

Un extrait de COL BLEU n° 1804 du 2 juin 1984

**6 juin 1944**

**JOUR J EN NORMANDIE**

**Ou**

**Quarante ans après le débarquement**

d'après des notes prises par le C.F. A, Détrie



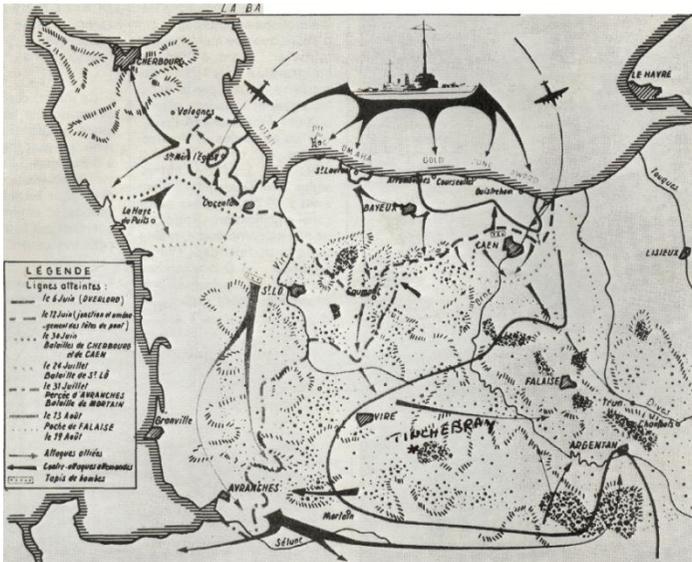
*Le 6 juin prochain les représentants des anciens des croiseurs Montcalm et Georges Leygues se rendront en Normandie pour assister, avec de nombreuses délégations venues de France et de l'étranger, aux cérémonies du 40<sup>e</sup> anniversaire du débarquement.*

*Ces deux bâtiments appartenant à la 4<sup>e</sup> Division ont en effet constitué, sous les ordres de l'amiral Jaujard, un élément important de la participation navale française au débarquement ; celle-ci comprenait en outre une douzaine d'unités des Forces navales françaises libres, dont La Combattante, et, bien entendu, l'héroïque commando du commandant Kieffer qui établit la tête de pont de Ouistreham.*



*Le Georges Leygues*

*La bataille de Normandie (6 juin – 19 août)*



\* Tinchebray où étaient les Grognet et les Deveaux

Le 14 avril 1944 le Georges Leygues quitte Oran après y avoir caréné. Nous franchissons Gibraltar et remontons dans le Nord avec le Montcalm. Mauvais temps, pavois défoncés, rambardes faussées. Le temps s'améliore au large de l'Irlande. Nous passons par le Pentland Firth entre les Orcades et l'Ecosse, puis, route au sud, nous arrivons le 19 à Newcastle sur la Tyne. Divers appareils sont installés à bord — dont un Decca qui fait notre admiration tant il permet une navigation précise. Le 27 nous appareillons pour Scapa Flow, où nous retrouvons la Home Fleet. Sale mouillage dans la crasse et un vent de tempête, terre dénudée, froid. Quelques sorties d'exercice avec les croiseurs anglais entrecoupées de brefs séjours au mouillage, où le mauvais temps contraint de faire le quart comme à la mer. Le 6 mai, appareillage à notre grande satisfaction pour Greenock, près de Glasgow, avec une pensée émue pour ceux qui ont passé quatre hivers à Scapa...



*Le C.A. Jaujard, commandant la division française de croiseurs, le 6 juin 1944.*

Depuis notre départ d'Oran, toutes communications extérieures à la Grande-Bretagne sont interdites. Ma pauvre épouse restera ainsi, jusqu'au débarquement, sans nouvelles de celui auquel elle vient de lier sa destinée. C'est qu'en matière de secret les Anglais ne plaisantent pas et prennent deux précautions plutôt qu'une. Sur la Clyde nous procédons à des tirs d'exercice contre la terre avec les Américains, puis retour à Scapa Flow.

