

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 94 (1949)
Heft: 4

Artikel: De la manœuvre aéroportée anglaise en Normandie
Autor: Nicolas, D.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-342420>

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: 25.02.2026

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

94^e année

Nº 4

Avril 1949

REVUE MILITAIRE SUISSE

Pour la Suisse :

1 an fr. 12.— ; 6 mois fr. 7.—
3 mois fr. 4.—

ABONNEMENT

Pour l'Etranger :

1 an fr. 15.— ; 6 mois fr. 9.—
3 mois fr. 5.—

Prix du numéro : fr. 1.50

RÉDACTION : Colonel-brigadier **Roger Masson**

ADMINISTRATION : Av. de la Gare 33, Lausanne. Tél. 3 36 33. Chèq. post. II. 5209

ANNONCES : Société de l'Annuaire Vaudois S. A., Rue de la Tour 8, Lausanne

De la manœuvre aéroportée anglaise en Normandie

PREMIÈRE PARTIE

DE L'EMPLOI STRATÉGIQUE DES TROUPES DE L'AIR

Le Haut Etat-major allié, dans toutes les études qu'il avait faites pour l'invasion de l'Europe, s'était convaincu qu'il ne mènerait à chef le débarquement de vive force sur les côtes françaises, qu'avec l'appui de troupes aéroportées, qui sauteraient par-dessus les défenses côtières et qui prendraient à revers ce fameux « Atlantikwall », dont tous les artifices de la propagande allemande s'ingéniaient à faire accroire et à entretenir le mythe de l'énormité et de l'inexpugnabilité.

Rappelons que le plan définitif de la manœuvre de Normandie, tel que les Alliés l'exécutèrent le 6 juin 1944, jetait simultanément à la côte deux armées :

- à droite, à l'ouest de Bayeux et jusque dans le Cotentin, la 1^{re} armée américaine, forte de 3 divisions ;
- à gauche, de Bayeux à l'embouchure de l'Orne, la 2^e armée anglaise, forte de 4 divisions.

Aussi, chacune d'elles avait-elle obtenu l'aide de troupes aéroportées. Mais, tandis que les Américains bénéficiaient du soutien de deux de ces divisions (soit les 82^e et 101^e Airborne américaines), les Britanniques ne disposaient, eux, que de leur 6^e Airborne seule.

Je me bornerai aujourd'hui à ne traiter que de cette dernière. En la suivant, de cette façon, un peu plus dans le détail, nous pourrons tirer, des singularités de son engagement, quelques indications plus directes pour le comportement du défenseur en général et de nos troupes en particulier. Il importe en effet que nous nous accoutumions à ces nouvelles méthodes de combat. Nous pourrons alors nous préserver des erreurs capitales de jugement en évitant l'écueil des sous-estimations ou des exagérations. Apprendre à connaître un danger, c'est déjà le vaincre plus qu'à moitié.

Une chose frappe dès l'abord dans l'action de la 6^e Airborne : sa mission !

En effet, au lieu d'apparaître sur le *front* d'attaque de la 2^e armée britannique entre Bayeux et l'Orne pour couvrir le débarquement et faciliter la création de la tête de pont — comme on l'aurait normalement attendu en conformité de l'axiome posé dès l'origine —, cette division aéroportée surgit pour notre surprise à l'extrême aile gauche de l'armée, au delà de l'Orne, c'est-à-dire en dehors du secteur premier de l'invasion. Elle ne constitue aucunement l'estoc de l'assaut ; elle ne forme qu'un bouclier pour le flanc-garder du côté de l'est. Les troupes, amenées par mer, débarquent donc sans profiter directement, de quelle façon que ce soit, de la manœuvre aérienne. Elles se trouvent abandonnées à leurs uniques ressources sur leurs plages de débarquement. Parachutistes ou aéroportés ne sont point là, ni à proximité immédiate, pour les aider à rompre le mur de l'Atlantique.

Cette grave dérogation à l'idée fondamentale frappe les profanes aussi bien que les professionnels. Si les compagnies de choc usuelles étaient capables de briser seules les défenses

côtières, la nécessité d'une division Airborne ne semble plus se justifier.

Sa tâche de flanc-garde apparaît nettement secondaire par rapport au rôle qu'elle aurait pu assumer à la pointe. Du reste, l'obstacle, que représentent l'Orne et le canal navigable qui la double de Caen à la mer, n'aurait-il pas pu suffire à couvrir l'aile gauche de l'armée britannique ?

Il fallait certes que les motifs fussent particulièrement impérieux pour que le Haut-Commandement allié se décidât à contrevénir à pareil point au principe d'emploi des troupes de l'air. Le procédé choisi contredit en définitive leur raison d'existence même.

