

# Les soldats en bleu



COMMENT LES BOMBARDEMENTS DE ZONE  
EFFECTUÉS PAR LE BOMBER COMMAND  
ONT CONTRIBUÉ À LA VICTOIRE DURANT  
LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

par David L. Bashow



**Les soldats  
iiii en bleu**



# **LES SOLDATS EN BLEU**

~

**Comment les bombardements  
de zone effectués par le Bomber  
Command ont contribué à la  
victoire durant la Deuxième  
Guerre mondiale**

**par David L. Bashow**



**PRESE DE L'ACADÉMIE  
CANADIENNE DE LA DÉFENSE**

© 2022 Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de la Défense nationale.



Presse de l'Académie canadienne de la Défense  
C.P. 17000, succursale Forces  
Kingston (Ontario) K7K 7B4

Produit pour la Presse de l'Académie canadienne de la Défense  
par le Bureau de publications de la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg  
WPO32091

ILLUSTRATION DE LA COUVERTURE : *Girl from the North Country*. Un Lancaster Mk. X du 431<sup>e</sup> Escadron Iroquois largue sur l'Allemagne une bombe de 4000 livres couverte de graffitis pendant qu'un chasseur de nuit allemand le dépasse. La création artistique de la pointe avant du Lancaster KB811 *She's Truly Terrific*, qui porte le code SE-T, est inspirée des œuvres de l'artiste populaire Alberto Vargas. SOURCE : Peinture réalisée par Patricia McNorgan.

PHOTOGRAPHIE DU PLAT VERSO : Bibliothèque et Archives Canada (BAC), PC2475.

### Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives Canada

Bashow, David L., 1946-

Les soldats en bleu : comment les bombardements de zone effectués par le Bomber Command ont contribué à la victoire durant la Deuxième Guerre mondiale / par David L. Bashow.

Il comprend des références bibliographiques et un index. L'ouvrage se trouve aussi sur l'Internet.

Publié par l'Académie canadienne de la Défense.

ISBN 978-0-660-43297-7

N° de catalogage D2-273/2022F-PDF

1. Guerre mondiale, 1939-1945--Opérations aériennes britanniques. 2. Bombardement aérien -- Allemagne--Histoire. 3. Grande-Bretagne. Royal Air Force. Bomber Command--. 4. Guerre mondiale, 1939-1945--Destruction et pillage--Allemagne. 5. Guerre mondiale, 1939-1945-- Opérations aériennes des États-Unis. 6. Guerre mondiale, 1939-1945--Campagnes -- Front de l'Est. I. Académie canadienne de la Défense II. Canada. Forces armées canadiennes. 17<sup>e</sup> Escadre, III. Titre. IV. Titre : Les soldats en bleu : comment les bombardements de zone effectués par le Bomber Command ont contribué à la victoire durant la Deuxième Guerre mondiale.

D785 B37 2011

940.54'4941

C2011-980029-2

Imprimé au Canada.

1 3 5 7 9 10 8 6 4 2

# REMERCIEMENTS

La publication de l'ouvrage *Les soldats en bleu* est le résultat d'une véritable collaboration. Je souhaite donc remercier sincèrement le Colonel Bernd Horn et M. Bill Bentley, Ph.D., respectivement de la Presse de l'Académie canadienne de la Défense et de l'Institut de leadership des Forces canadiennes, de m'avoir donné l'occasion de rétablir un certain équilibre en mettant au jour une contribution extraordinaire aux opérations qui ont mené à la victoire des Alliés durant la Deuxième Guerre mondiale, qui, à mon avis, n'est généralement pas assez connue ni appréciée à sa juste valeur.

Je suis particulièrement reconnaissant à M. Craig Mantle, du quartier général de l'Académie canadienne de la Défense, pour l'enthousiasme sans bornes et l'esprit d'ouverture dont il a fait preuve quand il m'a aidé à obtenir les nombreux éléments visuels dont j'avais besoin pour enrichir mon texte. Je remercie aussi Mélanie Denis pour son dynamisme et la patience infinie avec laquelle elle m'a encouragé et aidé à maintenir le cap.

Enfin, j'aimerais remercier Patricia McNorgan, qui a eu la générosité de m'autoriser à reproduire sur la couverture du présent ouvrage son œuvre évocatrice, *Girl from the North Country*. J'estime que la représentation qu'elle a faite du combat capture véritablement l'essence de la contribution du *Bomber Command*.

David L. Bashow  
Kingston, Ontario



SOURCE : Hommage des responsables du Projet de restauration du Halifax à Trenton.



Un équipage canadien de bombardier Halifax vit un moment heureux durant la guerre.

## AVANT-PROPOS

Je suis très honoré de présenter le plus récent ouvrage du Lieutenant-colonel (à la retraite) David Bashow, qui a su enrichir le débat historique entourant la contribution du commandement de bombardiers britannique aux opérations qui ont mené à la victoire des Alliés durant la Deuxième Guerre mondiale. L'auteur a déjà beaucoup écrit sur ce sujet et présente une nouvelle perspective de la campagne de bombardement, en soulignant l'importance du rôle que ce commandement a joué dans la défaite des puissances de l'Axe. En résumé, le bombardement par les Alliés du territoire du Troisième Reich et de ses alliés fait partie intégrante de la stratégie de guerre générale de la Grande-

Bretagne, qui consistait à forcer l'ennemi à combattre sur son propre terrain, particulièrement durant les premières années de la guerre, alors qu'il n'existait aucun autre moyen viable de mener une offensive soutenue digne de ce nom.

Les opposants à la campagne de bombardement ont beaucoup cherché à banaliser les gains qui ont *directement* contribué à la victoire, mais, en réalité, les effets *indirects* des bombardements revêtent peut-être une plus grande importance encore. En effet, dès la fin de l'été 1941, les bombardements ont joué le rôle d'un « deuxième front du pauvre », donnant du répit aux alliés soviétiques et forçant l'Allemagne à détourner de la campagne qu'elle menait dans l'Est des quantités énormes de ressources matérielles et humaines pour contrer la menace des bombardements et réparer les dommages qu'elle avait subis.

D'une manière plus générale, les bombardements ont porté de terribles coups à l'infrastructure économique et industrielle de l'Allemagne, qui s'est vue forcée à imposer une *décentralisation* de ses industries de guerre alors qu'elle avait délibérément *centralisé* son secteur industriel pour en maximaliser l'efficacité. Une telle dispersion des efforts a de plus mis d'énormes pressions sur un réseau de transport qui était déjà utilisé au maximum. Bref, en plus d'avoir détruit ou perturbé le secteur des industries de guerre de l'ennemi, les bombardements ont ouvert la voie, grâce à la destruction des éléments de défense antiaérienne de l'ennemi, de ses ressources pétrolières et de son réseau de transport étendu et diversifié, à une invasion réussie de la patrie du Troisième Reich par le nord-ouest de l'Europe, en 1944.

SOURCE : Bibliothèque et Archives Canada (BAC), PL52655.



L'un des nombreux centres industriels allemands laissés en ruine après les bombardements.

David Bashow rétablit les faits concernant la supposée « précision » des bombardements effectués par les États-Unis par opposition à « l'absence de précision » des bombardements de zone effectués par la Grande-Bretagne et le supposé gaspillage de ressources précieuses dans les offensives menées par les bombardiers, qui n'auraient apparemment eu que peu d'incidence sur l'effort de guerre. Il soutient que les campagnes du commandement de bombardiers britannique contre les ressources pétrolières et le système de transport étaient nettement plus efficaces que ce que les opposants aux campagnes ont laissé entendre et qu'elles ont joué un rôle essentiel dans l'acquisition de la supériorité aérienne des Alliés. Finalement, les Alliés ont mis à profit, durant la guerre menée dans le Pacifique contre les Japonais, leur expérience des bombardements de zone effectués en Europe, ce qui leur a permis d'arriver à leurs fins à moindre coût que s'ils avaient mené à bon terme une invasion de l'archipel japonais, si seulement ils avaient pu le faire.

## LES SOLDATS EN BLEU

Je recommande fortement la lecture de l'ouvrage *Les soldats en bleu* à toutes les personnes qui souhaitent parfaire leur éducation et en savoir davantage sur les résultats obtenus grâce à l'offensive de bombardement interalliée contre les puissances de l'Axe durant la Deuxième Guerre mondiale.

Major-général J.P.Y.D. Gosselin, CMM, CD  
Commandant  
Académie canadienne de la Défense



Un équipage canadien de bombardier Halifax du 434<sup>e</sup> Escadron *Bluenose* de l'Aviation royale du Canada, photographié vers la fin de la guerre.

SOURCE : Hommage des responsables du Projet de restauration du Halifax à Trenton.

# TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
L'évolution d'un ouragan .....	5
À la guerre .....	9
Un nouveau chef .....	21
Les forces amies en renfort .....	26
Bombarder pour gagner la guerre .....	32
Divergence des points de vue des forces britanniques et américaines relativement à l'importance des ressources pétrolières de l'ennemi ..	34
La guerre contre les réseaux de transport de l'ennemi .....	40
Le Reich sous les bombardements .....	42
La dernière manche .....	53
La question du moral de l'ennemi .....	55
Une certaine duplicité .....	64
L'avenir en tête .....	71
Les bombardements de zone durant la guerre au Japon .....	76
Le bilan .....	81
L'apport de l'offensive de bombardement à la victoire .....	84
La question de la moralité .....	90
La question juridique .....	95
Le mot de la fin .....	96
Notes .....	99
À propos de l'auteur .....	111
Index .....	113





SOURCE : BAC, PL44205.

Un Avro Lancaster, qui est peut-être l'aéronef qui représente le mieux le commandement de bombardiers britannique.

## Introduction

Durant l'automne 2008, j'ai été peiné de constater que la controverse entourant l'offensive de bombardement interalliée (OBI) contre les puissances de l'Axe durant la Deuxième Guerre mondiale faisait de nouveau surface dans l'ouvrage de Randall Hansen, *Fire and Fury – The Allied Bombing of Germany 1942-45*. À mon avis, le professeur Hansen se sert d'images qui dérangent profondément, entre autres le carnage incontestable, c'est-à-dire la perte de vies humaines causée par la campagne de bombardements des Alliés, en plus d'avoir recours à l'hyperbole et aux généralisations inappropriées pour faire valoir avec sensationnalisme son point de vue sur cette orientation stratégique. Il cite aussi des propos isolés et inusités de personnalités qui ont joué un rôle important dans la suite complexe des événements pour convaincre le lecteur que l'offensive de bombardements, plus précisément celle qui a été menée par le commandement de bombardiers britannique, était aussi immorale qu'inefficace. Bien que je respecte son droit d'exprimer son point de vue, aussi bien que celui des autres célèbres opposants à la

campagne de bombardements, je soutiens qu'une remise en question des propos de ces opposants s'impose, plus précisément ceux du professeur Hansen, qui allègue ce qui suit :

- L'offensive des bombardiers s'est traduite par le gaspillage de précieuses ressources qui auraient pu être utilisées plus efficacement dans d'autres opérations de combat;
- Les bombardements de zone des centres industriels de l'Axe ont probablement prolongé la guerre plutôt que de l'écourter et n'ont pas produit d'effets mesurables ou importants sur la production de guerre;
- Le ciblage direct des civils ennemis n'était peut-être pas illégal, mais il était foncièrement immoral; les bombardements effectués sur les villes étaient la plupart du temps des actes de destruction gratuits visant surtout à semer la terreur, le meilleur exemple étant le bombardement de Dresde, en février 1945;
- À titre de commandant en chef du commandement de bombardiers, sir Arthur Harris est l'officier supérieur britannique qui porte la plus grande responsabilité quant à l'orientation stratégique axée sur les bombardements de zone, alors qu'il n'avait ni l'approbation ni le soutien du chef d'état-major de la force aérienne (CEMFA), sir Charles Portal;
- Les États-Unis avaient opté pour des bombardements stratégiques de « précision », beaucoup plus efficaces, profitables et précis que les bombardements de zone effectués par le commandement de bombardiers britannique;
- La campagne menée par le commandement de bombardiers britannique contre les ressources de transport de l'ennemi s'est avérée en grande mesure inefficace;

- La campagne contre les ressources pétrolières menée par les États-Unis a été beaucoup plus efficace et opportune que celle menée par la Grande-Bretagne;
- La défaite de la *Luftwaffe* et, par conséquent, l'acquisition de la supériorité aérienne dans l'ouest sont attribuables en grande partie aux bombardements stratégiques de « précision » effectués par les États-Unis.

J'ai l'intention de traiter de chacune de ces questions, mais par souci de concision, je me contenterai de résumer les résultats de la campagne avant de préciser ma pensée sur certaines des questions récemment remises au premier plan par le professeur Hansen et d'autres opposants à la stratégie de guerre du commandement de bombardiers britannique. La raison est que j'ai déjà amplement exposé mon point de vue sur le sujet, en m'appuyant sur de nombreuses sources primaires et secondaires, dans bon nombre de publications, entre autres dans une analyse approfondie des résultats de la campagne de bombardement parue dans le journal *Canadian Military History* (vol. 15, n<sup>os</sup> 3 et 4, automne 2006) ainsi que dans les livres pleine longueur que j'ai publiés sur le rôle du commandement de bombardiers britannique durant la guerre, à savoir, *No Prouder Place – Canadians and the Bomber Command Experience 1939-1945* (2005) et *None but the Brave – The Essential Contributions of RAF Bomber Command to Allied Victory during the Second World War* (2009). Toutefois, j'estime nécessaire, pour permettre aux lecteurs de bien saisir l'orientation stratégique adoptée par le commandement de bombardiers britannique, d'examiner le contexte entourant l'adoption de sa politique de bombardement et les changements qui y ont été apportés par la suite, étant donné que l'essentiel des objections soulevées par le professeur Hansen visent la stratégie de bombardement de zone.

Durant la majeure partie de la guerre, la campagne de bombardement a été le seul moyen à la disposition de la Grande-Bretagne et des

dominions pour affronter un régime atrocement cruel et répressif. En effet, ne disposant pas d'une armée continentale puissante, craignant de vivre l'épouvantable boucherie dans laquelle les armées avaient abouti durant l'impasse des confrontations sanglantes qui ont caractérisé le front de l'Ouest durant la Première Guerre mondiale et sachant que la force navale allemande (*Kriegsmarine*) était trop puissante pour qu'ils puissent envisager de forcer un blocus naval en Allemagne, ils n'ont eu d'autre choix, pendant des années, que de riposter par une offensive de bombardement. Cette offensive opérant la seule diversion possible à ce moment-là pour donner du répit aux alliés soviétiques et reproduisait en tous points l'approche d'une stratégie de guérilla : attaquer l'ennemi dans ses périphéries, c'est-à-dire, dans le cas qui nous intéresse, ses centres industriels.

L'OBI est un long et efficace travail de collaboration entre le camp de la force aérienne stratégique de l'armée des États-Unis (American United States Strategic Air Force [USSAF]) et le camp « britannique » (le commandement de bombardiers britannique). Tout au long de la campagne, ces deux camps sont bien souvent parvenus à créer une véritable synergie et à s'entraider, même si la stratégie qu'ils avaient adoptée pour la conduite de la guerre ne les a pas toujours amenés à cibler les mêmes éléments de capacité de l'ennemi. Par exemple, en mettant leurs efforts en commun, le commandement de bombardiers britannique et la force aérienne stratégique de l'armée des États-Unis ont fini par détruire pratiquement toutes les usines de production de coke, d'alliages ferreux et de caoutchouc synthétique de l'Allemagne, 95 pour 100 de ses moyens de production de carburants, d'anthracite et de caoutchouc et 90 pour 100 de ses aciéries<sup>1</sup>.

Parallèlement, le commandement de bombardiers a attaqué au cours de la guerre de nombreuses installations d'usinage de précision.

SOURCE : BAC, PL10811.



En route pour la guerre, un équipage monte à bord d'un autobus.

## L'évolution d'un ouragan

Il n'y a aucun doute que si la Grande-Bretagne a choisi d'appliquer sa politique de bombardement durant la Deuxième Guerre mondiale, c'est qu'elle tirait profit de l'expérience des bombardements stratégiques aériens effectués durant la Première Guerre mondiale. Les raids allemands menés sur la Grande-Bretagne à l'aide de dirigeables (*Zeppelin*) et d'énormes bombardiers à voilure fixe ont entraîné la mort de près de 3500 personnes et en ont blessé beaucoup d'autres. En outre, les dommages matériels ont eu moins d'incidence en soi que l'état de choc et le sentiment de vulnérabilité vécus par une grande partie de la population, qui ont entraîné un ralentissement considérable de la production de guerre. En effet, les raids ont fait perdre beaucoup de temps, car ils ont causé une interruption des activités de production, perturbé les systèmes de transport, engendré de la consternation et de l'anxiété parmi la main-d'œuvre et forcé le détournement de

ressources humaines et matérielles précieuses qui ont dû servir directement à combattre la menace qu'ils représentaient<sup>2</sup>. Une étude sur les bombardements effectuée après la guerre a révélé que même si les dommages matériels avaient été légers, la panique s'était répandue dans les villes ciblées par les attaques. Cherchant à évaluer le degré d'efficacité de futurs bombardements aériens à partir des résultats observés en Grande-Bretagne et en Allemagne, le chef d'état-major de la force aérienne sir Hugh Trenchard (qui deviendra vicomte) était venu à la conclusion que les dommages matériels infligés à l'ennemi seraient tout à fait secondaires comparés au chaos qui suivrait si les bombardements *brisaient le moral* du personnel affecté aux secteurs des services publics essentiels, comme l'approvisionnement en eau, la distribution alimentaire, l'éclairage, l'électricité et le transport<sup>3</sup>. Par conséquent, des années 1920 au début des années 1930, sir Hugh Trenchard, qui s'était rallié en tous points à la doctrine prônée tant par le général italien Giulio Douhet que le général américain « Billy » Mitchell, a essentiellement contribué à faire germer l'idée, qui allait être fort répandue au sein de la Royal Air Force (RAF), que « le bombardement passerait toujours » et « qu'une attaque aérienne puissante lancée contre l'économie de guerre ennemie produirait des dommages si considérables aux ressources matérielles et au moral des citoyens que l'adversaire devrait solliciter la paix<sup>4</sup> ».

