

La Seconde Guerre mondiale nous a fait assister à plus d'une centaine d'opérations amphibies de toute nature au cours desquelles l'armée de terre et l'aviation ont uni leurs efforts à ceux de la marine pour prendre pied par-delà les mers et même les océans sur des territoires ennemis. Par leur multiplicité et surtout par leur importance, ces entreprises ont donné une allure caractéristique au dernier conflit.

Les opérations amphibies ont connu la variété la plus grande, depuis le raid de commando jusqu'à des expéditions comme celle de Normandie permettant de débarquer et d'entretenir 75 divisions sur un front offensif. Dans le Pacifique, la reddition japonaise empêcha la réalisation d'un plan de débarquement au Japon portant sur 400 000 hommes pour les premières vagues.

Sans remonter à la guerre de Troie, on doit, cependant, rappeler que le débarquement de vive force en territoire ennemi est une opération militaire aussi vieille que le monde. L'histoire de l'Angleterre en particulier a montré, bien avant la dernière guerre, tout le parti qu'une utilisation adroite de la puissance navale permet de tirer de ce genre d'opérations, sans qu'il soit toujours nécessaire de mettre en œuvre des moyens très puissants. Au XVIII^e siècle, le Royaume-Uni profita souvent de ce que les escadres adverses étaient bloquées ou dominées par sa flotte pour s'emparer, grâce à des opérations « combinées » (marine et armée), des possessions lointaines de ses adversaires. L'Angleterre agrandit ainsi son empire colonial ou s'assura une monnaie d'échange au moment de la discussion des traités de paix. Par des raids contre le littoral des puissances continentales, elle savait aussi créer des diversions qui immobilisaient des armées nombreuses ; parfois, une simple menace suffisait et l'on connaît à ce sujet une réflexion caractéristique de Napoléon s'écriant : « Avec 30 000 hommes embarqués en rade des Dunes, les Anglais peuvent m'immobiliser 300 000 hommes et nous réduire au rang d'une puissance de deuxième ordre »... Sous l'Empire, l'intervention de la flotte britannique et de l'armée de Wellington débarquée en Espagne permit à l'Angleterre d'exercer, pour la première fois depuis la Révolution, une influence efficace sur les événements du Continent.

C'est de cette façon que l'Angleterre, qui n'avait au début du XIX^e siècle qu'une population peu nombreuse, s'assura des avantages militaires importants sur des puissances continentales théoriquement plus redoutables, tout en n'engageant que des contingents relativement peu nombreux. À cette époque, cependant, les possibilités d'un débarquement n'étaient pas d'un très grand rendement surtout en ce qui concerne la cavalerie et l'artillerie ; en outre, quand il s'agissait d'effectifs importants, il était difficile de soutenir et d'alimenter la guerre outre-mer.

LES OPÉRATIONS AMPHIBIES DANS L'HISTOIRE CONTEMPORAINE

Pendant la guerre de 1914-1918, les colonies allemandes succombèrent presque toutes

rapidement devant des contingents arrivés le plus souvent par mer ; mais ces opérations ne furent jamais importantes et les occasions d'un débarquement de grande envergure se présentèrent rarement. L'expédition malheureuse des Dardanelles détermina même les Alliés à conclure que, devant un adversaire résolu et doté d'armes modernes, un débarquement de vive force était devenu pratiquement impossible et le succès des débarquements allemands dans les îles d'Æsel en Baltique (1917) et à Hangö (1918) ne fut pas suffisant pour infirmer cette opinion. La possibilité pour la puissance continentale de faire affluer rapidement vers le point menacé des troupes amenées par chemin de fer ou par camions, le danger des mines et torpilles, la menace des sous-marins, semblaient justifier ce point de vue. Bientôt, on vit dans le développement de l'aviation une raison nouvelle pour ne plus avoir à craindre les débarquements de vive force. « *L'avion est un don de Dieu pour les nations insulaires...* » s'était écrié, avant 1939, un ministre australien discutant des possibilités d'agression japonaises. Il n'avait pas réalisé que ce même avion et bien d'autres moyens nouveaux pourraient aider l'assaillant !



Soldats britanniques avant le débarquement au cap Helles le 25 avril 1915 (bataille des Dardanelles). Crédit : DR



Débarquement à Gaba Tepe (baie ANZAC) le 25 avril 1915 (bataille des Dardanelles). Crédit : DR.

L'Amiral Castex avait mieux entrevu les possibilités modernes d'une opération amphibie, lorsqu'il décrivait en 1935 ses phases successives, mais à la veille du deuxième conflit mondial, les Écoles de guerre continuaient à prévoir leur échec.

On aurait pu se souvenir aussi des enseignements de la guerre de Sécession américaine, conflit demeuré longtemps trop peu connu en Europe et qui donna lieu à de nombreuses opérations amphibies du côté des fédéraux.

Les Commandants en chef nordistes, dégagés de tout conformisme, n'hésitèrent pas à se lancer dans d'audacieuses combinaisons stratégiques, mettant en jeu des armées nombreuses et un matériel considérable qu'ils firent transporter souvent à pied d'œuvre par mer ou par les fleuves. Affranchis des servitudes de la voile, ils utilisèrent au maximum l'indépendance de manœuvre que donnait la vapeur et se servirent, aussi souvent que possible, des estuaires et des bras de fleuves qui pénétraient profondément dans le continent américain. Malgré le danger réel des armes sous-marines alors naissantes et utilisées largement par les confédérés, les fédéraux acceptèrent le risque d'affronter des défenses côtières puissantes en les tournant grâce à d'adroites manœuvres dans lesquelles les débarquements jouèrent souvent un rôle important. Plus que les nations européennes — l'Angleterre exceptée — les États-Unis bénéficiaient donc d'une solide tradition de guerre amphibie, mais cette expérience était ancienne.

En 1939, le seul pays qui possédât une expérience récente des opérations amphibies était le Japon. À la suite de son agression contre la Chine en 1937, l'empire nippon exécuta, en effet, de nombreux débarquements sur le sol chinois. Ses troupes rencontrèrent parfois une

résistance assez opiniâtre et le transport et la mise à terre de contingents importants équipés à la moderne avec de l'artillerie lourde, de l'aviation et des chars de combat obligèrent la Marine japonaise à créer un matériel approprié. Dès 1937, on vit apparaître, devant le Fleuve Bleu, des transports de gros tonnage, chargés chacun de plusieurs milliers d'hommes, abondamment pourvus de moyens de levage pour mettre à l'eau facilement et rapidement les chalands et péniches automoteurs dont ils étaient porteurs. Beaucoup de ces derniers étaient déjà munis de la rampe rabattable d'étrave qui donne aux navires de débarquement modernes un aspect caractéristique. Cette expérience japonaise paraît avoir passé inaperçue puisqu'il fallut attendre 1942 pour que les Alliés se missent à construire un matériel analogue.

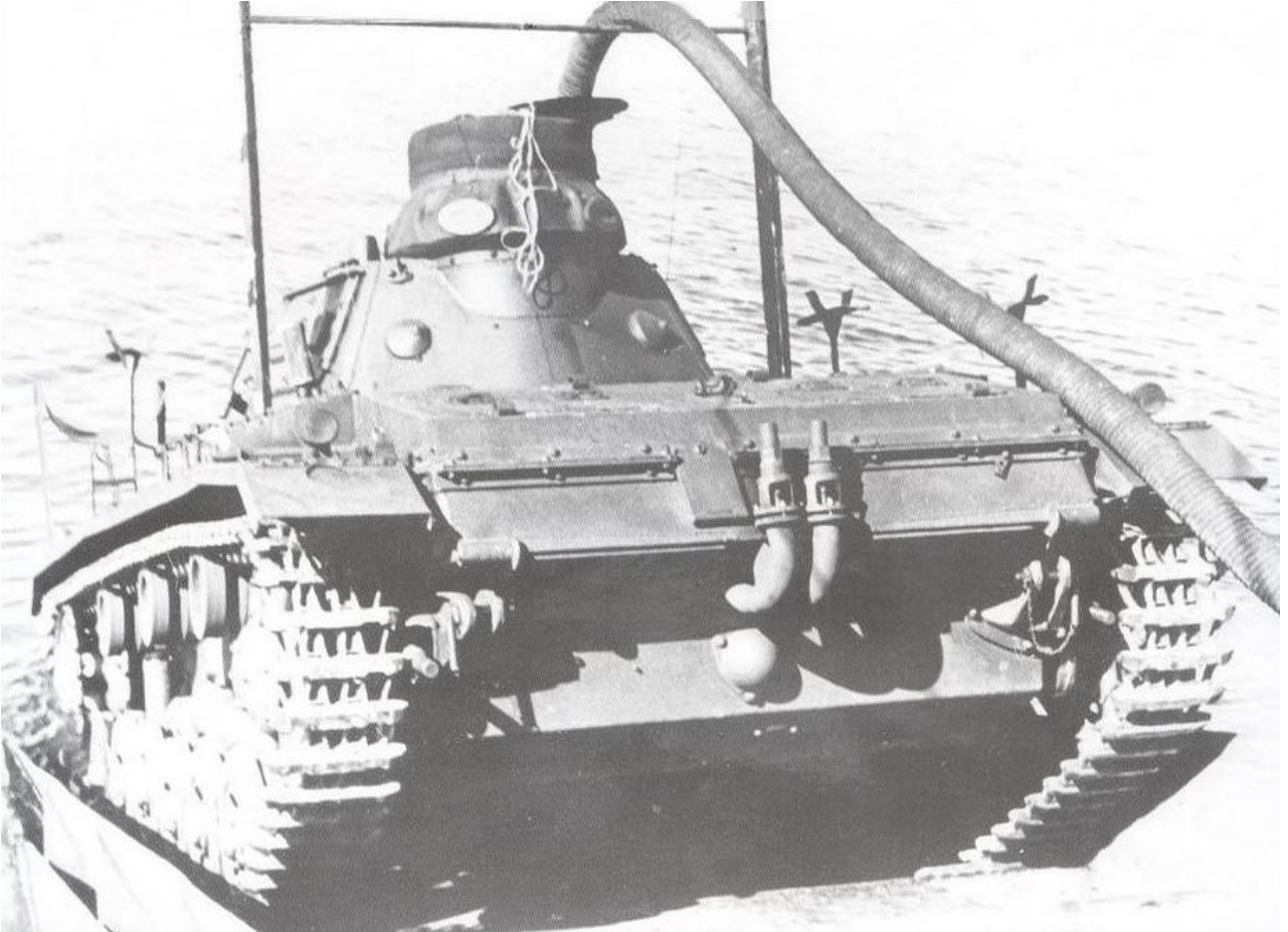
LES PREMIÈRES OPÉRATIONS AMPHIBIES DE LA GUERRE 1939-1945

En 1940, lorsque les Allemands attaquèrent par mer la Norvège, ils eurent affaire à un pays qui ne pouvait opposer qu'une faible résistance. L'invasion allemande fut caractérisée par beaucoup de méthode et de rapidité, mais la *Kriegsmarine* n'avait pas eu besoin de préparer un matériel de débarquement spécial car elle attaquait par surprise un pays qui n'était pas sur ses gardes et dont les ports, peu ou pas défendus sauf Oslo, étaient intacts.

