



PROMOTION *GÉNÉRAL GALLOIS*  
2016 -2017



**ORGANISATION DU COMMANDEMENT ALLIÉ  
POUR LA CONDUITE DE L'OPERATION *NEPTUNE*  
Coordination Terre Mer**

CC Paul Pirard

Sous la direction de :

COL Thierry Noulens, Ph D

Professeur à l'École de Guerre, chef du département sciences  
humaines et sociales de la guerre

## RESUME

Les opérations amphibies font intervenir des forces militaires agissant les milieux maritime, terrestre et aérien. Le besoin de coordination des actions entre les différentes composantes y est très fort. Il est encore renforcé lorsque ces opérations sont conduites dans le cadre d'une coalition multinationale. Dans un contexte qui n'est pas encore marqué par le partage de normes militaires, le succès de l'opération *Neptune* en 1944 est un exploit qui couronne les efforts de prise en compte du retour d'expérience au cours d'un processus de planification rigoureux. Pour autant, cette planification n'empêche pas de sérieuses frictions dans la conduite. Cette étude se propose, en s'appuyant sur des ouvrages existants ainsi que sur des documents d'archive, de présenter les principaux besoins de coordination entre les composantes établis dans la planification ainsi que les principales frictions survenues dans la phase de conduite.

## ABSTRACT

*Amphibious operations involve military forces acting in the maritime, land and air environments. They require from the components a high coordination level. This coordination has to be strengthened when these operations are conducted within a multinational coalition. At a period with almost no shared military standards, the success of Operation Neptune in 1944 is a feat rewarding efforts made during a rigorous planning process to take into account experiences of previous amphibious operations. However, this planning process does not prevent serious friction during the execution phase. Based on existing studies and on archive documents, this essay's purpose is to state the main coordination requirements established during the planning process as well as the frictions between these components during the execution phase.*

RESUME.....	2
ABSTRACT .....	2
INTRODUCTION.....	5
1. DEFINITION DES BESOINS DE COORDINATION.....	7
1.1 Concept des opérations amphibies et organisation générale du commandement.....	7
1.1.1 Abondance du retour d'expérience .....	7
1.1.2 Nécessité de la coordination mer/terre .....	8
1.1.3 Unicité du commandement.....	8
1.2 Coordination interalliée .....	9
1.2.1 Prendre en compte la diversité des écoles .....	10
1.2.2 Trouver des consensus .....	10
1.3 Coordination interservices .....	12
1.3.1 Commandement naval dans l' <i>Assault Area</i> .....	12
1.3.2 Exemples de coordination : autorité sur les convois et escortes .....	13
1.4 Coordination terre mer pour l'appui-feu .....	14
1.4.1 Importance de l'appui feu mer pour les opérations amphibies .....	14
1.4.2 Bombardement naval préliminaire .....	14
1.4.3 Appui-feu .....	15
1.5 Coordination pour la défense contre avion (DCA).....	16
1.6 Coordination pour la phase de <i>build-up</i> .....	17
1.6.1 Données d'entrée.....	17
1.6.2 Organisation du commandement pour le <i>build-up</i> .....	18
1.6.3 Organisation des plages.....	19
2 FRICTIONS DES PHASES D'ASSAUT ET DE <i>BUILD-UP</i> .....	23
2.1 Appui-feu et établissement de situation.....	23
2.1.1 Synchronisation du bombardement.....	23

2.1.2	Liaisons avec les équipes d'observation .....	24
2.1.3	Etablissement de la situation tactique terrestre .....	25
2.2	Guidage.....	26
2.2.1	<i>Utah Beach</i> .....	27
2.2.2	Prise en compte du courant .....	27
2.2.3	Navires de contrôle.....	28
2.3	Débarquement des chars <i>Duplex-Drive</i> .....	29
2.3.1	Cas général .....	29
2.3.2	<i>Omaha Beach</i> .....	29
2.4	Ouverture des chenaux sur les plages.....	30
2.4.1	Organisation générale et logique de milieu .....	30
2.4.2	<i>Omaha Beach</i> .....	32
2.5	Difficultés de mise en condition et d'exploitation des plages .....	33
2.6	Frictions dans la phase de <i>build-up</i> .....	34
2.6.1	Insuffisance des moyens disponibles pour le va-et-vient.....	35
2.6.2	Inefficacité des structures en place à J+2 .....	36
2.6.3	Rigueur excessive dans le suivi des procédures administratives .....	37
2.6.4	Conclusion partielle concernant le <i>build-up</i> .....	38
	CONCLUSION .....	40
	BIBLIOGRAPHIE .....	41
	ANNEXE I - LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES .....	43

## INTRODUCTION

Le 06 juin 1944 (jour J) les Alliés débarquent en Normandie dans le cadre du plan *Overlord* qui vise à se rétablir fermement sur le sol français. L'opération *Neptune* est la phase d'assaut amphibie de cette opération, qui comprend l'assaut à proprement parler ainsi que la mise en place des organisations nécessaires à la course au renforcement des forces alliées présentes en France (*Build-up*). Lorsque *Neptune* se termine le 24 juin 1944 (J+18) ce sont près de 715 000 hommes, 111 000 véhicules et 260 000 tonnes de ravitaillement qui ont été mis en place sur les plages de Normandie.

*Neptune* n'est pas la première opération amphibie d'envergure menée par les Alliés, elle n'est pas non plus la plus grande. Elle revêt cependant un caractère unique que le COSSAC (*Chief Of Staff Supreme Allied Commander*) rappelle dans l'*Outline Plan* d'*Overlord* lorsqu'il écrit que :

« *Jamais dans l'histoire une opération de la nature et de l'ampleur d'Overlord n'a été tentée. Elle est lourde de dangers que l'on ne retrouve, tant en nature qu'en ampleur sur aucun autre théâtre de cette guerre* »<sup>1</sup>.

La densité des défenses allemandes, la proximité des lignes de ravitaillement ennemies, les conditions de marée, la géographie des plages et de la baie de Seine sont autant de défis qui nécessitent de la part des états-majors en charge la rédaction de plans détaillés de l'opération ainsi que la mise en place de structures originales pour assurer la bonne coordination entre les unités.

Le processus de planification ainsi que la conduite des opérations ont déjà fait l'objet de nombreux travaux. Cette étude se propose, en se fondant sur des ouvrages existants ainsi que sur des documents d'archive, de se focaliser sur la coordination entre les composantes et l'organisation du commandement.

L'opération *Neptune* est dans son ensemble un indéniable succès qui a notamment été rendu possible par un processus de planification - long et détaillé - visant à intégrer les nombreux retours d'expérience accumulés depuis le début de la Seconde Guerre mondiale tant par les Britanniques que par les Américains. Cependant l'étude des opérations menées dans le cadre de *Neptune* montre qu'en diverses occasions des frictions sont apparues entre les Alliés

---

<sup>1</sup> Yung, C., *Gators of Neptune: Naval Amphibious Planning for the Normandy Invasion*, Naval Institute Press, (2013), p. 219.

comme entre les composantes. Cette étude vise donc à analyser dans quelle mesure ces frictions peuvent être attribuées à la mise en place, au regard des opérations amphibies précédentes, d'organisations inadaptées ou encore à une planification trop détaillée qui aurait limité les commandants subordonnés dans leurs initiatives. Elle repose principalement sur les documents de planification et de retour d'expérience américains, ainsi que sur un certain nombre d'ouvrages traitant de la planification de l'opération comme de leur conduite. Non exhaustive, elle gagnera à être augmentée dans une phase ultérieure par les données de planification et de retour d'expérience britanniques.

Pour y répondre nous analyserons les principaux besoins en coordination établis lors de la planification (I), puis verrons dans quelle mesure les frictions se sont manifestées et avec quelles conséquences sur le plan, au moment de l'assaut comme dans la phase de *build-up* (II).

## 1. DEFINITION DES BESOINS DE COORDINATION

### 1.1 Concept des opérations amphibies et organisation générale du commandement.

#### 1.1.1 Abondance du retour d'expérience

En 1943 lorsque débute la planification d'*Overlord* et de *Neptune*, les Alliés disposent d'un important retour d'expérience des opérations amphibies. En effet depuis le retrait des troupes alliées de l'Europe continentale par Dunkerque en juin 1940, une série de raids comme d'opérations de grande envergure ont permis de développer de part et d'autre de l'Atlantique de véritables doctrines amphibies. Aux Etats-Unis, les retours d'expérience viennent en particulier alimenter les travaux réalisés dans l'entre-deux guerres par la *Navy* et les *Marines*. La doctrine est ainsi mise à jour au fur et à mesure du déroulement des opérations, lesquelles se déroulent dans un premier temps sur trois théâtres différents.

Le Pacifique Sud voit la remontée vers les Philippines de Mac Arthur. Il s'agit, en s'appuyant sur l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, par une suite de bons amphibies de progresser par les îles Salomon (Guadalcanal, 1942) puis la Nouvelle-Guinée et les Philippines pour atteindre le Japon.

La campagne du Pacifique Central vise à atteindre le Japon par une suite d'opérations amphibies en s'appuyant sur les bases américaines de Pearl Harbor et Midway et en progressant à travers les archipels de la Micronésie.

Plus proches de l'Europe, les débarquements en Afrique du Nord (opération *Torch*, 1942), le raid de Dieppe (*Jubilee*, 1942) puis *Husky* en Sicile (1943) permettent aux Alliés de tirer des enseignements dans un environnement plus marqué par le caractère interalliés que le Pacifique.

En dépit des différences majeures dues aux participants comme aux contraintes imposées par les théâtres, on retrouve dans ces opérations amphibies un certain nombre d'invariants. Il faut en premier lieu projeter, par des moyens dépendant de la marine, des troupes dépendant de l'armée de terre et/ou du corps des *Marines*. Ces moyens doivent percer les lignes adverses soit pour constituer une tête de pont à partir de laquelle les renforts pourront mener des opérations ultérieures d'exploitation, soit pour forcer la garnison de l'île à se soumettre. Les opérations sur le continent ou sur les grandes îles du Pacifique répondent au premier objectif, celles sur les atolls au second.

### 1.1.2 Nécessité de la coordination mer/terre

Ces opérations amphibies, en particulier celles qui nécessitent l'exploitation d'une tête par des opérations ultérieures induisent une bascule d'effort entre la mer et la terre. Dans un premier temps celui-ci est essentiellement maritime. Il faut en effet organiser la flotte, obtenir la supériorité maritime, déminer les chenaux d'attaque, projeter les forces à terre et leur fournir l'appui-feu nécessaire. Progressivement l'effort bascule vers la composante terrestre qui prend à son compte la conduite des opérations. Elle requiert de la marine un soutien plus ou moins important à mesure que les opérations s'éloignent du littoral. Il s'agit alors d'être en mesure de continuer à fournir de l'appui-feu, de soutenir la force par des moyens logistiques.

La coordination entre les deux composantes est donc essentielle au bon déroulement des opérations amphibies. En 1942, les Américains l'ont négligée lors de la reprise de Guadalcanal. Après la défaite navale de la première bataille de l'île de Savo le 09 août<sup>2</sup>, l'*US Navy* décide ainsi de se retirer de la zone d'opération ce qui laisse les troupes au sol sans soutien et sans ravitaillement, alors que moins de la moitié des ressources qui leur sont destinées ont été débarquées.

### 1.1.3 Unicité du commandement

A la suite de cette opération la doctrine amphibie américaine est modifiée pour prendre en compte la nécessité de définir des modalités de transfert d'autorité entre le commandant de la force amphibie et le commandant de la force terrestre. Christopher C. Yung, dans *Gators of Neptune*, précise que « *Spruance demande que les conditions du changement de C2 entre le commandant amphibie et le commandant de la force terrestre soient définies en avance*<sup>3</sup> ». Par la suite, sur le théâtre Pacifique les conditions de transfert doivent être redéfinies pour chaque opération, dans le but d'éviter les « *interférences excessives* »<sup>4</sup> du commandant naval dans la conduite des opérations terrestres.

Sur le théâtre de la Méditerranée ce besoin en coordination entre les composantes se fait également sentir. L'option retenue est la même que pour le Pacifique et l'ensemble de la force est dans un premier temps sous les ordres du commandant naval. Ce dernier exerce donc son commandement sur l'ensemble des troupes jusqu'à ce qu'un transfert d'autorité ait lieu avec

---

<sup>2</sup> Dans la nuit du 08 au 09 août 1942, la 8<sup>e</sup> flotte japonaise surprend la flotte alliée en soutien aux opérations sur Guadalcanal. Le combat entraîne la perte de 4 croiseurs alliés contre des dégâts légers à la flotte japonaise. Ceux-ci ne poursuivent toutefois pas leur avantage et se replient sans s'en prendre aux navires de soutien.