SOURCE : Photographie de la RAF.



Le Bristol Blenheim, l'un des plus anciens « chevaux de guerre » du commandement de bombardiers britannique, effectue un virage serré.

Au moment de la mise en service officielle du commandement de bombardiers britannique, le *Bomber Command*, en 1936, le manuel de guerre de la RAF indiquait clairement que « les bombes étaient l'arme principale d'une force aérienne<sup>5</sup> ». Il faut dire que le nouveau commandement appartenait à une force armée qui avait toujours

et invariablement été convaincue de l'utilité d'une politique de bombardement stratégique. En outre, la perception de la presque invincibilité des bombardiers avait malheureusement été renforcée par les bombardements de zone aveugles effectués sur des civils entre les deux guerres par divers pays totalitaires, y compris le Japon contre des ports chinois sans défense, l'Italie contre des villages autochtones en Abyssinie et, peut-être plus remarquablement, par les fascistes, sous le régime du généralissime espagnol Francisco Franco, contre Barcelone, puis Guernica, en avril 1937. Ces bombardements constituaient pour les démocraties occidentales un avertissement qui donnait froid dans le dos, à savoir que les régimes totalitaires n'auraient aucun scrupule à utiliser les bombardements; l'incontestabilité de cette découverte allait être considérablement renforcée par l'application aveugle de la stratégie de bombardement de zone par les Allemands contre des civils durant les premiers mois de la Deuxième Guerre mondiale. En toute justice, ces perceptions ont aussi été renforcées par les diverses sorties de bombardement effectuées par les Britanniques au Moyen-Orient durant les « interventions militaires » de l'entre-deux-guerres.

Juste avant la crise de Munich, en 1938, le commandant en chef du commandement de bombardiers britannique, le Maréchal en chef de l'air sir Edgar Ludlow-Hewitt, a dit au premier ministre Neville Chamberlain que le commandement de bombardiers était pour ainsi dire inutile compte tenu de l'état dans lequel il se trouvait. Sir Edgar Ludlow-Hewitt a fait valoir que ses avions ne pouvaient se rendre que jusqu'à la périphérie de la région située dans le nord-ouest de l'Allemagne et que le commandement subirait des pertes excessives s'il devait affronter les forces de défense allemandes connues. En outre, il a soutenu que, vu l'état dans lequel il se trouvait, le commandement courrait au désastre s'il devait s'engager dans des opérations offensives. Même au printemps 1940, durant la *Blitzkrieg* menée par l'Allemagne en France et aux Pays-Bas, le commandement de bombardiers britannique était encore essentiellement réduit à appuyer des combats terrestres sur le continent, car ses capacités d'attaque étaient des plus rudimentaires.

Toutefois, les dirigeants ont clairement indiqué, en 1938, qu'ils considéraient que la Grande-Bretagne n'avait pas intérêt à effectuer des bombardements sans restriction. L'interdiction de mettre la vie de civils en péril ne sera levée qu'en mai 1940, et encore, d'une manière plutôt hésitante, lorsque Winston Churchill aura succédé à Neville Chamberlain à titre de premier ministre et après les bombardements aveugles effectués sur Varsovie, Rotterdam et d'autres centres urbains par les Allemands au début de la guerre.



SOURCE : BAC, PL4958.

Photographie d'un navigateur à son poste de travail, prise au début de la guerre.

## À la guerre

Au début des hostilités, en 1939, les Britanniques se sont donc abstenus d'établir une politique de bombardement qui aurait eu pour effet de provoquer l'ennemi, n'autorisant que des opérations de reconnaissance de jour, le largage de tracts et des attaques ciblant la marine marchande et les ports de l'ennemi. Toutefois, les éléments d'attaque ayant vite été

décimés durant les raids du commandement de bombardiers, les dirigeants ont décidé de leur permettre d'attaquer la nuit pour qu'ils puissent bénéficier de la protection de l'obscurité. Malgré tout, les attaques de nuit présentaient un lot de difficultés. Les raids de précision de jour étaient devenus terriblement dangereux, mais la navigation astronomique ne pouvait amener les équipages qu'à douze milles, au mieux, de leur objectif. Les phares aéronautiques électroniques, issus d'une technologie encore relativement nouvelle et limitée, n'apportaient pas plus de garantie pour les éléments d'attaque de nuit.

Envisageant l'avenir, mais persuadé que le *Bomber Command* avait besoin de temps supplémentaire pour se renforcer, l'état-major de l'Air commença alors à expliquer que le bombardement devait passer de la production de dommages physiques, qui nécessitait des opérations soutenues et intensives et demandait plus de précision que Ludlow-Hewitt pouvait le garantir, à l'affaiblissement du moral de l'ennemi, ce qui – l'état-major pensait en prenant ses désirs pour la réalité – pouvait réussir en effectuant quelque deux cents sorties par semaine. L'idée était d'envoyer un petit nombre d'avions (pas plus de trente peut-être) au-dessus de l'Allemagne chaque nuit, en les dispersant dans le temps et l'espace dans autant de zones de défense aérienne que possible, et en déclenchant des alertes presque continues au-dessus du Reich. Cela devait perturber les « nerfs et la digestion » de la population allemande et pouvait finalement rendre les conditions de vie si désagréables que les employés de l'industrie de guerre auraient « de la répugnance à poursuivre leur activité<sup>6</sup> ».

Toutefois, personne ne s'attendait à ce qu'une approche psychologique donne de véritables résultats. Le personnel du renseignement estimait que pour infliger des dommages réels il fallait cibler l'industrie pétrolière de l'Axe et que pour perturber sérieusement la production de guerre de l'Allemagne il fallait neutraliser 22 installations allemandes, dont 15 se

trouvaient à moins de 150 milles de la mer du Nord. Par conséquent, le 22 février 1940, le CEMFA de la RAF, sir Cyril Newall, a approuvé un plan de bombardement stratégique contre les ressources pétrolières, juste au moment où le commandement de bombardiers britannique entamait un processus de conversion qui allait le transformer en force de bombardement de nuit<sup>7</sup>. Cependant, le Maréchal de l'air Charles Portal, depuis peu à la tête du commandement de bombardiers (ayant gravi les échelons et remplacé sir Edgar Ludlow-Hewitt) et peu optimiste, a fait savoir à sir Cyril Newall qu'il considérait que pour les équipages moyens, l'identification des objectifs durant la nuit ne serait possible que dans les meilleures conditions de visibilité, et encore, seulement lorsque l'objectif serait sur la côte ou une grande voie de navigation, comme le Rhin. Sinon, très peu d'équipages inexpérimentés auraient « quelque chance de le trouver dans de telles conditions<sup>8</sup> ».

SOURCE : Musée impérial de la guerre (Imperial War Museum), TR2.



Sir Charles Portal.

Le 9 avril 1940, lorsque les Allemands ont envahi la Norvège et le Danemark, sir Charles Portal a supplié ses supérieurs de donner à son commandement toute la liberté voulue pour effectuer une offensive

aérienne visant à miner le moral des civils, mais les hauts dirigeants politiques ont hésité à donner leur accord tant que la Grande-Bretagne n'a pas été la cible directe de bombardements. Toutefois, le 15 mai, au lendemain du bombardement de Rotterdam, durant lequel les éléments d'attaque avaient été décimés, « on y alla sans mettre de gants », c'est-à-dire que le commandement de bombardiers fut autorisé à attaquer les raffineries de pétrole et les chemins de fer à l'ouest du Rhin<sup>9</sup>. Il est important de comprendre que, à ce moment-là, les éléments d'attaque avaient tendance à considérer les installations pétrolières comme des objectifs ponctuels et non pas comme des objectifs non ponctuels et qu'il fallait généralement beaucoup de précision pour parvenir à détruire de tels objectifs.

Les équipes chargées du renseignement et de la planification cherchaient par tous les moyens à déceler les menaces les plus importantes et les zones vulnérables de l'ennemi, y compris les usines de montage des avions, les terrains d'aviation, les zones abritant les entrepôts d'avions, le pétrole, les barges, les navires destinés au transport des troupes et les ports, et à en établir la priorité. Au moins six directives découlant de la politique de bombardement ont été proposées dans une période de six mois. Toutefois, sir Charles Portal et son personnel n'étaient *jamais* satisfaits des directives proposées et sont demeurés convaincus que les équipages du commandement de bombardiers étaient incapables de trouver et de détruire des objectifs aussi précis que des raffineries de pétrole. Ils ont expressément demandé l'autorisation d'effectuer des attaques généralisées contre les zones industrielles allemandes pour démoraliser l'ennemi, car ils avaient entendu dire au ministère des Affaires étrangères (Foreign Office) que les bombardements effectués jusqu'à ce moment-là avaient semé la panique dans la population allemande<sup>10</sup>. Sir Charles Portal estimait, comme bon nombre des leaders civils et militaires influents au pays, qu'une campagne libre de toute contrainte contre les villes industrielles allemandes pourrait miner considérablement le moral de l'ennemi et prévenir l'invasion du Royaume-Uni. La demande de sir Charles Portal a été sommairement refusée, mais comme le ministre de l'Aviation tenait, à ce moment précis de la guerre, à ce que la destruction du matériel demeure

l'objectif principal, la voie s'ouvrait vers un changement de politique qui allait faire basculer le destin de nombreux civils allemands. En effet, de 1941 à la moitié de 1944, les sorties effectuées par le commandement de bombardiers britannique étaient en grande partie des bombardements de zone de nuit, principalement parce que « les éléments d'attaque de nuit ne pouvaient infliger des dommages importants que si leur cible était une ville allemande entière<sup>11</sup> ». Selon le récit officiel de la direction de l'histoire de la RAF, cette perception serait directement attribuable à sir Charles Portal et à l'influence que ses propos plutôt pessimistes, mais pragmatiques, ont exercée sur les délibérations de l'état-major de la force aérienne concernant la politique de bombardement. Sir Charles Portal croyait fermement que si la puissance aérienne concentrait ses attaques contre les points les plus faibles de l'ennemi, il serait possible d'éviter une invasion, et il n'a pas hésité à faire connaître son avis au premier ministre. Finalement, « le manque de précision des bombardements a été pris en considération, ce qui signifie que le choix ne se porterait désormais plus sur des cibles isolées, mais plutôt, si possible, sur celles qui se trouvaient dans des centres peuplés ou industriels d'importance. La décision venait d'être prise de commencer les bombardements de zone et de cibler des "centres industriels" plutôt que des usines<sup>12</sup> ». Cette information est importante, en fin de compte, parce que le professeur Hansen estime à tort que le plus célèbre commandant du commandement de bombardiers britannique du temps de la guerre, sir Arthur « Bomber » Harris, est la personne qui porte la plus grande responsabilité quant à l'établissement de la politique de bombardement de zone du commandement. Il faut toutefois dire que sir Arthur Harris a pris sa tâche au sérieux. Inversement, le professeur Hansen fait grand cas du leadership de sir Charles Portal lorsque, à son avis, les vues de sir Charles Portal étaient diamétralement opposées à celles de sir Arthur Harris; ce sujet fera l'objet d'une analyse plus en profondeur.

Pour ce qui est du rôle des hauts dirigeants dans l'établissement de la politique, le premier ministre Churchill écrira ce qui suit, dès le 8 juillet 1940 :

Lorsque je m'informe des moyens qui nous permettraient de gagner la guerre, je me rends compte qu'il n'y a qu'une seule voie sûre. Nous ne disposons pas d'une armée continentale qui serait en mesure de vaincre la puissance militaire allemande. Comme le blocus est levé, Hitler peut obtenir des ressources de l'Asie et probablement de l'Afrique. Il fuira vers l'est si jamais il est défait ici et renonce à nous envahir, mais nous n'aurions dans ce cas aucun moyen de l'arrêter. Toutefois, s'il y a une chose pour le ramener et le faire tomber, c'est une attaque absolument dévastatrice et exterminatrice effectuée par des bombardiers très lourds de notre pays contre la patrie des nazis<sup>13</sup>.

De son côté, le 9 octobre 1940, après avoir dirigé une série d'attaques contre des villes britanniques, le *Reichmarschall* Hermann Göring, commandant en chef de la *Luftwaffe*, annonçait publiquement son plan de rayer Londres de la carte et d'effectuer des bombardements visant à démoraliser la population et, d'une manière plus générale, à paralyser les secteurs commercial et industriel de la Grande-Bretagne<sup>14</sup>.

Petit à petit, avec beaucoup d'hésitation, les Britanniques et les Allemands qui, au début, avaient pour principe de n'attaquer que des objectifs précis, se sont mis à privilégier les bombardements de zone, en espérant qu'ils produiraient des effets psychologiques. Le 2 septembre, par exemple, sir Charles Portal a fait remarquer que même s'il n'avait pas encore mené d'opérations visant à brûler des villes entières, « cette étape serait franchie ». Le lendemain, le premier ministre Churchill a demandé au commandement de bombardiers britannique « de détruire complètement les structures scientifiques et industrielles » de l'économie de guerre allemande et, trois jours plus tard, il lui a ordonné d'effectuer une série d'attaques « mineures » mais « dispersées » sur des petites villes allemandes afin de « détruire la confiance de la population civile dans sa défense aérienne<sup>15</sup> ».



SOURCE : Short 65133.

Un Short Stirling est sur le point de partir pour la guerre; un célèbre Britannique se trouve au premier plan.

Peu de temps après, sir Charles Portal sera élevé au rang de chef d'état-major de la force aérienne et sir Richard Peirse, inébranlable défenseur des bombardements de zone, sera nommé commandant en chef du commandement de bombardiers britanniques. Dès lors, la volonté de sir Charles Portal d'attaquer les centres industriels aussi souvent que possible allait peser dans la balance. Les ressources pétrolières étaient considérées comme des objectifs en tête de liste pour les attaques de nuit, par temps clair et au clair de lune, c'est-à-dire lorsque l'acquisition visuelle d'objectifs était enfin possible, mais lorsque l'obscurité était plus grande, le commandement de bombardiers devait « effectuer une tentative précise ... destinée à atteindre le moral de la population allemande<sup>16</sup> ». Une lettre informative datant de cette période, rédigée par sir Archibald Sinclair, secrétaire d'État à l'Aviation, à l'intention du premier ministre, révèle que lorsque les attaques de harcèlement répétées sur des villes allemandes étaient dirigées contre les gares de triage, les résultats, confirmés par des rapports du Renseignement, étaient encourageants<sup>17</sup>. L'accès à ces brins d'information fournis par le Renseignement et la mise

à profit de certaines expériences vécues par les Britanniques ont largement orienté la prise de décisions quant aux politiques plus générales, y compris le choix des objectifs prioritaires dans les bombardements.

Les résultats des premiers raids effectués sur les villes se sont révélés quelque peu décevants, et un rapport résolument optimiste sur les dommages infligés jusque-là aux raffineries de pétrole synthétique de l'ennemi, qui allait bientôt être réfuté, était aussi révélateur. Toutefois, sir Charles Portal, qui reconnaissait l'importance de miser sur la destruction des ressources pétrolières de l'ennemi, a ordonné qu'une campagne soit menée contre 17 des plus importantes raffineries de pétrole synthétique du Reich. Les attaques contre les objectifs non ponctuels ne devaient être menées que la nuit, lorsque les conditions météorologiques empêchaient toute action contre les objectifs très précis, plus difficiles à atteindre, comme les raffineries. À titre d'exemple, sir Richard Peirse a été officiellement informé, le 15 janvier 1941, que la destruction des installations pétrolières de l'ennemi devait être considérée comme le « seul but primaire » des bombardiers jusqu'à nouvel ordre<sup>18</sup>. Cela dit, le Cabinet de guerre britannique n'avait pas l'intention à cette époque « ...d'empêcher le commandement de bombardiers d'agir d'une manière impitoyable; tous s'entendaient pour dire que le peuple britannique avait le droit de s'attendre à ce que les coups portés à l'ennemi soient aussi solides que ceux qui lui étaient infligés<sup>19</sup> ».