Les Anglo-Français, de leur côté, ne disposèrent pas davantage de matériel approprié au cours de cette campagne de Norvège, à l'exception de cinq chalands anglais utilisés devant Narvik et qui avaient été construits, avant la guerre, à titre expérimental.

On n'avait pas réalisé non plus l'importance du facteur aviation dans une opération de ce genre, tout au moins du côté des Alliés. Dès cette époque, il apparut clairement que la première condition pour réussir un débarquement était de s'emparer d'un aérodrome à terre, sinon de disposer d'un nombre suffisant de porte-avions pour pouvoir maîtriser l'aviation défendant le littoral sur lequel on débarquait.

On sait que les Allemands préparèrent, pendant l'été 1940, un débarquement en Angleterre. Décidé le 2 juillet, celui-ci prévoyait la mise à terre de dix divisions et devait, en principe, être déclenché le 18 septembre. Il est maintenant démontré que cette opération baptisée « *Seelöwe* » (lion de mer) aurait échoué. La *Kriegsmarine* eut été incapable de soutenir efficacement l'opération alors qu'elle venait d'être sérieusement éprouvée au cours de la campagne de Norvège ; en outre, l'offensive de la *Luftwaffe*, entamée le 8 août et dont le succès était une condition préalable de réussite aboutit à un retentissant échec le 15 septembre dans le ciel de Londres. Göring n'avait pu obtenir l'usure de l'aviation de combat britannique, et, par suite, l'indispensable maîtrise du ciel et de la mer dans les parages envisagés. L'échec de l'opération *Seelöwe* fut assuré par l'efficacité de la chasse anglaise et des bombardements des ports français où étaient rassemblés les chalands d'invasion.



Les Tauchpanzer allemand, transportés par des navires spécialisés, devaient être capables d'opérer sous l'eau durant 20 mn afin de fournir un appui lors du débarquement sur les côtes anglaises. Crédit : DR.



Illustration de Tauchpanzer. Crédit : DR.

Quand on connaît le nombre des navires de toutes catégories qui furent nécessaires en 1944 pour l'opération de Normandie et celle de Provence, il est, d'ailleurs, permis de penser que les 170 cargos, les 350 remorqueurs, les 1 800 chalands fluviaux qu'il aurait fallu remorquer, et les 1 200 embarcations à moteur hâtivement rassemblés dans quelques ports de la Manche et de la Mer du Nord et plus ou moins bien aménagés, n'eussent pas suffi à la réussite de l'opération *Seelöwe*.

Au printemps 1941, les Allemands n'eurent pas davantage l'occasion d'utiliser en Crète des embarcations spécialement adaptées ; les contingents partis de Grèce pour renforcer les parachutistes furent embarqués sur des caïques et de petits caboteurs saisis dans les ports de Morée. Ceux-ci furent interceptés et coulés par la flotte britannique qui fut, à son tour, repoussée par les *Stukas*. En fait, l'opération de Crète fut entièrement aéroportée, mais, détail à noter, l'île était complètement démunie d'avions de chasse, les derniers *Glosters* ayant dû être retirés, sous le pilonnage des *Stukas*, 48 heures avant le premier débarquement aérien qui s'empara du terrain de Malémi. Ainsi apparut une autre leçon de la guerre : une île sans aérodromes ni aviation de chasse est une île perdue d'avance si l'ennemi l'attaque. Malte, l'île aux cinq aérodromes, en fournit la contre-épreuve.

On voit, en outre, par ces exemples que, dès les premiers temps de la guerre, le haut commandement fut amené dans les deux camps à envisager de vastes opérations de

débarquement en territoire ennemi, alors qu'aucune armée ne s'y était préparée. En 1940 et 1941, deux tentatives échouèrent de part et d'autre (Norvège et Angleterre) et deux réussirent (Norvège et Crète). Les échecs provinrent de ce qu'elles avaient été exécutées avec des moyens de fortune, très insuffisants comme transport et comme couverture aérienne. Cette conclusion s'imposa avec rigueur aux états-majors, mais la suite des événements montra qu'à condition de dégager des enseignements corrects de ces premiers échecs, il n'était pas impossible d'envisager pour l'avenir non seulement des raids de « *commandos* », mais aussi de grands débarquements.

Le problème se posait surtout pour les Anglo-Américains qui donnèrent tous leurs soins à son étude et à sa préparation à partir de l'été 1940.

LE MATÉRIEL DE DÉBARQUEMENT UTILISÉ À PARTIR DE NOVEMBRE 1942

Le caractère et l'importance stratégique des opérations amphibies tentées par les Anglais et par les Américains d'abord sous la forme de raids de commandos, puis, à partir du 8 novembre 1942, sous la forme de grandes entreprises ont été très divers. Tant sur le front européen que sur le front du Pacifique, chacune doit être considérée comme un cas d'espèce, en fonction de l'éloignement des bases de départ et des effectifs engagés, mais toutes ont comporté en première étape la création d'un matériel de transport et de débarquement spécialement adapté aux opérations de vive force. Il convient donc d'indiquer tout d'abord ce qu'a été ce matériel.

Quel que soit leur tonnage, les navires de débarquement utilisés à partir de 1942 par les Anglais et les Américains — les « *landing crafts* » ou les « *landing ships* » — ont, en général, la caractéristique commune de pouvoir s'échouer perpendiculairement à la plage et d'approcher à quelques mètres du rivage, le matériel et le personnel étant alors débarqués par une rampe rabattable s'ouvrant dans l'étrave. Sur quelques types affectés au débarquement de l'infanterie, le personnel utilisait parfois des passerelles latérales.

Les « *landing crafts* » comprennent deux catégories :

1. Les *LCA*, les *LCP*, les *LCVP* longs de 10 à 15 m, portant jusqu'à une trentaine d'hommes ou un camion ou un tank léger ; ce sont de grosses chaloupes à moteur de 4 à 20 tonnes amenées à pied d'œuvre par des transports ;
2. Les *LCI*, *LCT*, *LCF*, etc., bâtiments de 120 à 350 tonnes propulsés par des diesels, dont la longueur atteint une soixantaine de mètres. Cette seconde catégorie comporte des unités d'un tonnage leur permettant d'accomplir par leurs propres moyens une traversée d'une certaine importance. Elles peuvent porter deux à trois cents hommes ou plusieurs véhicules lourds. Les lettres « *LC* » signifient « *landing crafts* » c'est-à-dire bateaux de

débarquement, la troisième lettre caractérise la fonction : « *T* » porte-tanks, « *I* » porte-infanterie, « *F* » bâtiment de DCA, etc.

1 de 12



LST canadien débarquant un tank Sherman en Sicile (1943). Crédit : DR.



LCT débarquant un tank Crusader I, 26 avril 1942. Crédit : DR.



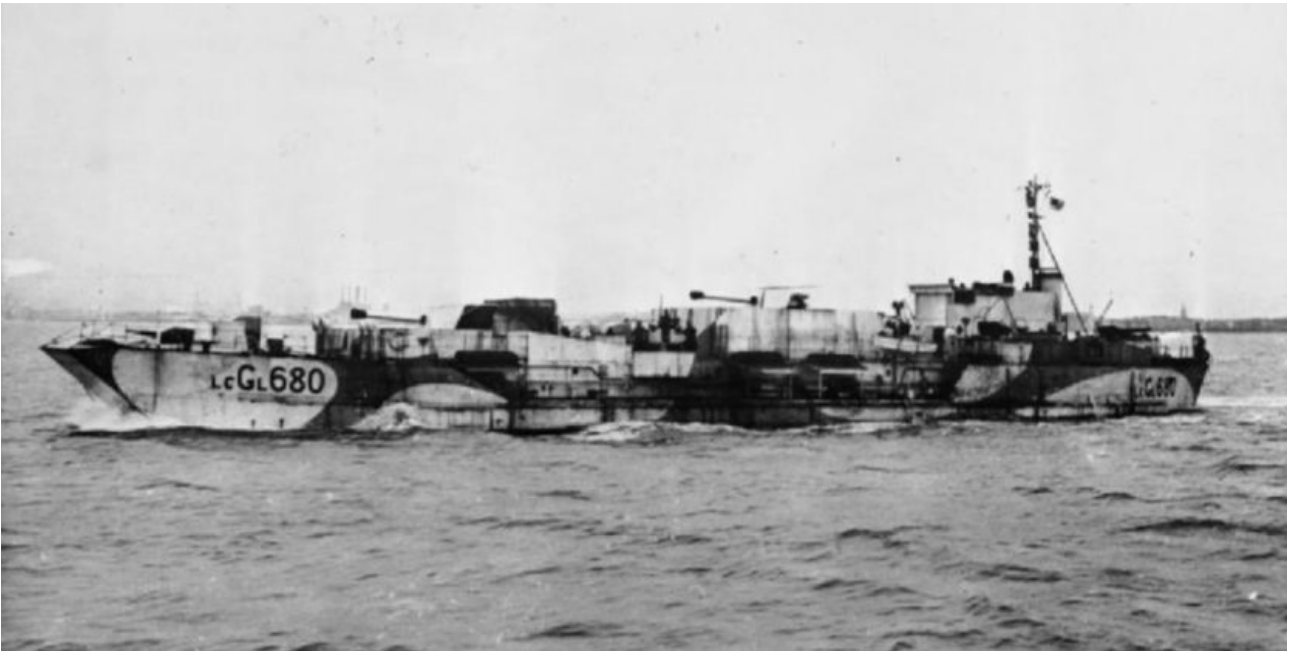
Soldats canadiens à bord d'un LCA (Juno Beach). Crédit : DR.