<sup>3</sup> Yung, *Ibid.*, p. 35.

<sup>4</sup> *Id.*

les commandants des troupes terrestres. La condition admise pour ce changement est l'établissement d'un poste de commandement à terre. Cette condition est généralement établie une fois que les troupes d'assaut ont atteint leurs objectifs initiaux.

Dans son *Histoire de l'Opération Neptune* l'US Navy rappelle qu'un assaut amphibie est :

« Une opération combinée Mer-Air-Terre dans laquelle l'objectif des trois services est de mettre à terre des forces pour gagner la bataille terrestre que l'armée aura à mener. Les plans de chacun des services doivent être fondés sur le plan d'attaque de l'armée. La mission initiale de la marine dans une opération amphibie est de déposer l'armée en ordre de bataille sur les plages et d'appuyer le plan de bataille de l'armée de terre par de l'appui feu et autres actions. Ensuite la mission de la marine est de soutenir l'armée en renforts et ravitaillements selon les besoins du plan de l'armée de terre »<sup>5</sup>.

C'est donc l'option qui est retenue par Ramsay, *Allied Naval Commander In Chief* (ANCXF), en charge de la planification de l'opération *Neptune*. Aussi Kirk, commandant de la *Task Force 122* (*Western Naval Task Force* - force d'assaut américaine) dans son ordre d'opérations pour *Neptune* (OB 44) en reprend-il le principe stipulant que « *les Naval Assault Force Commanders ont le commandement de toutes les forces militaires et navales au sein de leurs forces d'assaut respectives, jusqu'à ce que le général commandant le corps d'armée ou la division concerné a débarqué et pris le commandement de son unité* »<sup>6</sup>.

Le principe de l'unité du commandement et du transfert est donc bien admis et résulte de l'accumulation de l'expérience acquise au cours des nombreuses opérations conduites. Les conditions définies pour le transfert sont cependant réduites à leur plus simple expression.

## 1.2 Coordination interalliée

*Neptune*, à la différence des opérations menées par l'US Navy et les *Marines* dans le Pacifique, revêt un caractère interallié très important. Ce caractère impose de doubler la coordination entre les composantes d'une coordination entre les nations contributrices principales : les Américains et les Britanniques. Ce besoin est source de frictions d'autant plus importantes que le poids relatif des deux alliés évolue au fur et à mesure de l'implication américaine.

---

<sup>5</sup> *United States Naval Administration in World War II, Vol 5, Operation Neptune*, United States Naval Forces, Europe, Histories. 1948, p. 264.

<sup>6</sup> *Western Naval Task Force, Operation Plan n°2-44*, 21/04/1944, Body, p. 9

### 1.2.1 Prendre en compte la diversité des écoles

La genèse de *Neptune* provient de la volonté forte des Britanniques de reprendre pied sur le continent à la suite de la campagne de 1940 puis de l'évacuation de la Grèce en 1941. L'amplitude de l'opération à planifier augmente au fur et à mesure de l'implication des Etats-Unis<sup>7</sup>. Plus leur contribution augmente plus il devient difficile d'envisager de mener l'opération en suivant exclusivement la doctrine britannique. Or les expériences amphibies des deux principaux alliés sont variées car elles ont été acquises sur théâtres imposant des contraintes différentes et donc des solutions différentes. Il est donc nécessaire d'assurer un niveau minimum de consensus entre les doctrines.

### 1.2.2 Trouver des consensus

Le premier effort de coordination auquel doit se livrer l'équipe des planificateurs vise donc à adopter des positions doctrinales communes. Les succès et les répétitions d'opérations amphibies dans le Pacifique incitent en effet les commandants de force américains à vouloir en reprendre les méthodes d'appui feu, de coordination des appuis aériens<sup>8</sup>.

Pour les Britanniques il s'agit surtout de s'appuyer sur les retours d'expérience des opérations de Méditerranée. Ils y voient en effet des modèles plus adaptables au théâtre nord européen tant du point de vue de l'adversaire que du caractère interallié de la force amphibie.

Dans la genèse des plans *Overlord*, rapportée dans *Cross Channel Attack*<sup>9</sup>, cette coordination revêt un caractère essentiel. La mise en place par le général Morgan (COSSAC) d'un état-major de planification mixte, comprenant des Américains et des Britanniques, doit permettre de garantir cette cohérence d'ensemble. Les débats permettent d'étudier différentes options, même si *in fine* il n'est pas toujours possible de satisfaire tous les participants. La *Royal Navy* et l'*US Navy* rencontrent notamment des difficultés à rallier des positions communes sur un certain nombre de paramètres de l'opération. On peut citer en particulier le choix d'un débarquement de jour ou de nuit, la durée comme l'effet à obtenir par les bombardements, le choix de l'horaire de débarquement en fonction de la marée.

---

<sup>7</sup> Il faudra d'ailleurs attendre mars 1944 pour que le format définitif des forces de débarquement soit entériné avec le passage de 3 à 5 divisions d'assaut et l'ajout d'un secteur de débarquement américain sur la presqu'île du Cotentin.

<sup>8</sup> Le partage de retour d'expérience est constant au sein des forces armées américaines entre les théâtres européens et pacifiques, permettant une mise à jour permanente leur doctrine.

<sup>9</sup> Harrison, G. A.. *Cross-channel attack* (Vol. 7), Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1951, p. 106.

En ce qui concerne l'organisation de la force, la volonté de maintenir une cohérence globale est également présente. Il n'est pas possible d'imbriquer à un niveau trop bas les unités américaines et britanniques. La solution retenue pour l'assaut permet de garantir cette cohérence. La zone de débarquement est ainsi divisée en un secteur américain (plages de *Utah* et *Omaha*) et un secteur britannique (plages de *Gold*, *Juno* et *Sword*). Deux *Task Forces* (TF), une américaine et une britanniques sont ainsi créées et en charge d'un secteur :

- *Western Naval Task Force* (WNTF) sous les ordres du *rear admiral* Kirk (USN), avec les éléments de la 1<sup>re</sup> armée US (*Lieutenant general* Bradley) :
  - *Assault Force O* sous les ordres du *rear admiral* Hall (USN), avec les éléments du V<sup>e</sup> corps US (*1<sup>st</sup> Infantry Division*, *29<sup>th</sup> Infantry Division*) ;
  - *Assault Force U* sous les ordres du *rear admiral* Moon (USN), avec les éléments du VII<sup>e</sup> corps (*4<sup>th</sup> Infantry Division*)
- *Eastern Naval Task Force* (ENTF) sous les ordres du *rear Admiral* Vian (RN), avec les éléments de la 2<sup>e</sup> armée britannique (*Lieutenant general* Dempsey) ;
  - *Assault Force G* sous les ordres du *commodore* Douglas-Pennant (RN) avec les éléments du XXX<sup>e</sup> corps (*50<sup>th</sup> infantry division*);
  - *Assault Force J* sous les ordres du *commodore* Olivier (RN) avec les éléments du I<sup>st</sup> Corps (*3<sup>rd</sup> Canadian Infantry Division*) ;
  - *Assault Force S* sous les ordres de *rear admiral* Talbot (RN) avec des éléments du I<sup>st</sup> Corps (*3<sup>rd</sup> Infantry division*) ;

En dépit de cette apparente séparation, les deux forces navales comprennent un mélange de moyens américains, britanniques et également dans une moindre mesure alliés<sup>10</sup>. La plus grande mixité se retrouve dans les unités auxiliaires comme les flottilles de guerre des mines, les unités chargées du guidage des vagues d'assaut ainsi que dans les moyens de débarquement à proprement parler. En dehors des moyens navals et d'observateurs d'artillerie britanniques embarqués sur certaines unités américaines, il n'y a pas de mélange dans les troupes d'assaut entre les Britanniques et les Américains. Eisenhower et son état-major établissent d'ailleurs qu'en raison des différences trop importantes dans les procédures de soutien (ravitaillement – administration) « aucune unité inférieure à un corps d'armée d'une

---

<sup>10</sup> On peut en particulier citer la contribution des croiseurs français *Montcalm* et *Georges-Leygues* à la force de bombardement de la force O.

*des deux nationalités ne serait placée sous le commandement de l'autre, sauf lorsque ceci ne pourrait être évité en raison d'une nécessité militaire impérieuse »<sup>11</sup>.*

### 1.3 Coordination interservices

Une fois assurée la coordination entre les deux alliés, il apparaît également nécessaire d'assurer une bonne coordination entre tous les services et commandements soutenant et soutenus.

#### 1.3.1 Commandement naval dans l'*Assault Area*

En Grande-Bretagne en 1944, le commandement naval répond à une logique géographique. Dans leurs secteurs alloués, les *Commander in Chief* (CINC) *Home Command* sont en charge des opérations. Ils sont également responsables de la défense côtière et de l'organisation des ports.

L'*Assault Area* de *Neptune* est définie entre la presqu'île du Cotentin et l'ouvert de la baie de Seine du 49°40N jusqu'à la côte, dans le secteur du CINC Portsmouth. Cette zone est divisée en deux secteurs : un américain, du Cotentin à Port-en-Bessin, puis l'autre, britannique, de Port-en-Bessin jusqu'au 49°40N en longeant la baie de Seine<sup>12</sup>. Dans la zone, le commandant de l'opération *Neptune* doit disposer du commandement tactique de toutes les unités navales à l'exception de celles assurant la couverture lointaine<sup>13</sup>.

Un partage de responsabilité et des transferts d'autorité doivent donc être mis en place avec les CINC. En particulier avec :

- Le CINC Portsmouth, qui a en temps normal autorité sur la zone dans laquelle se situe l'*Assault Area* de *Neptune*.
- Le CINC *Western Approaches*. Ce commandement est responsable de la constitution et de l'emploi des groupes d'escorte pour les convois transatlantiques.

Ramsay doit donc mettre en place une claire séparation des missions et des responsabilités entre les commandants de *Task Forces* de *Neptune*, et les CINC qui doivent le soutenir tout en poursuivant leurs propres missions.

---

<sup>11</sup> Eisenhower. *Les opérations en Europe des forces expéditionnaires alliées 6 juin 1944 – 8 mai 1945*. Charles Lavauzelles et Cie, 2<sup>e</sup> édition 1948, 2001, p. 27.

<sup>12</sup> Plus exactement la séparation entre les secteurs américain et britannique est une ligne brisée partant de Port-en-Bessin à un angle de 25° jusqu'au 00°40, puis longeant ce méridien jusqu'au 49°40N.

<sup>13</sup> Yung, *op. cit.* p.131.

### 1.3.2 Exemples de coordination : autorité sur les convois et escortes

La question de l'autorité sur les moyens traversant les zones de responsabilité est facilement tranchée. Les CINC conservent le contrôle opérationnel des convois participant à l'opération tant que ces derniers restent dans les limites géographiques de leur zone. Ils ne passent sous le contrôle d'ANCXF qu'une fois effectivement dans la zone d'opération, lequel contrôle est délégué par ANCXF aux *Assault Force Commanders* à l'intérieur de leurs zones respectives.

La question des escortes s'avère en revanche plus complexe. Les besoins exprimés dans le cadre de *Neptune* sont très importants alors que les CINC ont besoin de conserver des moyens pour mener leurs propres opérations. C'est particulièrement vrai pour le *CINC Western Approaches* qui doit continuer à escorter les convois transatlantiques. L'Amirauté britannique propose donc à Ramsey de réduire le besoin en destroyers d'escorte pour les convois effectuant les va-et-vient dans la Manche<sup>14</sup>. Elle suggère de substituer à la mise en place systématique d'une escorte pour chaque convoi la mise en place d'un système de patrouilles de part et d'autre des routes suivies par ceux-ci<sup>15</sup>. Cette option est finalement rejetée et Ramsay obtient gain de cause.

L'annexe 15 (ON15) du *Naval Plan* d'opérations de Ramsay précise les instructions aux forces d'escorte et la chaîne de commandement à établir pour les convois.

Les nombreux exercices amphibies de répétition de *Neptune* menés au premier semestre 1944 permettent de valider les procédures, parfois dans la douleur. C'est notamment le cas au cours de l'exercice *Tiger* mené au printemps 1944 et visant à qualifier l'*Assault Force U*. Cette répétition complète des opérations prévues sur *Utah Beach* est marquée par l'attaque d'un des convois d'assaut par une flottille de vedettes lance-torpilles allemandes<sup>16</sup>. Cet incident met notamment en lumière l'absence totale de communications entre le convoi attaqué et son escorte. A aucun moment en effet les LST attaqués ne sont en mesure de contacter l'escorte, ils ne disposent simplement pas d'une fréquence commune. A plus haut niveau la coordination est également perfectible. Les vedettes allemandes avaient en effet été repérées plus tôt dans la journée, mais cette détection n'a pas conduit le CINC Plymouth à renforcer l'escorte<sup>17</sup>, pas plus qu'à prévenir l'*Assault Force Commander* de la menace.

