Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 91 (1946)
Heft: 10

Artikel: L'engagement des troupes aéroportées [suite]
Autor: Nicolas
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342344

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'engagement des troupes aéroportées

(Suite)

La doctrine.

Il s'agissait là d'une opération mûrement réfléchie qui donnait à la situation un caractère de calme raisonné qui mit en confiance les troupes affectées au débarquement et fut surtout remarquée par les troupes parachutées. Elles purent voir que toutes les précautions consacrées par l'expérience avaient été prises pour assurer non seulement le succès de l'opération, mais un succès qui coûterait le moins cher possible.

Le nombre des avions de transport disponible pouvait paraître incroyable à celui qui deux ans auparavant avait pu constater la pauvreté des ressources du « service des transports de troupes » en matériel et en personnel. Il en était de même de nos forces parachutées. Il était encore remarquable de voir les connaissances et l'expérience qu'apportaient à l'opération des chefs entraînés et compétents qui *savaient* avec certitude ce qu'il fallait faire beaucoup plus qu'ils n'étaient réduits aux conjectures. Cette fois, il existait un précédent dont les leçons étaient intégralement appliquées. Nous avons relaté ce qui s'était antérieurement passé en Sicile et en Italie. Pendant ce temps, le ministère de la guerre avait pris les mesures nécessaires pour fixer la doctrine et faire rédiger l'Instruction dont nous avions un si grand besoin pour fixer les modalités d'utilisation des troupes aéroportées sur tous les théâtres d'opérations. Au cours de l'automne 1943, un comité fut chargé de rédiger les directives appropriées à cette instruction. Composé des officiers les plus éminents et les plus expérimentés de notre

armée de l'air et présidé par le général de division Léo Donovan (actuellement chef du 3e bureau des forces terrestres), ce comité put publier quelque temps après : « L'instruction d'entraînement N° 113 » du Ministère de la guerre. Editée avant la campagne de Normandie et avant les autres opérations d'envergure qui devaient avoir lieu par la suite, cette instruction a été si minutieusement méditée, et a été réalisée avec une telle clarté de pensée qu'elle est aujourd'hui le guide à peu près le plus complet pour les opérations aéroportées dans le monde entier. Tous les commandants des forces aéroportées sur tous les théâtres d'opérations lui ont apporté leur contribution. On ne saurait assez reconnaître le mérite que ces officiers ont acquis par leurs efforts et surtout par les résultats remarquables auxquels ils sont parvenus.

L'opération « Overlord ».

L'opération « Overlord » fut réalisée en accord avec l'instruction précitée, renforcée par l'expérience personnelle des commandants d'unités ayant opéré en Sicile et en Italie. L'idée de *masse* était à la base du plan. C'est là un des neufs principes clés de la guerre, principe aussi vieux que la guerre elle-même. Il allait pour la première fois être appliqué à une opération aéroportée. Jusqu'à ce jour, le mot *surprise* avait eu la vedette et cette fois encore il n'était nullement question de diminuer en quoi que ce soit cet élément de première importance au moment d'une attaque. Maintenant nous disposions des moyens nécessaires pour lancer simultanément en masse des troupes aéroportées en force suffisante pour écraser les troupes ennemies repérées. Nos plans tinrent compte de ce fait important. Nous inspirant encore des leçons du passé, nous apportâmes toute notre attention à la coordination entre les diverses armes en faisant de l'entrée en ligne des troupes de l'air la base du plan tout entier. Ce plan ne donnait en rien l'impression de venir en « sur-impression » du plan général

« Overlord », mais il s'imposa comme un tout habilement tissé dans la contexture de l'idée générale. Il fut étudié par le général commandant en chef en personne et une variante à ce plan d'opérations tout entier fut établie pour le cas où l'opération aéroportée ne pourrait être lancée. A ce moment, les conditions atmosphériques étaient telles que le jour J du plan, les planeurs n'auraient pu accomplir leur mission. Aussi la direction suprême donna-t-elle l'ordre de retarder le débarquement de vingt-quatre heures de manière à ne pas se priver du bénéfice de la participation des troupes aéroportées. L'avenir devait prouver qu'elle avait bien fait.

L'histoire des opérations en Normandie a été rendue familière par d'autres narrateurs, mais certains des résultats obtenus ne sont généralement pas connus et ils sont à noter.

Il fut manifeste qu'un besoin urgent d'unités organiques permanentes, organisées pour la découverte, se faisait sentir.

Ces unités, composées d'éléments d'infanterie, de personnel du « Service des transports » et du personnel d'aviation parachutés, formées et équipées pour précéder les autres, étaient lancées les premières pour qu'elles puissent guider les formations à travers les zones de parachutage et les terrains à occuper. La nécessité évidente d'une organisation destinée à permettre d'atteindre les zones de lancement et les zones d'atterrissage fixées par le plan s'imposa et le IXe Commandement de transport des troupes y pourvut rapidement. On se rendit compte aussi très vite que de toute nécessité il fallait créer d'extrême urgence une méthode standarisée de ravitaillement en vol qui *rendît*. C'est en Normandie que cette idée prit réellement corps et ce sont les bases que fournit cette opération qui inspirèrent la décision définitive.

De l'utilisation des troupes aéroportées.

Le combattant de l'Infanterie de l'air est de premier ordre. Généralement volontaire, jeune, soigneusement entraîné, phy-

siquement endurci, il peut fournir un effort considérable. Les commandants d'unités à terre reconnaissent cette endurance et cette ardeur au combat dès qu'ils reçoivent les unités qui leur sont assignées ou attachées : il s'ensuit que les unités de l'air sont souvent utilisées à terre longtemps après que la phase de leur intervention est passée.