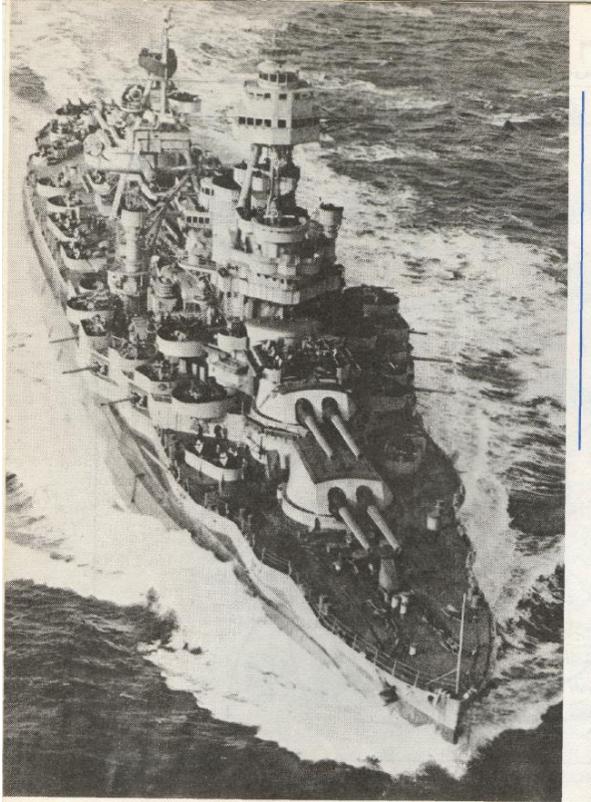
Le 18 mai, l'amiral Jaujard nous rejoint pour prendre le commandement de la division française de croiseurs et, quatre jours plus tard, nous quittons définitivement Scapa pour Bangor qui est l'avant-port de Belfast ; nous y retrouvons les bâtiments avec lesquels nous allons constituer la Force O : il y a là trois vieux cuirassés américains : le Nevada, l'Arkansas et le Texas, navire amiral, un croiseur anglais, le Glasgow, et douze torpilleurs.

De nouveau quelques sorties d'exercice et dernières mises au point du matériel. Le dimanche 28, messe sur la plage arrière du Texas : c'est la dernière avant le débarquement. L'assistance, très nombreuse, uniquement composée de marins, est recueillie. Homélie en anglais, absolution et bénédiction collectives. Demain, c'est l'inconnu ; demain est à Dieu.

### L'opération Overlord

Mercredi 31 mai. La «Task force» est «scellée» — autrement dit, plus de communications avec la terre pour la Force O. Nul ne peut quitter le bord. Les sacs plombés qui s'entassent depuis quelques jours dans la salle de bains du commandant sont ouverts et les documents qu'ils contiennent sont remis aux chefs de service. Quel volume ! ou plutôt que de volumes !

Jeudi. Etant l'un des meilleurs du bord en langue anglaise — au royaume des aveugles... — j'accompagne l'amiral, le C.V. Laurin, notre commandant, les L.V. Cornilleau, directeur du tir, et Raymond, officier de transmissions, à la «briefing conférence» à bord du Texas.



*Le cuirassé américain texas*

L'amiral Bryant la préside. Il commande les groupes I et II des bâtiments de soutien, c'est-à-dire la Force 0 qui interviendra sur l'une des quatre plages de débarquement. De taille moyenne pour un Américain, blond, le visage fin, les yeux vifs et mobiles expriment la vivacité de l'esprit — simplicité, bon sens, détermination, ce sont les impressions que nous retirons. Il décrit à grand traits l'ensemble de l'opération dont nous n'avions, du moins quant à moi, qu'une vue partielle. Il souligne l'importance

des forces engagées, leurs moyens et aussi les difficultés, en particulier de navigation (surtout pour les dragueurs de mines qui nous précéderont) vers une côte où les courants traversiers atteignent 2,5 nœuds. Que trouverons-nous contre nous ? Des batteries bien armées... En tout état de cause, on ne laissera pas tomber ceux qui auront débarqué, quel que soit le sort des armes.