---

<sup>14</sup> Les estimations initiales laissent entrevoir pour la phase de *build-up* un total de 8 convois de navires et 12 convois de LCT par jours.

<sup>15</sup> Yung, *op. cit.*, p. 83.

<sup>16</sup> Le 28 avril, ce raid allemand cause le naufrage de 2 LST. Un troisième est gravement endommagé. Les pertes humaines sont de 700 hommes, soit un total supérieur aux pertes enregistrées lors de l'assaut sur *Utah Beach*.

<sup>17</sup> L'escorte du convoi, initialement composée de *HMS Scimitar* et *HMS Azalea* est dans les faits réduite à sa plus simple expression puisqu'en raison d'une collision survenue plus tôt le premier doit rentrer à Plymouth pour réparer. Lorsque les Allemands attaquent, les LST ne sont escortés que par la corvette *HMS Azalea*.

Cet incident altère également la confiance qu'ont les commandants de force américains dans la capacité des CINC à fournir un système d'escorte efficace aux convois<sup>18</sup>.

#### 1.4 Coordination terre mer pour l'appui-feu

##### 1.4.1 Importance de l'appui feu mer pour les opérations amphibies

Au-delà du transport des troupes d'assaut de Grande-Bretagne vers la France le premier soutien que la marine est en mesure de fournir aux troupes avant comme après le débarquement est l'appui-feu contre terre. La planification prévoit donc pour chacune des forces d'assaut une force de bombardement en soutien. Cette force est composée d'unités de premier rang (cuirassés, croiseurs) et de destroyers. De même les destroyers de l'escorte participent à des missions d'appui dans la mesure où ils ne sont pas immédiatement requis pour les escortes des convois du *build-up* et donc contraints à un retour immédiat en Grande Bretagne. L'ensemble de ces missions et des dispositions fait l'objet de l'annexe ON 8 du *Naval Plan* de Ramsay qui prévoit de :

- Neutraliser les défenses côtières et les batteries capables d'engager les plages ou leurs approches maritimes jusqu'à la capture ou la destruction ;
- Neutraliser ou détruire les défenses de plage pendant la phase d'approche finale et l'assaut ;
- Soutenir les troupes au sol par l'engagement des batteries mobiles, des contre-attaques, des zones défendues.

##### 1.4.2 Bombardement naval préliminaire

La définition de l'objectif du bombardement naval préliminaire fait l'objet d'une controverse entre les Américains et les Britanniques qui en ont deux conceptions différentes. Pour les Britanniques, le but n'est pas de chercher à détruire les défenses ennemies, mais de les neutraliser. C'est un effet de choc sur les défenseurs qui est recherché, par un bombardement violent mais relativement court. Cette position est vivement contestée par les Américains pour lesquels le bombardement doit être plus long et viser la destruction effective des défenses de

---

<sup>18</sup> Cette perte de confiance se traduit par des tensions entre le commandement britannique et le commandement américain lors de la définition des zones de responsabilités. En effet la zone de responsabilité de la WNTF n'englobe pas le port de Cherbourg dans lequel sont basées des *E-Boote*. Celui-ci est sous responsabilité du *CINC Portsmouth*. Or l'incident survenu lors de l'exercice *Tiger* a montré toute la difficulté de la coordination entre les forces navales dédiées à *Neptune* et les forces du CINC. Kirk souhaiterait donc pouvoir étendre sa zone de responsabilité afin d'englober la menace navale qu'il considère la plus immédiate sur sa force.

la plage. Ceux-ci s'appuient sur l'expérience du Pacifique pour justifier cette position. Mais la destruction systématique requiert du temps. Ce même temps joue contre l'effet de surprise tactique recherché par les Alliés. L'option américaine n'est donc pas retenue et c'est un bombardement préliminaire d'une quarantaine de minutes qui est appliqué sur les plages américaines. En raison d'un décalage de l'heure de l'assaut sur les plages britanniques du fait de contraintes de marée, celles-ci disposent d'une demi-heure de plus.

Le bombardement préliminaire de la plage doit cesser lorsque les troupes sont à proximité de la plage. Les navires doivent alors engager des objectifs prédéfinis dans les ordres d'opérations.

#### 1.4.3 Appui-feu

Une fois les troupes à terre, les unités navales agissent en contre-batterie ou sur des objectifs situés en arrière de la ligne de front, de manière autonome ou en soutien direct des troupes au sol par le biais des liaisons avec les *Shore Fire Control Parties* (SFCP) côté américain ou *Forward Observer Bombardment* (FOB) chez les Britanniques. Ces équipes d'observateurs<sup>19</sup> doivent débarquer avec les premières vagues, puis prendre une liaison avec le navire auquel elles ont été attribuées afin de désigner les objectifs, d'observer et de guider le tir. Une permanence d'avions d'observation d'artillerie est également prévue au-dessus de la zone d'assaut afin de guider les tirs<sup>20</sup>. Ces avions sont basés à Lee-on-Solent, à proximité de Portsmouth. Enfin une fois que la situation au sol le permet, des avions d'observation légers *Piper Cub* doivent opérer directement depuis le sol français. En théorie il n'est pas prévu que les unités navales engagent de leur propre initiative des objectifs qui n'ont pas été validés, soit au préalable dans les plans de bombardement, soit directement sur place par les observateurs. Le but est d'éviter les tirs fratricides. L'ordre d'opérations BB 44 de la *Task Force 124* de Hall précise cependant dans son annexe E (p. 4) que « *if communications fail, or in emergencies, counter battery and close supporting fire may be delivered at the considered discretion of the Fire Support Unit Commander when it is clearly recognized that the line of fire will not endanger own forces* ».

L'efficacité de l'appui feu repose donc sur la capacité à établir une liaison entre les équipes au sol ou en vol, et les unités navales dédiées au bombardement. Un des principaux enjeux de ces

---

<sup>19</sup> Un total de 27 équipes (9 par division d'assaut) est déployé côté américain complétées de 9 équipes larguées avec la 101<sup>e</sup> division aéroportée. Pour les Britanniques, 39 équipes sont déployées soit une par bataillon d'assaut.

<sup>20</sup> Un système innovant est mis en place à cette occasion. A défaut d'une capacité d'observation capable d'opérer dans une zone réputée non permissive, l'emploi de paires de chasseurs est décidé. L'un des deux appareils effectue l'observation du tir, pendant que le second assure la protection de l'observateur.

communications est, outre la désignation des objectifs, de permettre aux unités navales fournissant l'appui feu de pouvoir suivre la progression de la ligne de front et l'évolution de la situation tactique terrestre. Ceci permet d'adapter les plans de feu et d'éviter les tirs fratricides.

Les ordres d'opération en particulier celui de Hall précisent ainsi les fréquences à utiliser, la répartition des paires d'avion d'observation, des équipes d'observateurs entre les différentes unités. Hall ordonne également aux unités qui opèrent près de la plage (notamment le *Fire Support Group 4*, composé de LCG et LCT) de lui reporter les besoins en contre-batterie et appui-feu qu'elles sont en mesure d'observer directement<sup>21</sup>. Au sein de la WNTF certains destroyers comme le *Satterlee* ont la possibilité de conduire des entraînements avec leur équipe d'observateurs. Ceci leur permet de valider l'ensemble des procédures et de créer un réel esprit d'équipage, véritable gage d'efficacité dans l'action.

### 1.5 Coordination pour la défense contre avion (DCA)

La planification de l'opération *Neptune* prend également en compte les besoins de coordination avec la composante aérienne. Il s'agit, d'une part, de se défendre contre une menace aérienne allemande qui reste réelle. Cette défense repose principalement sur les armées de l'air alliées, et dans une moindre mesure sur les unités des marines. D'autre part, il faut éviter la méprise dans un environnement très dense avec une très forte activité alliée au-dessus de la force. Ce risque de méprise conduit les planificateurs à interdire par défaut aux navires des deux *Task Forces* d'engager une piste aérienne<sup>22</sup>. L'annexe ON12 concernant la DCA précise ainsi que :

« *to allow maximum freedom of action to aircraft affording close support, no aircraft within the shore and the sea area between the enemy's foremost troops and a seaward line two miles off shore is to be engaged unless unmistakably recognised as hostile or seen to commit hostile act* »<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> La force de bombardement d'Omaha est en effet composée de 6 *Fire Support Group* (FSG 1 à 6). Les FSG 4, 5 et 6 sont composés de *Landing Crafts* spécialement modifiés pour fournir de l'appui feu. Ils peuvent opérer plus proche des côtes que les FSG 1 à 3 composés de cuirassés, de croiseurs et de destroyers. Le FSG 4 dispose d'une unité de pilotage, chargée de la reconnaissance des besoins et de l'allotissement des objectifs aux unités du groupe. C'est cette unité qui assure la coordination avec le *Force Commander*.

<sup>22</sup> Cette restriction est imposée par le commandement de l'*Allied Expeditionary Air Force* craignant une répétition d'incidents s'étant déjà produits lors des débarquements de Sicile au cours desquels des avions de transport ont été abattus par méprise par les navires alliés. Cité par Yung, p. 109.

<sup>23</sup> *Id.*, p. 139.

Le second volet de la coordination aérienne concerne la gestion des appuis-feu. La planification de *Neptune* oppose dans ce domaine encore une fois une vision américaine très centrée sur le retour d'expérience du Pacifique, et une vision britannique reposant sur l'expérience de la guerre en Méditerranée. Pour les premiers, la force amphibie doit exercer le contrôle sur toutes les composantes et en particulier la composante aérienne. Dans le Pacifique la majorité des appuis sont fournis par les porte-avions intégrés aux forces d'assaut. Les Britanniques sont plus habitués à travailler avec une composante aérienne qui reste plus autonome. La coordination se fait au niveau d'un état-major tactique.

C'est finalement cette organisation qui est retenue pour *Neptune*. Le contrôle opérationnel de l'aviation tactique est exercé par le *Commander Advanced Allied Expeditionary Air Force* via un centre de commandement situé à Uxbridge.

Cette organisation nécessite la mise en place de procédures assez lourdes de coordination. Afin de faciliter le traitement des demandes, Uxbridge délègue une partie de sa mission à trois navires de contrôle (*Fighter Direction Tenders* - FDT). Ils doivent retransmettre, via le personnel de l'armée de l'air embarqué, directement à Uxbridge les demandes de protection des navires sous menace aérienne.

Les demandes de soutien aérien venant de la terre doivent être transmises directement au centre d'opérations du 21<sup>e</sup> groupe d'armées à Uxbridge par les *Air Support Parties* rattachées aux unités de combat à terre. Ce rattachement s'effectue au niveau de la *Regimental Combat Team* (RCT - cas des Américains) ou de la brigade (cas des Britanniques). Les requêtes sont approuvées par le 21<sup>e</sup> groupe d'armée avant d'être transmises au centre des opérations de l'armée de l'air. Les navires de commandement de la force d'assaut assurent également une veille sur la liaison et sont en mesure de relayer les demandes.

## 1.6 Coordination pour la phase de *build-up*

### 1.6.1 Données d'entrée

Le but de *Neptune* est d'établir une tête de pont à partir de laquelle les forces alliées pourraient entreprendre la reconquête de l'Europe. Cette reconquête nécessite d'être capable de mettre sur pied sur le continent une force suffisamment puissante pour obtenir la décision. C'est le but de la phase de *build-up*. Les estimations alliées à la mi-mars 1944 font état de 55 divisions allemandes en France et dans les Pays-Bas qui pourraient donc s'opposer aux opérations que les Alliés prévoient d'entreprendre à compter du débarquement en force de 8 divisions (dont trois aéroportées).

Afin de s'imposer dans cette course aux renforts contre les Allemands, les Alliés agissent sur deux lignes d'opérations. La première consiste à empêcher les Allemands d'acheminer des renforts dans la zone d'opération. Le bombardement des nœuds de communication dans le cadre du *Transportation Plan* vise à interdire ces mouvements. La seconde consiste à mettre en place une organisation garantissant la mise en place d'un flux logistique suffisant. Cette organisation repose d'une part sur la capacité à organiser les convois et d'autre part sur la capacité à les décharger dans la tête de pont. C'est le rôle du *build-up*, dont la planification revient à Ramsay dans le cadre de la planification navale.