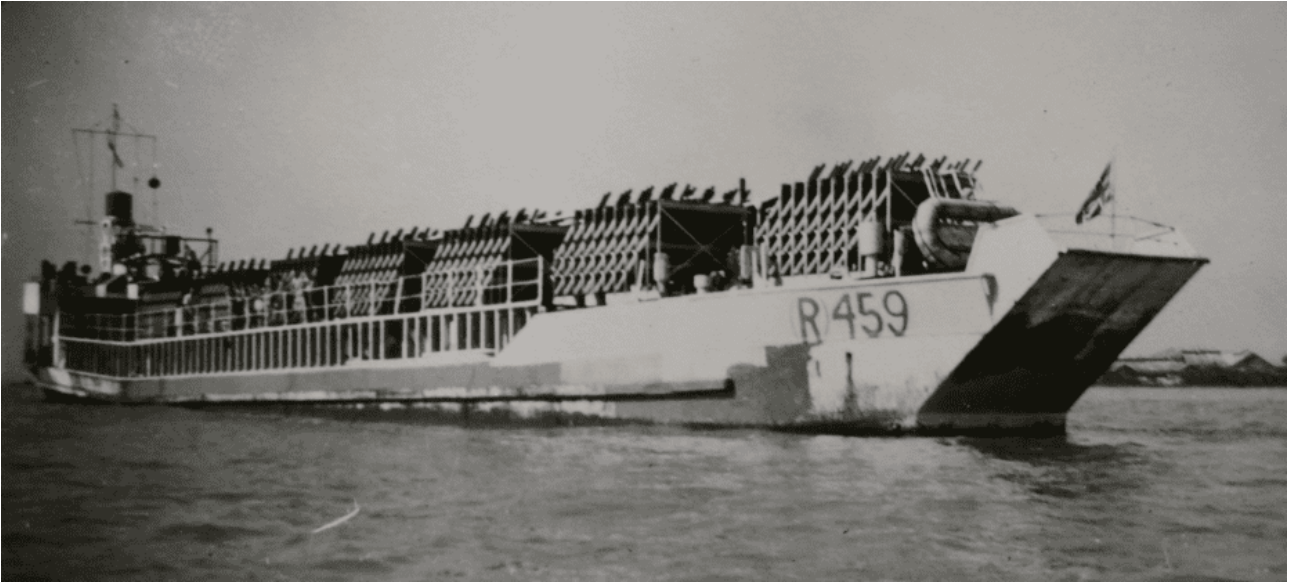
Débarquement de soldats américains sur "Omaha Beach" à partir d'un LCVP le 6 juin 1944.
Crédit : DR.



LcF armé de canons anti-aérien de 20 mm Oerlikon et de 2 canons QF de 40 mm. Crédit : DR.



LCT (Gun) 680. Crédit : DR.



LCT (Rocket) 459. Crédit : DR.



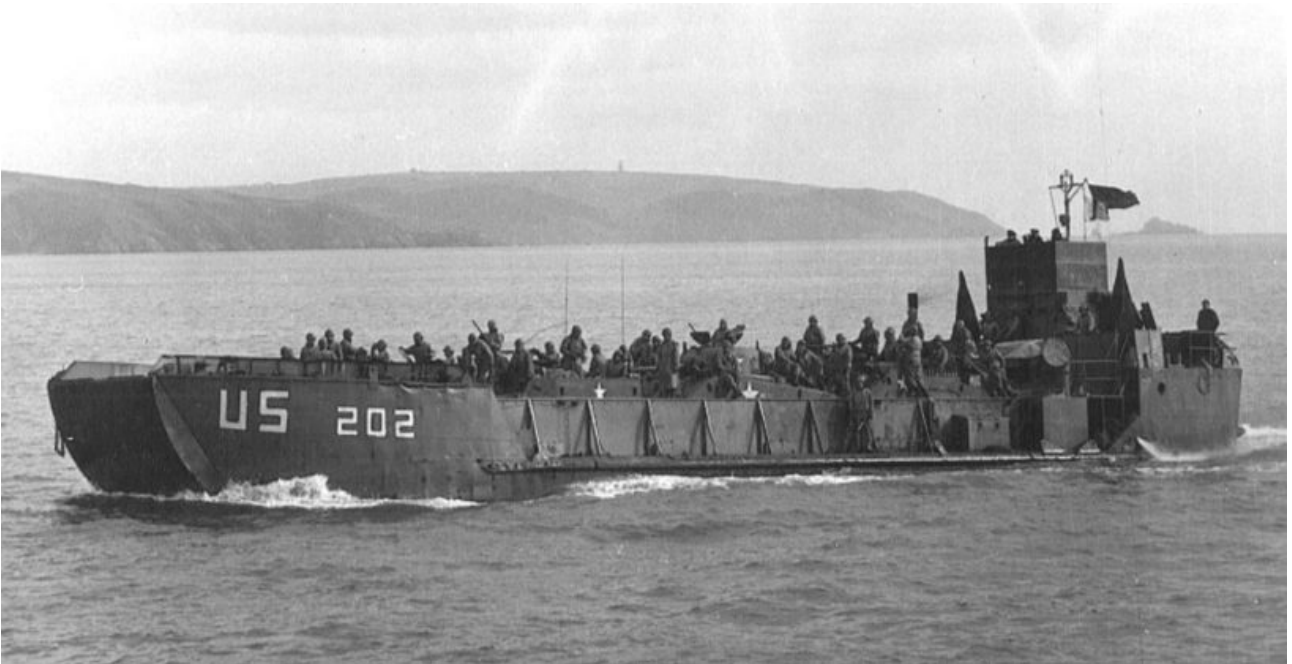
LCS (Support) armé avec un canon anti-tank en tourelle. Crédit : DR.



USS LCI-326 à l'entraînement pour le Jour J. Crédit : DR.



LCI-196 et DUKW (Sicile 1943). Crédit : DR.



LCT-202 au large des côtes anglaises en 1944. Crédit : DR.



Royal Marines dans un LCS (M). Crédit : DR.

Les « *landing ships* » constituent une catégorie supérieure (*LS* pour « *landing ship* », navire de débarquement). Ce sont cette fois de véritables navires de mer, capables d'entreprendre de longues traversées. Les uns étaient des bâtiments de commerce transformés : de nombreux paquebots « *transmanche* » ont ainsi été aménagés par les Anglais en *LSI* : « *Landing ships infantry* » ; d'autres avaient été spécialement construits, en particulier les *LST* « *Landing ships tanks* » qui sont des navires longs d'une centaine de mètres dont le déplacement en pleine charge atteint 4 000 tonnes environ, mais qui peuvent, cependant, s'échouer sur une plage. Véritables garages flottants, les *LST* peuvent porter jusqu'à une quarantaine de chars ou de camions et au moins trois cents hommes ; leur franc-bord est élevé et leur pont-levis rabattable ne se démasque qu'après que l'étrave se soit ouverte comme les portes d'une armoire.

On trouvait également chez les alliés, des véhicules amphibies, les *DUKW* (ou *Ducks* c'est-à-dire les « *canards* »), camions de 2,5 tonnes pouvant aussi bien rouler que flotter, les « *alligators* » ou *LVT*, véhicules blindés amphibies et les tracteurs amphibies. Ces engins imaginés aux États-Unis étaient mis à l'eau par les transports au moyen de bossoirs à l'instar de simples embarcations de sauvetage ou, sur certains navires, au moyen d'une rampe aménagée à l'arrière, de la coque. Ils pouvaient arriver jusqu'à la plage par leurs propres moyens et être aussitôt utilisés à terre sans transformation. Les *DUKW* et les *LVT* furent utilisés

pour la première fois sur le front européen lors du débarquement de Sicile en juillet 1943, et à partir de janvier 1944 sur le front du Pacifique. Ils rendirent également d'appréciables services pour le passage de vive force des grands fleuves tels que le Rhin en 1945.



DUKW. Crédit : DR.

Des matériels analogues aux LC anglo-saxons ont été construits, pendant la guerre, par toutes les marines. Les Allemands disposaient des « *Fahrpram* » et des « *Siebel* ». Les « *Fahrpram* » étaient de grands chalands de 53 m de long, 320 tonnes et 10 nœuds et les « *Siebel* » des pontons automoteurs constitués par une plate-forme rectangulaire montée sur deux allèges amarrées en couple. Les uns et les autres ont servi en grand nombre dans le Dodécanèse et en mer Noire, en particulier.



Fährprahm allemands accostés dans le port d'Ostende, un groupe de barges équipées d'un système de propulsion mixte (moteurs d'avions et de navires). Crédit : ECPAD.



Fahrpram allemand. Crédit : ECPAD.

La grande variété des navires de débarquement

Lors du débarquement de Normandie, une grande partie des troupes furent embarquées directement à bord de nombreux *LCI* et *LCT* qui étaient capables d'effectuer sans difficulté une traversée de plusieurs dizaines de milles. Dans le Pacifique, où les distances à franchir étaient beaucoup plus considérables et aussi en Méditerranée lors de l'opération de Provence, il fallut d'abord embarquer les troupes sur des transports de haute mer qui étaient soit des paquebots, soit des cargos. Ces bâtiments étaient classés dans la flotte américaine en deux grandes catégories : « *personnel* » et « *matériel* » désignées respectivement *AP* et *AK*. Les *AP* et les *AK* étaient affectés aux liaisons entre les États-Unis et les bases d'opérations ; d'autres transports dénommés *AKA* et *APA* (« *A* » final pour « *assaut* ») assuraient le service entre les bases d'opérations et les plages de débarquement. Les *AKA* et les *APA* transportaient, non seulement du personnel ou du matériel, mais aussi des embarcations des catégories *LCA*, *LCM*, *LCV* ou *LVCP*, en général une trentaine. Ils possédaient également une puissante *DCA*. Les Américains aménagèrent enfin une centaine d'*APD* (« *D* » pour « *destroyers* ») qui étaient soit d'anciens destroyers, soit des destroyers d'escorte neufs transformés avant leur achèvement en transports rapides de personnel, capables d'embarquer chacun près de 200 hommes, 4 obusiers légers, 12 camions et camionnettes et 4 chalands automoteurs de débarquement.