Le 9 juillet 1941, une nouvelle directive posait l'hypothèse suivante : « Les maillons les plus faibles de la défense se trouvent dans le moral des populations civiles et dans son système de transport terrestre<sup>20</sup> ». Cette directive allait ouvrir la voie à des changements plus importants encore à la politique; à compter de cette date, l'Allemagne allait être bombardée plus souvent et avec une plus grande intensité, et le choix des objectifs allait être moins précis.

Durant la première moitié de 1941, même si le commandement de bombardiers n'avait jamais ralenti l'allure, menant des opérations dès que les conditions météorologiques étaient favorables et que l'occasion lui était

donnée, il est devenu de plus en plus évident que les bombardements de nuit ne causaient pas tous les dommages souhaités. Les bombardements étaient lamentablement imprécis. Selon un rapport, « en mai 1941 plus de la moitié des bombes larguées par les avions du *Bomber Command* tombèrent dans la campagne loin des villages, des villes et des cités<sup>21</sup> ». Exprimant ses préoccupations à cet égard, en août, Frederick Lindemann (qui deviendra lord Cherwell), conseiller scientifique principal et confident intime du premier ministre Churchill, a demandé à M. D.M. Butt, membre du Cabinet de guerre, d'examiner les résultats connus des bombardements de façon à ce qu'il puisse se faire une idée exacte des résultats réels. Les données recueillies donnaient à réfléchir. Le Rapport Butt faisait fortement ressortir le besoin d'examiner les techniques de bombardement et d'améliorer la procédure de navigation, car les raids de jour soutenus, qui constituaient la seule autre solution réaliste, étaient considérés trop dangereux.

Toutefois, le Cabinet de guerre convenait qu'il était impensable d'arrêter les offensives de bombardement, malgré les lacunes, parce qu'elles constituaient à l'époque le seul moyen viable de riposter aux attaques de l'ennemi. Le rapport faisait aussi état des résultats de l'évaluation de l'incidence des bombardements sur le moral des civils, à partir de l'expérience des Britanniques durant le Blitz, et concluait que les dommages infligés aux maisons et aux systèmes d'approvisionnement en eau et en énergie et de distribution alimentaire minaient davantage le moral de la population que la perte d'amis ou de parents. Finalement, ces observations influenceront grandement les décideurs en ce qui concerne la stratégie de bombardement.

En résumé, le Rapport Butt permettait de conclure que les bombardements constituaient un moyen pathétique de vaincre l'ennemi, étant donné leur manque de précision et les résultats obtenus en regard des coûts engagés. Bientôt, les forces n'auraient plus à consacrer autant d'efforts à la discrimination des objectifs compte tenu des capacités dont elles disposaient déjà et de celles dont elles prévoyaient pouvoir disposer,

et la collectivité scientifique britannique allait développer de nouvelles aides à la navigation et au ciblage. Lord Cherwell, qui croyait fermement à l'efficacité des bombardements de zone et qui était parfaitement d'accord avec les conclusions du Rapport Butt, a présenté un document majeur au Cabinet, dans lequel il faisait valoir que les bombardements de zone constituaient la clé de voûte de toute campagne stratégique de bombardement massif contre les puissances de l'Axe. Il proposait un plan d'attaques visant les centres industriels de l'Allemagne, pour détruire le plus grand nombre possible de logements de la classe ouvrière, ce qui forcerait le déplacement de la population active allemande et nuirait à sa capacité de travailler. Bien qu'il ait d'emblée nettement prêté à controverse<sup>22</sup>, le plan de Lord Cherwell a été approuvé par le Cabinet, car celui-ci estimait à l'époque qu'il n'existait pas d'autres moyens d'amener l'offensive directement en Allemagne, étant donné que les forces terrestres de la Grande-Bretagne étaient loin d'être prêtes à envahir le continent européen, et parce que les Soviétiques réclamaient à grands cris du renfort sur les fronts de l'Est aux Alliés des pays occidentaux<sup>23</sup>.



SOURCE : BAC, PL10457.

Un Halifax B. Mk. I du 405<sup>e</sup> Escadron de l'Aviation royale du Canada (ARC) fait un virage sur l'aile pour le photographe. Il s'agit de l'un des premiers modèles.

Un nouveau tournant a été franchi le 14 février 1942, avec la diffusion de la directive n° 22 de la politique de bombardement. Diffusée par sir Charles Portal qui, à titre de CEMFA, donnait suite à la présentation du

Rapport Butt et du plan de lord Cherwell, approuvé par le Cabinet, cette directive stipulait que l'objectif principal des attaques du commandement de bombardiers allait dorénavant être d'atteindre « le moral de la population civile ennemie et, plus précisément, des travailleurs du secteur industriel<sup>24</sup> ». Ces attaques devaient être des raids menés par un grand nombre de bombardiers contre des objectifs non ponctuels choisis, dans les principales zones industrielles allemandes, et bien que les points de visée des secteurs industriels et militaires et de l'infrastructure seraient toujours connus et précisés, les dommages collatéraux, comme la « mise à la rue » des civils, seraient considérés acceptables, et même, en fait, comme un effet accessoire *désirable* des bombardements. Les objectifs situés dans la région de la Ruhr, plus particulièrement Essen, ainsi que Berlin, étaient considérés comme des objectifs d'intérêt primaire. En outre, « pour être certain d'avoir été bien compris, Portal demanda à son DCAS [sous-chef d'état-major de la force aérienne], le lendemain, de rappeler à High Wycombe [quartier général du commandement de bombardiers] que “les points de visée doivent être des zones construites et *non*, par exemple, les chantiers navals ou les usines aéronautiques qui s'y trouvent”<sup>25</sup> ». Il convient d'insister sur ce dernier point, car il permet de comprendre que le commandement de bombardiers ne disposait pas à ce moment précis de la guerre des capacités qui lui auraient permis d'effectuer des bombardements de précision et, aussi, que les Occidentaux avaient généralement tendance à construire des banlieues à la périphérie des complexes industriels. Il faut savoir qu'une attaque visant le cœur d'une ville industrielle était un moyen assez sûr d'infliger des dommages aux nœuds des principaux systèmes de transport et de communication, comme les stations de chemin de fer et les gares de triage, car ces nœuds étaient habituellement au centre des zones urbaines. Comme l'a résumé le distingué historien américain Williamson Murray, le commandement de bombardiers britannique, devant composer avec les problèmes posés par l'insuffisance des outils qui auraient pu faciliter la navigation et l'identification et le marquage des objectifs et accroître la précision de ses bombardements, problèmes exacerbés par la dispersion des industries, l'emplacement des quartiers résidentiels, qui se trouvaient à la périphérie

des sites industriels et la centralisation de bon nombre des installations majeures de communication et de transport, en était inévitablement « arrivé à compter sur la dislocation de la population active allemande plutôt que sur la seule destruction des installations industrielles de l'ennemi pour atteindre ses objectifs de guerre<sup>26</sup> ». Cela ne veut pas dire que toutes les attaques que le commandement de bombardiers a effectuées contre des villes durant la guerre ont été absolument sans restrictions ou normalisées. Les points de visée des secteurs industriels et militaires et de l'infrastructure étaient souvent désignés et marqués, plus particulièrement vers la fin de la guerre, parce que les outils électroniques, les tactiques et les systèmes d'armes avaient alors été améliorés. Bien qu'il soit probablement juste de dire que les centres urbains ont été automatiquement choisis comme points de visée durant une grande partie de la guerre, il convient de préciser que les bombardements contre les villes industrielles n'ont constitué qu'une partie des missions du commandement de bombardiers. Plus précisément, le commandement de bombardiers a largué un total de 955 044 tonnes de bombes sur le territoire du Troisième Reich et de ses alliés, dont seulement 430 747 tonnes (45,1 pour 100) sur des villes industrielles. Le commandement ne s'est pas limité aux attaques contre le système économique de l'Allemagne<sup>27</sup>.

SOURCE : Musée impérial de la guerre, CHI3020.



Sir Arthur Harris.

## Un nouveau chef

Le 24 février 1942, sir Arthur Harris a succédé à sir Richard Peirse à titre de commandant en chef du commandement de bombardiers britannique. Il restera persuadé durant toute la guerre qu'aucun objectif ne pourrait en soi constituer une « panacée », c'est-à-dire qu'il n'existait aucun élément précis des installations militaires et industrielles et de l'infrastructure dont l'élimination suffirait pour enlever à l'ennemi tous ses moyens de mener la guerre. Le commandement de bombardiers est parvenu à augmenter considérablement la précision de ses bombardements au fil du temps, mais sir Arthur Harris estimait que d'attaquer un seul des nombreux éléments de la structure économique et sociale de l'ennemi ne suffirait pas pour forcer les dirigeants politiques à capituler. Les outils électroniques, les techniques de marquage perfectionnées, les viseurs de bombardement stabilisés automatiques, les systèmes d'armes nettement améliorés et les tactiques hautement perfectionnées allaient augmenter considérablement la précision des bombardements aériens effectués par la force principale du commandement de bombardiers britannique. Toutefois, à l'exception de quelques unités d'attaque de précision spécialisées, comme le 617<sup>e</sup> Escadron et le 9<sup>e</sup> Escadron, équipés de Lancasters, et le 106<sup>e</sup> Escadron de la force légère de frappe nocturne (Light Night Striking Force), équipé de Mosquitos, la majorité des unités du commandement n'étaient que des « instruments rudimentaires », généralement incapables d'attaquer des objectifs avec la précision et la fiabilité redoutables des forces et des munitions d'aujourd'hui. Sachant cela, sir Arthur Harris a mis en œuvre une stratégie plus large qui devait, à son avis, permettre une utilisation maximale de ces instruments, et son entêtement borné à rejeter toute possibilité d'attaquer un type particulier et exclusif d'objectifs (plus précisément les usines de production de roulements à billes et plus encore les installations pétrolières) a été la principale cause des reproches formulés à l'égard des décisions qu'il a prises durant la guerre à titre de chef du commandement de bombardiers<sup>28</sup>.

Pour ce qui est de la désorganisation de la population active, sir Arthur Harris estimait que les bombardements visant à faire perdre leur logement à un grand nombre de travailleurs avaient l'avantage d'obliger l'ennemi à affecter de vastes ressources, matérielles et humaines, au soutien des travailleurs privés de logement, y compris à des équipes de réparation et de reconstruction, à des équipes spécialisées dans les sauvetages difficiles et à des organisations spécialisées dans les évacuations et la réinstallation. Il était d'avis que, dans l'ensemble, les bombardements des quartiers résidentiels mettaient les ressources rudement à l'épreuve et que cette stratégie nuirait à la production de guerre et saperait le moral des civils<sup>29</sup>. L'idée est que les effets indirects des bombardements, qui constitueraient l'un des plus importants résultats, ont été pris en compte relativement tôt au cours de la campagne. Le premier ministre Churchill était devenu *un peu* moins catégorique dans sa volonté de soutenir les bombardements, en grande partie parce que les résultats obtenus jusque-là avaient été décevants, mais il croyait encore fortement qu'il fallait bombarder le centre de l'Allemagne; à ce propos, il a mentionné à sir Archibald Sinclair que bien qu'il ne pensait pas que les bombardements pouvaient à eux seuls mettre fin à la guerre, il valait mieux suivre cette voie que de ne rien faire, et que les bombardements constituaient « un moyen redoutable de porter atteinte à l'ennemi<sup>30</sup> ».



SOURCE : BAC, PMRC 75-346.

Un modèle non standard du bombardier de Havilland Mosquito.

Un facteur déterminant a par la suite marqué un nouveau tournant relativement à l'orientation de la politique, soit le Rapport Singleton, paru le 20 mai 1942. Le premier ministre Churchill avait auparavant demandé à Lord Cherwell de faire faire une évaluation visant à déterminer la valeur et l'efficacité potentielles d'une campagne de bombardement de zone concentrée. Les résultats de cette évaluation ont paru dans le *rapport sur le bombardement de l'Allemagne*, rédigé par un évaluateur impartial, le juge John Singleton. L'auteur du rapport était d'avis que les bombardements de zone ne pourraient peut-être pas mener à la victoire à eux seuls, mais qu'ils pourraient nuire à l'effort de guerre des Allemands et apporterait un secours très attendu aux forces de l'URSS. Il soutient dans son rapport que des attaques contre les usines de production de guerre, les réseaux de communication et les services publics entraveraient les efforts de guerre des Allemands. Les comptes rendus reçus à l'époque de citoyens de pays neutres qui ont visité le Troisième Reich appuyaient généralement ce point de vue. Selon M. Singleton, les bombardements présenteraient le net avantage de forcer l'ennemi à affecter des ressources à sa défense et avaient probablement aussi pour effet de miner le moral de la population. M. Singleton voyait la nécessité pour les forces de disposer d'appareils plus perfectionnés qui leur permettraient d'identifier des objectifs dans toutes les conditions atmosphériques et a donc recommandé qu'une force spécialisée d'identification d'objectifs soit mise sur pied<sup>31</sup>.

Les conclusions du rapport ont grandement encouragé sir Arthur Harris et son équipe de planificateurs, même si sir Arthur Harris n'approuvait pas l'idée d'établir une force « autonome » d'identification d'objectifs, car il estimait qu'une telle capacité devait faire partie intégrante de chacun des groupes de bombardement. Toutefois, sir Charles Portal, qui agissait à titre de CEMFA, a finalement rejeté l'avis de sir Arthur Harris, de sorte que, en août, une unité spécialisée d'identification et de marquage d'objectifs a été officiellement mise sur pied, soit la Force Pathfinder du 8<sup>e</sup> Groupe. À force d'essais et d'erreurs et grâce au développement et à l'application de techniques novatrices et d'équipements pour la détection

et le marquage d'objectifs, les membres de la Pathfinder contribueront grandement à améliorer la précision des bombardements effectués par la force principale durant le reste de la guerre en Europe.

Le commandement de bombardiers britannique avait droit à l'espoir en 1942, car il était devenu évident non seulement que les raids causaient des dommages directs au secteur industriel allemand, mais aussi que « les autorités allemandes faisaient face à un problème plus sérieux encore, celui de trouver un nouveau logement, des vêtements et d'autres commodités pour les résidents des quartiers bombardés<sup>32</sup> ». Une fois encore, les données provenant de diverses sources semblaient apporter une preuve convaincante de la pertinence des bombardements de zone. Voici les propos d'une source clandestine bien placée de l'époque, qui avait une relation étroite avec le *Reichluftfahrtministerium* (RLM, c'est-à-dire ministère de l'Aviation allemande) :

À l'heure actuelle, la peur des raids géants de la RAF est beaucoup plus grande que l'anxiété reliée à la possibilité d'une invasion. [...] Ces raids intenses causent une destruction massive. Malgré ce qui est écrit dans les rapports de la *Wehrmacht*, les installations de production de guerre ont un rendement assez considérable. Les pertes occasionnées par la destruction des magasins et des entrepôts d'alimentation sont extraordinairement importantes, car les aliments perdus ne peuvent pas être remplacés.

Les effets de tels raids sur les civils ne doivent pas être sous-estimés.

Par exemple, à Köln (Cologne), le nombre de décès est de 3000 à 4000 [un peu plus de 100 décès seulement ont été officiellement annoncés], ce que, bien sûr, les résidents de Köln savent très bien. La *Wehrmacht* a diffusé cette information, de sorte que la population doute de l'exactitude de ses rapports. À

Köln, au moins 200 000 personnes ont perdu leur logement; la plupart d'entre elles ont été évacuées, car il n'était pas possible de construire assez rapidement dans cette ville de nouveaux logements ou des abris temporaires pour répondre à leurs besoins.

Le problème des personnes sans foyer est le plus difficile à résoudre. Il y a une pénurie de maisons et de logements partout, à la campagne comme en ville. Par conséquent, il faut construire des camps en bois partout...

Au RLM, certains officiers hauts gradés et influents craignent sérieusement qu'il y ait des mouvements d'agitation populaire et des manifestations durant l'hiver, à moins que l'armée ne réussisse à contrer les raids massifs. Par contre, s'il faut employer la SS contre la population civile, la situation deviendra pénible. Selon ces officiers, le danger véritable ne vient pas d'une invasion, mais de la destruction systématique des villes allemandes par la RAF<sup>33</sup>.

Ces sources documentaires sont précieuses, car elles montrent que les outils, la capacité d'analyse et les données provenant directement de sources de renseignement fiables ont déterminé l'évolution et l'orientation de l'offensive de bombardements. Les directives régissant les bombardements n'étaient pas établies à vide.



SOURCE : Musée des forces aériennes des États-Unis, 060515-F-12345-018.

Un des premiers modèles du Boeing B-17E, surnommé la *Forteresse volante*.