Dans un premier temps il faut organiser les convois depuis l'Angleterre jusqu'à la côte française. Il s'agit de rassembler les navires, de les charger, de les protéger durant la traversée de la Manche. Cette tâche est dévolue en partie aux CINC *Home Command* qui participent, en lien avec les directeurs des services de ravitaillement, à l'agence *Build-up Control Organization* (BUCO) chargée de la planification des mouvements<sup>24</sup>.

La gestion de l'interface mer/terre sur la côte normande requiert également une coordination fine. L'organisation à mettre en place doit permettre de recevoir les navires, de les décharger puis de les renvoyer et ce dans les trois phases du *build-up* :

- La phase d'assaut, durant laquelle les plages sont des zones de combat ;
- La phase de *build-up* sur la plage ;
- La phase de *build-up* post *Neptune*.

#### 1.6.2 Organisation du commandement pour le *build-up*

Durant la phase d'assaut, les plages sont sous le contrôle des *Assault Force Commanders*. Lorsqu'elles sont sécurisées il doit être possible de glisser de manière progressive vers une organisation plus administrative en mesure de coordonner les flux vers et de la plage. Les options retenues diffèrent entre le secteur américain et le secteur britannique.

Pour les Britanniques :

Lors de l'assaut, la zone capturée est sous l'autorité du NCETF, qui agit par le biais des *Assault Force Commanders*.

---

<sup>24</sup> Mais la planification du chargement des navires des forces d'assaut pose aussi certains problèmes. L'amiral Moon pointe dans son compte rendu de mission la nécessité de faire valider les plans de chargement initialement établis par le V<sup>e</sup> corps (armée de terre) par le *Force Commander*. En effet les plans de chargement sont parfois éloignés de la réalité de ce qui peut effectivement être chargé sur un type donné de navire. COMINCH P006, p. 5-4.

« *When a headquarter and the necessary communication have been set up ashore, and when the situation warrants the withdrawal of NCETF* »<sup>25</sup>, le *Flag Officer British Assault Area* (FOBAA) assume le commandement de la zone pour ce qui concerne la gestion des mouvements du *Build-up* et les servitudes associées.

L'*Assault Force commander* puis le FOBAA agissent sur chacune des plages par le biais d'un *Naval Officer In Charge* (NOIC), mis en place dès que la situation le permet (quelques heures après l'assaut initial).

Dans cette organisation, le glissement entre la phase d'assaut et la seconde phase plus administrative est assez simple. La responsabilité de la coordination de l'action des différents NOIC est définie en amont. Elle repose entre les mains du FOBAA.

Pour les Américains :

« *US Naval Forces will be under the overall command of NCWTF, COMOMAHA [Commander, Force O], and COMUTAH [Commander, Force U] [and] will be responsible for operations in their respective areas. In addition, COMOMAHA will command Mulberry and Shuttle Control for the U.S. Area* »<sup>26</sup>. Pour la suite il est précisé que « *after the Army is fully established ashore and the Beaches are in good operating condition, NCWTF will withdraw one of the Assault Force commanders and command on the U.S. far shore will pass to the remaining Force Commander who will be known as Flag Officer-West (FOWEST). Shuttle control, Mulberry Screening and Supporting Forces and Salvage Groups will be controlled directly by FOWEST* »<sup>27</sup>.

Cette directive ne précise pas lequel des deux commandants de force sera investi de la fonction de FOWEST. Ceci obère assez largement la capacité des Américains à préparer avec le soin nécessaire le glissement de l'organisation d'assaut à l'organisation de *build-up*. Le retrait du commandant de force non investi de la fonction de FOWEST est envisagé un a deux jours après l'assaut.

Sur les plages, une fonction de NOIC est également activée. Ce dernier doit se mettre en place quelques heures après l'assaut initial. Dans un premier temps, il dépend directement du commandant de la force d'assaut considérée puis de FOWEST.

### 1.6.3 Organisation des plages

---

<sup>25</sup> *Naval Plan Ramsay ON19*, cite par Yung, *op. cit.* p. 142.

<sup>26</sup> *Id.*

<sup>27</sup> *Id.*

L'organisation des plages repose sur la mise en place d'équipes spécialisées en charge de la coordination des opérations de débarquement, du marquage des sorties, de la réparation des engins en avarie, de l'évacuation des blessés, de la mise en place de zones de rassemblement en unités constituées des troupes débarquant avant leur mouvement vers l'intérieur des terres ainsi que de la défense des plages. Américains comme Britanniques établissent dans leurs doctrines une organisation qui vise à garantir la fluidité des mouvements sur la plage. Déjà formalisée avant la guerre à un niveau embryonnaire (une équipe restreinte sous les ordres d'un officier de marine pour les Britanniques), cette organisation monte en puissance sur la base des retours d'expériences accumulés. En 1943, le modificatif numéro 2 à la doctrine amphibie américaine (FTP 167) précise de manière exhaustive les missions à accomplir ainsi que les responsabilités. En particulier le caractère interarmées des équipes de plage, qui travaillent sous l'autorité d'un officier de la force débarquée (*Army* ou *Marines*), est ainsi défini :

« *The shore party is a special task organisation for the purpose of facilitating the landing and movement off the Beach of troops and material. It comprises elements of both the naval forces and the landing force, and is commanded by an officer of the landing force known as the shore party commander. Each shore party commander is responsible to the senior troop commander operating in the zone which his shore party serves. He exercises control of all activities in the immediate Beach area delimited by the senior troop commander in that zone. The Beachmaster is the naval officer in charge of the naval section of the shore party. He will act as an assistant to the shore party commander and will be his advisor on naval matters* »<sup>28</sup>.

Si l'organisation concrète retenue pour l'opération *Neptune* diffère encore une fois entre les secteurs américains et britanniques, les principes exposés ci-dessus sont partagés.

Chez les Américains l'unité en charge de cette organisation est l'*Engineer Special Brigade* (ESB - une est prévue pour *Utah*, deux pour *Omaha*) articulée autour :

- d'un bataillon de génie combat augmenté de services de déchargement de navires, de camions (dont des DUKW amphibies), d'unités médicales, de transmission, de DCA ;
- d'un bataillon naval de plage (*Naval Beach Battalion*), en charge du contrôle des arrivées/départs des navires, de l'évacuation des blessés et du sauvetage/réparation des navires endommagés.

---

<sup>28</sup> FTP167 change 3, Landing Operations Doctrine, 01/08/1943, § 212.

Cette organisation est sous les ordres de l'*Assault Force Commander* jusqu'à ce que le commandant de la force de débarquement établisse son quartier général à terre. Elle est supposée travailler en coordination étroite avec le NOIC et ses services une fois que ces derniers sont établis.

Pour les Britanniques, l'organisation repose sur les *Beach Sub-Areas* (un sous-secteur par plage). Ces commandements regroupent des unités des trois services :

- *RN Beach commandos* : deux à trois commandos en charge du contrôle des arrivées et départ des engins de débarquement ;
- *Army Beach groups* : deux à trois groupes articulés autour d'un bataillon d'infanterie en charge de fournir des capacités de combat/défense, et des services logistiques, de génie, médicaux. Ces groupes sont responsables de la gestion des troupes et du matériel sur la plage ;
- *RAF Beach units Groups* : une unité par plage en charge de la défense contre avions, de l'établissement des terrains d'aviation avancés.

Ces deux systèmes d'organisation doivent permettre la meilleure fluidité possible des mouvements, en particulier entre la terre et la mer. Concrètement les convois en provenance de Grande-Bretagne doivent se présenter au mouillage devant les plages. Ces mouillages leur sont attribués par les NOIC. De là ils sont déchargés par un service de va-et-vient (*Ferry Service*) géré par les ESB et les *Beach Sub Areas* reposant sur :

- Les camions amphibies DUKW ;
- Une flottille de barges de débarquement (LCM, LCT etc.) ;
- Une flottille de barges ponton (*Rhino Ferries*) de plus grande capacité.

Les défis à relever sont nombreux pour cette phase de *build-up*. L'absence de port dans les premières semaines de l'opération, le marnage important, les besoins en ravitaillement pour un groupe d'armées engagé dans des opérations de longue durée qui nécessitent un gigantesque carrousel de navires logistiques sont autant de difficultés rendant l'opération *Neptune* particulièrement complexe. Sur la base des 600 tonnes de ravitaillement par jour nécessaires à l'entretien d'une division au combat, les organisations en place doivent avec 36 divisions en ligne en fin de *build-up* permettre l'approvisionnement de plus de 20 000 tonnes par jour<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> D. Eisenhower, *Croisade en Europe*, p. 386.

Le lancement des opérations *Overlord* et *Neptune* a donné lieu à un titanesque travail de planification. Reposant en particulier sur les expériences acquises au cours des nombreuses opérations amphibies exécutées depuis le début du conflit, ce travail doit en particulier permettre de limiter les frictions dans la phase de réalisation.

## 2 FRICTIONS DES PHASES D'ASSAUT ET DE *BUILD-UP*

En dépit d'une planification très fouillée et de la préparation de la majorité des composantes par un entraînement préalable complet, des frictions apparaissent dès la phase d'assaut. Un certain nombre d'entre elles traduisent, ou sont la conséquence d'un manque de coordination tant entre les composantes qu'en leur sein. Les principales concernent l'appui-feu, le guidage des vagues d'assaut comme le déblaiement des obstacles pour la phase d'assaut. La phase de *build-up* illustre dans un second temps la nécessité d'un partage des tâches clair et d'une bonne coordination entre tous les acteurs.

### 2.1 Appui-feu et établissement de situation

Les plans de *Neptune* établis par Ramsay, puis ceux des commandants des *Task Forces* et forces d'assaut intègrent un plan de bombardement précis. Encore une fois, l'effet recherché n'est pas dans un premier temps la destruction des défenses allemandes, mais bien une diminution des capacités de la défense par le choc du bombardement et comme le modelage – ou *shaping* - de la zone de débarquement.

#### 2.1.1 Synchronisation du bombardement

Le plan de bombardement naval prévoit un arrêt du tir sur les défenses de plage au moment où les vagues d'assaut sont sur le point d'accoster. Le tir est alors reporté sur des objectifs prédéfinis sur les arrières de la plage ou sur ses flancs. La synchronisation est un équilibre à trouver entre un risque minimisé de tir fratricide - en risquant d'atteindre les premières vagues d'assaut si le tir est poursuivi trop longtemps - et la possibilité pour les défenseurs de récupérer de l'effet de choc obtenu par le feu et ainsi de réoccuper les positions défensives.

Dans le cas de la Force O, le report de feu sur les objectifs secondaires est fixé à H-5<sup>30</sup>. Or sur la plupart des plages, l'heure H planifiée n'est pas tenue. C'est principalement le fait des mauvaises conditions météo qui ralentissent les engins de débarquement ou encore des erreurs de navigation dus à la mauvaise anticipation des courants et à la perte des repères du fait de la fumée des bombardements. Ces délais de l'ordre d'une dizaine de minutes à *Gold Beach* à 35 minutes à la pointe du Hoc laissent un temps - considérable dans le dernier cas - pour que les défenseurs se ressaisissent. En conséquence le rapport de fin de mission de l'*USS Satterlee*, en mission d'appui feu à la pointe du Hoc auprès du 2<sup>nd</sup> *Rangers Battalion* suggère que le

---

<sup>30</sup> Western Naval Task Force, *Operation Order BB4*, Annexe E - Appendice 3.

bombardement naval suivre les mouvements réels de la force de débarquement et non un horaire prédéterminé, afin d'atteindre l'effet recherché de neutralisation des défenses.

Dans ses mémoires rédigées dans le début des années 50, le *rear admiral* Deyo (commandant la force de bombardement naval de *Utah Beach*) mentionne cependant un code par fusée rouge pour signaler l'arrivée imminente des troupes sur la plage et réassigner le tir<sup>31</sup> et donc, la mise en place par certains commandants de force d'assaut d'une synchronisation spatiale et non plus temporelle, plus à même d'atteindre l'effet recherché<sup>32</sup>.

### 2.1.2 Liaisons avec les équipes d'observation

Dans le rapport COMINCH P-006 (rapport sur les opérations amphibies en Normandie), l'amiral King observe qu'une de ses principales difficultés dans le domaine de l'appui feu à *Omaha* est la mise en place effective des liaisons radios prévues avec les SFCP. Ces dernières commencent à débarquer à H+30, alors que l'assaut est en cours et souffrent de lourdes pertes en hommes comme en matériels. La plupart des radios sont ainsi perdues. Il faut attendre 13h00 le 6 juin pour que le système de tir observé fonctionne conformément à ce qui avait été planifié<sup>33</sup>. Avant 13h00, l'appui feu naval s'est principalement fait en autonomie, c'est-à-dire que les unités navales désignent elles-mêmes leur objectif et corrigent elles-mêmes leurs tirs. Ainsi à partir de 08h00, pour essayer de débloquer la situation sur la plage les destroyers se rapprochent au plus près de la côte. En l'absence de contacts fiables avec les SFCP, les destroyers effectuent leurs tirs de manière autonome. S. Zaloga, dans *D-Day 1944 (1) : Omaha Beach*, mentionne que sur l'*USS Carmick*, la désignation d'objectif se fait en observant les tirs des chars débarqués sur la plage ou encore la direction du pointage de leur tourelle<sup>34</sup>.