La variété des navires de débarquement était, en réalité, beaucoup plus grande que cette

indication de leurs principales catégories ne permet de le penser. Leur énumération ferait état d'une quarantaine au moins de désignations distinctes correspondant à autant de fonctions. À côté de PC flottants, d'importance variable suivant l'échelon du commandement et qui étaient, en général, d'anciens paquebots ou de grands cargos rapides dotés de puissants moyens de transmission, il existait des « *stations service* » flottantes chargées d'entretenir le matériel des flottilles de débarquement, les moteurs d'avions ou de camions en particulier. Certaines de ces stations furent aménagées comme des sortes de bateaux-kangourous constitués par une coque de navire de mer construite autour d'une cale sèche ayant accès à la mer par l'arrière. On les appelait *LSD (Landing Ship Docks)*. Ces *LSD* accomplissaient la traversée jusqu'au plages avec leur cale « sèche » remplie de *DUKW*, de *LCT* ou d'embarcations d'assaut type *LCA*, *LCVP*, etc. On avait aussi aménagé des *LCT* et des *LCI* en navires-cuisines, d'autres avec des dortoirs et des infirmeries pour le personnel chargé de l'organisation de la plage de débarquement ; un certain nombre, enfin, avaient été équipés en batterie anti-aériennes disposant chacune soit de 4 canons de 100 mm, et 3 mitrailleuses lourdes de 20 mm, soit 4 Bofors de 40 mm et de 8 de 20 mm.



LST 552 (débarquement en Provence). Crédit : DR.

L'effort américain dans la construction des navires de débarquement

Quoique l'Angleterre ait largement contribué à la construction des navires de transport destinés aux grandes opérations amphibies entreprises à partir de l'automne 1942, l'effort principal fut fait aux États-Unis où plus d'un million de travailleurs ont été employés à leur fabrication au moment où celle-ci battit son plein. Le 1^{er} janvier 1941, le haut commandement de Washington disposait seulement de 123 navires de débarquement. Un an plus tard, leur nombre était passé à 1 106 ; le 1^{er} janvier 1943, il atteignait déjà 8 174, l'année suivante 23 842 ; en 1945, au moment de l'effort final contre le Japon, la marine américaine armait

54.206 navires de débarquement représentant un déplacement global de 2 058 000 tonnes, soit un tonnage de 40 % plus élevé que celui de la marine de guerre, américaine tout entière en 1941 ! Dans ce chiffre ne sont pas compris les transports de haute mer, mais, en revanche, les navires et chalands de débarquement ; les *DUKW* et les « *Alligators* » y entrent évidemment pour un pourcentage assez important. Précisons que les chantiers américains ont sorti 1 152 *LST* dont nous avons déjà dit qu'ils étaient de véritables navires de haute mer, 558 *LSM* et 869 *LCI* ; ces derniers étaient moins gros que les précédents mais ils déplaçaient néanmoins en pleine charge 900 et 400 tonnes respectivement. Pourtant, malgré les chiffres énormes atteints par la flottille alliée, il arriva que l'on en manquât parfois. Le rapport du général Eisenhower sur les débarquements d'Italie au printemps 1944 (celui d'Anzio, en particulier) s'étend longuement sur l'insuffisance du nombre des *LST* disponibles en Méditerranée.

LA PRÉPARATION D'UNE OPÉRATION DE DÉBARQUEMENT

Un débarquement de vive force n'implique pas seulement de jeter sur une plage plusieurs vagues d'assaut ; il faut ensuite alimenter d'une façon continue les contingents mis à terre et entretenir par un flot incessant de renforts et de matériel les troupes qui s'enfoncent en combattant dans le pays ennemi.

Cinq divisions — c'est-à-dire environ 100 000 hommes — furent débarquées, le premier jour, en Normandie avec tout leur matériel⁽¹⁾ ; mais le 10^e jour, 500 000 hommes étaient déjà à terre ; le 25^e jour, 1 500 000 hommes, 340 000 véhicules et 750 000 tonnes d'approvisionnements avaient été transportés, et au 100^e jour après le 6 juin 1944, l'ensemble des armées alliées dans le nord de la France représentait 2 200 000 hommes, 450 000 véhicules et 4 millions de tonnes de matériel et d'approvisionnements.

En Provence, 3 divisions furent débarquées le premier jour, et un mois plus tard, on avait mis à terre dans cette région 350 000 hommes, 60 000 véhicules et 300 000 tonnes d'approvisionnements, les forces françaises de terre, de mer et d'air représentant plus de la moitié des forces présentes.

Devant ces chiffres, on imagine facilement l'importance de la préparation « *logistique* » d'une opération amphibie de grande envergure, la « *logistique* » étant, dans le vocabulaire militaire américain, l'art d'amener le nombre d'hommes qu'il faut, au lieu voulu et en temps voulu avec l'équipement approprié.

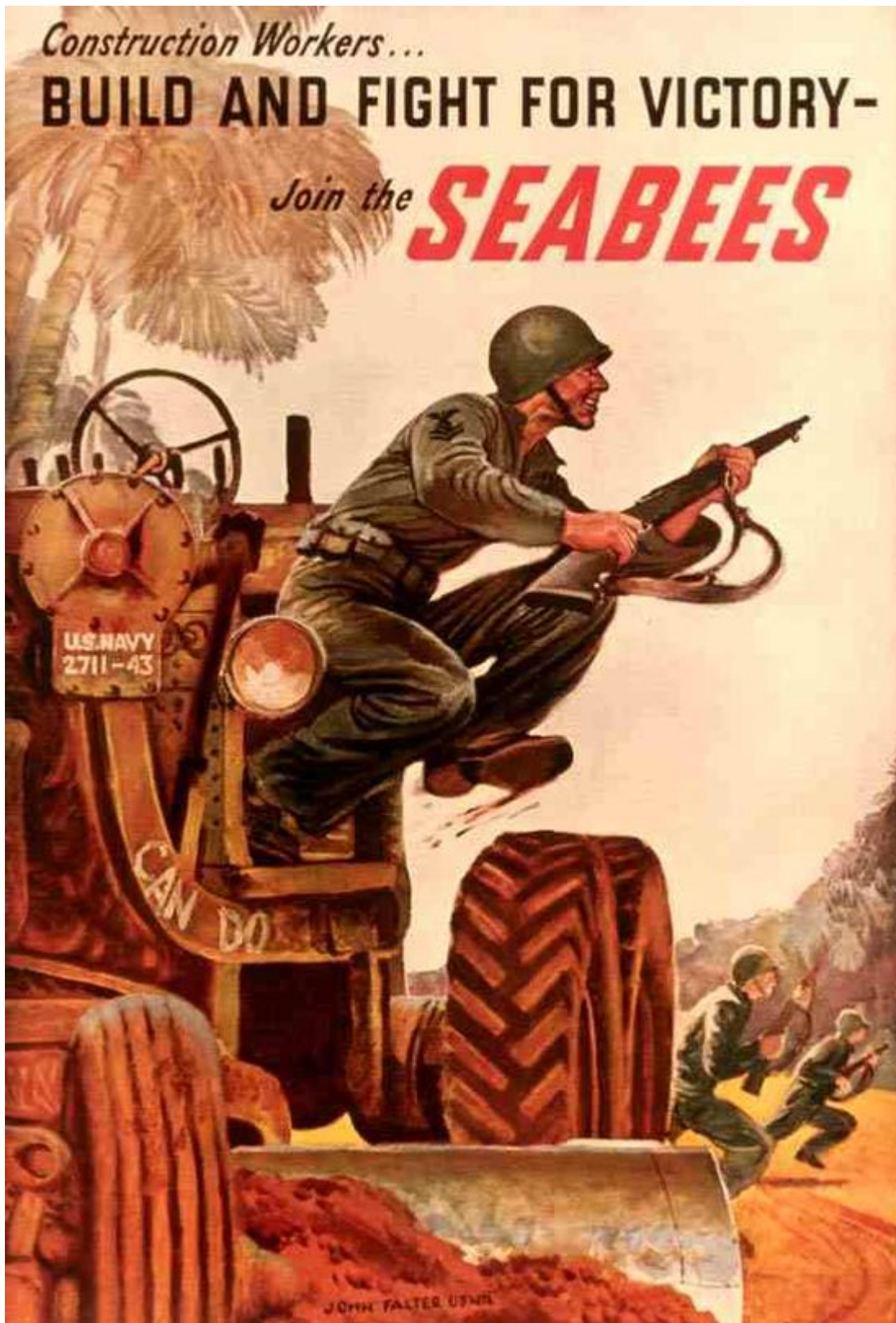
L'importance du problème de « logistique » dans le

Pacifique

Le problème de logistique posé par le débarquement de Normandie était, certes, difficile ; mais que dire de ceux qui furent résolus dans le Pacifique ! L'opération « *Neptune* » de Normandie qui portait, il est vrai, sur plus d'un million d'hommes à transporter rapidement⁽²⁾, fut exécutée, en effet, à une centaine de kilomètres seulement de l'Angleterre où les Alliés disposaient de la totalité des ressources d'une des plus grandes puissances industrielles du monde et de ports d'embarquement aussi nombreux que bien équipés.

Dans le Pacifique, au contraire, les débarquements eurent lieu à plusieurs milliers de kilomètres des États-Unis. Alors qu'il suffisait d'une nuit à la flottille de Normandie pour atteindre la France, certains transports accomplirent, dans le Pacifique, des voyages dans les deux sens d'une durée totale de cinq mois dans le cas des plus longs parcours qui furent envisagés. Les objectifs, en outre, étaient presque toujours dépourvus de ressources : tout devait, par conséquent, être prévu au départ des États-Unis et la nomenclature des articles de tous genres établis par les Américains pour déterminer leurs chargements était arrivée à comprendre 700 000 objets différents, depuis des boutons, des aiguilles et du fil, jusqu'aux chars de combat, aux avions et à des locomotives !

On fut, d'ailleurs, conduit à aménager dans le Pacifique des relais, autrement dit des bases d'opérations avancées qu'il fallut construire de toutes pièces, elles aussi, avant même de pouvoir entreprendre le transport du corps expéditionnaire proprement dit.