Aussi toute cette question revêt-elle pour nous une importance cardinale. La rupture de l'*« Atlantik-Wall »* ne ressemble-t-elle pas singulièrement — tout le problème maritime mis à part évidemment — aux conditions de forcement d'une de nos positions, ne serait-ce que celle de nos troupes frontières ? Il nous intéresse en conséquence au plus haut degré de déterminer pourquoi Eisenhower et Montgomery se sont refusés à confier une mission d'avant-garde à la 6^e Airborne. Oserions-nous inférer une règle de ce cas particulier ? Les causes de la Normandie pourraient-elles se renouveler un jour chez nous ? La menace de l'enveloppement par la verticale serait-elle moins grande qu'on est tenté de le croire communément ? Existerait-il des conditions qui interdiraient vraiment l'engagement des troupes de l'air, alors même que les zones d'atterrissement très favorables l'autoriseraient ? Car ce n'est en tout cas pas la nature du terrain qui incita les responsables à reléguer les Airborne à l'aile gauche de la 2^e armée. Les vastes étendues dénudées de toute la région auraient permis à ceux-ci de se poser quasi n'importe où. Il faut rechercher d'autres explications.

Dès que nous fouillons cette énigme, nous reconnaissons bien vite que certaines raisons, pour le moins, ressortissent manifestement aux renseignements que les Alliés possédaient

sur la fragilité de la résistance germanique dans ce secteur. Ils n'ignoraient point le caractère plutôt rudimentaire du système des fortifications allemandes, qui ne comprenait grossièrement qu'une unique ligne de fortins, en général fortement espacés et armés d'une façon assez misérable. Ils savaient que la 716^e division, à qui incombaît seule, à l'origine, la garde de cette portion du littoral, s'étirait de l'Orne à Carentan sur un front de près de 70 kilomètres!¹ Ils connaissaient que, équipée sur le mode des troupes de défense statique (dans le genre de nos troupes frontières), elle restait démunie des moyens de transport qui lui eussent permis de concentrer rapidement ses moyens sur les lieux de plus grands dangers et de pallier ainsi la chétivité de ses positions par le dynamisme d'une défensive très mobile et agressive. Ils se trouvaient encore parfaitement orientés sur la pauvre qualité du personnel : il s'agissait surtout de territoriaux ou de mercenaires étrangers — en particulier de Russes — qui ne jouissaient ni de l'instruction, ni de la forme physique ou du ressort moral pour se battre avec beaucoup d'efficacité.

Cette appréciation de la force réelle de leur premier objectif a certainement pesé d'un grand poids dans la balance de leurs décisions. L'assez faible consistance du barrage côtier aurait pu, sans plus, autoriser le Haut-Commandement à renoncer aux aéroportés pour faire brèche et à les utiliser à d'autres fins.

Cet argument n'arrive point à convaincre à satiété. On en vient aussitôt à lui ajouter la raison des difficultés techniques que les chefs ont dû éprouver à coordonner dans l'espace et dans le temps les actions de la multitude des armes et des moyens qui participaient à l'assaut. Pour surmonter la crise du débarquement, ils avaient estimé qu'il était indispensable d'écraser les points d'appui de la défense allemande par un ouragan de feux. Ils le déclenchent aux environs de minuit

¹ Le fait qu'une seconde division allemande, la 352^e Div. inf., était venue renforcer au dernier moment avant le débarquement la partie ouest de ce secteur, à l'endroit où les Américains arrivèrent, ne modifie en rien ce raisonnement, puisqu'il surprit les Alliés au jour D, de leur propre aveu.

sous la forme d'abord d'un gigantesque bombardement aérien qui dure jusqu'à l'aube ; il se poursuit ensuite par des concentrations inouïes d'obus de tous calibres tirés par le maximum de tubes dont on dispose pour soutenir l'infanterie jusqu'au moment de l'abordage : artillerie de marine, canons ou lance-fusées montés sur chaloupes, pièces sur affûts automoteurs ou chars tirant à même des péniches de débarquement pendant l'approche, puis aussitôt mis en batterie dès qu'ils touchent le rivage, etc.

Et pendant ce temps, les bombardiers moyens et les chasseurs prennent à partie tout ce qui bouge dans toute la profondeur de la zone côtière.