La situation sur les autres plages est moins mauvaise qu'à *Omaha*. Cependant en raison de la destruction de sa FOB<sup>35</sup> lors de son débarquement, le *Suffolk Regiment* débarqué à *Sword* se voit dans l'incapacité de demander un soutien d'artillerie à la marine au moment de lancer son attaque sur la position fortifiée Hillman. Le retranchement allemand verrouille la route de Caen qui, selon les plans d'attaque, doit être libérée le 6 juin au soir. Après une résistance

---

<sup>31</sup> Deyo, L., *Naval Guns at Normandy*, [www.ibiblio.org/hyperwar/rep/Normandy/Naval\\_Guns.html](http://www.ibiblio.org/hyperwar/rep/Normandy/Naval_Guns.html).

<sup>32</sup> Une étude des ordres d'opération des cinq forces d'assaut permettrait éventuellement de pointer des différences dans les procédures.

<sup>33</sup> COMINCH P-006 *Amphibious Operations Invasion of Northern France Western Task Force June 1944* 21/10/1944.

<sup>34</sup> Zaloga, S. J., *D-Day 1944 (1): Omaha Beach*. Osprey Publishing, 2003, p. 65.

<sup>35</sup> *Forward Observer Bombardment* : équipe de liaison pour l'appui feu naval chez les Britanniques. L'équipe est positionnée au niveau de la brigade.

acharnée, Hillman n'est capturée que dans la nuit du 6 au 7 juin après avoir tenu en échec la progression de la 185<sup>e</sup> brigade britannique.

### 2.1.3 Etablissement de la situation tactique terrestre

En conséquence de la difficulté à établir les liaisons avec les équipes d'observation, la force navale rencontre, en particulier dans le secteur d'*Omaha Beach* et de la pointe du Hoc, de grandes difficultés pour suivre l'évolution de la situation tactique.

A la pointe du Hoc, une erreur de navigation entraîne un important retard de la vague d'assaut. Ce retard n'est pas perçu immédiatement par les unités en soutien. Plus tard alors que le site est capturé par les *rangers*, il apparaît que la force n'est pas consciente de la situation<sup>36</sup>. La conséquence directe pour les *rangers* de cette absence de partage de situation est le déroutement vers le secteur *Omaha* des renforts prévus, faute de compte rendu parvenu dans les délais. Il leur faut attendre plus de vingt-quatre heures pour bénéficier d'un premier soutien venant de la mer, alors qu'à 08h30 les deux compagnies d'assaut accusent déjà près de 50% de pertes. Cette situation est d'autant plus incompréhensible que l'*USS Satterlee* mentionne dans ses comptes rendus une excellente liaison avec l'équipe d'observation d'artillerie sur la pointe<sup>37</sup>. A 1600 à la demande du QG du V<sup>e</sup> corps sans nouvelle des *rangers*, *USS Satterlee* émet «*Located Pointe du Hoe (sic) – mission accomplished – need ammunition and reinforcement – many casualties*»<sup>38</sup>.

A *Omaha*, durant toute la matinée l'état-major de la WNTF comme de la Force O sont incapables d'apprécier correctement la situation. La perte d'un grand nombre de radios durant l'assaut complique fortement la liaison entre la plage et le large. Les seuls éléments d'appréciation sont les comptes rendus d'un observateur que Bradley envoie patrouiller devant la plage dans un DuKW. A 11h30 celui-ci rend compte d'une situation catastrophique sur la plage et mentionne : «*disaster lies ahead*»<sup>39</sup>. Dans les faits les défenses allemandes sont pourtant percées depuis environ 09h00, heure alliée. Il faut ainsi attendre 12h25 pour que le colonel Talley, du détachement d'observation du V<sup>e</sup> Corps envoie un premier rapport non

---

<sup>36</sup> Rapport COMINCH P-006, p.2-10 - 2-11.

<sup>37</sup> Le contact avec la SFCP est établi à 0728 et la première demande d'appui feu est reçue à 0729 (pour une arrivée des *Rangers* à 0708 sur la plage). Le commandant de l'*USS Satterlee* pointe dans son rapport de mission que l'entraînement préalable avec cette SFCP qui est venue à bord en plusieurs occasions s'est révélé déterminant, puisque tout au long de la journée c'est comme si «*la SFCP était dans le Central Opérations [du Satterlee]*». *Id.*, p. 2-11.

<sup>38</sup> Zaloga, *op. cit.*, p.79.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 69.

alarmiste, mentionnant une présence de troupes supposées américaines progressant dans les collines<sup>40</sup>.

La difficulté à établir une situation tactique claire semble entraîner des engagements fratricides, notamment à Colleville sur lequel l'US Navy effectue dans l'après-midi une mission d'appui feu alors que les troupes américaines sont dans le village. La progression est alors arrêtée<sup>41</sup>.

Pour prévenir ce risque cependant, le commandement de la TF124 ainsi que les généraux du V<sup>e</sup> Corps limitent volontairement les bombardements de la côte par les moyens navals. Le compte-rendu des opérations de la TF124 mentionne en effet que :

*« at Omaha Beach, though shallow draft landing craft were available to render close support [...], their full effect could not be obtained because of the uncertainty of the location of the troops ashore. In other words due to lack of observation and communications »*<sup>42</sup>.

## 2.2 Guidage

Au cours de la phase d'attaque, le guidage des vagues d'assaut revêt une importance capitale. L'étude approfondie de la côte normande entre la presqu'île du Cotentin et l'estuaire de la Seine a permis de définir les secteurs favorables aux opérations de débarquement. La côte est divisée en secteurs (de A-Able à R-Rogers) eux-mêmes sous divisés en plages (*Green – White – Red*). Les plages de *Utah, Omaha, Gold, Juno* et *Sword* sont des regroupements de secteurs de débarquements. Sur chacun de ces secteurs, les commandants des forces d'assaut planifient les opérations en fonction de l'environnement et des défenses connues. Le plan d'assaut repose donc en partie sur la capacité à déployer à la bonne heure les bonnes troupes au bon endroit<sup>43</sup>.

La précision de la navigation repose sur les capacités des patrons des engins de débarquement ainsi que sur les unités pilotes (*control crafts* ou *control vessels*). Ces unités sont chargées de rassembler les vagues d'assaut en amont de la ligne de départ puis de les guider vers la plage.

---

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 80.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 85.

<sup>42</sup> Rapport COMINCH P-006 – *Amphibious Operations Invasion of Northern France Western Task Force June 44 – 21/08/1944*.

<sup>43</sup> C'est particulièrement vrai dans le secteur américain où chaque LCVP de la première vague d'assaut emporte une section (boat section) qui dispose d'un objectif bien précis. Cette organisation par petite unité prévaut tant que les défenses de plage ne sont pas percées. Ensuite les compagnies et les bataillons se reforment.

### 2.2.1 *Utah Beach*

La première vague d'assaut quitte la *Transport Aera* vers 04h50 en direction de la ligne de départ. A 06h00, un des navires de contrôle est touché ou heurte une mine et part à la dérive, puis le second navire de contrôle perd sa propulsion en bloquant une des bouées de signalisation du chenal d'assaut dans sa ligne d'arbres. La fumée et les explosions ne permettent pas aux patrons d'embarcations de recalculer leur navigation. La vague d'assaut dérive sous l'effet du courant et finalement touche terre entre 1 000 et 1 500 yds<sup>44</sup> de l'emplacement prévu pour l'assaut. La conséquence en est finalement heureuse puisque la zone est plus faiblement défendue que la zone initialement prévue pour l'attaque. Celle-ci n'a en revanche pas été soumise à la préparation d'artillerie ce qui aurait pu avoir des conséquences très graves. La 4<sup>th</sup> *Infantry Division* commence donc l'opération au mauvais endroit.

### 2.2.2 Prise en compte du courant

Globalement dans toute la zone, les vagues d'assaut sont soumises à un fort courant portant à l'est<sup>45</sup>. Sous l'effet de ce courant, comme de la houle et du vent, certains débarquements sont fortement perturbés. Dans le secteur américain, l'effet est encore renforcé par le choix d'une zone de mouillage et de mise à l'eau des embarcations très au large. Les transits sont plus longs et donc la dérive est potentiellement plus importante. Ainsi à la Pointe du Hoc, les *rangers* dérivent vers l'est et doivent rattraper leur erreur de navigation en longeant la côte face aux éléments (vent et courant). La conséquence directe de cette erreur d'appréciation est un retard de 35 minutes sur l'horaire de cette opération déjà très contrainte en temps. Ce retard dont la force n'est pas consciente engendre un délai de 40 minutes entre la fin de la préparation d'artillerie et l'assaut avec toutes les conséquences citées plus haut. La force étant sous silence radio de son appareillage jusqu'à l'heure H, aucun guidage radio n'est prévu par les unités au mouillage.

A *Omaha Beach*, le plan d'attaque de la composante terrestre est également perturbé par les erreurs de navigation. Les troupes d'assaut sont quasiment systématiquement concentrées dans la partie Est de leurs secteurs au lieu d'être réparties en fonction des objectifs du plan.

---

<sup>44</sup> En navigation pour les distances inférieures à un nautique (1 852m), on utilise le *yard*. Il y a 2 000 yds dans 1 nq.

<sup>45</sup> Ce courant de flot est pourtant bien mentionné en particulier dans l'Operation Order BB44 de la force O, Annexe A – *Intelligence Plan*, chap 2 – *Tides Currents and Astronautical Data*.

Ces erreurs conduisent également à des imbrications entre unités qui ajoutent à la confusion de la phase d'assaut.

Les Canadiens et les Britanniques rencontrent des difficultés du même ordre. A *Juno Beach* par exemple, le courant déporte les LCA de la compagnie B du *Queens Own Rifles* qui débarque 200 yds à l'est du point prévu. De ce fait elle prend pied face au nid de résistance le plus puissant du secteur et subit de lourdes pertes.

### 2.2.3 Navires de contrôle

Il est pourtant prévu que les vagues d'assaut soient guidées par des navires de contrôle qui puissent en assurer la cohésion et le guidage. Dans le secteur américain, deux types de problèmes sont rencontrés. Le premier est la perte pure et simple des navires par action de combat ou avarie sur *Utah Beach*, qui conduit à débarquer sur une mauvaise plage.

Le second problème résulte de la difficulté des navires de contrôles à s'adapter à une situation non conforme, c'est notamment le cas dans le secteur d'*Omaha*. En raison de l'incapacité des *Gap Assault Team* à ouvrir l'ensemble des chenaux prévus dans les obstacles ainsi qu'à baliser les chenaux ouverts, les navires de contrôle se montrent très rapidement incapables d'organiser les vagues de renfort. Elles perdent leur cohésion avant même d'arriver à la plage et rebroussant chemin en cherchant le chenal et finissent par se mélanger en retournant à la ligne de départ. Il faut attendre l'envoi sur la ligne de départ des *Deputy Assault Group Commanders* pour reprendre en main l'organisation. L'amiral Hall pointe deux raisons majeures pour cet échec :

- Le fait que les unités de contrôle américaines soient arrivées tardivement en Grande-Bretagne et n'aient pas pu s'entraîner avec la force<sup>46</sup> ;
- Le fait que les commandants de ces unités (en fait des patrouilleurs) soient trop jeunes et inexpérimentés et donc peu capables de saisir les occasions de diverger du plan pour faire face à une contrainte ou saisir une occasion favorable.

Le compte rendu des opérations à *Omaha* par COMINCH, reprend les préconisations de Hall qui souhaite embarquer dans les navires de contrôle des officiers suffisamment gradés et expérimentés pour tenir efficacement cette fonction qui est tout sauf annexe. Il rappelle que pour les opérations amphibies de Kwajalein<sup>47</sup>, une structure de contrôle conjointe a été mise

---

<sup>46</sup> Initialement le service est assuré par des unités britanniques, mais la différence entre les procédures américaine et britannique est trop grande. Hall demande donc un renfort d'unités américaines, lesquelles n'arrivent que tardivement sur le théâtre et ne peuvent s'entraîner avec la force avant l'assaut.