En prévision

du débarquement d'une force de 100 000 hommes dans une des Philippines, les Américains durent ainsi organiser à Guam un ensemble d'installations comportant des camps, des hôpitaux, des dépôts, 9 terrains d'aviation, etc., pour lesquels il fallut monter, en l'espace de quelques semaines, 120 km de voie ferrée, 12 km de voies de garage, 280 km de route asphaltée, plusieurs kilomètres de ponts de bois, des réservoirs pour le stockage de l'essence et l'approvisionnement complet en eau. Au total 261 000 tonnes de matériaux et d'équipement durent être transportées dans cette île, dont 61 500 tonnes de bois de construction, 73 500 tonnes de matériel et d'équipement ferroviaire, 14 800 tonnes de matériaux de construction pour les routes, 32 200 tonnes de tuyauteries, 11 100 tonnes de nattes métalliques pour les pistes d'atterrissage, 3 300 tonnes de baraquements démontables, 750 tonnes de hangars, des foreuses de puits, des machines à distiller, des autoclaves, de l'outillage mécanique, aéronautique, etc., sans parler d'un matériel complet de défense contre l'incendie et de 4 800 tonnes de toiles et bois de camouflage...

Pour installer ces bases, la marine américaine créa un corps spécial, les « [constructions battalions](#) » qui finit par comprendre plusieurs centaines de milliers d'hommes. Les « CB », ou encore les « *seabees* » comme on les appelait par analogie euphonique, c'est-à-dire les « *abeilles de la mer* », étaient un corps composé uniquement d'ingénieurs et d'ouvriers spécialistes dont les détachements auraient pu être chargés de n'importe quelle tâche par une grande entreprise de travaux publics. Il existait un corps analogue en Angleterre.

1 de 8



USS LST-700 et 751. (Leyte, 22 octobre 1944). Crédit : DR.



USS LST-700 et 751. (Leyte, 22 octobre 1944). Crédit : DR.



USS LST-700 et 751. (Leyte, 22 octobre 1944). Crédit : DR.



Landing Craft (bataille du golfe de Leyte, octobre 1944). Crédit : DR.





Leyte, octobre 1944. Crédit : DR.



LCM à Guadalcanal, 1943. Crédit : DR.



Leyte. Crédit : DR.

Les bases mobiles

Aux bases nécessaires pour recevoir les troupes du corps expéditionnaire s'ajoutaient, bien entendu, d'autres bases réservées à la flotte. En 1940, la marine américaine ne disposait pour son escadre du Pacifique que d'une seule base avancée bien équipée : Pearl Harbor. À mesure de la progression américaine vers le Japon, il fallut construire de nouvelles bases de réparation et d'entretien de la flotte.

C'est à Espiritu-Santo, dans les Nouvelles-Hébrides, que fut établie, en 1942, la première de ces nouvelles grandes bases, puis une base de réparation fut installée à Manus dans les îles de l'Amirauté, une autre à Guam (1944), pouvant contenir le tiers de l'armada du Pacifique, une autre à Leyte-Samar (Philippines). À la fin des hostilités, on en installait une à toucher la métropole nipponne, dans cette île d'Okinawa qui venait d'être conquise. Des docks flottants dont certains pouvaient recevoir les porte-avions de 27 000 tonnes et jusqu'aux cuirassés de 45 000 tonnes en étaient l'élément essentiel avec de nombreux navires-ateliers : 152 docks flottants mobiles furent ainsi mis en service pendant cette période.



Base navale d'Espiritu-Santo, le 3 avril 1944. Crédit : DR.

Les ports artificiels de Normandie

Le débarquement de Normandie posa un problème particulier, celui des ports artificiels. Persuadés que les Alliés ne pourraient réussir une opération d'envergure sans un port d'une certaine importance, les Allemands avaient transformé en camps retranchés les principaux ports de la côte française. Les Alliés ne pouvaient donc envisager un débarquement qu'en des points du littoral dépourvus d'abri naturel ou artificiel parce que c'étaient les seuls que l'ennemi aurait tendance à occuper plus faiblement et où ils auraient une possibilité de s'installer. Or, en raison de l'importance des effectifs à engager, on avait évalué à 40 000 tonnes le tonnage journalier qu'il faudrait débarquer pour alimenter et ravitailler l'armée. La prise d'un grand port s'imposait donc dans le plus court délai possible ; mais, outre que le résultat de cette opération était aléatoire, on pouvait craindre que les installations ne fussent dévastées par l'ennemi avant la capture de la place, ce qui retarderait d'autant la possibilité de les utiliser à nouveau.

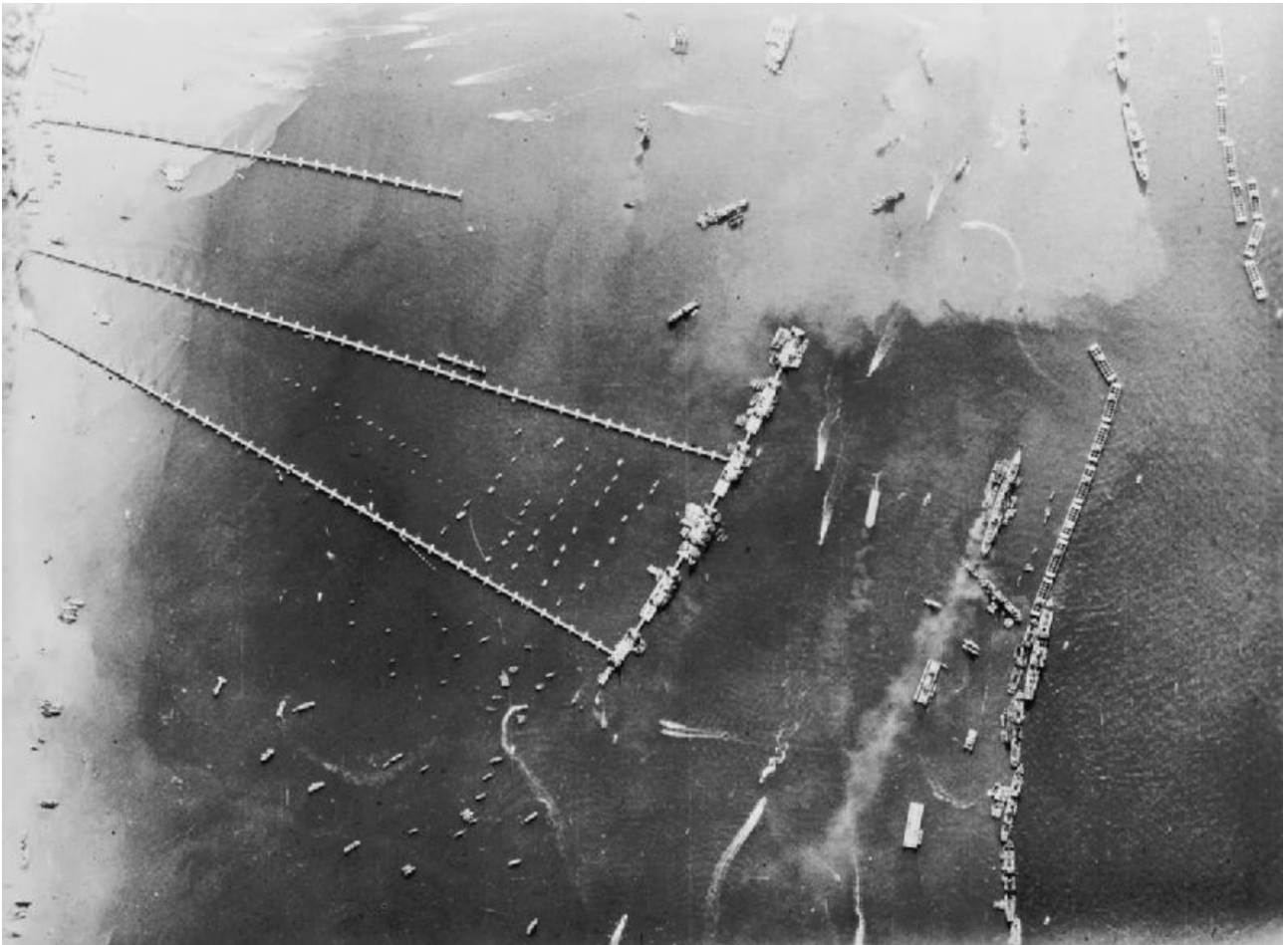
Le déchargement de 40 000 tonnes ne pouvant se faire sans un minimum de moyens et d'installations et devant être continué sans arrêt même en cas de mauvais temps, le seul moyen de se prémunir contre ce danger était de créer des ports artificiels. L'idée en fut

approuvée par la Conférence de Québec qui se réunit en juillet 1943.

Il fut décidé que l'on créerait :

- Deux grands ports appelés « *Mulberries* », l'un devant la plage américaine « *Omaha* » (Saint-Laurent-sur-Mer Vierville), l'autre devant la plage anglaise désignée « *Gold* » (Arromanches) ;
- Cinq abris artificiels appelés « *Cooseberries* ».

Les *Mulberries* étaient de véritables ports, d'une surface comparable à celle du port de Douvres, équipés pour un trafic quotidien de 6 000 tonnes. Ils devaient comporter au large un brise-lames flottant embossé, derrière lequel les gros transports pourraient dans une sécurité relative transférer leur chargement à bord de plus petits navires. Ces brise-lames comprenaient des engins reliés rigidement entre eux et constitués chacun par trois cylindres en caoutchouc (70 m de long, 5 m de diamètre) lestés avec du ciment : on les appelait « *bombardons* » ; il en fut construit 115 donnant une longueur de 8 km.



Port d'Arromanches en octobre 1944. Crédit : DR.

Plus près de terre, un véritable port avec jetées parallèles et transversales à la côte devait

permettre à des caboteurs, aux *LS* et aux, *LC* de s'abriter et d'accoster le long de quais spéciaux reliés à la terre par des ponts flottants. Les jetées de ces ports furent constituées au moyen de « *blockships* » et de caissons en ciment armé et en acier, les « *Phoenix* ». Les *blockships* étaient 60 vieux bâtiments marchands et quelques navires de guerre déclassés parmi lesquels figurait notre cuirassé *Courbet*, lestés de ciment, que l'on n'hésita pas à sacrifier pour simplifier le problème du remorquage des éléments des ports artificiels. On les coula par fonds de 5 m et ils furent surtout utilisés pour constituer les *Gooseberries* qui étaient de simples abris que l'on devait installer dès le deuxième jour.