### Les forces amies en renfort

À compter de juillet 1942, la Grande-Bretagne et les dominions ne seront plus seuls à mener leur campagne de bombardement contre le Reich. Avec l'énergie et l'enthousiasme caractéristiques des Américains, la « redoutable Huitième » force de la Force aérienne de l'armée des États-Unis a entrepris de s'installer rapidement dans les régions du sud et du centre de la Grande-Bretagne. Hôte de la Huitième force aérienne et des nombreuses stations occupées par le commandement de bombardiers britannique, la petite île sera rapidement transformée en un vaste port-aerons stationnaire. La contribution des États-Unis sera finalement énorme, et à compter de janvier 1944, la Huitième force aérienne sera renforcée par des bombardiers lourds de la Quinzième force aérienne opérant depuis des bases situées en Afrique du Nord ou en Italie. Dès le début d'août 1942, des équipages avancés de la Huitième avaient été déclarés prêts au combat, mais les Britanniques se montraient fort sceptiques à l'égard des tactiques employées par les forces américaines, qui n'effectuaient que des bombardements de jour, en

formation concentrée, conformément à ce qu'elles avaient vécu au début de la guerre<sup>34</sup>. « Ils étaient fermement convaincus que la Huitième force aérienne ne pourrait les accomplir sans subir des pertes accablantes [...] Harris ne cessait de répéter [au Lieutenant-général Ira C.] Eaker [commandant de la Huitième force aérienne] qu'il serait plus sensé d'utiliser la Huitième à renforcer le Bomber Command de la R.A.F. dans ses missions de nuit<sup>35</sup> ». De son côté, le Lieutenant-général Eaker croyait fermement que ses B-17 et B-24, capables de transporter des armes plus lourdes, pouvaient tenir tête aux chasseurs de la *Luftwaffe*, surtout s'ils volaient en formation concentrée, de façon à former un énorme élément de défense et d'appui mutuel durant les vols en direction ou en provenance des objectifs, souvent effectués sans escorte de chasseurs. En bombardant de jour, par temps clair, « les équipages américains pourraient atteindre des objectifs spécifiques plutôt que de se voir contraints de larguer leurs bombes au hasard au-dessus de villes plongées dans l'obscurité par le couvre-feu<sup>36</sup> ». Comme les Britanniques l'avaient prédit, le coût humain à payer pour l'application de telles tactiques sera élevé, particulièrement durant les 18 premiers mois des combats. Toutefois, le taux de pertes de vies humaines diminuera grandement durant la dernière année civile de la guerre en Europe, après l'introduction, en mars 1944, du superbe chasseur d'escorte à long rayon d'action américain, le P-51 Mustang, capable d'attaquer des objectifs allemands en profondeur puis de revenir, et une fois que les forces seront parvenues à obtenir une relative supériorité aérienne sur les Allemands, durant l'été de cette même année. Toutefois, les attaques de jour de « précision » effectuées par les États-Unis étaient tout *sauf* précises. Nous reviendrons sur ce sujet.



SOURCE : Musée des forces aériennes des États-Unis, 070424-F-1234P-001.

Des B-17 volent en formation au début de la campagne de bombardement des États-Unis.

Toutefois, malgré les doutes des Britanniques, les États-Unis avaient la ferme intention d'appliquer une stratégie de bombardement de jour. La conférence de Casablanca, en janvier 1943, a abouti à une entente de collaboration destinée à servir d'assise pour l'adoption d'une approche de travail synergique qui allait essentiellement caractériser l'offensive de bombardements aériens menée en Europe jusqu'à la fin des hostilités. Après avoir confirmé leur intention de concentrer leurs efforts « d'abord sur l'Allemagne » pour vaincre le Reich avant de « terminer leur tâche » dans le Pacifique, le premier ministre Churchill et le président Roosevelt ont accepté comme compromis stratégique d'amener la guerre en Sicile et en Italie par la suite, de continuer à attaquer l'ennemi en périphérie, mais de remettre à plus tard l'invasion du continent par la Manche. Entre-temps, les forces combinées de la Grande-Bretagne, des dominions et des États-Unis prépareraient une puissante offensive de bombardiers contre des objectifs du Troisième Reich, des puissances européennes de l'Axe et des territoires occupés de l'Europe. Sir Charles Portal, plus particulièrement, croyait fermement, à titre de chef d'état-major de la Force aérienne, que l'OBI jetterait 25 millions d'Allemands à la rue, et,

ce qui est plus important encore, qu'elle paralyserait complètement la production de guerre. Cette campagne devait entraîner « la destruction progressive et la dislocation de l'armée, des industries et du système économique allemands, de façon à saper le moral de la population allemande à un point où sa capacité de résistance armée serait réduite à sa plus simple expression ». De ce principe général, il découlait que les objectifs principaux étaient à cette étape, et par ordre de priorité, les chantiers de construction de sous-marins allemands, l'industrie aéronautique allemande, le réseau de transport, les installations pétrolières et certains objectifs du secteur de l'industrie de guerre allemande, tant que les conditions météorologiques étaient favorables et que rien sur le plan tactique n'empêchait la mise à exécution d'un tel plan. Les forces devaient profiter de toutes les occasions qui leur étaient offertes d'attaquer l'Allemagne de jour, pour détruire les objectifs qui ne pouvaient être attaqués de nuit (mandat des forces aériennes de l'armée des États-Unis), exercer une pression continue sur la population allemande pour miner son moral, faire subir de lourdes pertes à la force de chasseurs de jour allemande, la contenir et l'empêcher d'atteindre les théâtres de guerre soviétique et méditerranéen<sup>37</sup>.

Les bombardements ininterrompus de jour et de nuit ont été soutenus grâce à une extraordinaire collaboration entre les forces stratégiques de la Grande-Bretagne et des États-Unis – ce mandat particulier a été maintenu sans interruption – durant les 16 mois suivants, jusqu'au printemps 1944, c'est-à-dire jusqu'à ce que le commandement de bombardiers britannique soit détaché auprès du Commandement suprême du corps expéditionnaire allié, sous la direction du Général Eisenhower, et s'envole vers la France pour appuyer le débarquement prévu au jour J. La Huitième force aérienne a aussi participé à de nombreuses missions à l'appui des opérations de débarquement, même si la participation des États-Unis à cet effort s'est en grande partie traduite par un appui des bombardiers tactiques moyens biturbines de la Neuvième force aérienne du Général Lewis H. Brereton.

L'objectif et le déroulement de l'offensive de bombardement depuis ce moment jusqu'à la fin de la guerre sont largement documentés et beaucoup mieux connus et compris du public, même si les idées que certains s'en font sont parfois fausses. Conformément à la stratégie d'ensemble adoptée durant la conférence de Casablanca, les flottes aériennes anglo-américaines avaient pour mandat de se concentrer prioritairement sur des ressources ennemies différentes, qui changeaient selon les étapes de la campagne, bien qu'elles aient aussi beaucoup travaillé en synergie et que leurs opérations se soient chevauchées tout au long de la campagne. Toutefois, jusqu'à ce qu'il soit détaché auprès du Commandement suprême du corps expéditionnaire allié, en avril 1944, le commandement de bombardiers britannique privilégiait surtout les attaques contre les éléments de base du secteur industriel général de l'Axe, plus particulièrement les industries primaires et l'infrastructure connexe, qui servaient à *approvisionner* et à *alimenter en combustibles* l'élément de fabrication de précision, comme les industries de production de charbon, d'acier ou de fonte brute, et les attaques contre les nœuds du système de transport, les sources d'énergie et les mines. Par contre, les flottes américaines préféraient effectuer des attaques directes contre les usines de fabrication d'aéronefs et de roulements à billes et contre les ressources pétrolières de l'ennemi. Toutefois, les lecteurs ne doivent pas oublier que le commandement de bombardiers britannique avait reconnu beaucoup plus tôt que les ressources pétrolières constituaient un objectif important, mais qu'il avait dû renoncer à l'idée d'attaquer des raffineries faute de pouvoir atteindre le degré de précision nécessaire pour réussir ce type d'opération et parce les attaques de ce type ne cadraient pas avec la stratégie de bombardement de zone de nuit.

Toutefois, les États-Unis avaient fait de la destruction de la *Luftwaffe* leur toute première priorité. Par conséquent, le 10 juin 1943, près de six mois après la conférence de Casablanca, la directive qui y avait été établie conjointement par les chefs a dû être modifiée, parce qu'il fallait désormais tenir compte de l'accroissement de la puissance des forces antiaériennes allemandes et cibler spécifiquement l'arme de chasse de jour allemande

tout en adaptant les méthodes de bombardement aux diverses situations. « La force de chasse allemande serait désormais considérée comme un « objectif intermédiaire » et sa destruction devenait donc le but principal. Le nom de code donné à la campagne est éloquent : *Pointblank* [À bout portant]<sup>38</sup> ». En vertu de la directive, les forces américaines et le commandement de bombardiers britannique devaient :

- Détruire les usines allemandes de fabrication de cellules, de moteurs, de composants et de roulements à billes sur lesquelles la force de chasse allemande comptait pour conserver sa puissance;
- Désorganiser complètement les secteurs industriels liés aux usines et industries susmentionnées;
- Détruire les dépôts de réparation des aéronefs et les cuves de stockage à portée, dont la force de chasse de l'ennemi dépendait largement;
- Détruire les chasseurs de l'ennemi dans les airs et au sol<sup>39</sup>.

Le commandement de bombardiers continuait de subir la puissance de l'arme de chasse, mais sir Arthur Harris s'obstinait, comme il en avait l'habitude, à considérer les usines de fabrication d'aéronefs comme des objectifs « panacées », et s'il ne pouvait pas se permettre de les ignorer, il accordait généralement la priorité à d'autres objectifs, comme ceux qui étaient considérés prioritaires en vertu de la clause de « désorganisation complète » susmentionnée, laissant aux forces américaines le soin de s'occuper de la majeure partie des objectifs établis pour la campagne *Pointblank*. Cela dit, dans son livre *Fire and Fury* et dans les articles qu'il a écrits sur le même sujet, le professeur Randall Hansen attribue la défaite de la *Luftwaffe* presque entièrement aux forces américaines, qui n'auraient reçu qu'une aide symbolique du commandement de bombardiers britannique. Il faut être naïf et mal informé pour affirmer une telle chose. En effet, la *Luftwaffe* a été détruite grâce à l'effort véritablement

synergique déployé non seulement par les forces aériennes stratégiques de la Grande-Bretagne et des États-Unis, mais aussi par les forces aériennes tactiques alliées (FATA) et, plus particulièrement, par leur aviation de chasse respective.

Néanmoins, le commandement de bombardiers britannique a certainement fait sa part, ayant mené des attaques directes contre des usines allemandes de fabrication d'aéronefs (et de composantes d'aéronefs), des entrepôts et des installations de communication, et pour en être convaincu, il suffit d'un examen, même superficiel, des journaux de guerre du commandement. En outre, la façon dont les Alliés ont continuellement attiré l'ennemi au combat pour détruire les forces de chasse dont il avait besoin pour se défendre contre les raids de bombardement, jour et nuit, a sérieusement porté atteinte aux armes de chasse de jour et de nuit de la *Luftwaffe*.

### **Bombarder pour gagner la guerre**

C'est ainsi que les forces alliées ont véritablement commencé le formidable assaut aérien contre la *Festung Europa* (Forteresse Europe) d'Adolf Hitler; avant que l'assaut ne prenne fin, le Troisième Reich sera devenu une forteresse en ruine dépourvue de toit, en grande partie grâce à la nette supériorité aérienne que les forces alliées sont parvenues à obtenir à un moment donné au cours de la campagne. Plus de *deux millions de tonnes* de bombes auront été larguées sur des objectifs des pays européens de l'Axe. Toutefois, cet assaut aura malheureusement entraîné la perte de très nombreuses vies parmi les membres d'équipage; à eux seuls, le commandement de bombardiers britannique et la Huitième force aérienne auront perdu plus de 81 000 membres d'équipage durant la guerre<sup>40</sup>.

SOURCE : BAC, PMR 93-293.



Une partie des vies sacrifiées dans l'offensive de bombardement.

Plus tôt, sir Arthur Harris avait mené ce qui, à son avis, avait été une campagne vraiment réussie contre Hambourg, en juin 1943<sup>41</sup> et, juste avant, une série d'attaques concentrées contre les villes industrielles de la Ruhr, connue sous le nom de deuxième bataille de la Ruhr. Il n'a jamais cessé de croire obstinément que le peuple allemand finirait par craquer sous la pression des attaques contre les villes allemandes, ce qui rendrait inutile la réalisation d'une invasion meurtrière et coûteuse. Sa façon de voir dépendait largement des résultats obtenus de ces bombardements, particulièrement des bombardements effectués sur Hambourg, qui avaient causé des dommages considérables, et entraîné une tempête de feu artificielle et le décès d'environ 45 000 personnes. Sir Arthur Harris, peut-être parce qu'il accordait trop d'importance aux nombreux rapports du Renseignement qui faisaient état de mouvements d'agitation civile, lesquels risquaient d'aboutir à un soulèvement populaire général comme celui qui avait éclaté en Italie durant l'été 1943, a fait remarquer ce qui suit : « Nous pouvons démolir Berlin d'un bout à l'autre si les forces aériennes de l'armée des États-Unis interviennent. Nous perdrons de 400 à 500 avions. L'Allemagne perdra la guerre<sup>42</sup> ». Ces propos tenaient de la naïveté à plus d'un titre, particulièrement au regard de la croyance qu'il y aurait un soulèvement populaire et que le peuple parviendrait

à renverser un gouvernement impitoyable et répressif qui exerçait son pouvoir dans un état policier totalitaire, semant la terreur, faisant preuve de cruauté pour dominer, assujettir et obliger le peuple à se plier à sa volonté et pour réprimer toute opposition. En outre, les forces aériennes de l'armée des États-Unis n'allaient véritablement commencer à attaquer Berlin qu'au printemps 1944, et même plus tard, et, même si le nazi avait subi des dommages importants durant le siège mené par le commandement de bombardiers britannique, la capitale avait tenu bon. Les courageux équipages de sir Arthur Harris avaient peut-être persévéré avec ardeur, mais il reste qu'ils avaient fini par se sentir complètement démoralisés à la longue, à force de subir de lourdes pertes au combat. Finalement, ils ont été sauvés du désespoir lorsque les promesses d'un détachement auprès du Commandement suprême du corps expéditionnaire allié se sont réalisées; en effet, durant leur détachement, d'avril à septembre 1944, ils se feront assigner un nombre nettement plus restreint d'objectifs de pénétration en profondeur, les forces antiaériennes de l'ennemi se détérioreront progressivement pour enfin battre en retraite et les équipages verront leur effectif grossir considérablement et obtiendront beaucoup plus de ressources matérielles. Cette amélioration incontestable du moral des équipages marquera un tournant quant à l'efficacité de leurs opérations.

### **Divergence des points de vue des forces britanniques et américaines relativement à l'importance des ressources pétrolières de l'ennemi**

Au début, le commandement de bombardiers britannique et la force aérienne stratégique de l'armée des États-Unis avaient un point de vue fort divergent relativement à l'importance qu'ils souhaitaient accorder aux ressources pétrolières en tant qu'objectif. Cette divergence allait à un moment donné aboutir à une confrontation entre sir Charles Portal, alors chef d'état-major de la force aérienne, et sir Arthur Harris, qui était à la tête du commandement de bombardiers britannique. À la fin de septembre 1944, la campagne terrestre menée dans le nord-ouest

de l'Europe stagnait depuis un certain temps, et les forces de bombardement stratégique étaient retournées au bercail, dans leurs quartiers généraux respectifs; sir Arthur Harris avait l'impression qu'il allait bientôt devoir retourner complètement à sa campagne générale de bombardement de zone contre le centre du secteur industriel allemand. Toutefois, la directive de l'état-major de la force aérienne datée du 25 septembre 1944 viendra préciser le nouvel ordre de priorité des objectifs, soit :

En premier lieu

- Industrie pétrolière, plus spécialement l'essence, y compris les entrepôts.

En second lieu

- Réseaux allemands de transport ferroviaire et fluvial.
- Usines de production et entrepôts de chars, entrepôts de matériel de guerre.
- Usines de production et entrepôts de matériel pour le transport motorisé<sup>43</sup>.