<sup>47</sup> Débarquement américain dans les îles Marshall en janvier/février 1944.

en place au sein de la force comprenant outre un officier de contrôle (*Navy*) un représentant du commandant de la force de débarquement habilité à prendre des décisions si il faut diverger du plan, un représentant logistique, un officier du corps médical. Le contrôle doit reposer entre les mains d'officiers disposant d'une autorité leur permettant de prendre des décisions adaptées à la situation tactique rencontrée sur les plages.

## 2.3 Débarquement des chars *Duplex-Drive*

### 2.3.1 Cas général

*Neptune* prévoit pour la première fois un usage systématique de chars amphibies *Duplex-Drive* (DD). Selon le plan d'attaque, ils doivent toucher terre à H-10 pour être en mesure d'appuyer à l'heure H les troupes d'assaut de la première vague. Ces chars doivent être transportés jusqu'à 6 000 yds du rivage par des LCT spécialement modifiés (rails de guidage et rampe) pour permettre la mise à l'eau. A 6 000 yds, les chars sont lancés et poursuivent de manière autonome le transit jusqu'à la plage.

Le 6 juin, les conditions de mer sont relativement mauvaises devant l'ensemble des plages normandes (sauf dans le secteur de *Utah Beach* abrité de la houle et du vent d'ouest par la péninsule du Cotentin). Les forces d'assaut rencontrent à des degrés divers des difficultés à prendre en compte cette situation. En règle générale, sur les plages britanniques et canadiennes, les chars sont soit lancés plus proches du rivage que prévu, soit débarqués par les LCT directement sur la plage. Lorsque la décision n'est pas coordonnée entre tous les groupes d'assaut, il s'ensuit certains retards et désorganisation des vagues. C'est le cas notamment à *Juno* où un groupe d'assaut stoppe ses LCT à 1 500 yds du rivage pour mettre à l'eau ses chars (il faut 20 minutes<sup>48</sup> pour débarquer les DD d'un LCT) alors qu'un autre les mène directement à la plage. Ce décalage engendre un retard dans la reformation du groupe de LCT et *in fine* un retard dans la mise à terre des chars de la vague suivante.

### 2.3.2 *Omaha Beach*

La force O est scindée en deux groupes d'assaut O1 et O2 à l'est et à l'ouest de la plage. La 12<sup>e</sup> flottille de LCT fournit les unités qui doivent lancer les chars DD des deux groupes d'assaut. Elle est donc scindée en deux sous-groupes responsables des 741 et 742 *Tank Battalion*. Les ordres de Hall pour le débarquement des chars précisent que si l'état de la

---

<sup>48</sup> *Operation Plan 2-44 WNTF, appendix 2, Timetable of Assault*, p. 1, 21/04/1944

mer le permet les DD doivent être lancés à la mer depuis les LCT à environ 6 000 yds du rivage de manière à atteindre la plage à H-10. Sinon ils doivent être débarqués directement sur la plage. Il est également précisé que la décision de lancer les chars à la mer doit être prise en coordination entre l'officier de marine le plus gradé et l'officier de l'armée de terre le plus gradé de chacun des groupes.

Avant le déclenchement de *Neptune*, le commandant de la flottille, anticipant le cas non conforme de l'état de mer incompatible avec la manœuvre, demande à ce que la décision de lancer ou non les chars à la mer soit prise en commun pour les deux bataillons et donc les deux groupes. Cette demande est refusée et il est donc décidé que chaque bataillon de chars procédera à sa propre évaluation en lien avec les commandants de LCT<sup>49</sup>. Le 6 juin 1944, dans le groupe O1 les officiers de l'armée de terre sont plus anciens que les commandants de LCT et imposent en dépit des mauvaises conditions météo un lancer à 6 000 yds. Cette décision conduit au naufrage de la quasi-totalité des chars. Seuls trois d'entre eux sont finalement débarqués directement sur la plage, en mesure d'assister la première vague de la 1<sup>st</sup> *Infantry Division*. Dans le groupe O2, après le naufrage des trois premiers chars, la flottille décide de débarquer le reste du 742<sup>nd</sup> *Tank Battalion* directement sur la plage.

## 2.4 Ouverture des chenaux sur les plages

### 2.4.1 Organisation générale et logique de milieu

Dès le début du printemps 1944 les reconnaissances montrent un renforcement par les Allemands de leurs défenses de plages. En particulier celles-ci se couvrent d'obstacles, généralement en trois lignes de la laisse de basse mer vers la laisse de haute mer :

- Une ligne comprenant des *Eléments C* ;
- Une ligne comprenant des rampes en bois surmontées d'éperons, d'obus ou de mines ;
- Une ligne de croisillons métalliques scellés dans du béton.

Les obstacles sont disposés de manière à empêcher un débarquement à marée haute, mais laissent la plage libre d'accès à marée basse. Les équipes de planification intègrent en cours de route cette contrainte et choisissent de débarquer avec une mer suffisamment basse pour découvrir les obstacles et ainsi sécuriser l'approche des premières vagues. En revanche, l'ensemble des contraintes pesant sur la planification interdit de débarquer pendant une phase de reflux, qui permettrait de disposer d'un créneau de temps significatif avec des obstacles découverts. Les équipes de déminage doivent donc entamer une course contre la marée afin

---

<sup>49</sup> LCT6 Flotilla 12, *Action Report* 14/07/1944, <http://ww2lct.org/history/actionreports/Tanks1.jpg> . janvier 2017.

d'assurer l'ouverture de chenaux d'assaut pour les vagues suivantes au fur et à mesure du flux.

Cette tâche revient à des équipes mixtes marine/armée de terre dont les responsabilités sont définies en suivant une logique de milieu. Les obstacles du milieu marin sont à la charge des équipes de la marine. C'est la responsabilité des *Naval Combat Demolition Unit* (NCDU) américaines et *Landing Craft Obstacle Clearance Units* (LCOCU) britanniques. La notion de milieu marin semble différer entre les Américains et les Britanniques. Ainsi les LCOCU semblent uniquement chargées des obstacles effectivement immergés (partiellement ou totalement). Les NCDU sont en revanche en charge de tous les obstacles entre la laisse de basse mer et la laisse de haute mer. A la différence de leurs homologues britanniques ils ne disposent pas de moyens pour effectuer des pétardements sous-marins et disposent donc d'un temps extrêmement restreint pour mener à bien leur mission. Le besoin en équipes de démolition n'est en effet pris en compte que tardivement et les NCDU arrivent en Grande Bretagne début 1944 par petites équipes, sans constituer une force commandée. L'absence d'un réel commandement de ces forces est un obstacle à leur montée en puissance. Il leur est ainsi impossible de faire approvisionner des moyens de travaux sous-marins (explosifs et tenues adéquates)<sup>50</sup>. Ils ne sont que tardivement intégrés aux *Beach Battalions* puis aux *Engineer Special Brigades*.

Les obstacles du domaine terrestre, comme l'ouverture des sorties de plage sont à la charge des unités du génie de l'armée de terre. Pour les Américains, les équipes *Army Combat Demolition Unit* (ACDU) doivent ainsi déminer et ouvrir les sorties au-delà de la laisse de haute mer.

Une NCDU et une ACDU forment ensemble une *Gap Assault Team* (GAT)<sup>51</sup>, laquelle est chargée de l'ouverture et du balisage d'un chenal d'accès sur la plage.

L'ouverture de ces chenaux d'accès nécessite une coordination entre la composante navale et la composante terrestre de la GAT pour le déblaiement des obstacles. Cette coordination s'effectue directement au sein des GAT, rattachées aux *Special Engineers Brigades* en charge de l'organisation des plages. Elle n'appelle dans les secteurs américains pas de commentaire

---

<sup>50</sup> Blackwell H.L., *Report on Naval Combat Demolition Units in Operation Neptune as part of Task Force 122*, 05/07/1944, <http://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/rep/Normandy/CTF-122-NCDU.html#omaha>, janvier 2017.

<sup>51</sup> Pour l'opération *Neptune*, les équipes de la marine sont renforcées par du personnel de l'armée de terre afin d'en augmenter les effectifs notamment au regard de la charge de travail à accomplir. Au sein de la GAT on trouve donc une mixité entre ACDU et NCDU, ainsi qu'une mixité au sein même des équipes NCDU.

particulier, sinon la difficulté qu'a eu la partie navale (démunie de moyens lourds) pour bénéficier du soutien des bulldozers de la partie terrestre<sup>52</sup>.

#### 2.4.2 *Omaha Beach*

La synchronisation prévue est la suivante : les chars DD doivent arriver à H-10, les troupes d'assaut de la première vague à H et les GAT à H+3. Ceci doit permettre aux équipes de démolition d'arriver dans un environnement relativement dégagé et de ne pas être gênées ni de gêner les mouvements. La zone d'action de chaque GAT est précisée afin de permettre l'ouverture rapide de 16 brèches de 50 m de large réparties sur toute la plage. La seule coordination prévue avec le reste des troupes sur la plage semble être le marquage par un fumigène violet des obstacles en cours de pétardement<sup>53</sup>.

Or dès le départ la mission est compromise. En raison des difficultés de navigation, la majorité des GAT arrivent sur la plage avant ou en même temps que les troupes d'assaut. Elles sont donc immédiatement prises à partie et subissent de lourdes pertes. Trois d'entre elles sont anéanties avant même de pouvoir commencer leur travail. Ce non-respect de la synchronisation entraîne également une imbrication entre les troupes d'assaut et les GAT qui n'arrivent pas à établir de périmètre de sécurité autour des obstacles à pétarder. En effet une partie de ceux-ci servent d'abris aux troupes d'assaut qui n'arrivent pas à avancer vers le haut de la plage. Les GAT ne sont pas investies d'une autorité leur permettant de forcer le mouvement. Cette responsabilité revient aux *Beachmasters*, mais les premiers d'entre eux ne sont pas prévus sur la plage avant H+50. Certaines GAT sont donc empêchées de réaliser leur mission par les troupes d'assaut.

Les GAT sont également victimes des erreurs de navigations et de la dérive due au courant. La majorité d'entre elles arrive trop à l'est, et certaines sont simplement trop loin pour rallier le chenal qui leur est attribué avant que les obstacles ne soient submergés.

Enfin lorsque la porte est ouverte, il est nécessaire de la matérialiser. Au sein de la force O cette tâche est allouée au dernier moment aux NCDU en lieu et place d'unités spécialisées de la marine. L'équipement est inadapté et le marquage des chenaux s'avère insuffisant. Le marquage est prévu par des flotteurs de part et d'autre du chenal, lesquels sont rapidement coulés en raison des tirs ennemis. Ainsi les deux portes ouvertes dans l'ouest de la plage ne sont pas utilisées car elles ne sont pas ou insuffisamment balisées.

---

<sup>52</sup> Blackwell H.L., *Report on Naval Combat Demolition Units in Operation Neptune as part of Task Force 122*, 05/07/1944, <http://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/rep/Normandy/CTF-122-NCDU.html#omaha>, janvier 2017.

<sup>53</sup> *Id.*

Au bilan, les craintes matérialisées notamment par les amiraux américains sur la capacité à ouvrir les brèches dans des délais aussi contraints se révèlent fondées. Sur *Omaha*, lorsque la hauteur d'eau interdit de poursuivre le travail seules 5 brèches (3 contigües et formant une unique brèche assez large dans le secteur *Easy Red* et deux autres plus à l'est) sur 16 prévues sont ouvertes. Seule la brèche du secteur *Easy* est finalement praticable sur la première marée, faute d'un balisage suffisant des deux autres.

Logiquement, les GAT et LCOCU rencontrent sur le terrain les mêmes difficultés que le reste des troupes (précision des débarquements<sup>54</sup>, problèmes de coordination<sup>55</sup>, feu ennemi), augmentant encore la complexité de la mission.

Sur toutes les plages, et en particulier sur *Omaha Beach* des commandants de LCT décident cependant avec un certain succès de forcer les obstacles.

## 2.5 Difficultés de mise en condition et d'exploitation des plages

Une fois l'assaut lancé, l'organisation des plages diverge rapidement du plan. D'une part l'avantage n'est pas pris immédiatement sur les défenseurs qui interdisent l'accès à certains secteurs de plage. A *Gold* par exemple la 56<sup>e</sup> brigade d'infanterie devant débarquer à 11h00 est détournée sur le secteur *King* car son secteur original – *Jig* - est toujours sous les feux de la batterie du Hamel.