Quant à la date, le D. Day — qui ne figure sur aucun

document — l'amiral ne veut pas l'énoncer à haute voix. Les murs peuvent avoir des oreilles... Il prend une feuille de papier, écrit «June 5», la montre aux assistants et la brûle.

Toute la journée du vendredi 2 juin se passe dans l'étude des documents, ordres, cartes. Une maquette en caoutchouc de la côte normande, de Vierville à Colleville, de plus de trois mètres sur deux, est déployée sur le sol de la salle à manger du commandant ; maisons, arbres, blockhaus, chemins, tout y est représenté. A plat ventre, nous nous imprimons dans l'œil et dans la tête ce qu'il nous faudra reconnaître de notre position au large de la côte.

Appareillage samedi à 2 heures. La Task force descend à 14 nœuds la mer d'Irlande et toute la journée nous doublons des convois qui sortent successivement des ports de la côte ouest anglaise. Que de navires ! Tous ces

convois s'imbriquent les uns dans les autres sans anicroche.

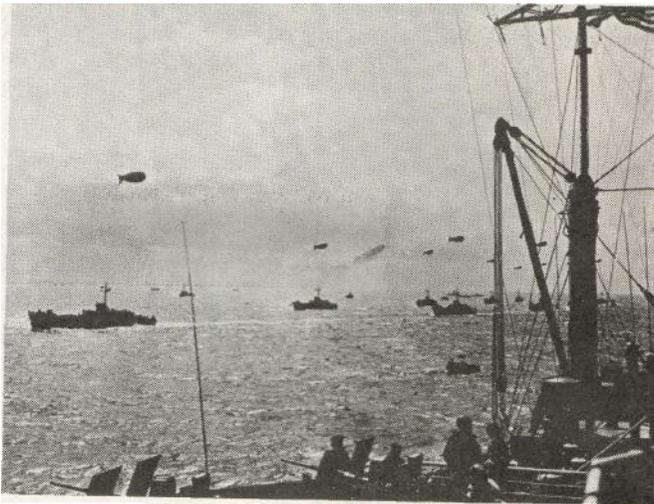
Nous dépassons ainsi trois convois formés de vieux bâtiments. Leur rôle sera de s'échouer devant la côte afin de constituer un brise-lames l'abri duquel, si le mauvais temps se lève, les troupes pourront continuer de débarquer. Ainsi finira notre vieux Courbet que nous saluons en le dépassant.

4 juin, dimanche. Depuis mercredi nous dépouillons les instructions et nous avons eu d'abord quelque mal à nous y retrouver. Ayant à traduire l'instruction «Tirs de soutien», je me perds dans les sigles et le jargon elliptique des Américains. A l'époque les noms des différentes barges de débarquement : LST, LCT, LCH... et autres sigles — et Dieu sait s'il y en avait ! — étaient pour nous sans signification. Angoisse de ne rien comprendre, crainte de se tromper dans l'interprétation ; il faut chercher dans les autres instructions de débarquement : transmissions, navigation, fumées, DCA, « E-boats »... et autres. La nuit y passe, les jours suivants aussi. Enfin, peu à peu, tout se clarifie.

Ce matin, dimanche, nous avons doublé Land's End et longé la côte sud de l'Angleterre. Le vent force, atteint 4 à 5 Beaufort, la mer 4. Mauvais, mauvais non pour nous mais pour toutes les embarcations et engins de débarquement qui souffriront dans cette mer courte.

Aussi est-ce sans surprise que nous recevons un télégramme ordonnant de différer l'opération : «

Postpone 24 hours». Et la Task force comme les autres convois, de faire demi-tour; route inverse pendant douze heures. Vers 17 h le temps se gâte : vent de 6 à 7 ; la mer a grossi. Consternation générale car, après le 8 juin, les marées ne seront plus favorables, et il faudra attendre le 23 juin... Inquiétude aussi : il y a tant et tant de navires,



*Que de navires*



## *De vieux navires échoués devant la côte*



### *Le cuirassé Courbet à Portsmouth*

que, raisonnablement, on ne peut plus compter sur l'effet de surprise. Vers 21 h., le vent mollit. Dans l'ouest un grand pan de ciel se dégage. Le baromètre, qui n'a jamais été autant consulté, amorce une remontée ; l'espoir renaît.