Comment aurait-on pu engager encore des aéroportés dans cet enfer ? Ils n'auraient point manqué de se faire saisir et décimer par les bombardements de leurs propres amis. En somme, il n'y a plus de place pour eux dans une telle manœuvre. L'assaillant se voit et se verra toujours *dans l'impossibilité de se faire appuyer au plus près à la fois par ses troupes de l'air et par ses feux*. Ne pouvant profiter simultanément de ces deux moyens, *il doit choisir l'un à l'exclusion de l'autre*. Il est hors de doute que pour une épreuve de force destinée à ouvrir une brèche dans le dispositif d'un ennemi vigilant, il préférera toujours l'assurance de la puissance destructrice des bombes et des obus aux aléas de la surprise très problématique que lui fourniraient des hommes — armés, malgré tout, assez légèrement — tombant du ciel.

Les troupes de l'air donc, contrairement à l'opinion habituellement admise, ne peuvent pas servir *directement* à rompre une position défensive, à moins qu'elles n'agissent à revers *seules*, sans l'aide d'une attaque frontale ou de l'artillerie et de l'aviation normales d'accompagnement, ce qui ne manque pas de diminuer d'autant les perspectives de la victoire, s'il ne les compromet pas radicalement.

Elles ne pourraient contribuer à la manœuvre générale de rupture qu'en atterrissant fort loin en avant de l'endroit de l'attaque pour échapper à coup sûr à l'action de leur propre

aviation de bombardement et de l'artillerie amie, lorsque celles-ci pilonnent le front ennemi ; elles n'ont ainsi que la ressource de seconder tout au plus l'opération majeure en la couvrant *de loin* pour empêcher l'adversaire de rameuter à temps ses réserves sur le point menacé.

La claire connaissance de cette vérité revêt une importance extrême pour le défenseur. Il se rend compte dès lors qu'il doit bien moins craindre les Airborne que la faiblesse de son barrage terrestre ; la réussite pour lui dépend beaucoup plus de la résistance de sa position que des succès qu'il acquerrait sur les parachutistes et les aéroportés. Ceux-ci sont destinés inévitablement à brève échéance à la capitulation si les blindés et les fantassins ne parviennent pas à les rejoindre. Arnhem devait le démontrer de manière tragique quelques mois plus tard. Bien inconséquent, bien fol serait donc le chef qui dégarnirait son front pour se constituer un surplus de réserves dans l'angoisse d'une attaque par la troisième dimension. Et le combattant de première ligne doit être inébranlablement convaincu qu'il n'a pas à s'inquiéter outre mesure de ce qui dégringolerait du ciel derrière son dos ; que là n'est point le danger principal ; que la brusque descente de parachutes ou de planeurs sur ses arrières ne constitue aucunement une raison pour qu'il s'abandonne à la désespérance et pour qu'il lâche son poste de combat ; que, ce faisant, il favoriserait au mieux les desseins de l'adversaire ; qu'il lui faut, plus que jamais, tenir tout simplement sur place et tout mettre en œuvre pour briser en prime urgence la ruée de l'infanterie et des chars ; que c'est l'unique façon pour lui de déjouer les plans de l'ennemi et de le battre.

Ces considérations prouvent par surcroît que l'assaillant y regardera toujours à deux fois avant de lancer ses Airborne dans la bataille ; il lui faut la certitude qu'il percera *dans de courts délais*, le dispositif du défenseur. C'est fort réjouissant pour nous ; les difficultés de notre terrain lui donneront rarement cette garantie ; elles sont éminemment propres à le décourager.

Le Haut-Commandement allié s'était donc vu obligé d'exclure de la bataille côtière la 6^e div. Airborne. Il aurait pu néanmoins — comme nous venons de l'envisager — la jeter plus loin à l'intérieur des terres en avant des divisions d'assaut pour protéger leur débarquement et leur duel avec les garnisons de l'« Atlantikwall ».

Pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? Pourquoi ne s'est-il même pas résolu à cette tactique ? A défaut d'une véritable tâche d'avant-garde, le rôle d'un détachement précurseur nous eût semblé bien plus profitable que la mission de flanc-garde qui fut attribuée.

On excipe *officiellement* à ce propos l'argument de la *faiblesse* des aéroportés. Une telle division ne manque pas de se disséminer sur une très vaste surface et, avec l'armement léger dont elle est munie, elle aurait été incapable, prétend-on dans le cas qui nous occupe, d'opposer une résistance quelque peu sérieuse à des contre-attaques, notamment à celles des blindés.