D'autre part l'incapacité (à l'exception notable d'*Utah*) des LCOCU et des GAT à ouvrir la totalité des chenaux avant la première marée haute contraint fortement les opérations de débarquement des vagues d'assaut et *follow-on forces*. Le matériel s'empile au niveau des seuls accès praticables sans pouvoir rallier les sorties de plage ou les zones de regroupement. La situation s'aggrave au fur et à mesure que la marée monte. A *Omaha Beach* la situation est extrêmement difficile et le *Beachmaster* doit ordonner à 08h30 de suspendre le débarquement de matériel sur la plage dont aucune sortie n'est encore ouverte. La concentration de matériel sur la plage gêne toutes les opérations. En parallèle, les engins transportant les troupes d'assaut ne trouvent pas les chenaux d'accès à la plage alors que l'arrivée de renforts est nécessaire. Les *Beachmasters* sont également pénalisés par la perte de la majorité des radios et la fumée des combats rend l'utilisation des signaux visuels plus qu'aléatoires.

---

<sup>54</sup> Sur *Omaha Beach* les GAT débarquent trop à l'est (entre 700 et 1500), ce qui facilite l'ouverture des chenaux devant le secteur *Easy*, mais empêche l'ouverture des accès aux secteurs de l'Ouest.

<sup>55</sup> Devant *Gold*, le LCA transportant une LCOCU est détruit, l'équipe est transbordée dans un autre engin, avant de découvrir que celui-ci fait route vers l'Angleterre (cité par Andrew Holborn, *The D-Day Landing on Sword Beach : 6th June 1944*, p. 118.)

A *Juno*, les LCOCU et les troupes du génie sont également incapables d'ouvrir tous les chenaux d'accès et de sortie. Les zones de débarquement se réduisent au fur et à mesure que la marée monte. Aux alentours de 11h00, lorsque la 9<sup>e</sup> brigade canadienne doit débarquer sur les secteurs *Nan Red* et *Nan White*, seul *Nan White* est praticable. Un embouteillage se crée sur la plage comme aux approches. Le manque d'espace de manœuvre pour les LCA sur la plage ralentit encore le processus tandis que la concentration des engins de débarquement comme des troupes sur la plage en font un objectif attrayant pour les tirs de mortiers allemands.

Sur l'ensemble des plages britanniques, la rapide montée des eaux et les difficultés à déminer les sorties génère des embouteillages importants qui retardent la mise en ordre de combat des unités. En particulier à *Sword*, où la bande de sable à marée haute n'atteint pas plus de 30m. Les soutiens blindés de la 185<sup>e</sup> brigade d'infanterie britannique y restent bloqués une bonne partie de la journée en dépit des efforts du *Beachmaster* pour réguler le trafic et prioriser le trafic en fonction des objectifs opérationnels de la journée. C'est ainsi que la brigade doit finalement entamer sa poussée vers Caen, objectif de la fin de la journée, sans les soutiens prévus. Caen n'est finalement libérée que le 6 août.

## 2.6 Frictions dans la phase de *build-up*

Une fois l'assaut terminé et les plages suffisamment sécurisées, c'est-à-dire que les combats y sont terminés, l'organisation de celles-ci pour la phase de *build-up* doit commencer. C'est le rôle assigné aux *Beachmasters*, *Beach battalions* et autres *Engineers Special Brigades*. Là encore un certain nombre de frictions apparaissent, de nature à mettre en péril l'organisation et *in fine* la capacité à assurer depuis la mer le soutien de la force débarquée. Ces frictions sont dues pour partie à une difficulté à rassembler les moyens matériels nécessaires, et d'autre part à mettre en place rapidement des organisations efficaces.

L'incapacité des troupes débarquées à effectuer le déblaiement des chenaux d'attaque prévus à la première marée de la journée de l'assaut entraîne déjà des retards dans la mise en place des *follow-on forces*. Cependant une fois les plages sécurisées, ce déblaiement est relativement rapide et on considère qu'au soir du 6 juin les plages sont en mesure de recevoir le matériel et les troupes prévues dans de bonnes conditions.

### 2.6.1 Insuffisance des moyens disponibles pour le va-et-vient

Les procédures prévues pour le débarquement du matériel dans la phase de *build-up* reposent sur un service de va-et-vient entre les zones de mouillage et la plage. Ainsi tous les navires de charge (LST<sup>56</sup>, caboteurs, *liberty ships*) doivent être déchargés sur de la batellerie spécialisée (*rhino ferries*<sup>57</sup>, LCT, LCM, DuKW et toute la panoplie des barges de différents types) qui font l'interface avec la plage. La disponibilité de ces moyens est fondamentale pour le succès de l'opération, aussi les unités de plages disposent-elles de service de sauvetage/réparation pour en assurer l'entretien et récupérer lorsque c'est possible les unités endommagées lors de la phase d'assaut.

Les premiers jours de l'assaut montrent une sous-capacité dans le domaine de cette batellerie. Elle est à attribuer à plusieurs causes, dont le mauvais temps. La traversée de la Manche dans la nuit du 5 au 6 juin a en effet entraîné le naufrage d'un nombre certain de barges et d'engins. Pour la zone britannique 3 *rhino ferries* coulent, mais surtout 17 des 39 *rhino tugs*. Rien que pour la zone de *Gold*, 34 LCT manquent suite à la traversée de la Manche. Les conséquences sont immédiates, puisque certaines des unités prévues qui doivent débarquer le 6 juin ne peuvent finalement le faire avant plusieurs heures ou jours<sup>58</sup>. Un certain nombre de convois ont été ralentis par la météo et ne rallient que tardivement. Des convois de LBV et de LCM ne rallient pas les bonnes zones d'assaut ce qui ajoute encore à la confusion. Enfin le combat, comme les mines ajoutent encore à l'attrition. A J+2, 50% des engins prévus pour le service de va-et-vient sont manquants ou indisponibles et les volumes de ravitaillement traités sont bien en deçà des volumes prévus et nécessaires.

Pour remédier à cette crise, Ramsay doit revoir une partie de ses plans et notamment allouer au service de va-et-vient des ressources prévues pour le *shuttle service*, c'est-à-dire la liaison transmanche. De même afin d'absorber les retards de déchargement, il autorise Hall et Kirk à faire échouer les LST sur la plage pour les décharger.

---

<sup>56</sup> Le cas des LST, navires amphibies par définition est intéressant. En effet Ramsay interdit dans ses directives le plageage de ces unités, de peur de les endommager et ainsi de causer une rupture de cette capacité critique. Echoués sur les plages, les navires deviennent en outre des cibles pour les batteries allemandes et le risque d'incendie à bord augmente car le collecteur incendie ne peut plus être alimenté... Ces navires doivent donc rester au mouillage dans les zones d'attente où ils sont déchargés par la drome de servitude.

<sup>57</sup> Les *rhino ferries* sont des barges. Elles servent au transport du personnel et du matériel dans la phase d'assaut, puis servent d'allèges pour le déchargement des navires dans la phase de *build-up*.

<sup>58</sup> C'est notamment le cas à *Gold Beach* du 24<sup>th</sup> *Lancers* et du 61<sup>st</sup> *Reconnaissance Regiment* dont la mission est de pousser dès le 6 juin en direction de Villers-Bocage et ne peuvent être débarqués que le 07 juin.

## 2.6.2 Inefficacité des structures en place à J+2

Sur toutes les plages les organisations commencent à se mettre en place dès la phase d'assaut par le biais des *Beachs Groups* et des *Beach Battalions* qui fournissent un premier service de gestion des flux en hommes et en matériel. Le suivi du plan de débarquement doit être adapté à la situation tactique de chaque plage et dépend donc du déblaiement effectif des obstacles, de la capacité à établir des liaisons avec les navires en approche comme de la densité du feu adverse.

Au cours de la journée du 06 juin les progrès dans l'ouverture des chenaux d'accès aux plages et la mise en place des moyens de coordination permettent de fluidifier le trafic dans une certaine mesure. Pour autant, cela ne permet pas de régler la totalité du problème de la congestion du trafic sur les plages. En effet, il est nécessaire de disposer d'une tête de pont suffisamment profonde pour rassembler les unités et le matériel de manière à les mettre en ordre de bataille. La congestion des plages reste problématique jusqu'à J+2 et entraîne des retards dans la mise à pied d'œuvre d'unités prévues de participer aux opérations à terre dès le 6 juin.

Les besoins de coordination entre la mer et la terre restent très forts afin de garantir les flux logistiques les rotations entre le large et la plage. Dans tous les secteurs, une fois l'assaut terminé elle est théoriquement du ressort des NOIC. Encore une fois le cas d'*Omaha Beach* fait ressortir des difficultés dans ce domaine. Durant l'assaut, la gestion des navires effectuant le va-et-vient est assurée par les *Deputy Assault Group Commanders* conformément aux ordres d'opération. Cette gestion est effective et a notamment permis de résorber les difficultés rencontrées pendant l'assaut par les engins de débarquement entre la ligne de départ et les chenaux d'accès. En raison de l'opposition rencontrée par les troupes d'assaut sur la plage, l'exécution du plan d'opération prend du retard. Lorsque les *follow-on forces* arrivent devant la plage dans la journée du 6 juin, le NOIC n'est pas encore en place et c'est le *Deputy Assault Group Commander* qui continue à gérer un trafic qui devient trop important pour ses capacités. Au soir du 6 juin, un transfert d'autorité est effectué vers le NOIC, mais ce dernier - dont l'organisation n'est pas en place - n'est pas non plus en mesure d'assurer ses

fonctions. Il lui faut plus de 48 heures pour rassembler les hommes et les moyens nécessaires pour remplir sa mission<sup>59</sup>.

L'efficacité des NOIC est d'ailleurs mise en cause par l'historien de l'*US Army* R.G. Ruppenthal. Il mentionne en effet une mauvaise coordination entre le NOIC et les troupes débarquées tant à *Utah* qu'à *Omaha*. A *Utah*, il semble qu'il faille attendre l'intervention du commandant du VII<sup>e</sup> corps pour que le NOIC ne prenne ses fonctions à terre. Rapidement des désaccords apparaissent entre la marine et l'armée de terre sur le stationnement des navires, que la marine cherche à laisser hors de portée de l'artillerie alors que l'armée de terre les souhaite proches de la côte pour les décharger. Finalement les procédures se mettent en place et permettent de tenir les objectifs<sup>60</sup>. Les comptes rendus de la marine soulignent également des difficultés dans la coordination des mouvements, puisque le rapport COMINCH P006 insiste dans les conclusions de la partie consacrée à l'organisation de la logistique de *Utah* sur le besoin d'une organisation « *prepared to take over control from the Assault Force Commander at a definite time. Interested parties should be informed in advance of when this control will become effective. It is desirable for the transition period between the scheduled assault waves and the taking over of this control to be a minimum* »<sup>61</sup>.

Ruppenthal rapporte qu'à *Omaha* il faut attendre le 10 juin pour obtenir une coordination efficace entre le NOIC et l'armée de terre. Avant cela l'ESB prend l'habitude de systématiquement passer outre le NOIC pour positionner et faire accoster les navires et de ne le tenir au courant qu'à posteriori.<sup>62</sup>

### 2.6.3 Rigueur excessive dans le suivi des procédures administratives

Les procédures initialement mises en place sur les plages en prévision du *build-up* prévoient un déchargement des navires dans la zone de mouillage respectant un principe de priorité. Pour cela l'armée de terre doit recevoir les manifestes de chargement et le planning d'arrivée des navires en avance. Ceci doit lui permettre d'établir les priorités de déchargement et de les transmettre aux brigades sur les plages. Le NOIC doit informer ces dernières de l'arrivée

---

<sup>59</sup> COMINCH P-006, p. 5-11.

<sup>60</sup> R. G. Ruppenthal, *United States Army in World War II: The European Theater of Operations. Logistical Support of the Armies. May 1941-September 1944*. Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1953, p.400.

<sup>61</sup> COMINCH P006, p. 5-7.

<sup>62</sup> *Id.*, p. 401.

effective sur la zone des navires, charge à elles d'assigner les emplacements et ordres d'accostage<sup>63</sup>.