Les *Phoenix*, dont il exista six modèles et dont il fut construit 146 unités, devaient être remorqués de nuit jusqu'au lieu prévu pour leur implantation : on les immergeait alors en quinze minutes. Le modèle le plus reproduit — il en fut construit 60 — mesurait 70 m de long sur 13 m de largeur et 20 m de hauteur ; son déplacement' atteignait 6 040 tonnes ; le déplacement du plus petit était encore de 1 672 tonnes. Leur construction exigea au total 600 000 tonnes de ciment et 31 000 tonnes d'acier.



Les caissons Phoenix étaient d'imposants caissons en béton, d'une forme parallélépipédique et cloisonnés à l'intérieur. Il fut conçu six modèles de caissons, du plus petit pesant 1 670 tonnes, au plus gros de plus de 6 000 tonnes avec une longueur de 70 m, une largeur de 15 m et une

hauteur de 20 m. Sur place, ces caissons étaient remplis d'eau à l'aide de vannes que l'on ouvrait dans chacun des compartiments et reposaient sur le fond de la mer. Seule la partie haute émergeait des flots, formant ainsi des digues de protection et des jetées. Crédit : DR.

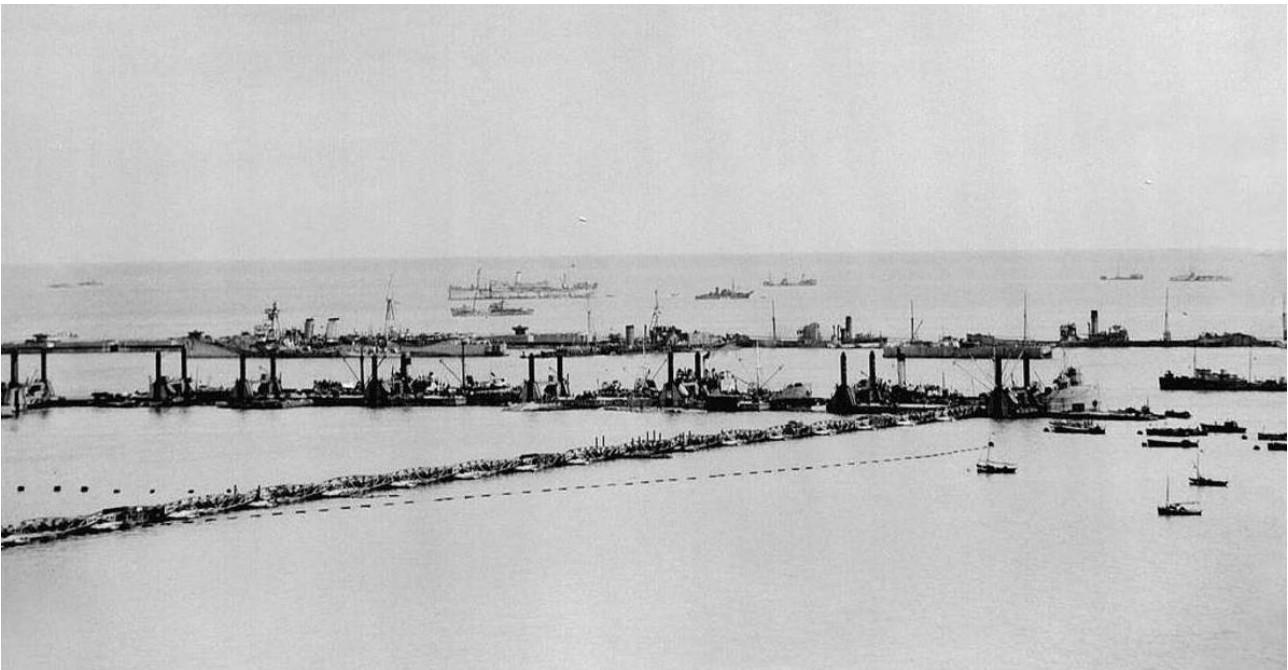


Ligne de caissons Phénix à Arromanches avec canon anti-aérien, le 12 juin 1944. Crédit : DR.

Les quais flottants furent constitués au moyen de « *whale piers* », grands caissons flottants en acier de 70 m X 20 m mais avec un tirant d'eau de 3,5 m seulement. À chacun des coins, un pieu de 30 m pouvait coulisser dans un fourreau et le caisson montait et descendait le long de

ces pieux au gré de la marée : 7 *whale piers* accolés les uns aux autres formaient un quai d'accostage qui était relié au rivage par une « *route flottante* » dont les éléments mesuraient 30 m et étaient supportés à chaque extrémité par des flotteurs spéciaux en forme de dos de tortue, les « *bettles* ».

Le matériel des ports artificiels de Normandie représenta au total un tonnage de près d'un million de tonnes et 20 000 ouvriers furent employés à sa construction. Le plan avait été minutieusement préparé et on réussit à mettre en place les éléments assez rapidement puisque l'installation des « *Gooseberries* » fut terminée le 11 juin et celle des « *Bombardons* » le 14 juin. Malheureusement, l'ouragan du 19 juin détruisit une grande partie des installations : le port américain d'Omaha achevé à plus de 50 % fut totalement anéanti et cette perte eut de graves conséquences, si l'évolution de la situation n'avait permis à l'armée Patton de s'emparer de Cherbourg plus vite qu'il n'avait été prévu. Le port d'Arromanches, protégé par la barre des récifs du Calvados, résista cependant et put être achevé au début de juillet ; partout, enfin, les « *bombardons* » furent jetés à la côte.



« *Gooseberries* » en Normandie. Crédit : DR.

À la fin d'août 1944, les Anglais avaient réussi à décharger dans leur seul secteur environ un million de tonnes dont plus de la moitié grâce au *Mulberry* d'Arromanches ; certains jours, le trafic quotidien atteignit dans ce port 9 000 tonnes soit 50 % de plus qu'il n'avait été prévu.

Dans le Pacifique, le problème du ravitaillement de l'armée débarquée se posait évidemment pour les Américains, comme pour les Anglais ; mais les conditions géographiques étaient en général plus favorables que dans la Manche, les courants de marée y étaient moins violents et les abris naturels plus nombreux. Les Américains, pourtant, furent conduits à prévoir des

matériels spéciaux pour faciliter la manutention et ils utilisèrent surtout des caissons standard entièrement soudés et étanches de deux types, faciles à assembler, avec lesquels on pouvait construire des quais, des wharfs, des embarcadères, des ponts et même des chalands et de petits docks flottants.

L'ORGANISATION D'UNE « FORCE AMPHIBIE »

On conçoit qu'il ait été nécessaire de prévoir de très longs délais pour préparer certaines opérations amphibies de la guerre. La préparation du débarquement de Normandie demanda près de deux ans. Dans le Pacifique, on estimait qu'aucune opération ne pouvait être envisagée moins de huit mois à l'avance. Il fallait, en effet, préparer non seulement le débarquement lui-même mais aussi l'aménagement des bases avancées. Dans le cas particulier de l'opération des Philippines, dont il a été question plus haut, deux bases de départ durent être prévues pour le corps expéditionnaire, l'une à Palau, l'autre dans les Mariannes, c'est-à-dire à 900 et 1 350 milles respectivement du point de départ choisi.

À la vitesse de 12 nœuds, il fallait un peu plus de trois jours d'une part et environ cinq jours, d'autre part, pour franchir ces distances.

Chacun des deux groupements du corps expéditionnaire comprenait plusieurs centaines de navires, car de véritables armadas furent nécessaires pour transporter ces corps de débarquement. L'armada la plus nombreuse de la guerre de 1939-1945 fut celle de Normandie qui comptait : 5 143 bâtiments dont 4 266 navires de débarquement proprement dits⁽³⁾. Beaucoup, il est vrai, étaient de petites unités, car pour une traversée d'aussi courte durée, il avait été possible d'embarquer directement une grande partie des contingents à bord des *LCT* et des *LCI*. Dans le Pacifique, où non seulement les *LCA* et les *LCVP*, mais aussi les *LCT* et les *LCI* étaient presque toujours embarqués sur de grands transports, les convois étaient moins nombreux, mais composés d'unités plus grosses. Le convoi qui se présenta le 15 juin 1944 devant Saïpan groupait ainsi 551 navires⁽⁴⁾, (100 000 soldats et 250 000 marins). À Iwo Jima, ce Gibraltar insulaire perdu au milieu du Pacifique, où 60 000 « *marines* » furent débarqués en février 1945, 220 000 hommes d'équipages et des services montaient 506 bâtiments et ceux-ci étaient accompagnés par 1 500 avions embarqués sur des porte-avions. À Okinawa, la flotte des transports et des ravitailleurs comprenait 1 227 bâtiments. La force de soutien rapproché en groupait 46 et les deux flottes de couverture (une américaine et une britannique) réunissaient ensemble 108 navires de combat. Plus de 1 800 avions étaient embarqués sur les 33 porte-avions de cette gigantesque armada.

Dans le Pacifique, le corps expéditionnaire était habituellement réparti en deux groupements distincts :

- 1°) la force amphibie transportant les troupes et chargée de leur débarquement ainsi que du ravitaillement initial ;
- 2°) le « *corps amphibie* » chargé des opérations terrestres proprement dites.

L'expérience avait conduit à constituer autant d'ensembles tactiques indépendants (« *combat team* ») dans la force amphibie, qu'il y avait de « plages » à atteindre. En dehors des transports proprement dits, chacun de ces groupes comprenait tous les types de navires indispensables à son fonctionnement,

PC flottant, *LCT*, *LCI*, *LCA*, *LCVP*, etc., ravitailleurs de carburant et de munitions, navires-ateliers et dépanneurs, navires-hôpitaux, groupes de dragueurs, ainsi que les navires de guerre nécessaires pour apporter aux troupes le soutien indispensable de leur artillerie.

Chacun avait son détachement de plage (*Beach party*) et était accompagné par des équipes spéciales chargées, par exemple, de déminer sous l'eau (hommes-grenouilles) et à terre, d'installer la DCA sur les plages, de mettre en place des barrages de ballon, les fumigènes, d'observer et de régler le tir des bâtiments de soutien, de régler la circulation sur le plan d'eau de la plage, etc.

Ces mêmes principes furent appliqués en Normandie où une grande tête de plage avait été prévue pour chacune des 5 divisions (2 britanniques, 1 canadienne, 2 américaines).