Lundi 5. De fait, le temps beautit au cours de la nuit. Bien qu'il y ait encore de la houle, le jour J est confirmé : demain 6 juin. L'heure H : 6 h 30. Depuis le départ, nous sommes aux postes d'alerte. A 21 h. je monte dans le télépointeur relever le directeur de tir qui va faire la tournée des tourelles et des affûts. La nuit n'est pas encore tombée, et, de tous côtés, la mer se peuple : navires de guerre de tous types à tribord avant, droit devant, à bâbord ; devant, des formations de trente à cent péniches font route péniblement vers la baie de Seine. Tout cela se dépasse, s'imbrique, mais sans désordre

malgré la mer agitée. Dans les péniches on peut voir tous ces guerriers, camions, engins..., serrés les uns contre les autres. Suivant de près les dragueurs, nous formons maintenant l'avant-garde des forces.

Mardi 6 juin. A 4 h 30 je fais le branle-bas au poste central de tir des 152 afin que chacun soit bien réveillé. Un casse-croûte aide à mettre les gens sur pied. Il y a quand même dans l'air un peu d'appréhension que chacun cherche à masquer par des plaisanteries plus ou moins forcées.

Le Georges Leygues est mouillé à quelque 8 000 mètres de la côte. Avec lui, le Montcalm et l'Arkansas marquent le côté est d'Omaha Beach. A l'ouest se trouvent le Texas, le Nevada, le Glasgow et — sauf erreur — le Tuscaloosa.

Au lever du jour, la côte française se profile et nous la regardons avec un serrement de cœur : le voilà donc notre pays que la plupart d'entre nous avons quitté depuis deux, trois ou quatre ans, et dont nous sommes coupés depuis vingt mois ! Nous voilà à portée de canon avec la certitude de le meurtrir... pour lui rendre sa liberté.

A 5 h 30, la batterie de Longues ouvre le feu et nous encadre. Nous ripostons et sans doute touchons-nous une casemate ; elle ne tirera plus. Puis, à 5 h 50, nous commençons les tirs prévus sur les objectifs prédésignés. Nous crachons allègrement trois cents coups de 152. A 6h27, H—3 min., nous cessons le feu ; les torpilleurs et les LCT, longeant la côte, nous relaient.

A 6 h 30, heure H, les premiers engins touchent terre. Mais beaucoup se sont déplacés vers l'est pour avoir sous-estime les courants traversiers.

Nous sommes à mi-marée ; sur la plage, à sec ou un peu dans l'eau, apparaissent les obstacles et obstructions de toutes sortes placés par les Allemands. Des équipes s'emploient à les détruire, tandis que les «rangers» s'élancent en courant pour traverser la zone découverte laissée par la mer et gagner le pied des falaises. Ils sont bientôt pris sous le feu d'armes automatiques. Ces tirs semblent venir de la falaise ouest de la plage, où aucun emplacement de pièces n'était signalé dans le plan de renseignements — on apprendra plus tard qu'ils provenaient d'une division allemande en manœuvre dans la région de Colleville.

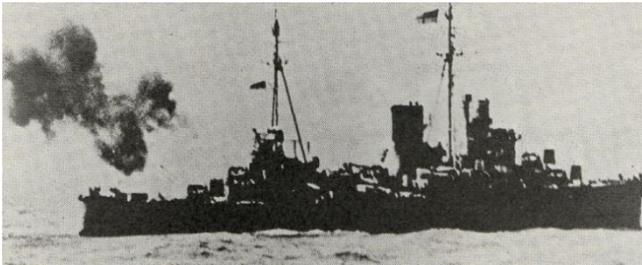
Les péniches succèdent aux péniches ; toujours déportées par le courant, elles passent beaucoup plus près du littoral qu'il n'était prévu. Leur vitesse est faible à cause du vent et de la mer. Les voitures amphibies disparaissent dans les creux de la mer. Après la première vague, les engins font la navette entre des cargos mouillés à quelque dix milles au large de la plage. La mer forte retarde les rotations, si bien que le rythme de l'arrivée des forces au rivage n'est pas respecté.