Dans un avenir immédiat, même si les opérations de supériorité aérienne n'étaient plus considérées particulièrement prioritaires, car les forces étaient déjà parvenues à obtenir une supériorité aérienne *relative*, les opérations offensives généralisées contre les villes ne devaient être menées que si les conditions ne permettaient pas d'attaquer les objectifs qui faisaient partie de la nouvelle liste des priorités. La nouvelle liste n'a pas manqué de plaire au Général Spaatz, étant donné que les ressources pétrolières, que les États-Unis considéraient comme un objectif prioritaire depuis l'été 1943, avaient été résolument placées en tête de liste par l'état-major de la force aérienne britannique qui s'était, dès l'automne 1944, rallié au point de vue des États-Unis. En outre, le Maréchal en chef

de l'Air sir Arthur Tedder, qui était l'adjoint du Général Eisenhower au sein du Commandement suprême du corps expéditionnaire allié, estimait que le plan devait être élargi de façon à ce que les attaques contre les réseaux de transport de l'ennemi soient menées en synergie et qu'il fallait « attaquer tous les centres de télécommunications, les lignes de chemin de fer, les rivières et les canaux aussi, pour étouffer l'industrie, le contrôle gouvernemental, la vie elle-même. Concentrées sur une zone comme la région de la Ruhr et soutenues par une puissante offensive terrestre, les attaques, sir Arthur Tedder en était convaincu, seraient déterminantes<sup>44</sup> ». Sir Charles Portal et son équipe étaient du même avis, et c'est une fois encore sir Arthur Harris qui semblait marcher du mauvais pas. En effet, sir Arthur Harris, pour qui les ressources pétrolières constituaient depuis le début des objectifs « panacées » qu'il détestait, n'avait pas changé d'avis, d'autant plus que les Soviétiques avaient capturé Ploëști et d'autres champs de pétrole de la Roumanie, en août 1944, empêchant les puissances de l'Axe d'obtenir du pétrole de la Roumanie, et que le commandement de bombardiers britannique avait *déjà* consacré beaucoup de temps et de ressources, comme nous l'avons déjà vu, aux attaques contre les ressources pétrolières de l'ennemi. Selon le Commodore de l'Air Henry Probert, biographe de sir Arthur Harris :

Il [sir Arthur Harris] doutait encore fortement de la fiabilité des prévisions du ministère de Guerre économique; le pétrole synthétique était produit dans des installations, souvent petites, qui étaient éparpillées dans diverses régions de l'Allemagne, et le Renseignement avait jusqu'alors eu du mal à obtenir de l'information à jour à leur propos; sous le ministère de Speer, les Allemands étaient passés maîtres dans l'art de la dispersion et de la remise en état; de plus, pour être efficaces, les attaques nécessitaient un degré de précision que, selon lui, ses aéronefs étaient loin de pouvoir atteindre, particulièrement dans les attaques contre des objectifs situés à une plus grande distance<sup>45</sup>.

SOURCE : Musée des forces aériennes de l'armée des États-Unis, 080721-F-1234P-004.



Des bombes incendiaires pleuvent sur une ville industrielle allemande.

Pour revenir un peu en arrière, c'est-à-dire en juin, durant les préparatifs en vue l'opération *Overlord* et les semaines qui ont immédiatement suivi les opérations de débarquement, le commandement de bombardiers britannique, qui avait mené à titre d'essai trois opérations distinctes contre dix installations de production de pétrole synthétique situées dans la région industrialisée de la Ruhr, avait perdu 11 pour 100 des 832 aéronaves qui y avaient participé; ce taux englobe les pertes subies durant une opération menée les 20 et 21 juin, qui représentent le taux dévastateur de 27,8 pour 100. Cette nouvelle n'a certes pas contribué à convaincre sir Arthur Harris que la décision de prendre les ressources

pétrolières comme objectifs était sensée ou appropriée. Toutefois, après ces raids exploratoires, la deuxième série d'attaques, lancée en juillet, a entraîné moins de pertes, de sorte que, en août, le ministère de l'Aviation était convaincu de la légitimité de la décision de considérer les ressources pétrolières comme une priorité en tête de liste. Néanmoins, l'insistance avec laquelle sir Arthur Harris avait prié le premier ministre Churchill de se rallier à son point de vue a abouti à ce que sir Arthur Harris a interprété comme une autorisation conditionnelle du premier ministre de reprendre les bombardements de zone contre les villes<sup>46</sup> et, par conséquent, le commandement de bombardiers britannique n'a consacré que 6 pour 100 des tonnes de bombes qu'il a larguées en octobre 1944 aux attaques contre des ressources pétrolières. Cela dit, les forces aériennes de l'armée des États-Unis n'ont guère fait mieux, n'ayant consacré que 10 pour 100 de leur contribution mensuelle à l'effort de guerre. Toutefois, c'est à ce moment précis de la guerre que des rapports du Renseignement – qui se sont avérés exacts – ont révélé que la situation de l'Allemagne était des plus désespérées par rapport à ses besoins en ressources pétrolières. Il est vrai que les historiens des États-Unis, de la Grande-Bretagne et de l'Australie ont tous convenu qu'il aurait fallu s'attaquer davantage aux ressources pétrolières de l'ennemi durant cette période, étant donné la « puissance de frappe » dont les forces anglo-américaines étaient capables à ce moment et l'affaiblissement considérable des forces antiaériennes de l'ennemi, mais il faut dire que les conditions météorologiques étaient particulièrement mauvaises cet automne-là. En fait, les historiens ont aussi convenu que « les occasions ont été rares de bombarder à vue des ressources pétrolières et que, en fait, les forces ont profité de presque toutes celles qui se sont présentées pour procéder à des bombardements tactiques<sup>47</sup> ». En outre, il est même mentionné dans le récit officiel des forces aériennes de l'armée des États-Unis, qu'à la fin de novembre 1944, le commandement de bombardiers britannique a en réalité davantage contribué que les forces américaines aux attaques contre des ressources pétrolières et que ses attaques ont été bien exécutées et efficaces. Il est aussi précisé que les attaques contre l'industrie pétrolière avaient permis

d'obtenir des résultats spectaculaires durant les derniers mois de 1944 et qu'elles avaient été « plus efficaces, ayant causé des dommages plus importants que les experts alliés avaient osé l'espérer<sup>48</sup> ». Néanmoins, il y aura eu plusieurs échanges orageux entre sir Charles Portal et sir Arthur Harris à la fin de 1944 et au début de 1945 à propos de ce qui était perçu comme le refus de ce dernier de respecter les clauses visant les ressources pétrolières dans les directives établies conjointement par les chefs de gouvernement et les chefs d'état-major des forces aériennes<sup>49</sup>. Toutefois, à la fin de l'année, le commandement de bombardiers britannique consacrera beaucoup plus d'efforts à la mise en œuvre du plan de bombardement stratégique contre les ressources pétrolières<sup>50</sup>. En outre, sir Arthur Harris a imperturbablement continué d'effectuer des bombardements de zone, jusqu'à la fin des hostilités, et, malgré l'apparente divergence d'opinions entre les deux hommes, sir Charles Portal a appuyé ces bombardements jusqu'à la fin de la guerre. Henry Probert résume la situation par les commentaires suivants :

Comme sir Arthur Harris l'a lui-même reconnu plus tard, les ressources pétrolières se sont avérées plus cruciales qu'il l'avait cru à l'époque. Influencé par le point de vue d'Albert Speer, ministre de l'Armement d'Hitler, il a écrit en 1947 que durant les dernières semaines de la guerre, toutes les forces armées allemandes avaient été paralysées faute de pétrole, ce qui confirmait hors de tout doute le succès complet de l'offensive contre les ressources pétrolières. Cet objectif aura été la « panacée » qui a donné les résultats voulus<sup>51</sup>.

Toutefois, le succès extraordinaire du plan de bombardement stratégique contre les ressources pétrolières est indéniable, et il sera toujours impossible de savoir si la guerre en Europe aurait vraiment pu prendre fin plus tôt si sir Arthur Harris s'était montré plus enthousiaste à l'égard du plan dès le début. Cela dit, la campagne contre les ressources pétrolières s'est avérée, comme cela a été démontré dans le présent document et malgré la divergence des points de vue dont il a été question, un effort de collaboration qui a donné des résultats remarquables, et le refus du

professeur Hansen de reconnaître que le commandement de bombardiers britannique a poursuivi ses attaques contre les ressources pétrolières *tout au long de la guerre* est injustifié.

### **La guerre contre les réseaux de transport de l'ennemi**

Une autre entreprise de collaboration menée antérieurement, connue sous le nom de Plan de bombardement stratégique contre le réseau de transport, s'est avérée fort utile, en ce sens qu'elle a ouvert la voie au débarquement en Normandie. Le plan visait à perturber les communications par chemin de fer et prévoyait des attaques sur quelque 74 centres ferroviaires clés, en France et en Belgique, qui devaient constituer une priorité manifeste de l'opération *Overlord*; le 15 avril 1944, la moitié de ces objectifs, soit 37, a été confiée au commandement de bombardiers britannique et le reste, aux forces américaines. La veille du jour J, quelque 60 attaques distinctes avaient permis de mettre hors d'usage, pour un mois au minimum, au moins les deux tiers des objectifs assignés au commandement de bombardiers. En outre, les forces étaient parvenues à maintenir le nombre de civils tués dans le cours des opérations bien en dessous de 10 000, comme l'avaient ardemment souhaité le premier ministre Churchill et sir Charles Portal<sup>52</sup>. Le plan a si bien fonctionné que, « une fois les opérations de débarquement des Alliés entreprises, l'ennemi pouvait à peine se servir de ses fortifications et devait, pour y arriver, faire de longs détours ou perdre beaucoup de temps, un facteur qui s'est avéré crucial pendant que les Alliés consolidaient les têtes de plage qui allaient servir au débarquement<sup>53</sup> ». Les attaques continues et soutenues menées par les forces de bombardement stratégique contre les routes, les lignes de chemin de fer et les voies navigables de l'Axe ont, à compter de ce moment-là et jusqu'à la fin des hostilités, causé des dommages tangibles importants au réseau de transport de l'ennemi, alors que ce réseau était déjà exploité au maximum, car la nécessité de répondre constamment à de nouveaux besoins opérationnels et la décentralisation forcée du secteur industriel attribuable aux bombardements lui imposaient une surcharge énorme.

En ce qui a trait à la campagne de bombardement *globale* contre le réseau de transport, le professeur Hansen a grandement sous-estimé, dans ses écrits, l'importance du rôle que le commandement de bombardiers britannique a joué dans les opérations qui ont mené à la victoire des Alliés, alors qu'il a surestimé la contribution des forces américaines. Les bombardements *délibérés* effectués par le commandement sur le centre des villes industrielles dès le début de la guerre ont causé des dommages importants et durables, sur de longues périodes, aux principales ressources de transport routier et ferroviaire; ces bombardements ont infligé des dommages beaucoup plus graves que les attaques sporadiques menées par les forces américaines jusqu'à ce que celles-ci commencent, un peu plus tard durant la guerre, à effectuer des attaques de plus grande envergure spécifiquement contre le centre des villes. À compter de la période qui a précédé l'opération *Overlord*, le commandement de bombardiers a affecté un grand nombre de ressources aux attaques contre les réseaux et les installations de transport de l'ennemi. Les attaques visant à nuire au transport sur les voies navigables en Allemagne, particulièrement celles qui ont été menées sur le Rhin et le canal reliant les ports de Dortmund et d'Ems, comptent peut-être parmi les plus efficaces. Durant les quatre derniers mois de la guerre, le commandement de bombardiers a utilisé 15,4 pour 100 du nombre total de tonnes de bombes qu'il a larguées (28 102 tonnes de bombes) contre les ressources de transport de l'ennemi. D'octobre 1944 à mars 1945, les attaques menées contre les réseaux de transport ferroviaire et fluvial ont été tellement efficaces que les Allemands sont à peine parvenus à acheminer 12 pour 100 de leurs ressources essentielles dans la région industrielle de la Ruhr, de sorte que la livraison du charbon a été presque réduite à néant<sup>54</sup>. En outre, le quasi effondrement des réseaux de transport qui a fait suite à la campagne de bombardement stratégique, en 1945, signifiait que les forces de campagne allemandes, qui bénéficiaient encore d'un important effectif, ne pouvaient plus compter sur la livraison d'approvisionnements et d'armes.



SOURCE : B.A.C. PL.30780.

Un Halifax III attaque une position de lance-roquettes V-1 en France.

## Le Reich sous les bombardements

La dernière année civile de la guerre aura été la plus productive, mais aussi la plus destructrice, pour le commandement de bombardiers britannique. Le 3 novembre 1942, avant la conférence de Casablanca, sir Charles Portal, qui avait consulté sir Arthur Harris, avait présenté aux chefs d'état-major britanniques un plan pour une offensive de bombardement qui serait menée conjointement par la Grande-Bretagne et les États-Unis et qui prévoyait la participation d'une flotte interalliée de 4000 à 6000 bombardiers qui seraient prêts à l'action en tout temps pour appuyer la stratégie de bombardement<sup>55</sup>. La campagne de bombardement stratégique a pris un tournant décisif durant la dernière année civile de la guerre en Europe; en effet, les bombes larguées à compter de juillet 1944 représentent plus des deux tiers du nombre total de tonnes de bombes larguées durant la guerre contre le Troisième Reich<sup>56</sup>. En outre, non seulement le déclin des capacités de défense des Allemands

s'accélérait-il, dans une large mesure parce que les forces terrestres alliées étaient parvenues à dépasser les positions allemandes d'alerte rapide durant les combats menés pour conquérir le continent, mais aussi le nombre moyen des sorties mensuelles effectuées par le commandement de bombardiers était passé de 5400 en 1943 à 14 000 en 1944, et la charge utile moyenne par sortie avait presque doublé<sup>57</sup>. À compter de l'été 1944, comme les Alliés avaient obtenu une supériorité aérienne relative au-dessus du nord-est de l'Europe, le commandement de bombardiers britannique a ajouté à ses sorties de nuit un nombre croissant de sorties de jour.

Il importe, à cette étape, d'aborder la question du concept, souvent mal compris, selon lequel les États-Unis auraient effectué des bombardements *de précision de jour* et la Grande-Bretagne, des bombardements *de zone de nuit*, et de mettre ces bombardements en contexte; une mise au point s'impose, surtout parce que les conclusions du professeur Hansen concernant les capacités des forces aériennes des États-Unis et l'exécution des bombardements sont fondamentalement erronées.

À la fin de septembre 1944, sir Arthur Harris n'était toujours pas convaincu que des attaques contre des objectifs « panacées », par exemple les ressources pétrolières, les réseaux de transport et l'industrie de production de chars, pouvaient réduire la capacité de l'ennemi de poursuivre la guerre autant que des attaques plus générales et plus fréquentes contre des villes industrielles. Il importe donc que nous nous attardions à la soi-disant troisième bataille de la Ruhr, pour sa brève intensité et l'objectif poursuivi. Selon le plan, le commandement de bombardiers britannique et la force aérienne stratégique de l'armée des États-Unis devaient mener conjointement des attaques de zone dans le but de faire échouer les efforts de guerre de l'ennemi dans une région située directement en face de l'endroit où se trouvaient les forces terrestres des Alliés. Les raids effectués les 14 et 15 octobre sont peut-être les plus connus; la RAF a d'abord mené une attaque de zone coordonnée à l'aube contre les villes industrielles de Duisburg et de Cologne, puis

1251 bombardiers de la Huitième force aérienne ont pris la relève et, enfin, 941 aéronefs du commandement de bombardiers britannique ont mené un raid de nuit contre Duisburg. À la fin de ces bombardements, Köln était lourdement endommagée, Duisburg n'était essentiellement plus qu'un tas de ruines et des dommages substantiels avaient été causés aux mines et aux fours à coke Thyssen et Duisburg-Hamborn. En outre, 10 500 tonnes de bombes avaient été larguées seulement sur Duisburg, soit « ... une quantité record qui ne sera jamais dépassée durant la guerre<sup>58</sup> ».

Durant la nuit du 23 au 24 octobre 1944 et une fois encore le jour suivant, c'était au tour de la ville d'Essen de subir des bombardements. Le raid de nuit avait été mené par 1055 aéronefs, dont 561 Lancasters, 463 Halifax et 31 Mosquitos.

Contrairement à ce qui avait été le cas lors des raids de 1000 bombardiers en 1942, on n'eut pas besoin, cette fois, de recourir à des aviateurs à l'entraînement pour aligner le nombre d'équipages voulus. En outre, tous les avions étaient de gros quadrimoteurs emportant des charges de bombes beaucoup plus lourdes. Larguant leurs engins à travers les nuages, les attaquants causèrent des « dommages immenses » aux usines Krupp, mais ils ne perdirent que 12 appareils [...] Trente-six heures plus tard, un raid diurne amena 771 bombardiers au-dessus de la même ville. Essen, tout comme tant d'autres villes allemandes, était maintenant en ruines<sup>59</sup>.

Un certain nombre d'aciéries d'Essen avaient été déménagées et réparties à divers emplacements, mais « les aciéries Krupp ont été frappées particulièrement durement durant les deux raids; les archives de l'entreprise font mention d'une "panne presque complète du réseau d'alimentation électrique" et d'une "paralysie complète". L'usine de fabrication de fonte brute Borbeck avait complètement cessé ses activités et aucun rapport n'indiquait que cette importante section de l'entreprise Krupp avait continué à produire<sup>60</sup>.



SOURCE: BAC, PL19911.

Des aviateurs canadiens envoient des vœux de Noël aux partisans du Troisième Reich.