A *Omaha*, cette organisation est immédiatement mise en défaut par l'incapacité de l'état-major de la 1<sup>re</sup> armée américaine à transmettre, au moins pendant la première semaine, les informations nécessaires aux *Engineer Special Brigades*<sup>64</sup>. Ajoutée aux insuffisances du NOIC qui n'arrive pas à avoir une situation claire des mouvements dans la zone, cette lacune génère une situation de blocage de la zone de mouillage et des retards très importants dans le déchargement d'un ravitaillement pourtant nécessaire aux opérations. Comme l'armée de terre tient absolument à appliquer à la lettre la procédure prévue, les équipes de plage doivent effectuer une reconnaissance visuelle par bateau de toutes les unités se présentant au mouillage, tenter d'en établir le plan de chargement puis le transmettre aux brigades sur la plage, perdant ainsi un temps considérable. Dans ces conditions il est impossible de tenir le rythme établi pour le *build-up*, ce que pointe notamment le commandant de la 10<sup>e</sup> flottille de LCT dans son rapport d'opérations dans lequel il mentionne « *Much valuable time was lost trying to locate vessels requested by the Army to be unloaded* »<sup>65</sup>. Il faut attendre J+4, des demandes répétées de l'*US Navy* et un ordre formel de Ramsay pour que la 1<sup>er</sup> armée américaine ne commence à décharger les navires au fur et à mesure de leur arrivée dans la zone et ainsi à résorber le retard par rapport à la planification<sup>66</sup>. Entre temps des dispositions dérogatoires à certaines mesures de sécurité sont prises pour le déchargement de ressources précises. Ainsi le déchargement de munitions est autorisé de nuit, ce qui nécessite de pouvoir allumer des feux pour sécuriser la manœuvre (alors que le reste de la force est en *black-out*). La mise en place de l'organisation américaine paraît donc très laborieuse. D'une part des difficultés circonstanciées sont rencontrées, mais d'autre part la planification initiale n'a pas forcément permis aux *Force Commanders* de préparer les organisations. Le fait de ne pas désigner en amont de l'opération quel *Force Commander* sera investi de la fonction FOWEST empêche Moon comme Hall de se projeter dans ce rôle.

#### 2.6.4 Conclusion partielle concernant le *build-up*

Au bilan, en dépit des difficultés rencontrées dès le départ les Alliés remportent la bataille du *build-up*. Le manque de moyens pour les tâches ancillaires de déchargement des navires, un

---

<sup>63</sup> *Id.*, p. 392.

<sup>64</sup> COMINCH P006, p. 5-11.

<sup>65</sup> *Id.*, p. 4-26.

<sup>66</sup> Yung, *op.cit.*, p. 201.

relatif manque d'expérience des organisations en place militent rapidement pour des adaptations aux procédures établies en planification. Il faut également faire face à la destruction du port artificiel *Mulberry A* lors de la tempête du 18 au 22 juin qui survient juste au moment où les Alliés arrivent à rallier les objectifs du *build-up*. En plus de la destruction d'un port, cette tempête force à interrompre la totalité des flux logistiques. Elle provoque la perte de près de 800 engins nécessaires à l'accomplissement des opérations logistiques dans les têtes de pont, parmi lesquels près de 600 pourront être réparés. Un rapport de l'*US Army* cité par Yung indique que la tempête entraîne pour les Alliés un manque de 140 000 tonnes de ravitaillement et 20 000 véhicules<sup>67</sup>. Pour les opérations à terre les conséquences sont très sensibles puisque le 22 juin, la 2<sup>e</sup> armée britannique signale ne plus disposer que d'une journée de réserve en munitions pour ses obusiers de campagne et mortiers, ainsi que la nécessité d'établir un rationnement sévère des munitions<sup>68</sup>.

Finalement il faut attendre le 24 juin pour que l'opération *Neptune* soit enfin déclarée terminée. Ce n'est qu'à ce moment que les *Assault Force Commanders* et *Naval Task Force Commanders* peuvent se retirer, alors que les premiers retraits devaient s'effectuer à compter de J+1 ou J+2 dans la zone américaine. Les difficultés rencontrées pour la mise en place des NOIC ont en effet miné la confiance que les *Force Commanders* avaient dans leurs capacités à remplir la mission. Le maintien sur la zone des deux organisations parallèles, celles de l'assaut et celle du *build-up* est pointée par l'*US Navy* comme non-satisfaisante<sup>69</sup>.

---

<sup>67</sup> Yung, *op. cit.*, p. 203.

<sup>68</sup> Même si depuis le début de la campagne, les déchargements des munitions s'avèrent plus long que les prévisions établies et conduisent à des limitations plus ou moins fortes.

<sup>69</sup> *United States Naval Administration in World War II*. United States Naval Forces, Europe. Histories. Vol 5 Operation NEPTUNE, p. 573.

## CONCLUSION

Incontestablement la conduite de l'assaut amphibie puis de la campagne de Normandie est un succès. Les opérations ont été rendues possibles notamment en raison d'une planification aboutie et précise qui a permis aux Alliés d'harmoniser leurs procédures et ainsi d'être en mesure de concentrer leurs efforts et de limiter leurs frictions. Le travail accompli dans ce domaine est titanesque et rentre dans un niveau de détails qui a surpris les Américains habitués à une plus grande marge de manœuvre. Le débat reste ouvert sur la nécessité de cette exhaustivité, qu'il faut se garder d'aborder avec un œil trop habitué au contexte normatif de l'OTAN. En 1944 tout ou presque est à créer dans le domaine de l'interopérabilité, ce qui semble justifier le niveau de précision du *Naval Plan* de Ramsay.

Mais toute planification se heurte forcément dans sa phase de réalisation au brouillard de la guerre et *Neptune* ne fait pas exception à cette règle. Il reste au moment de clore ce mémoire difficile de se prononcer sur tous les aspects de la coordination entre la composante terrestre et maritime, en particulier parce que tous les documents de retour d'expérience des Britanniques n'ont pas pu être abordés. Il est cependant possible d'imaginer qu'ils ne diffèrent pas fondamentalement des retours d'expérience américains. Ainsi la prise en compte en amont de l'environnement, la capacité à établir et partager une situation tactique claire, à s'adapter aux bouleversements de plans et à tirer parti des opportunités semblent avoir valeur d'axiome atemporels.

Enfin il est réducteur de penser que la coordination n'a d'importance que dans la phase d'assaut. Le *build-up* de *Neptune* démontre à quel point celle-ci est nécessaire y compris lorsque l'on passe d'une logique d'assaut à une phase de consolidation et de soutien des opérations depuis la mer. Les Britanniques, dont l'organisation est mieux formalisée avant l'opération *Neptune* semblent avoir rencontré moins de problèmes, même si à l'instar des Américains il leur faut attendre la fin du mois de juin pour effectuer le retrait de la force navale d'assaut.

Finalement au terme de cette étude qui reste incomplète, les frictions et les difficultés rencontrées dans l'exécution de l'assaut comme du *build-up* ne paraissent pas devoir être attribuée à un niveau de détail trop important dans les plans. Les organisations et structures de commandement mises en place semblent globalement adaptées pour la phase d'assaut. Les difficultés rencontrées dans le *build-up* peuvent en revanche, du côté américain être reliées à une organisation et un partage des responsabilités pas assez aboutis.

## BIBLIOGRAPHIE

- SHD-Vincennes, sous série TTO2, carton 5, *Operation Order BB-44 20/05/1944*.
- BEEVOR, A., *D-Day et la bataille de Normandie*. Librairie générale française, 2010.
- D'ESTE, Carlo, *Histoire du débarquement: janvier-juillet 1944*. Perrin, 2013.
- EISENHOWER, D., *Les opérations en Europe des forces expéditionnaires alliées 6 juin 1944 – 8 mai 1945*. Charles Lavauzelles et Cie, 2<sup>e</sup> édition 1948 (2001)
- EISENHOWER, D., *Croisade en Europe: mémoires sur la deuxième guerre mondiale*, R. Laffont, 1949.
- FORD, K., *D-Day 1944 (3): Sword Beach and the British Airborne landings*. Osprey Publishing, 2002, 95 p.
- FORD, K., *D-Day 1944 (4): Gold and Juno Beaches*, Osprey Publishing, 2002, 96 p.
- HARRISON, G. A., *Cross-channel attack* (Vol. 7), Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1951.
- RUPPENTHAL, R. G., *United States Army in World War II: The European Theater of Operations. Logistical Support of the Armies. May 1941-September 1944*, Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1953.
- WIEVIORKA, Olivier, *Histoire du débarquement en Normandie. Des origines à la libération de Paris (1941-1944)*, Le Seuil, 2014.
- YUNG, C., *Gators of Neptune: Naval Amphibious Planning for the Normandy Invasion*. Naval Institute Press, 2013, 292 p.
- ZALOGA, S. J., *D-Day 1944 (1): Omaha Beach*. Osprey Publishing, 2003, 96 p.
- ZALOGA, S. J., *D-Day 1944 (2): Utah Beach and the US Airborne Landings*. Osprey Publishing, 2004.
- ANONYME, *American Forces in Action. Omaha Beachhead 06 june – 13 june 1944*, Historical division War department <http://www.ibiblio.org/hyperwar/USA/USA-A-Omaha/USA-A-Omaha-6.html>, janvier 2017.
- STARK, H. R., *FTP167 change 3, Landing Operations Doctrine*, Office of Naval Operations 01/08/1943, <https://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/ref/Amphibious/index.html>, janvier 2017.
- ANONYME, *United States Naval Administration in World War II, vol.5, Operation Neptune*. United States Naval Forces, Europe, Histories, 1948,

<https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/o/operation-neptune-invasion-normandy.html>, janvier 2017.

BLACKWELL H.L., *Report on Naval Combat Demolition Units in Operation Neptune as part of Task Force 122*, 05/07/1944,  
<http://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/rep/Normandy/CTF-122-NCDU.html#omaha>, janvier 2017.

CHIEF OF COMBINED OPERATIONS – BR1293. *Combined operations staff notebook* 1945,

<https://www.combinedops.com/PDFs/COMBINED%20OPERATIONS%20STAFF%20NOTEBOOK.pdf>, janvier 2017

DEYO, L., *Naval Guns at Normandy*, circa 1950,

[www.ibiblio.org/hyperwar/rep/Normandy/Naval\\_Guns.html](http://www.ibiblio.org/hyperwar/rep/Normandy/Naval_Guns.html), janvier 2017.

KIRK A. G., *Operation Neptune – Naval Commander Western Task Force Operation Plan 2-44*, 21/04/1944, <https://www.ibiblio.org/hyperwar/ETO/Overlord/NEPTUNE-OpsPlan/>, janvier 2017.

KIRK A. G., *COMINCH P-006 Amphibious Operations Invasion of Northern France Western Task Force June 1944* 21/10/1944,

[www.ibiblio.org/hyperwar/USN/rep/Normandy/Cominch/Neptune2.html](http://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/rep/Normandy/Cominch/Neptune2.html), janvier 2017.

Ce rapport rédigé par l'Kirk après les opérations synthétise les éléments marquants concernant la partie navale. Il reprend notamment les points saillants de l'ensemble des actions reports des unités qui lui étaient subordonnées au moment des faits et constitue une source riche de retours d'expérience.

LCT6 Flotilla 12, *Action Report* 14/07/1944,

<http://ww2lct.org/history/actionreports/Tanks1.jpg>, février 2017.

Ce rapport de mission présente le processus de prise de décision pour savoir si les DD doivent ou non être lancés au large d'*Omaha Beach*.

SMITH Jr, A. H., *Lecture Transcript: Operation Overlord and D-Day, 6 June 1944*. Army Armor School Fort Knox KY, 1985.

<http://oai.dtic.mil/oai/oai?verb=getRecord&metadataPrefix=html&identifier=ADA165441>, octobre 2016.

## ANNEXE I - LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES

ACDU	<i>Army Combat Demolition Unit</i>
ANCXF	<i>Allied Naval Commander In Chief</i>
BUCO	<i>Build-up Control</i>
C2	<i>Command and Control</i>
CINC	<i>Commander In Chief</i>
COSSAC	<i>Chief Of Staff Supreme Allied Commander</i>
COMINCH	<i>Commander in Chief</i>
DCA	<i>Défense Contre Avions</i>
DD	<i>Duplex Drive</i>
ENTF	<i>Eastern Naval Task Force</i>
ESB	<i>Engineer Special Brigade</i>
FDT	<i>Fighter Direction Tender</i>
FOB	<i>Forward Observer Bombardment</i>
FOBAA	<i>Flag Officer British Assault Area</i>
FOWEST	<i>Flag Officer West</i>
GAT	<i>Gap Assault Team</i>
LBV	<i>Landing Barge Vehicle</i>
LCA	<i>Landing Craft Assault</i>
LCG	<i>Landing Craft Gun</i>
LCM	<i>Landing Craft Material</i>
LCOCU	<i>Landing Craft Obstacle Clearance Unit</i>
LCT	<i>Landing Craft Tank</i>
LCVP	<i>Landing Craft Vehicle Personnel</i>
LSI	<i>Landing Ship Infantry</i>
LST	<i>Landing Ship Tank</i>
NOIC	<i>Naval Commander In Charge</i>
RCT	<i>Regimental Combat Team</i>
RN	<i>Royal Navy</i>
SCAEF	<i>Supreme Allied Commander Expeditionary Force</i>
SFCP	<i>Shore Fire Control Party</i>
TF	<i>Task Force</i>
USN	<i>United States Navy</i>

NCDU  
WNTF

*Naval Combat Demolition Unit*  
*Western Naval Task Force*