Les Allemands semblent contre-attaquer avec vigueur ; la fusillade est nourrie. Dans l'après-midi, des batteries ennemies prennent la plage sous leur feu. La situation devient inquiétante. Au PC, nous recevons des appels angoissés : « It's a hell here ! » (« C'est un enfer ici! »)

«Qu'attendez-vous pour détruire les batteries qui nous tirent dessus ? » Nous tirons sur des lieux de départ de coups, mais il est impossible de les situer avec précision. L'observation aérienne ne nous aide pas.

Les Américains n'ont toujours pas débouché de la plage où ils s'entassent de plus en plus nombreux.

Les torpilleurs américains serrent la côte d'aussi près que les fonds le permettent ; ils apportent aux troupes un appui précieux. L'aviation aussi, qui tient la maîtrise totale de l'air, mais les bombardements en altitude ne doivent guère être efficaces.



*Un croiseur anglais bombarde les batteries côtières*

Après l'optimisme du matin, on commence à redouter l'échec et le rembarquement. Nous sommes loin des objectifs que les troupes devaient atteindre dans la soirée. Heures lourdes du sentiment d'impuissance de ne pouvoir faire quelque chose d'efficace afin d'aider les troupes à terre et de l'inquiétude qui commence à nous étreindre quant à l'issue de la bataille.

Une péniche longe le bord avec des blessés. Ils refusent d'embarquer par l'échelle de pilote et préfèrent le long trajet pour rejoindre le navire-hôpital.

Sur la plage gisent de nombreuses barges ; d'autres, coulant bas, essaient de rejoindre la mère gigogne. L'une d'elles s'approche de nous ; quatre marins américains écopent joyeusement avec leurs casques ; l'un d'eux s'accroche à une bouée et se brûle au phosphore ; tous sont bientôt repêchés. Le soir arrive. Des nouvelles des autres plages filtrent, réconfortantes.

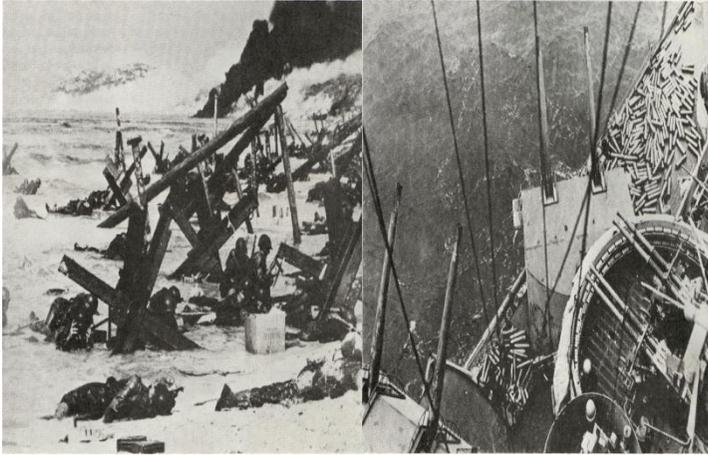
Dans notre secteur, les Américains montent à l'assaut des falaises et, malgré la résistance allemande, parviennent à prendre pied sur les hauteurs, mais au prix de quelles pertes... Plusieurs milliers de morts pour cette seule journée et sur cette seule plage.

Mercredi 7 juin. Le combat a cessé sur la plage, bien qu'elle soit canonnée de temps en temps. Tout le dispositif naval s'est rapproché de la terre, le temps s'est un peu amélioré ; troupes et matériels débarquent à un rythme plus soutenu.

Nous exécutons plusieurs tirs observés par un avion, à la lisière sud-est du bois de Molay, sur des troupes à Longeau — avec succès selon notre observateur aérien.

L'optimisme renaît. Nous tenons solidement Colleville et Saint-Laurent mais Port-en-Bessin est toujours aux mains de l'ennemi.