Les plans d'opération *Thunderclap* et *Clarion*, mis en œuvre à la fin de la guerre, méritent aussi d'être mentionnés, car les attaques devaient être menées à la fois par la force aérienne stratégique de l'armée des États-Unis et par le commandement de bombardiers britannique. Le plan *Clarion*, qui prévoyait une attaque foudroyante contre le réseau de transport allemand – gares de triage et stations ferroviaires – découle du plan d'opération initial *Thunderclap*, et fait suite à une proposition avancée par le ministre de l'Aviation, au début d'août 1944, à savoir qu'une frappe aérienne massive soit menée conjointement sur Berlin, « ... dans l'espoir de faire entendre raison aux sympathisants d'Hitler; cette proposition venait peu de temps après qu'un attentat à la bombe perpétré en juillet contre Hitler eut révélé que le *Führer* ne comptait pas sur un appui aussi solide qu'on le pensait<sup>61</sup> ». Essentiellement, le plan prévoyait que les forces aériennes de l'armée des États-Unis lancent une frappe massive de jour sur la capitale allemande et que la RAF en lance une autre aussi puissante de nuit. Si ce plan devait être jugé inacceptable tel quel, des attaques de grande envergure contre des villes seraient menées dans

toute l'Allemagne pour convaincre les Allemands qu'il ne leur servirait plus à rien de résister. Le 16 août 1944, les commandants supérieurs des forces aériennes de l'armée des États-Unis et les autorités à Washington ont rejeté le plan *Thunderclap* initial, mais le Général Spaatz s'est tout de même dit prêt à collaborer, en menant des attaques de précision sur Berlin; toutefois, dès le 8 septembre, il annonçait au commandant de la Huitième force aérienne, le Général Doolittle, que les forces américaines n'allaient plus attaquer des objectifs militaires déterminés à l'avance, mais qu'elles seraient prêtes à larguer des bombes sans restrictions sur Berlin<sup>62</sup>. En fait, dès l'automne, le Général Arnold avait donné l'ordre à la force aérienne stratégique de l'armée des États-Unis – au Général Spaatz – de planifier une offensive foudroyante contre l'Allemagne, soit « des attaques de grande envergure, menées ici et là, pour que les Allemands se rendent compte que la force aérienne des Alliés n'avait aucun problème à parcourir l'espace aérien du Reich<sup>63</sup> ». L'offensive allemande des Ardennes allait retarder la mise en œuvre de ce projet, mais en janvier 1945, le Général Spaatz était prêt, et « ... l'offensive foudroyante prévue contre le réseau de transport [plan *Clarion*] allait désormais aussi porter un coup terrible à Berlin<sup>64</sup> ».

Ce fameux « coup terrible » allait être porté le 3 février 1945. Larguant leurs bombes en air clair au-dessus de la capitale, les équipages de 937 bombardiers B-17 de la Huitième force aérienne ont attaqué le réseau de chemin de fer de Berlin, croyant que la Sixième armée de Panzers allemande traversait la ville pour se rendre au front de l'Est<sup>65</sup>. Selon le rapport officiel de mission de combat du 303<sup>e</sup> Groupe de bombardiers, « environ les trois quarts des bombes larguées par l'escadron de tête sont tombées dans le secteur entièrement bâti du centre de la ville et les autres bombes, dans le quartier résidentiel, densément peuplé<sup>66</sup> ». Alimentée par les récits macabres relatés par des Allemands à la presse suédoise, la nouvelle s'est répandue dans le monde que le nombre de décès parmi les civils s'élevait à 25 000, mais ce nombre était grandement exagéré; en effet, les experts estiment de nos jours qu'il y aurait eu en réalité de 2500 à 3000 décès, soit le huitième au plus du nombre qui avait initialement

été avancé, et que 120 000 personnes auraient été « jetées à la rue »<sup>67</sup>. Une autre attaque de zone menée sur Berlin par les forces aériennes de l'armée des États-Unis le 26 février, « sans visibilité » cette fois, à travers une épaisse couche de nuages, a aussi causé des dégâts considérables et entraîné des décès et la « mise à la rue » de 80 000 autres habitants. Selon Charles P. Johnson, membre du 303<sup>e</sup> Groupe de bombardiers :

Le 26 février 1945, nous avons été réveillés dès l'aube et nous avons reçu un briefing, qui portait ce jour-là sur Berlin – le grand B –, qui, nous a assuré l'officier qui nous présentait le briefing, n'était plus le redoutable objectif qu'il avait été plus tôt au cours de la guerre. Nous avons été vraiment surpris lorsqu'il nous a annoncé que nous allions larguer nos bombes depuis l'est. Nous nous sommes dirigés vers l'est, passé Berlin, puis nous avons fait un virage de 180 degrés pour larguer face au vent, ce qui, étant donné la force des vents contraires, nous a forcés à passer au-dessus de la ville à une vitesse sol de 35 nœuds, de sorte que nous avons été à la portée des tirs de canons antiaériens pendant ce qui nous a semblé une éternité, mais comme nous étions protégés par une couverture nuageuse et que nous larguions nos bombes à une altitude de 25 000 pieds, les tirs ne nous ont pas atteints. Nous larguions nos bombes au radar et nous étions incapables de voir les résultats, mais comme les gares de triage que nous avions ciblées se trouvaient dans la ville, nous étions persuadés d'avoir infligé des dommages à l'ennemi<sup>68</sup>.

En réalité, à compter de la fin de 1944, la Grande-Bretagne et les États-Unis ont effectué un grand nombre de bombardements de zone ou « bombardements sans visibilité », comme ils étaient appelés dans le milieu des forces aériennes de l'armée des États-Unis. Selon le récit officiel des forces aériennes de l'armée des États-Unis :

Environ 80 pour 100 de toutes les missions confiées à la Huitième force aérienne et 70 pour 100 de toutes celles qui ont été confiées à la Quinzième force aérienne durant le dernier

trimestre de 1944 ont été caractérisées par l'emploi d'un radar pour bombardement sans visibilité. Si les Alliés n'avaient pas pu compter sur de tels outils, certains des objectifs importants n'auraient peut-être été atteints que des semaines ou des mois plus tard; en outre, il est arrivé à plusieurs occasions que des forces opérationnelles importantes aient été incapables d'atteindre leurs objectifs, même à l'aide d'un radar, à cause des mauvaises conditions météorologiques [...] À la mi-novembre 1944, des analystes de la Huitième ont estimé que près de la moitié des missions effectuées sans visibilité ont presque échoué, ou pire<sup>69</sup>.

Richard Overy poursuit le raisonnement à propos de cette question :

Les forces aériennes des États-Unis ont bientôt cessé de faire semblant qu'elles pouvaient bombarder des objectifs avec précision; en fait, elles ont largué les deux tiers de leurs bombes sans visibilité, à travers une couche de nuages et dans le brouillard. Aussi surprenant que cela puisse paraître, 87 pour 100 de toutes les bombes larguées ont raté leur cible<sup>70</sup>.



SOURCE : Musée des forces aériennes de l'armée des États-Unis, 060517-F-12345-031.

Des B-17 se placent en formation parmi des fusées éclairantes servant au marquage.

L'historienne américaine Tami Davis Biddle, professeure au Army War College des États-Unis et experte dans le domaine, donne aussi des précisions à ce sujet :

Bien que les forces aériennes des États-Unis aient clairement *préféré* bombarder des sites industriels précis (et qu'elles s'y soient rendues dès que les conditions météorologiques étaient favorables), la majorité des raids qu'elles ont effectués dans un ciel couvert de nuages ont en réalité été des raids de zone. Toutefois, pour distinguer leur approche de celle des forces britanniques, elles ont continué d'employer des termes qui donnaient l'impression que les bombardements qu'elles effectuaient contre des objectifs militaires déterminés à l'avance étaient de « précision »<sup>71</sup>.

Il est vrai que les forces américaines ont graduellement augmenté le nombre et la puissance de leurs attaques de zone durant la dernière année civile de la guerre, mais ce type d'attaque était en fait devenu pratique courante plus tôt durant la campagne de bombardement; les forces bombaardaient en air clair ou à travers une couche de nuages, guidées par un aéronef Pathfinder spécialisé. Joel PUNCHES a participé à des opérations de combat à titre de navigateur à bord de B-17F de la 385<sup>e</sup> Escadre de bombardiers de la Huitième force aérienne près de Great Ashfield, en Angleterre, du 5 septembre 1943 au 21 février 1944. Les lecteurs doivent savoir que les forces américaines ont subi des pertes particulièrement lourdes durant cette période, car elles continuaient d'effectuer des opérations à la lumière du jour. Les notes inscrites au journal de Joel PUNCHES sont particulièrement informatives en ce qui concerne le manque de précision des objectifs militaires qui ont justifié le choix des cibles dans bon nombre de missions, d'autant plus que ces notes ont été rédigées au cours des missions et non pas des années plus tard.

- Le 2 octobre 1943 – Emden, Allemagne. Centre de transport dans le nord de l'Allemagne. Bombardé à travers une couche nuageuse, avec un Pathfinder en tête.
- Le 10 octobre 1943 – Münster, Allemagne. Münster complètement effacé de la carte. Temps clair et bonne visibilité. Le groupe qui nous précédait a largué des bombes de destruction (explosif détonnant) sur le quartier des affaires, puis nous avons largué des bombes incendiaires. Vingt minutes après notre départ, la ville n'était plus qu'une masse de flammes et de fumée... Hitler doit vraiment s'arracher les cheveux maintenant. Il semble que nous aimions bombarder le dimanche. Les attraper tous ensemble à l'église. Nos bombes ont fait des motifs magnifiques en tombant – dans des points concentrés; ça valait vraiment le coup, pour une fois...
- Le 14 octobre 1943 – Schweinfurt, Allemagne. Usines de roulements à billes. Je ne comprends toujours pas comment nous nous en sommes tirés cette fois! [...] Bombes incendiaires à bord. Air clair au-dessus de la cible, mais quand nous sommes repartis il ne restait qu'une énorme masse de flammes. Toute la ville brûlait...
- Le 18 octobre 1943 – Düren, Allemagne. Une ville de 50 000 habitants. Pas vraiment importante sur le plan militaire. Le but était seulement d'éliminer la ville. Un raid pour miner le moral, j'imagine...
- Le 19 novembre 1943 – Gelsenkirchen, Allemagne. Dans la vallée de la Ruhr. Embranchement ferroviaire et quartier des affaires de la ville. Avons volé pendant une heure au-dessus de l'Allemagne, et le Pathfinder n'arrivait pas à trouver la cible, alors nous avons largué nos bombes sur une petite ville, puis nous sommes revenus au bercail. Finalement, la ville qui a reçu nos bombes était en Hollande. Pas fameux!

- Le 24 novembre 1943 – Berlin, Allemagne. Le point moyen des impacts (PMI) était le bâtiment du ministère de l'Aviation dans le centre de Berlin, mais la mission a été annulée (conditions météo).
- Le 30 novembre 1943 – Solingen, Allemagne. Ville de 150 000 h. Le PMI était le quartier des affaires.
- Le 12 décembre 1943 – Kiel, Allemagne. Port d'attache de la flotte allemande sur la mer du Nord. Ville de 250 000 h. Couverture nuageuse au-dessus de l'Allemagne; avons utilisé le Pathfinder. Avons largué nos bombes sur Kiel, guidés par le Pathfinder.
- Le 15 décembre 1943 – Brême, Allemagne. Secteurs ferroviaire et manufacturier. Mission avec un Pathfinder chargé de bombes incendiaires et de bombes de destruction.
- Le 19 décembre 1943 – Brême, Allemagne. Avons transporté 36 bombes incendiaires. Le PMI était le quartier des affaires. Toutes les divisions ont frappé Brême en plein cœur de la ville. Les bombardiers de notre groupe se sont synchronisés pour attaquer une grosse église. Lorsque nous sommes partis, la ville brûlait au milieu d'un nuage de fumée.
- Le 18 janvier 1944 – Francfort, Allemagne. Le PMI est le centre des affaires de la ville. Ville de 500 000 habitants. Mission avec un Pathfinder. Avons largué des bombes, guidés par un Pathfinder; suis pas mal certain qu'elles sont tombées sur la ville...
- Le 19 janvier 1944 – Brunswick, Allemagne. Ville de 500 000 habitants. Transportions douze bombes de démolition de 500 livres. Mission avec un Pathfinder. Durant le bombardement, l'escadron du haut se trouvait directement au-dessus de nous, et nous avons dû nous déplacer pour qu'ils ne laissent pas tomber leurs bombes sur nous. Avons eu chaud...

- Le 24 janvier 1944 – Wilhelmshaven, Allemagne. La cible était le centre de la ville.
- Le 4 février 1944 – Francfort, Allemagne. Nous transportions dix bombes de démolition de 500 livres. Le PMI était le vieux quartier des affaires de la ville<sup>72</sup>.

Il faut dire à leur décharge que les conditions météorologiques au-dessus du continent européen obligeaient les forces des deux camps à larguer leurs bombes sans visibilité. Il est ironique, toutefois, que les forces aériennes de l'armée des États-Unis n'aient véritablement commencé à effectuer des attaques de zone qu'en 1944, alors que le commandement de bombardiers britannique était passé à ce moment-là aux attaques de précision, de nuit comme de jour, contre des objectifs militaires et industriels précis. Les progrès technologiques étaient énormes. L'invention du système de navigation *G-H* constituait un bond en avant dans le développement de ce type de système, car le *G-H* offrait un niveau de précision comparable à celui du *Oboe* et l'applicabilité universelle du *Gee*. Le 3<sup>e</sup> Groupe l'avait déjà mis en service en 1943, mais les autres formations ont fini par l'utiliser plus tard. Le radar en bande K *H2S* Mark VI, qui avait été mis en service à peu près à la même époque, permettait de compenser certaines des lacunes des systèmes lorsque les bombardements devaient être effectués sur des objectifs mal définis ou masqués<sup>73</sup>.

Le commandement de bombardiers britannique se servait de ces nouveaux dispositifs en plus d'employer des tactiques améliorées. La navigation était devenue tellement exacte qu'il était désormais possible d'effectuer des tirs et des raids par mystification à quelques milles seulement de l'itinéraire choisi. Les navigateurs et les viseurs de lance-bombes étaient devenus suffisamment habiles pour choisir un point de visée plus visible que le véritable objectif, puis larguer leurs bombes sur un azimut et une distance donnés, calculés à partir de ce point<sup>74</sup>.



## La dernière manche

En 1945, le commandement de bombardiers britannique employait des techniques de marquage qui avaient gagné en raffinement et faisait un usage accru des tactiques de déport. Même lorsque les compagnons d'apprentissage de la force principale visaient un seul point de référence pour le marquage d'un objectif donné, ils parvenaient à obtenir les résultats voulus grâce à l'emploi de différents angles d'approche, combiné avec des manœuvres de dépassement minutées, car cette méthode leur permettait de déterminer avec justesse un certain nombre de points de largage. Quand les bombardements étaient effectués en déport, il était

plus difficile de prévoir le trajet des bombardiers qui attaquaient, et ceux-ci étaient donc moins vulnérables. En outre, l'approche des attaques multiples, qui consistait à effectuer plusieurs attaques d'envergure simultanément contre différents objectifs, était employée couramment dès 1945; cette façon de faire confondait les forces de défense et réduisait encore plus leurs chances de prédire d'où les bombes seraient larguées. À cette étape de la guerre, étant donné le temps qu'il faisait généralement sur le continent, le commandement de bombardiers britannique avait acquis une grande expérience des bombardements sans visibilité et appris à faire un emploi très créatif du radar et des systèmes électroniques d'aide à la navigation, de sorte que les équipages effectuaient généralement leurs attaques aussi aisément la nuit, lorsque leurs objectifs étaient masqués, que de jour en « air clair », et obtenaient des résultats comparables. De leur côté, les forces américaines avaient compris, après les raids sur Schweinfurt et Ratisbonne, que les conditions météorologiques, la navigation et le repérage des objectifs posaient de véritables problèmes dans les opérations :

Une fois encore, [les Américains] pouvaient profiter de l'expérience et de la coopération de la RAF. Les deux forces aériennes avaient toujours travaillé en étroite collaboration, et cette façon de faire donnait à présent des résultats. Les conditions météorologiques étant souvent défavorables en Europe, tous savaient que les « bombardements sans visibilité » étaient inévitables, même de jour, et le système de navigation *Gee* et le radar *H2S* – que les équipages de la Huitième appelaient *H2X* ou « Mickey » – ont été installés dans des aéronefs des forces américaines<sup>75</sup>.

Déjà au début de 1944, la Huitième force aérienne en était venue à compter considérablement sur les attaques « sans visibilité » effectuées au moyen des systèmes *Oboe* et *H2X*. En fait, « en six semaines [de janvier au début de février 1944], le ciel n'a été suffisamment clair qu'une seule fois pour

permettre des bombardements à vue<sup>76</sup> ». Les forces finiront par compter de plus en plus sur les systèmes électroniques d'aide à la navigation, et cela jusqu'à la fin de la campagne de bombardement. Au début de 1945, avec le raffinement des techniques de bombardement de précision et le consentement tacite des forces américaines à intégrer les attaques de zone à leur stratégie, il arrivait souvent qu'un nouveau membre d'équipage, familièrement appelé « l'apprenti largueur », remplace le bombardier, qui avait reçu une formation beaucoup plus poussée (et qui était souvent un officier), au sein des équipages de bombardiers américains.

[Durant la mission contre Berlin effectuée le 18 mars 1945,] j'étais l'apprenti largueur (bombardier mobilisé chargé de faire basculer l'interrupteur de largage). L'opérateur du viseur Norden du bombardier de tête a largué ses bombes, puis deux bombes fumigènes sont tombées d'en-dessous de la tourelle en mentonnière. Lorsque le reste des bombardiers ou des apprentis largueurs de l'escadron ont vu les bombes fumigènes, nous avons fait basculer l'interrupteur de largage en série pour larguer nos bombes aussi. Évidemment, si nous avions attendu quelques millisecondes, nous aurions pu voir les vraies bombes explosives tomber de la soute, mais pour faire tomber nos bombes toutes ensemble sur l'objectif, nous devons les larguer presque en même temps que le bombardier de tête.