Le premier terme de cette explication indique sans fard une des plus grandes servitudes des troupes de l'air : leur dispersion à l'atterrissement. Il ne faut pas nous laisser leurrer à ce sujet par les exercices — échantillons du temps de paix où l'on voit l'avion de transport lâcher son « steack » de 20 parachutistes avec une précision extrême dans l'espace de un à deux kilomètres, soigneusement choisi et repéré, qui leur a été prescrit. A la guerre, personne — ou presque — des milliers de participants ne connaît les aires d'atterrissement, sinon par l'étude de la carte ou de quelque photo aérienne. Les équipages se lancent dans l'inconnu et, circonstance aggravante, *de nuit*, tant que l'on soupçonne encore la possibilité de la moindre riposte de l'aviation ennemie. Faut-il alors s'étonner que ces conditions éminemment défavorables, jointes à tous les aléas de la bataille, notamment à ceux provoqués par les répliques de la D.C.A., créent un éparpillement que l'on jugerait a priori invraisemblable et qui compromet grandement la puissance combative des Airborne ?

L'engagement des combattants de l'air pour une action de force est infiniment moins simple que le laïc tend à se l'imaginer.

Telle est la leçon que le Haut-Commandement allié avait retirée des amères expériences de la Sicile. Elle ne manqua pas d'influencer le plan de sa manœuvre de la Normandie.

Mais pour comprendre vraiment la valeur de l'argument invoqué, il nous faut revenir à l'appréciation de la situation qui servit de fondement aux préparatifs d'invasion de la France. Dans ses calculs, l'Etat-major anglo-américain supputait au pis que les Allemands rameuteraient au jour D 4 divisions sur l'ensemble du front du débarquement. Les modifications apportées en dernier ressort par Rommel qui rapprocha ses propres réserves de la côte n'entamèrent aucunement la justesse de cette prévision. En effet, les deux plus proches que l'on connaissait, soit une division d'infanterie au sud de Saint-Lô et une division blindée au sud de Caen, avaient bien leurs premiers éléments au plus près à 25 km. de la mer, un rien pour les mécanisés et des motorisés — à la condition que leur aviation eût la maîtrise de l'air. Mais la Luftwaffe d'abord l'avait perdue. Elles ne pourraient déplacer leurs engins de jour que par petits paquets, voire isolément, en s'efforçant d'échapper aux bombardiers alliés. De plus, écartées de 60 km., il ne fallait guère s'attendre à ce qu'elles agissent d'emblée de concert ; elles se laisseraient bien plus probablement attirer par les événements qui surviendraient aux deux extrémités du front auxquelles elles faisaient face ; chacune agirait pour son compte, ce qui diminuait d'autant la violence de la réplique qui s'effectuerait dans un secteur déterminé. Enfin, la menace des bombardements aériens les avaient astreintes à s'étaler très largement vers l'arrière dans un vaste rayon de cantonnements. Cette indispensable règle de sûreté handicaperait à coup sûr encore plus la puissance de leur agressivité. Elle les rendait incapables de riposter en force dans de brefs délais. Soumises à la tyrannie du dilemme

force ou vitesse, elles devraient sacrifier l'une pour le profit de l'autre. Dans le cas où elles chercheraient à gagner de rapidité l'envahisseur pour l'empêcher de s'accrocher au rivage, elles seraient obligées de lancer leurs unités dans la bagarre les unes après les autres, en fonction de la distance que chacune aurait à parcourir et des attaques aériennes que chacune essuyerait en cours de route. Avec ou sans perturbations causées par l'aviation, il n'en pouvait résulter qu'une série désordonnée d'escarmouches.

Si, en revanche, elles optaient pour la manœuvre de force, elles emploieraient nécessairement beaucoup de temps pour regrouper leurs moyens et pour en coordonner les actions. Il apparaissait aussitôt que leur simple mise en place ne pourrait guère s'achever avant la nuit suivante ; on était même fondé à escompter, sans risque, que la suprématie totale des Alliés dans les cieux prolongerait notablement cette durée en interdisant aux Allemands la plupart de leurs mouvements diurnes.

Les deux autres divisions que l'on craignait — deux divisions blindées — se trouvaient encore en bien plus mauvaise posture pour riposter puisque leur éloignement comportait en tout cas 150 km. pour l'une et 250 km. pour l'autre, et que leur déplacement était assujetti aux mêmes contingences qui freinaient la progression.

Il était bien évident par conséquent que toutes ces divisions ne seraient d'aucune façon en mesure de contre-attaquer en masse, soit ensemble, soit même isolément, au premier jour de l'invasion. C'est du reste pour retarder encore leur arrivée que les Alliés prirent supplémentairement l'atroce précaution — dont l'utilité reste fort contreversée par beaucoup — de raser toutes les localités dans l'après-midi et dans le soir de cette journée, afin de rendre impraticables tous les carrefours routiers par l'amoncellement des décombres des maisons. L'examen de la situation ne tournait nullement en défaveur des troupes de l'air.

(*A suivre.*)

Colonel D. NICOLAS.