L'AVIATION DANS UNE OPÉRATION AMPHIBIE

Sur la soixantaine de débarquements alliés effectués au cours de la dernière guerre (10 en Europe, 50 dans le Pacifique) on compte trois échecs : Namsos-Andalnes (Norvège) en avril 1940, Dieppe en août 1942, les Iles Leros en septembre 1943. Dans ces trois cas, il manqua la maîtrise de l'air aux Alliés qui n'avaient pas réussi à dominer une *Luftwaffe* localement très puissante. Ajoutons que pour Dieppe, on sait aujourd'hui que cette opération n'était qu'une reconnaissance en force.

Obtenir et conserver la maîtrise de l'air au-dessus de la zone de débarquement est donc la condition première du succès. D'où l'importance qu'ont attachée tous les assaillants à conquérir dès les premières heures des aérodromes en territoire ennemi.

En Normandie, la proximité des aérodromes anglais et surtout la formidable armada aérienne réunie en Grande-Bretagne permirent de monter l'opération d'invasion sans intervention de porte-avions, mais on avait prévu d'aménager immédiatement deux aérodromes pour la

chasse dans la tête de pont de Bayeux. Dans le Pacifique, le soutien aérien indispensable dut presque toujours être exclusivement fourni par les porte-avions d'escorte jusqu'au moment où un nombre suffisant d'aérodromes terrestres pouvait être installé. Cette aviation embarquée comportait en général une majorité d'avions de combat (deux tiers environ) et des bombardiers en piqué (un tiers).

Le développement des opérations amphibies américaines dans le Pacifique montre, d'ailleurs, l'importance croissante prise par le porte-avions, dans ce rôle de soutien de débarquement, à partir de l'automne 1942. Lorsque, les 7 et 8 août 1942, les Américains entreprirent à Guadalcanal une première opération amphibie à échelle réduite dans l'intention de capturer un aérodrome japonais insulaire encore en construction, il fallut faire appel — en l'absence de tout porte-avions d'escorte — à la *Task Force* de l'amiral Halsey, comprenant de grands porte-avions de combat. Puis, le 20 août, arriva un premier porte-avions d'escorte, le *Long Island* : il transportait une escadrille d'avions de chasse qui sauva la situation sur l'aérodrome capturé (Henderson Field) au moment de la bataille des îles Stewart (24 août 1942). Le rôle des premiers porte-avions d'escorte utilisés dans les opérations amphibies fut donc celui de « ferry » (transport) pour alimenter les aérodromes insulaires dont on venait de s'emparer : ils ne pouvaient d'ailleurs pas faire plus, car en raison de la faible longueur de la plate-forme d'envol (140 m), il fallait utiliser une catapulte pour le départ des avions et celle-ci était trop faible pour permettre l'envol d'appareils lourdement chargés tels que les bombardiers en piqué.

En septembre 1943, un nouveau modèle de catapulte put être installé sur ces bâtiments ; désormais, les avions purent en décoller, revenir s'y poser et en repartir sans difficulté, et les porte-avions d'escorte devinrent les auxiliaires les plus utiles pour toute opération amphibie tant pour le soutien de l'assaut et l'appui des troupes au sol que pour la protection antiaérienne des plages de débarquement.



Décollage sur un porte-avions américain. Crédit DR

On groupa alors les porte-avions d'escorte en divisions de trois ou quatre, aux ordres d'un contre-amiral, chaque groupe correspondant au soutien nécessaire à une division d'infanterie mise à terre. On put, dès lors, entreprendre des opérations amphibies au-delà du rayon d'action d'un aérodrome terrestre déjà conquis.

Aux îles Gilbert, par exemple (21-23 novembre 1943) les « *Marines* » débarqués sur l'Atoll de Tarawa disposaient de 4 porte-avions d'escorte et la 78^e DI débarquée sur l'Atoll de Makin reçut l'appui d'un groupe de 3 autres tandis qu'un 4^e transportait 42 avions de chasse destinés à l'aérodrome de Betio, à Tarawa, aussitôt que ce terrain serait enlevé par les fusiliers-marins, ce qui fut fait au bout de cinquante heures.

Il en fut de même à Kwajalein, aux îles Marshall (31 janvier 1944) où 8 porte-avions d'escorte furent mis en ligne pour le débarquement de deux divisions d'infanterie. En outre, l'aviation de

deux autres assurait la protection anti-sous-marine de l'atoll, précaution nouvelle qu'il avait fallu prendre à la suite du torpillage du *Liscome Bay* devant Makin.

Au débarquement de Saïpan (15 juin 1944) où les Américains opérèrent à 1 200 milles (2 200 km) de leur base de départ (îles Marshall), on réunit 8 porte-avions d'escorte pour l'appui direct des 2 premières DI débarquées et 6 pour l'escorte des convois, le ravitaillement en avions des aérodromes terrestres conquis dans l'île et pour la protection anti-sous-marine de la plage de débarquement.

Des dispositions analogues furent prises aux Palau (19 porte-avions d'escorte au total), à Leyte (17 porte-avions) et à Luçon (18 porte-avions). On en avait prévu 64 pour le grand débarquement qui devait avoir lieu au Japon (îles Kiou-Shou) le 1er novembre 1945 (opération « *Olympie* »).

En Europe, 8 porte-avions de toutes catégories participèrent aux opérations d'Afrique du Nord, le 8 novembre 1942 et on utilisa 9 porte-avions d'escorte lors du débarquement sur les côtes de Provence le 15 août 1944, bien que la Corse eût fourni l'appoint de ses aérodromes à une *Tactical Air Force*.

L'expérience de 1943-1945 a montré que, pour réussir une opération « *amphibie* », il fallait compter sur un appui direct de 120 avions pour chaque division d'infanterie débarquée, à raison de 30 à 40 avions par bâtiment, soit 3 ou 4 porte-avions d'escorte par D. I. Dans ces chiffres ne sont pas compris les porte-avions d'escorte nécessaires à la protection des convois transportant des renforts ni ceux amenant des escadrilles destinées aux aérodromes conquis ; c'est dire combien le facteur nombre joue pour les porte-avions d'escorte.

IMPORTANCE ET EFFICACITÉ DE L'ARTILLERIE NAVALE DANS LES OPÉRATIONS CONTRE LA TERRE

La guerre a montré que, même dans le cas d'un arrosage intensif, l'aviation de bombardement — tout au moins celle qu'il est possible d'embarquer sur un porte-avions — n'a pas une puissance suffisante pour bouleverser les fortifications des défenseurs, et annihiler rapidement et sûrement les batteries côtières, pièces et servants, si celles-ci sont abritées par d'épaisses carapaces d'acier ou de béton. Malgré leur grande capacité explosive, les bombes n'ont ni la force vive de pénétration nécessaire, ni surtout la précision voulue.

Le débarquement de Normandie ne doit pas faire illusion. Bien que la totalité des bombardiers anglais et américains basés dans le Royaume-Uni soit intervenue dans la bataille, ces appareils ont été utilisés beaucoup plus pour couper les communications arrières de l'ennemi et détruire

les aérodromes que contre les défenses côtières du mur de l'Atlantique.

La puissance et la précision indispensables pour annihiler celles-ci sont surtout le fait de l'artillerie navale, dont l'appoint a été écrasant au cours de la dernière guerre et qui, pour cette raison, a joué un rôle primordial dans la réussite de toutes les opérations amphibies.

En deux heures à peine, s'il le faut, quatre navires de ligne groupant ensemble 32 à 40 pièces de 340 à 406 peuvent, en effet, envoyer sur les positions ennemies quelque 4 000 projectiles de 600 kg à une tonne chacun avec une extrême précision, et cela jusqu'à une trentaine de kilomètres. Il n'y a pas de fortification — l'expérience de la guerre l'a montré — qui puisse résister à une telle avalanche ; aucun retranchement si épais soit-il, ne tient devant quelques obus à grande capacité d'explosif bien pointés et arrivant souvent de plein fouet.

À cet égard, les marines avaient su tirer les conclusions utiles de l'expédition des Dardanelles en 1915, où, faute surtout de projectiles appropriés, les fortifications turques n'avaient jamais pu être complètement réduites par les cuirassés alliés. Toutes les Amirautes se préoccupèrent pendant l'entre-deux-guerres de mettre au point des obus efficaces contre la terre et l'efficacité de l'artillerie navale moderne fut, au contraire, démontrée dès le début de la guerre, par l'escadre britannique de la Méditerranée orientale, lors de l'offensive du général Wavell, de décembre 1940. La route côtière construite à grands frais par le Maréchal Graziani en direction de l'Égypte fut souvent coupée rapidement et bien plus sûrement que par l'aviation, grâce au feu précis des 381 ou des 203 anglais et les positions italiennes de Sidi-Barani, Soloum, Bardia et Tobrouk furent maintes fois bombardées de la sorte avec le plus grand succès.

Il faut cependant ne pas lésiner dans ces bombardements. A Tarawa, lors du débarquement aux îles Gilbert (octobre 1943), les 2.000 tonnes de projectiles déversées par les bâtiments américains ne suffirent pas pour réduire à merci les positions japonaises profondément enterrées ; à Kwajalein, trois mois plus tard, 70 pièces de 406 et 60 de 356, auxquelles s'ajoutaient les canons de nombreux croiseurs et destroyers, permirent aux Américains de débarquer presque sans pertes grâce à un déversement de 14 000 tonnes de projectiles en quelques heures de feu 21 284 tonnes de projectiles navals furent au total tirés contre la terre pendant la campagne des Mariannes, 14 250 tonnes (dont 23 000 fusées) à Iwo Jima. À Okinawa enfin, les seuls projectiles des calibres 127 et supérieurs représentèrent 32 539 tonnes. L'aviation n'eût jamais permis de tels résultats et, dans tous ces cas, le volume du feu débité par chaque cuirassé représenta celui de centaines de bombardiers.

L'appui direct de l'artillerie navale est, en effet, demandé non seulement aux plus grosses unités : cuirassés et monitors, mais aussi aux bâtiments dits « légers » comme les croiseurs (calibre 152 à 203) et les destroyers. Dans le Pacifique, les cuirassés mis hors de combat à Pearl Harbor, relevés après dix-huit mois d'efforts et modernisés, se virent confier un rôle de premier plan dans les forces chargées d'appuyer les grands débarquements de 1944 et 1945. Trop lents pour participer aux opérations rapides des « *Task Forces* » de couverture, ils convenaient en effet parfaitement pour remplacer les monitors d'autrefois. Plusieurs figurèrent devant les plages de Normandie aux côtés de bâtiments anglais et de deux croiseurs français. Ils furent aussi en Méditerranée où notre vieille *Lorraine* joua également un rôle des plus utiles lors du débarquement de Provence et des opérations ultérieures de la « *Flank Force* » dans le golfe de Gênes.