– Hal Province

391<sup>e</sup> Escadron de bombardiers  
34<sup>e</sup> groupe de bombardiers<sup>77</sup>

## La question du moral de l'ennemi

Entre-temps, l'opération *Thunderclap* s'était incontestablement transformée depuis l'époque où elle ne consistait qu'à mener une attaque massive interalliée contre Berlin, conformément aux plans initiaux.

En 1945, l'état-major de la force aérienne estimait qu'il était bien possible que les Allemands voient l'opération *Thunderclap* comme un bel exemple de collaboration étroite avec les Russes, ce qui aurait pour effet de miner davantage leur moral. En janvier 1945, le Comité interallié du renseignement (CIR) avait accordé peu d'importance à la possibilité que la faculté de résister des Allemands s'effrite, mais il avait fait ressortir le potentiel de confusion advenant le cas où l'ennemi aurait à effectuer des mouvements de renforts et de réfugiés et où, fallait-il conclure, des villes essentielles au maintien de l'infrastructure seraient attaquées...Le rapport du CIR est sorti au moment où les Alliés se préparaient aux discussions qui devaient se dérouler en République de Malte, qui allaient aboutir à la tenue de la conférence de Yalta, en présence des Soviétiques. Dans l'intervalle, le premier ministre Churchill avait demandé à sir Archibald Sinclair, son secrétaire d'État à l'Aviation, de lui faire savoir ce qu'il comptait faire pour « démolir les Allemands durant leur retraite de Breslau »<sup>78</sup>.



SOURCE : BAC, PL33337.

La fatigue des opérations soutenues se lit sur le visage de ce jeune pilote.

Sir Charles Portal a ensuite avisé sir Archibald Sinclair que, telle qu'elle avait été conçue à l'origine, l'opération *Thunderclap* serait sans doute coûteuse, et qu'il était peu probable qu'elle mette un terme à la guerre; il a donc recommandé que la priorité absolue soit donnée aux ressources pétrolières, aux chantiers de construction de sous-marins et aux usines de fabrication d'aéronefs à réaction plutôt qu'à cette opération. Toutefois, sir Charles Portal, qui était d'accord avec les conclusions du rapport du

CIR produit en janvier, a recommandé que des attaques méthodiques soient menées contre Berlin, Chemnitz, Dresde, Leipzig, « ou contre n'importe quelles autres villes, pourvu qu'un blitz violent suffise pour forcer l'évacuation de ses habitants depuis l'est du pays et, du même coup, pour non seulement semer la confusion mais aussi gêner le mouvement des troupes en provenance de l'ouest<sup>79</sup> ». Sir Archibald Sinclair a prudemment répondu ce qui suit au premier ministre : « Vous m'avez demandé hier soir si nous prévoyions harceler les Allemands durant leur retraite de Breslau. » Il a ajouté que les ressources pétrolières devaient demeurer la priorité absolue, mais qu'il serait possible d'envisager comme deuxième option de mener des attaques contre des villes allemandes situées dans l'est du pays lorsque les conditions météorologiques empêcheraient les forces d'attaquer l'infrastructure pétrolière. Il a pris la peine de répéter la liste des villes mentionnées par sir Charles Portal, ajoutant que non seulement elles abritaient les principaux centres administratifs pour la gestion des mouvements des civils et des militaires dans la région, mais aussi qu'elles constituaient des centres vitaux de communication, car une grande partie du trafic routier et ferroviaire y passait. Sir Archibald Sinclair a conclu en ces termes : « Pour obtenir de véritables résultats, il faudrait probablement procéder à une série d'attaques dévastatrices, et, à ce temps-ci de l'année, les conditions météorologiques ne nous permettront certainement pas de les effectuer sans interruption. Nous envisageons maintenant la possibilité de mener des attaques d'une envergure suffisante pour renverser la situation en Allemagne de l'Est<sup>80</sup> ». La réponse particulièrement cinglante du premier ministre Churchill à sir Archibald Sinclair vaut la peine d'être citée en entier :

N° de série M.115/5

### SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'AVIATION

Je ne vous ai pas demandé hier soir ce que vous prévoyiez faire pour harceler les Allemands durant leur retraite de Breslau. Au contraire, je vous ai demandé si Berlin, et sans doute d'autres grandes villes d'Allemagne de l'Est, ne devraient pas à cette étape être considérées

comme des objectifs particulièrement intéressants. Je suis heureux que vous en « envisagiez la possibilité ». Je vous prie de me faire connaître demain ce que vous comptez faire.

W.S.C.  
26/1/45<sup>81</sup>

Devant le ton sans équivoque de cette correspondance, sir Archibald Sinclair a immédiatement répondu ce qui suit à son premier ministre :

TRÈS SECRET

**PREMIER MINISTRE**

Votre note M.115/5. L'état-major de la force aérienne a pris les mesures nécessaires, en réponse aux demandes absolues qui lui ont été faites de mener des attaques contre les raffineries de pétrole de l'ennemi et d'autres séries d'objectifs autorisés en vertu de la directive en vigueur, pour que toutes les ressources à sa disposition soient dirigées contre Berlin, Dresde, Chemnitz et Leipzig ou contre toute autre ville, pourvu que des bombardements intensifs permettent non seulement de détruire les centres de communication vitaux pour l'évacuation depuis l'est du pays, mais aussi de gêner le mouvement des troupes en provenance de l'ouest.

L'emploi de la force de bombardement de nuit constitue la meilleure solution pour détruire ces villes industrielles et ne nous empêche pas de poursuivre notre offensive contre les ressources pétrolières, qui en est actuellement à une étape critique. Le commandant en chef du commandement de bombardiers a pris les mesures nécessaires : cette tâche pourra être entreprise dès que la lune de ce mois-ci sera en déclin et que les conditions météorologiques seront favorables. Cela ne sera probablement pas possible avant le 4 février.

A.S.  
Le 27 janvier 1945<sup>82</sup>



SOURCE : BAC, PL22081.

Le plus solitaire des postes. Un mitrailleur arrière dans un Halifax.

Parallèlement, sir Norman Bottomley, chef d'état-major adjoint de la force aérienne sous sir Charles Portal, a officiellement donné l'ordre à sir Arthur Harris de mener les attaques susmentionnées. Sir Charles Portal, sir Arthur Tedder, sir Norman Bottomley et le Général Spaatz ont tenu une série de réunions, durant lesquelles ils ont confirmé de nouveau que les forces de bombardement stratégique britanniques devaient considérer les ressources pétrolières comme la priorité en tête de liste. Les forces attaqueraient ensuite Berlin, Dresde et Leipzig, et détruiraient du même coup les nœuds de communication desservant les fronts respectifs de ces villes. La priorité irait ensuite aux usines de production d'aéronefs à réaction. Les chefs adjoints basés à Londres ont autorisé cette liste de priorités et ont aussi demandé d'attaquer d'une manière plus soutenue les usines de production de chars de l'ennemi. Ces nouvelles priorités ont déterminé la création officielle du volet de l'offensive de bombardement connu sous le nom de *Thunderclap*; les attaques qui allaient être effectuées dans le cadre de ce volet et les opérations de jour

menées parallèlement par les forces aériennes de l'armée des États-Unis, connues sous le nom de *Clarion*, allaient être une série de raids écrasants contre les autres centres industriels allemands, qui viseraient principalement à perturber les systèmes de communication et de transport de l'ennemi et aussi à briser complètement le moral de la population<sup>83</sup>.

L'intrigue se poursuit désormais à Yalta, où le débat à propos de qui a dit quoi à qui se complexifie. Durant la guerre froide, les Soviétiques ont utilisé la propagande pour convaincre le public que la responsabilité du bombardement de Dresde ne pouvait nullement être imputée à la délégation russe en Crimée. Les Alliés ont indéniablement inclus Dresde dans leur liste d'objectifs, d'autant plus que cette ville occupait une place importante le long de la ligne de chemin de fer Berlin-Leipzig-Dresde. Le Général Antonov, chef d'état-major adjoint de l'armée russe, avait envoyé une note de service officielle aux Alliés leur demandant, notamment, que les attaques aériennes contre les réseaux de communication soient menées « plus particulièrement pour paralyser les centres : Berlin et Leipzig ». Compte tenu du choix du terme « plus particulièrement », le fait que les Russes sous-entendent après coup qu'ils n'avaient pas demandé l'intervention des forces à Dresde dénote à tout le moins un manque de sincérité<sup>84</sup>.

Tami Davis Biddle en dit plus long sur le sujet :

Durant les discussions tenues à Yalta, les Russes ont spécifiquement demandé que des raids soient menés contre Berlin et Leipzig pour bloquer le mouvement des troupes allemandes vers l'est. Toutefois, ils se montraient généralement prudents, soutenant qu'il fallait établir une ligne de bombardement de Berlin à Dresde, et de Vienne à Zagreb. Ces villes auraient pu être incluses dans les plans de frappe des forces anglo-américaines, mais les Russes voulaient que tout ce qui se trouvait à l'est de

la ligne soit interdit d'accès. À ce propos, voir aussi Henry Probert, *Bomber Harris: His Life and Times* (London: Greenhill Books, 2001), p. 319; selon l'auteur, bien que le rapport officiel ne mentionne que Berlin et Leipzig comme ayant fait l'objet de demandes particulières, Hugh Lunghi, l'interprète de langue russe auprès des chefs d'état-major britanniques, était convaincu que les Russes avaient aussi demandé que Dresde soit bombardée. Henry Probert, qui a rencontré Hugh Lunghi en 2000 pour discuter de ce point, cite aussi la lettre que Lunghi a envoyée au journal britannique *The Spectator*, parue le 6 août 1994, selon laquelle Staline aurait lui-même demandé que la ville soit bombardée. Hugh Lunghi écrit : « J'étais présent à la réunion des chefs d'état-major britanniques, étatsuniens et soviétiques tenue le 5 février [1945] au palais Ioussoupov, qui faisait office de quartier général pour Staline [...] lorsque les chefs d'état-major soviétiques ont demandé aux Alliés de mener des attaques massives contre les centres de communication des Allemands dans la région de Berlin, Leipzig et Dresde, et plus précisément de bombarder ces villes de toute urgence. » Finalement, voir Taylor, *Dresden*, p. 190-192<sup>85</sup>.

Les opérations menées les 13 et 14 février par le commandement de bombardiers britannique et les forces aériennes de l'armée des États-Unis ont été dévastatrices et ont entraîné un nombre considérable de décès, bien que le nombre annoncé de pertes ait été nettement exagéré au début. Les conditions étaient réunies pour déclencher une véritable tempête de feu, l'une des trois seules tempêtes à être déclenchées dans le théâtre européen; les deux autres se sont produites, l'une à Hambourg en juillet 1943, et l'autre à Kassel en octobre 1943.

Dresde... Les opposants à la campagne de bombardement ont fait de la ville et même de son nom de véritables « icônes », mais bien des mythes sont nés de ces raids menés vers la fin de la guerre. Il est vrai que les bombardements ont détruit beaucoup de matériel et des

milliers de vies humaines, mais le nombre annoncé de décès a été grandement exagéré depuis le début (il pourrait être jusqu'à dix fois plus grand que le nombre réel), dans une campagne de propagande d'une redoutable efficacité menée par le ministère de la Propagande de l'Allemagne par l'intermédiaire des pays neutres et des États-Unis<sup>86</sup>.

Contrairement à l'opinion générale, Dresde était en 1945 beaucoup plus qu'un magnifique centre baroque d'une grande valeur culturelle. Elle abritait aussi un camp armé et, plus important encore, elle constituait un centre vital pour les communications et le transport, et un centre de gestion essentiel pour le réapprovisionnement et le maintien en puissance des forces affectées au front de l'Est. En outre, un nombre considérable d'usines intégrées y produisaient des marchandises essentielles à la production de guerre de l'Allemagne, y compris l'immense complexe Zeiss-Ikon. En fait, cela faisait longtemps que l'usine Zeiss-Ikon n'avait pas produit quoi que ce soit d'aussi innocent que des appareils photographiques pour les touristes<sup>87</sup>.

Il importe de noter que l'éminent historien britannique Frederick Taylor a fait l'observation qui suit dans un article paru le 2 octobre 2008 dans le périodique allemand *Der Spiegel* :

De nos jours, soit 60 ans plus tard, il semble que nous devions revoir à la baisse nos estimations [du nombre de pertes à Dresde]. Après quatre ans de travail, une commission impressionnante d'historiens allemands [dont l'éminent Horst Boog, Ph. D.] a déposé son rapport cette semaine concernant cette question, et il semble que même les chiffres les plus bas qui avaient jusqu'ici été acceptés pourraient être revus à la baisse. À partir de documents d'archives, dont plusieurs n'avaient jamais été consultés à ce jour, de données recueillies dans les cimetières et de résultats de recherches scientifiques – y compris de recherches archéologiques faites rue par rue – ainsi que de centaines de comptes rendus de témoins oculaires, la

« Commission d'historiens mandatée par la Ville de Dresde pour établir le nombre de victimes des raids aériens menés contre la ville de Dresde les 13 et 14 février 1945 » estime pour l'instant que le nombre probable de décès s'éleverait à environ 18 000, mais qu'il ne pourrait certainement pas dépasser 25 000<sup>88</sup>.



SOURCE : Musée impérial de la guerre, HU44269.

Le Maréchal en chef de l'Air Harris et son équipe de planificateurs préparent un raid.

### Une certaine duplicité

Au printemps 1945, au lendemain du bombardement de Dresde, les mouvements d'agitation populaire contre la politique de bombardement des Alliés ont causé beaucoup de remous. Six semaines seulement après les raids menés du mois de février, Winston Churchill, peut-être soucieux de ce qu'il allait laisser en héritage, a rédigé une note à l'intention de lord Ismay, son conseiller militaire auprès du comité des chefs d'état-major et, plus particulièrement, du chef d'état-major de la force aérienne, note que les historiens officiels du commandement

de bombardiers britannique viendront un jour à considérer comme « la moins heureuse, peut-être », la moins bien rédigée et la moins pertinente de toute la correspondance rédigée par le premier ministre Churchill en temps de guerre<sup>89</sup>. La note donnait à penser que son auteur se rangeait du côté des plus récentes critiques de la part de la population contre la politique de bombardement des Alliés et qu'il fallait rejeter le blâme non pas sur le premier ministre, mais sur les commandants des forces aériennes qui avaient appliqué la politique. La note sous-entendait que le premier ministre Churchill avait été induit en erreur et que ses commandants aériens avaient effectué des bombardements pour terroriser l'ennemi de leur propre initiative et à son insu, mais cela était de toute évidence faux, comme en font foi les nombreux documents reproduits dans les présentes<sup>90</sup>.

N° de série D.83/5

TRÈS SECRET

**GÉNÉRAL ISMAY AU NOM DU COMITÉ DES CEM  
CEMFA**

Il me semble que le moment est venu de revoir s'il faut bombarder des villes allemandes uniquement pour semer une plus grande terreur, quoique sous d'autres prétextes. Si nous ne le faisons pas, le territoire dont nous nous rendrons maîtres sera entièrement en ruine. Nous ne pourrions pas, par exemple, sortir de l'Allemagne les matériaux nécessaires pour répondre à nos propres besoins en logements, parce qu'ils devront d'abord servir à la construction de logements temporaires pour les Allemands. La destruction de Dresde jette un doute sérieux quant à la pertinence des bombardements effectués par les Alliés. J'estime qu'il faudrait que, à l'avenir, les objectifs militaires soient évalués plus rigoureusement, de façon à ce qu'ils servent nos intérêts plutôt que ceux de l'ennemi.

Le secrétaire aux Affaires étrangères a discuté de ce sujet avec moi, et j'estime qu'il serait nécessaire que nous nous concentrions avec plus de précision sur des

## LES SOLDATS EN BLEU

objectifs militaires, comme les ressources pétrolières et les systèmes de communication qui se trouvent derrière la zone de combat immédiate, plutôt que sur les actions qui ne visent qu'à semer la terreur et les actes de destruction gratuite, aussi impressionnants puissent-ils être.

W.S.C.  
28.3.45<sup>91</sup>.



L'île-fortresse de Wangerooge subit une attaque le 25 avril 1945.

Sir Charles Portal a immédiatement ordonné à son adjoint, sir Norman Bottomley, de demander à sir Arthur Harris de lui faire parvenir ses commentaires. La réponse du chef du commandement de bombardiers sera brève et, comme d'habitude, directe et prévisible :

... l'idée que l'offensive de bombardement ait été menée « pour semer une plus grande terreur, quoique sous d'autres prétextes », était une insulte tant pour le ministère de l'Aviation qui avait adopté la politique que pour les équipages qui l'avaient mise en œuvre. Sir Arthur Harris a ensuite fait ressortir les idées fausses véhiculées à propos de Dresde, dont la fausseté serait évidente pour n'importe quel psychiatre : « ... elle est liée aux fanfares allemandes et aux bergères en porcelaine de Dresde ». En vérité, « Dresde abritait une énorme quantité d'usines de production de munitions et un centre gouvernemental intact, en plus d'être un point de transport central pour les déplacements vers l'est. Dresde n'est plus rien de tout cela »<sup>92</sup>.

