mer, et que l'on pouvait pallier ses petites défaillances mécaniques. Propulsé par un moteur GMC Model 270, le DUKW pouvait atteindre des vitesses de 80 km/h sur terre et de 10 km/h sur mer. Environ 20 000 DUKW furent utilisés pendant la Seconde Guerre mondiale, dont environ 2 000 lors du débarquement sur les plages de Normandie. Étant donné les services qu'il a rendus, on le considère à présent comme un des vainqueurs méconnus de la guerre. Il avait certes ses faiblesses - une faible contenance et un fonctionnement qui, par mauvais temps, laissait à désirer - mais sa capacité de transport depuis la mer jusqu'à la ligne de front, quelle que soit la distance, a fait du DUKW un véhicule de soutien logistique de premier ordre.



DUKW. Crédit : DR.