Navire américain tirant sur Peleliu (1944). Crédit : US Navy.

À notre époque, la partie n'est donc plus égale entre les positions côtières et les bâtiments qui les assaillent par un tir précis ; Nelson ne proclamerait sans doute plus aujourd'hui, comme il le fit il y a 150 ans, qu'il faut être « *fou* » pour s'attaquer à un fort terrestre avec un vaisseau de ligne.

Les défenses côtières, même les plus modernes, ne résistent plus au pilonnage combiné du canon et de l'aviation. Iwo Jima l'a prouvé, qui pourtant était très puissamment fortifiée. Inversement, aucun cuirassé ou croiseur lourd n'a été coulé par des batteries côtières depuis la perte du *Blucher*, qui força les défenses du fjord d'Oslo le 8 avril 1940.

Aujourd'hui, d'ailleurs, il est très rare que les positions littorales attaquées puissent opposer un volume d'une intensité de feu comparable à celui de leur adversaire : les pièces côtières de

gros calibre sont toujours peu nombreuses et rarement mobiles : le plus souvent, l'assaillant ne trouve donc en face de lui que des canons de moyen calibre, surtout lorsqu'il s'agit de batteries mobiles ; souvent par conséquent, l'artillerie d'un simple destroyer (quatre à six pièces de 127 à 138) peut parfaitement s'aligner à égalité contre elles.

Parallèlement aux grands bâtiments, on construit ou on aménagea toute une gamme de canonnières pour lesquelles on utilisa le plus souvent des coques de « *landing crafts* » auxquelles leur carène plate et leur très faible tirant d'eau permettaient, bien plus facilement qu'aux destroyers, d'approcher de très près du rivage et de prendre directement à partie les nids de mitrailleuses et les emplacements d'artillerie qui avaient échappé aux arrosages de l'aviation et quelquefois aux bombardements préliminaires des plus gros bâtiments. Elles étaient également chargées d'appuyer les vagues d'assaut à très courte distance.

Ces bâtiments dénommés LCG (*landing craft gunboat*) ou PGM (canonnières à moteurs) suivant le type de coque utilisée, disposaient, en général, soit de deux canons de campagne, soit de deux canons de 120 de marine, montés sur affût derrière masque et de quelques pièces de DCA, soit encore de pièces de 76 ou de 40 et de jumelages de mitrailleuses lourdes.



Landing Craft Gunboat. Crédit : DR.

Des unités analogues furent aménagées par tous les belligérants. Les Allemands se battirent en Mer Noire avec des « *Fahrpram* » et des « *Siebels* » portant du 105 ou du 88 et les Soviétiques, de leur côté, tirèrent un parti excellent de bâtiments analogues, aussi bien sur les côtes de Crimée que sur les grands fleuves de la plaine russe.

La véritable nouveauté dans ce genre fut représentée par les *LCT (R)* américains qui étaient de simples *LCT* de débarquement sur le pont desquels on avait installé des lance-fusées (« *R* » pour « *Rocket* » = fusée).

Le pont de ces chalands semblait chargé de « *casiers à bouteilles* » remplis eux-mêmes de fusées que l'on pointait avec le bâtiment. Il n'était donc pas question de tir précis, mais d'arrosage et les résultats étaient à cet égard extraordinaires. Suivant le modèle de *LCT, 792* ou 1 064 fusées à grande capacité explosive du calibre 127 et à mise de feu électrique pouvaient être déversées en succession rapide, par groupe de six. Sous l'angle de 45°, la portée *maxima* de ces engins était de 3.500 m et on arrivait avec 24 salves à couvrir une zone de 750 mètres sur 150, avec la densité d'un impact par 80 m² environ.

Ces chalands lance-fusées furent utilisés à partir du début de 1944 : ils rendirent les plus grands services pour tous les grands débarquements qui eurent lieu cette année-là.

LE COMMANDEMENT D'UNE OPÉRATION AMPHIBIE

Les détails succincts qui viennent d'être donnés sur les conditions dans lesquelles les opérations amphibies de la dernière guerre durent être préparées, sont suffisants pour faire comprendre que la complexité de ces entreprises, leur préparation, leur exécution et leur poursuite posèrent nécessairement de difficiles problèmes de tous ordres dont le moindre n'était pas celui du choix du commandement supérieur auquel la responsabilité en était confiée. Les grands débarquements de 1944 et de 1945, en effet, mirent en œuvre des effectifs extrêmement importants appartenant tant à l'armée qu'à la marine et à l'aviation et chacun des trois grands services pouvait exciper du rôle très important qu'il avait à jouer. Or, l'expérience de l'histoire était là pour montrer que rarement des solutions satisfaisantes avaient pu être trouvées, à cet égard, au cours des guerres antérieures car dans les deux seuls services alors intéressés, l'armée et la marine, l'indispensable esprit de bonne compréhension n'était guère le fait des états-majors. Souvent des heurts et des divergences de vues, pour ne pas parler de graves dissentiments, avaient compromis l'opération. Qu'il s'agisse de la préparation, sur le plan de la « *logistique* », ou de l'exécution, au moment des jours critiques du débarquement, il est pourtant évident qu'en dehors de la nécessité du commandement unique, l'obligation du travail en équipe et d'un minimum de connaissances communes

s'impose pour les états-majors de l'Armée, de la Marine, et de l'Air, responsables de l'établissement des plans et de l'opération.

Au cours de la dernière guerre, les Nations Unies prirent le parti d'adopter le principe du « *commandement unique* » de la marine, pour toutes les opérations amphibies qu'elles entreprirent, ce commandement « *marine* » étant maintenu effectif aussi longtemps que la tête de pont n'était pas installée solidement. Alors seulement, le commandant en chef des troupes débarquées et les généraux de l'armée de Terre et de l'armée de l'Air reprenaient leur pleine liberté d'action.

Cette tendance fut facilitée, tout au moins sur le front du Pacifique, par l'existence dans la marine américaine du corps des « *marines* » qui comptait à la fin de la guerre près de 600.000 hommes et comportait non seulement de nombreux régiments de fusiliers marins (fantassins) mais aussi de l'artillerie, des chars, des groupes de reconnaissance et de l'aviation. La marine américaine disposait par conséquent, en propre, d'éléments militaires existant en quantité insuffisante pour former des divisions entières — il y en avait 6 au début de 1945 — constituées comme celles de l'armée et sur lesquels l'Amirauté de Washington exerçait une autorité aussi absolue que sur ses propres escadres et sur son aviation. De nombreuses opérations purent donc être montées sans le concours de l'armée proprement dite : à Iwo Jima, par exemple, l'armée ne fut représentée que par quelques groupes de sanitaires ou de services, c'est-à-dire quelques centaines d'hommes au plus sur les 60.000 qui furent jetés à terre. Là où l'armée participa en grand aux débarquements, on eut tout naturellement tendance

à se servir des « *marines* » pour conquérir les têtes de pont, mais, même quand l'armée dut, elle aussi, participer à la conquête des premières positions ennemies, la règle du commandement « *marine* » demeura et fut strictement observée pour toute la période du débarquement de vive force proprement dite.



Admiral Lord Louis Mountbatten en 1944. Crédit : Imperial War Museums.

Sur le plan supérieur des commandants de théâtre, chargés surtout des grandes décisions d'importance stratégique, ont vit, cependant, des généraux commander un théâtre qui était au premier chef maritime, tel Mac Arthur dans le Pacifique Sud ; mais inversement, en Birmanie, où les opérations avaient surtout un caractère aéroterrestre, ce fut à un Amiral, Lord Mountbatten, qu'échut le commandement en chef. Sur le plan tactique, pourtant, même dans la sphère de Mac Arthur, la règle du commandement marine ne souffrit pas d'exception pour les débarquements et, que ce fût sur le front européen, sur le front asiatique ou sur les fronts du Pacifique, un Amiral fut toujours désigné pour diriger l'opération du débarquement proprement dit et de l'établissement de la tête de pont. L'histoire conservera ainsi les noms de Turner qui, sur le front du Pacifique, prépara tous les grands débarquements, de Hewitt qui eut la charge de Salerne et de la Provence, de Ramsay qui fut responsable de la Sicile et de la Normandie.

Les uns et les autres surent préparer parfaitement de gigantesques opérations et les exécuter non moins brillamment. On ne saurait oublier, en effet, que la mise à terre des premiers éléments est toujours une opération hasardeuse car ils ne disposent d'aucun couvert et on n'est jamais assuré que les bombardements préliminaires auront suffi pour détruire les points de résistance ennemis. Or, l'expérience de la guerre est là, Tarawa, Dieppe et Salerne par exemple, pour montrer qu'il suffit parfois de quelques fortins demeurés en possession de leurs moyens de feu pour que l'opération frise l'insuccès ou que son succès ne soit assuré qu'au prix de très lourdes pertes.

On doit constater, en tout cas) qu'une opération amphibie largement montée et disposant de la supériorité des moyens aériens avait les plus grandes chances de réussir et que, dans le conflit séculaire de la terre contre la mer, c'est finalement la mer qui l'a emporté au cours de la deuxième guerre mondiale, son succès final ayant été assuré pour une très grande partie par l'importance que les assaillants ont attachée à leur aviation navale et à la conquête rapide des aérodromes dans la tête de pont.

Contre-amiral Pierre BARJOT (1899-1960) et Henri LE MASSON (1900-1977)

Recherche iconographique : THEATRUM BELLI

NOTES :

1. Au bout de 48 heures, 176 475 hommes avaient été débarqués, ainsi que 20 111 véhicules dont 1 500 chars ; 5 000 autres véhicules blindés et 3 000 canons.
2. 37 divisions (dont 10 blindées et 4 aéroportées) plus les services.
3. Les autres navires étaient les bâtiments de la force de soutien, parmi lesquels figuraient 6 navires de ligne, 2 monitors, 22 croiseurs, 119 destroyers, 113 sloops, corvettes, frégates, 347 dragueurs, etc.
4. Non compris la force de couverture (escadre rapide de l'amiral Mitscher) forte de 93 navires.