Des torpilleurs rasent la côte et font feu de toutes leurs



armes sur les hauteurs qui encadrent les plages La nuit vient. Attaque aérienne de trois Junker 88 ; ils sont tous les trois abattus dont l'un probablement par nos 40 mm.

Jeudi 8 juin. Nos troupes continuent d'avancer, mais lentement. Nous suivons leur progression sur une carte Michelin grâce aux avis recueillis par radio. A l'est, les Britanniques ont pris Bayeux, sans combat semble-t-il, chaudement accueillis par la population.

Cette fois notre SFCP — «shore fire control party», notre observateur de tir à terre — nous demande plusieurs interventions dans les environs de Tour-en-Bessin.

Sur la plage le rythme du débarquement paraît se ralentir mais on aperçoit des tracteurs et des engins qui taillent des routes d'accès à la plage ; un hôpital de campagne y est installé. Sur la falaise, hommes et machines s'affairent sur ce qui sera demain une piste d'atterrissage.

Des cargos sont coulés pour former une première digue de protection contre la mer. On voit arriver à la remorque les premiers éléments d'énormes caissons de béton — premiers éléments d'un port artificiel. Quelle organisation extraordinaire !

Vendredi 9 juin. La poche de Tour-en-Bessin se résorbe lentement ; tout au long de la nuit, tirs intermittents sur cet objectif. Au matin Anglais et Américains ont fait leur jonction.

Premiers contacts avec la population de Port-en-Bessin à qui des officiers ont apporté quelques vivres et des pavillons. Les Anglais rentrent leur pavillon dès notre arrivée pour laisser place au nôtre. L'après-midi, des gens de Port-en-Bessin viennent, en barque, nous rendre visite. La coopérative se vide à leur profit : cigarettes, savon, fil et bien d'autres choses emplissent poches et sacs. Cela réjouit le cœur de revoir ces bonnes têtes blondes de Normands, et d'entendre leur parler grasseyant ; ils nous disent combien ils ont été surpris par l'attaque. Malgré le

dur bombardement de mercredi, il n'y a eu que cinq morts dans le bourg. Nous redoutions bien pire...

Sur les plages, les cargos s'agglutinent près du rivage.

A chaque aile de la zone Omaha, les bâtiments de guerre envoient à 15 ou 20 km leurs bordées. Les hommes sont joyeux. Ils sont accoutumés à vivre et à dormir aux postes d'alerte, c'est-à-dire sur la tôle.

Samedi 10 juin. C'est sur le bois de Vernay que nous tirons aujourd'hui les derniers obus de 152 de nos soutes contre la terre ; nous n'avons donc plus de ce type de munitions. Les troupes sont maintenant, en bon nombre d'endroits, à plus de 20 km de notre mouillage et nous avons, en conséquence, l'interdiction de principe de tirer.

Les habitants de Port-en-Bessin reviennent en force, les jeunes filles distribuent des baisers à tous ceux qui tendent la joue ! La générosité des matelots ne se dément pas, et chacun repartira avec son sac plein à ras bords.

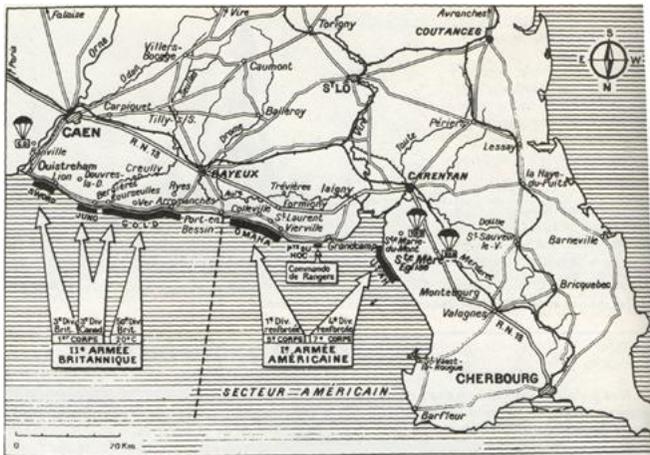
Dimanche 11 juin — Nous avons rompu des postes d'alerte. C'est bon de dormir dans un lit !