Ceci est naturellement indispensable en bien des cas en raison de la nécessité de la situation, mais c'est aussi un lourd handicap pour le regroupement et la mise en ordre des unités de l'air en vue de leur rôle réel — les opérations parachutées. Il est admis que la seule présence d'une division parachutée sur un théâtre d'opérations donné oblige un ennemi averti de sa présence à apporter un soin minutieux à ses moyens de défense contre les parachutistes. Depuis que les moyens de nos transporteurs aériens ont été accrus au point de rendre les mises à terre possibles en n'importe quel endroit dans un rayon de près de 1600 kilomètres, il est devenu évident que la garde des positions défensives et l'immobilisation du personnel requis à cet usage, provoque l'inaction et l'inutilisation d'effectifs ennemis que l'on peut estimer bien supérieurs aux effectifs même de nos troupes parachutées. Ceci peut obliger l'ennemi à des opérations continues qui, par l'état d'alerte incessant qui existe sur les aires de départ, sont plus astreignantes que ne le serait un engagement à terre en première ligne. Ici un adversaire vigilant constate que les parachutistes ne peuvent pas prendre l'air immédiatement, ce qui lui permet une détente dans l'attention qu'il porte à son système défensif, et l'utilisation de ses effectifs de sécurité à d'autres fins. Pour ces raisons et aussi parce que les opérations parachutées sont le cœur et l'âme de l'Infanterie de l'air, il est recommandé de libérer ces troupes spécialisées aussi vite que la situation au sol le permet afin qu'il soit possible de les équiper à nouveau, de les compléter et d'une manière générale de les remettre en parfaite condition en vue d'opérations ultérieures plus conformes à leur caractère particulier.

Puis vint l'opération en Normandie, trente et quelques jours de combat, ininterrompus, rendus inévitables par les événements qui se produisirent dans la tête de pont. Ensuite retour en Angleterre pour leur préparation aux opérations qui devaient suivre la percée de Saint-Lô, puis la course à travers la France vers les positions stabilisées en lisière de la Belgique et de l'Allemagne. Les leçons furent répétées : Emploi en masse, simplicité du plan, appui au sol par l'artillerie la plus lourde, les chars destroyers (si l'action doit se prolonger). Et en particulier que les troupes de l'air, spécialement les unités parachutées, sont absolument statiques dès qu'elles ont touché le sol dans un secteur avancé, à moins que le nécessaire n'ait été fait par ailleurs pour leur fournir des moyens de transport ou qu'elles ne se soient emparées elles-mêmes de ces moyens. En Normandie, deux divisions de l'Infanterie de l'air américaine très renforcées et une division britannique avaient pris part aux opérations. Elles devaient être plus nombreuses par la suite.

Améliorations ultérieures.

C'est de Sicile que nous tirâmes un grand nombre de données essentielles qui devaient nous fournir les bases d'utilisation ultérieures des petites unités de l'Infanterie de l'air. Elles devaient leur donner l'expérience de combats antérieurs qui leur servirait de point d'appui pour l'établissement de leurs plans et des ordres qui s'y rapportaient. L'opération de Normandie nous fournit non seulement une opportunité de vérifier l'exactitude de ces mêmes principes tactiques pour les petites unités, mais aussi la perception et la certitude que des opérations aéroportées à cette échelle, couramment réalisables, demandent quelque chose de plus qu'un plan soigné, un contrôle et une coordination. Jusqu'à ce jour la coopération avait été à la base de la mise au point entre les divers services intéressés. Mais lorsqu'il s'agit de plusieurs divisions d'Infanterie de l'air, renforcées, et du nombre convenable de « Wings »,

transporteurs de ces troupes à chaque lancé, ceci, sans parler des armes et engins d'appui, de la couverture et de la protection aérienne qui sont aussi indispensables, il devint évident que l'engagement de ces unités appelle de nouvelles dispositions.

En raison de l'appui spécial que les porteurs d'infanterie de l'air sont capables d'assurer à une campagne, nous avions été amenés graduellement à reconnaître qu'ils devaient être employés sur une large échelle lorsque leur intervention répondait à une nécessité stratégique vitale qui influençait le théâtre d'opérations tout entier. En résumé, employer ces forces en remplacement d'unités à terre d'une autre catégorie, à plus forts effectifs, désignées par une mission spéciale, ou les engager au hasard dans des opérations courantes de zones de combat diverses, ce qui eût pu répondre à des désirs temporaires ou locaux, n'était pas la meilleure manière de les utiliser. Par contre, elles étaient vraiment d'un plus grand rendement si elles restaient sous le contrôle du G. Q. G. du théâtre d'opérations intéressé, et si elles étaient epmloyées par le commandement responsable de l'engagement des forces de l'air, de terre et des autres unités distinctes des forces aéroportées. Généralement parlant, en raison de la diversité des types d'unités et d'armes engagés, seul le commandant en chef possède cette autorité et il est par conséquent le seul susceptible de donner une impulsion intelligente à la coordination qui doit s'effectuer entre les diverses armes. Coopération nécessaire certes, mais pour une opération de l'envergure de celle de Normandie et de celles qui devaient suivre, la coopération seule était insuffisante à apporter aux multiples détails qu'elles impliquaient le soin et la minutie indispensables.

(A suivre.)