Lundi soir, je passe une partie de la nuit sur la passerelle : des avions allemands ronronnent au-dessus d'Arromanches, puis au-dessus de Colleville. Sur terre les projecteurs s'excitent, fouillent les nuages, s'éteignent... bredouilles. Dans plusieurs directions, les traceurs des Bofors décrivent des arabesques variées, tandis que les éclatements de la DCA lourde mettent comme un point sur un i au-dessus des trajectoires lumineuses. Quand un

coin de l'horizon s'éteint, un autre s'allume. Sur la mer, vers le nord, les torpilleurs disposent un barrage permanent d'obus éclairants et montent la garde pour empêcher les vedettes lance-torpilles de Cherbourg de venir attaquer la flotte au mouillage.

Mardi 13 juin. Le matin, traversant à toute petite vitesse le secteur Omaha, nous observons le détail des brise-lames du port, une jetée flottante ; elle paraît déjà en service. A terre, une piste d'aviation permet aux chasseurs d'atterrir ; un autre terrain est en cours d'aménagement.

Nous apprenons que, dans la matinée du jour J, les Allemands ont déplacé quatre des cinq canons de la batterie du Hoc d'environ 800 mètres dans des bois. Ils ont pu ainsi prendre l'après-midi sous



*Les cinq plages de débarquement et les forces d'assaut alliées.*

leurs feux les plages de Vieville et de Colleville.

Pour nous, Overlord est fini. Mille deux coups de 152 auront été tirés par le Geo ges Leygues. Les objectifs ont été atteints, la mission remplie — non, hélas, sans de lourdes pertes pour ne amis américains, comme en témoignent les dix mille tombes du cimetière américain d'Omaha Beach, si grandiose dans sa simplicité, si émouvant...

Cap sur Milford Haven nous emportons le souvenir de la vaillance des soldats américains montant à l'assaut, et, sur un autre plan, celui d'une organisation d'une ampleur sans précédent dans l'Histoire



*Les cuirassés pilonnent la côte*

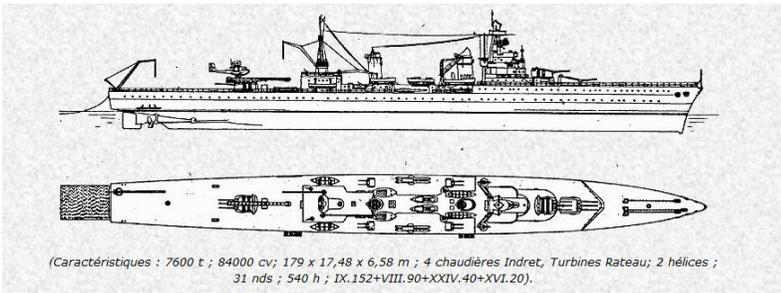
*N.B. Ce jour-là, 6 juin, se trouvaient également devant les côtes de Normandie les quatre célèbres corvettes de la France libre, un torpilleur, quatre frégates, six chasseurs, des M. T. B. et des dragueurs.*

A OUISTREHAM, LE 1er BATAILLON  
DE FUSILIERS MARINS COMMANDOS

Seuls cent soixante-dix sept Français, emmenés par le lieutenant de vaisseau Kieffer, ont débarqué le 6 juin 1944 en Normandie : le 1er bataillon de fusiliers-marins commandos comprenait trois « troops » (compagnies) commandées., la première par l'officier des équipages Lofi, la deuxième par le lieutenant Amaury, la troisième par le maître principal Faure. Ils faisaient partie de la 1re brigade des « Spécial Services » sous les ordres du général lord Lovât.



*Le commando Kieffer débarque le 6 juin sur Ouistreham*



(Caractéristiques : 7600 t ; 84000 cv ; 179 x 17,48 x 6,58 m ; 4 chaudières Indret, Turbines Rateau ; 2 hélices ; 31 nds ; 540 h ; IX.152+VIII.90+XXIV.40+XVI.20).



*Le croiseur Georges Leygues (1952)  
Photo prise depuis le [La Fayette](#) (SHM Toulon)*