Sir Arthur Harris a aussi fait remarquer que le bombardement des villes industrialisées avait réduit à néant l'ensemble des ressources de guerre allemandes et permis aux forces terrestres d'avancer à l'intérieur de l'Allemagne en subissant moins de pertes que prévu. Il a soutenu qu'il serait malavisé de cesser complètement ces attaques à ce moment-là, à moins que tous puissent dire en toute certitude qu'en cessant de bombarder des villes, les Alliés mettraient fin à la guerre plus rapidement et épargneraient la vie de leurs soldats. Il a ensuite passé une remarque plutôt dure, en s'inspirant des propos du « chancelier de fer », le prince Otto von Bismarck : « Personnellement, je considère que les villes allemandes qui restent ne valent pas qu'on y risque les os d'un seul grenadier britannique<sup>93</sup> ». Sir Arthur Harris, qui allait droit au but quand on lui demandait son opinion, n'a probablement jamais pensé que cette correspondance, qui avait à l'époque été classée « Personnel » et « Très secret », serait un jour rendue publique et qu'elle serait décortiquée sans fin par tous les stratagèmes et moralistes de salon. En outre, sa principale préoccupation, une fois qu'il s'était assuré que le commandement de bombardiers avait fait son travail du mieux qu'il le pouvait, était de réduire au minimum les risques pour ses équipages, qui avaient été durement éprouvés tout au long de la guerre<sup>94</sup>.

Le premier ministre Churchill semble aussi avoir exercé une mémoire sélective bien commode lorsqu'il a rédigé la note offensante, choisissant d'oublier toutes les occasions où il avait prié sir Archibald Sinclair de bombarder les villes situées dans l'est du pays, durant le mois de janvier, dans des conversations téléphoniques, des notes de service et des directives.

Le premier ministre Churchill savait bien que la RAF allait attaquer Dresde et d'autres villes de l'est du pays; la décision d'attaquer avait été prise par les membres du Cabinet, et il l'appuyait entièrement. Qu'il le nie à ce moment-là était loin de lui faire honneur et montrait qu'il cherchait à s'en distancier, lui et son gouvernement, pour éviter les retombées politiques qui ne manqueraient pas de venir du côté des pays neutres et des États-Unis. Sa remarque : « Le secrétaire aux Affaires étrangères a discuté de ce sujet avec moi » indique que cela pourrait être le cas<sup>95</sup>.

En outre, l'enthousiasme du premier ministre à l'idée d'effectuer des bombardements dans le but de punir le poussait parfois à se perdre dans des discours d'une élégance pompeuse. Ses remarques forçaient parfois les autres, y compris sir Arthur Harris, à remettre le premier ministre Churchill « dans le droit chemin ». Le premier ministre était enclin à vouloir punir : la preuve en est qu'il a à plusieurs reprises envisagé de mener des raids de représailles contre les Allemands après les attaques qui ont anéanti Lidice, en Tchécoslovaquie, en 1942, et qu'il a approuvé la campagne de bombardement *Crossbow* contre les installations de production d'armes de la série V<sup>96</sup>. Il faut noter qu'il ne s'est pas toujours montré d'une humeur aussi belliqueuse dans les discussions qu'il a eues sur la politique de bombardement durant la guerre, et cela est particulièrement vrai vers la fin des hostilités en Europe, alors qu'il pensait sans doute à ce qu'il allait laisser en héritage et à son avenir politique. Par exemple, les opposants à la campagne de bombardement ont fait grand cas de la question qu'il a posée durant la soirée du 27 juin 1943, à sa résidence secondaire officielle, après avoir vu un film montrant le bombardement de centres allemands : « Sommes-nous des bêtes? ». Il faut savoir que le premier ministre Churchill et sir Arthur Harris étaient tous

les deux enclins à recourir à l'occasion à des images fortes. Ce trait faisait tout simplement partie intégrante de la personnalité flamboyante de ces deux chefs de guerre exceptionnels.

Sir Charles Portal adhérait complètement aux idées de sir Arthur Harris, plus particulièrement en ce qui concerne les raids effectués contre Dresde et, d'une manière plus générale, à propos des bombardements de zone. En outre, la note du premier ministre avait tellement indigné les chefs d'état-major que sir Charles Portal avait demandé à ce dernier de la retirer, avec le soutien inconditionnel de sir Archibald Sinclair.



SOURCE: BAC, PL3218.

La base de la *Luftwaffe*, à Volkel, au Pays-Bas, après une attaque particulièrement réussie du commandement de bombardiers britannique.

## LES SOLDATS EN BLEU

En toute justice, le premier ministre Churchill a reconnu la validité des arguments et des préoccupations de ses chefs d'état-major, et le 1<sup>er</sup> avril 1945, il a consenti à remplacer sa note initiale par une nouvelle version dont les propos seraient beaucoup plus modérés. Les notes qui suivent renferment une demande officielle visant le retrait de la note offensive et l'énoncé de la note de remplacement.

D.89/5

### TRÈS SECRET

#### **BUREAU DU MINISTRE DE LA DÉFENSE PREMIER MINISTRE**

Après la réunion de l'état-major tenue hier, vous avez dit que vous retireriez votre note « incisive », soit la note n° D.83/5, datée du 28 mars, à l'intention du Comité des chefs d'état-major et du CEMFA, à propos du bombardement de villes allemandes, et vous m'avez demandé d'en rédiger une nouvelle version dans des termes plus réservés.

- I. Vous trouverez dans la présente une nouvelle version de la note, que je vous envoie aux fins d'examen.
- II. Entre-temps, toutes les copies de la version antérieure de votre note ont été retirées de nos dossiers.

-H. L. Ismay  
Le 30 mars 1945<sup>97</sup>

### TRÈS SECRET

#### **NOTE PERSONNELLE DU PREMIER MINISTRE**

Série n° D.89/5

#### **DU GÉNÉRAL ISMAY POUR LE COMITÉ DES CEM CEMFA**

Il est temps, à mon avis, de revoir la question des supposés « bombardements de zone » effectués contre des villes allemandes, car nos objectifs doivent servir nos intérêts plutôt que ceux de l'ennemi. Si nous nous

rendons maîtres d'un territoire complètement en ruine, nous souffrirons d'une pénurie importante de logements, pour nous et pour nos alliés; en outre, nous serons incapables de sortir de l'Allemagne les matériaux nécessaires pour répondre à nos propres besoins en logements, parce qu'ils devront d'abord servir à la construction de logements temporaires pour les Allemands. Nous devons veiller à ce que nos attaques ne nous fassent pas plus de tort à long terme qu'elles nuisent à l'effort de guerre de l'ennemi dans l'immédiat. Je vous prie de me faire connaître votre point de vue.

W.S.C.  
28.3.45<sup>98</sup>

La nouvelle version de la note ne faisait aucunement référence à des attaques « pour semer la terreur » ni, plus précisément, au raid contre Dresde. Toutefois, les dommages n'avaient pu être évités et, malgré les promesses que lord Ismay avait faites, la version originale de la note était restée dans les dossiers; l'analyse qui sera faite de cette version, une fois qu'elle aura été rendue publique, aura des répercussions d'une portée considérable.

## L'avenir en tête

SOURCE : Musée impérial de la guerre, TR2858.



Sir Winston Churchill et les chefs d'état-major de son équipe interalliée, en 1945, sir Charles Portal (qui deviendra vicomte), sir Alan Brooke et sir Andrew Cunningham.

Au cours du printemps 1945, la nouvelle détermination du premier ministre à mettre fin au bombardement de villes allemandes s'est rapidement fait ressentir. L'état-major de la force aérienne n'a pas tardé à tenir compte de l'essence de l'orientation sous-entendue dans la nouvelle version de la note, datée du 1<sup>er</sup> avril. Le jour même, sir Charles Portal recommandait que les forces mettent fin à l'offensive de bombardement et qu'elles ne poursuivent que les opérations menées à l'appui des campagnes terrestres et maritimes. Les recommandations de l'état-major de la force aérienne ont ensuite été approuvées par toute la chaîne de commandement, et sir Arthur Harris en a été informé le 6 avril<sup>99</sup>. Toutefois, sir Charles Portal a énoncé clairement l'objectif et les raisons justifiant la réalisation de bombardements de zone ainsi que les conditions précises dans lesquelles il serait encore possible d'en effectuer, au besoin. Il a souvent été dit de sir Charles Portal, comme du premier ministre Churchill, qu'il ne perdait jamais de vue le fait que ses actions allaient passer à l'histoire et qu'il s'était distancié de sir Arthur Harris et de la campagne de bombardement menée par le commandement de bombardiers contre les villes industrialisées. Toutefois, malgré les conflits qui l'opposaient à sir Arthur Harris, dont il a déjà été question, sir Charles Portal n'a jamais cessé de défendre la position de sir Arthur Harris devant les autorités supérieures et a clairement soutenu que les bombardements de zone avaient encore leur place. Il restait convaincu qu'ils étaient justifiés dans certaines circonstances, même à cette étape avancée de la guerre. Il a aussi clairement indiqué que le commandement de bombardiers ne disposait que depuis relativement peu de temps de la capacité voulue pour mener des attaques de précision, que sa capacité de précision avait des limites, malgré tous les progrès réalisés dans les domaines de la technologie et de la tactique, et que la plupart des éléments de la force principale n'appliquaient toujours pas les méthodes assurant plus de précision. Un extrait important du document rédigé par sir Charles Portal à l'intention du Bureau du premier ministre et des chefs d'état-major des forces interarmes interalliées est donc reproduit dans ce qui suit :

TRÈS SECRETBOMBARDEMENTS DE ZONENote du chef de l'état-major de la force aérienne

- Nous ne sommes parvenus qu'au cours des derniers mois à perfectionner notre technique de combat de nuit suffisamment pour obtenir des résultats satisfaisants des attaques de nuit que nous menons contre des installations industrielles précises ou des cibles relativement petites. De jour, les opérations de bombardement contre de tels objectifs ne peuvent être réussies que si le ciel est clair au-dessus de l'objectif, ce qui ne se produit que rarement dans une année. C'est pour cette raison et bien d'autres encore que les bombardements de zone ont constitué une partie essentielle de notre stratégie; en effet, ils permettent à nos forces de mener leurs attaques contre d'importants regroupements d'industries de guerre allemandes avec toute la constance et la portée dont elles sont capables.
- Les objectifs justifiant les attaques contre les secteurs industrialisés ont été les suivants :
  - (a) Détruire des installations industrielles importantes et désorganiser la main-d'œuvre et les services essentiels.
  - (b) Perturber les centres de communication essentiels au maintien de l'ordre et au bon déroulement des activités d'approvisionnement militaire dans les secteurs situés directement derrière les zones de combat de l'ennemi.
  - (c) Désorganiser et perturber l'administration des nazis.
  - (d) Forcer l'ennemi à employer des ressources matérielles et humaines pour assurer sa défense et effectuer des travaux de réparation et de réfection, alors qu'il aurait pu s'en servir

pour assurer sa production de guerre et renforcer la puissance de ses forces armées dans les offensives.

- Même si les progrès accomplis récemment nous permettent désormais d'effectuer des attaques de nuit avec précision, nous devons toujours tenir compte des considérations d'ordre opérationnel qui nous ont jusqu'ici forcés de mener des attaques de zone. Toutefois, il est devenu évident que, à cette étape avancée de la guerre, nous ne pouvons plus nous attendre à tirer des avantages importants ou immédiats des attaques que nous mènerions contre les centres industriels allemands qui restent, parce qu'il est peu probable que de telles attaques produisent les effets espérés avant la fin des hostilités...
- Il pourrait toujours arriver, par contre, que les bombardements de zone constituent le meilleur moyen d'effriter la faculté de résister de l'ennemi. Cela pourrait se produire dans les cas suivants :
  - (a) Si la résistance s'intensifie sur le front de l'Ouest ou si nous ne parvenons pas à la vaincre sur le front de l'Est, des attaques contre les secteurs bâtis qui sont situés immédiatement derrière les fronts où se trouvent les forces de réserve et les organisations de maintenance, là où se déroulent les activités militaires d'approvisionnement, pourraient constituer un moyen aussi efficace que dans le passé de nous préparer à un assaut...
  - (b) Il pourrait devenir nécessaire, pour l'atteinte des objectifs militaires, d'attaquer des systèmes de communication dans le centre et dans le sud de l'Allemagne, pour empêcher les forces ennemies de se déplacer entre les deux fronts ou de se replier vers la redoute qui se trouve dans le sud de l'Allemagne. Nous ne disposerons pas nécessairement du temps qui nous permettrait d'attendre que les conditions soient réunies pour effectuer des bombardements de précision;

nous pourrions donc devoir recourir à des bombardements de zone.

- (c) Il existe de fortes indications que le haut commandement allemand et son entourage, les ministères et les membres de l'organisation du parti se préparent à s'établir dans un certain nombre de villes de Thuringe pour pouvoir orchestrer les activités de résistance et en assurer la continuité. La destruction de ces villes par des attaques de zone pourrait donc devenir une exigence militaire.
- (d) Après avoir perdu des territoires, la marine allemande a été forcée de se retirer de la partie orientale de la mer Baltique et de se concentrer dans les ports du côté occidental de la mer Baltique et de la mer du Nord, plus spécialement à Kiel. L'attaque qui sera menée contre cet objectif, qui a déjà été ordonnée, pourrait bien détruire une grande partie de cette ville et la laisser plus ou moins dans le même état que si elle avait subi une attaque de zone.
- Nous comprenons l'importance de ne pas détruire inutilement les villes et les installations qui pourront servir à nos troupes ou à la reconstruction des pays alliés. Par contre, si nous demandons à nos forces de bombardement de n'effectuer que des attaques de précision à vue, nous les empêcherons certainement de contribuer autant qu'elles le pourraient à accélérer l'anéantissement de l'ennemi. Les attaques de zone constituent toujours une stratégie valable, dans la mesure où elles visent à faciliter la progression des forces alliées au cœur de l'Allemagne ou à hâter la fin de la guerre<sup>100</sup>.

Washington a immédiatement été averti du changement que les Britanniques s'apprêtaient à apporter à l'orientation de leur stratégie de bombardement, une initiative que les États-Unis ont bientôt fait de soutenir pleinement, en principe et dans leurs opérations en Europe<sup>101</sup>.

Les hostilités ont pris fin en Europe peu de temps après, mais il restait encore beaucoup à faire dans le théâtre du Pacifique. Les bombardements stratégiques étaient devenus un art dans le théâtre européen des opérations, et bon nombre des leçons sanglantes qui en avaient été tirées allaient bientôt être mises à profit contre l'empire du Soleil, avec une redoutable efficacité.



SOURCE : Musée des forces aériennes de l'armée des États-Unis, 090625-F-1234K-298.

Des Boeing B-29 Superfortress s'approchent d'un objectif au Japon, en 1945.

### Les bombardements de zone durant la guerre au Japon

L'un des effets notables de la campagne de bombardement menée en Europe par les Alliés se voit dans la manière d'aborder la guerre contre l'empire japonais. Dans le théâtre du Pacifique, les B-29 Superfortress de la Vingtième force aérienne des États-Unis ont commencé à bombarder l'archipel japonais à la fin de 1944, depuis des bases situées sur les îles Mariannes. Toutefois, les résultats des bombardements de précision

qu'ils tentaient d'effectuer à haute altitude avec des bombes à explosif brisant se sont avérés plutôt décevants. Au début de mars 1945, s'inspirant d'une page de l'histoire des bombardements de zone effectués en Europe, les membres d'équipage ont laissé de côté les bombardements de précision en faveur de bombardements à moyenne altitude contre des objectifs non ponctuels, larguant des bombes incendiaires en vol rasant. Le plus spectaculaire de ces raids a été mené contre Tokyo les 9 et 10 mars 1945 : près de 125 000 personnes ont été tuées et plus d'un million d'autres personnes se sont retrouvées à la rue<sup>102</sup>. Dans l'ensemble, à la fin de la guerre, près de 44 pour 100 des 63 plus grandes villes du Japon étaient réduites à l'état de décombres et 42 pour 100 des installations industrielles du pays étaient détruites<sup>103</sup>. Ces raids particulièrement démoralisants ont amené le Japon au bord de la capitulation. Et pourtant, compte tenu de la féroce détermination des Japonais à résister à l'invasion de leur archipel par les Alliés – dont témoignent le sacrifice de 2530 aviateurs de la marine japonaise<sup>104</sup> et d'un nombre au moins égal d'aviateurs de l'armée<sup>105</sup> dans des attaques-suicide contre des navires des forces alliées, la dernière ayant été menée le jour de la cessation des hostilités, soit le 15 août 1945, et celui des nombreux soldats morts dans les combats terrestres menés à la fin de la guerre, particulièrement ceux d'Iwo Jima et d'Okinawa –, les autorités exécutives des pays alliés étaient grandement inquiètes des pertes de vies humaines qu'une invasion de l'archipel entraînerait dans les *deux* camps, si elle devait avoir lieu. Winston Churchill précise sa pensée à ce sujet :

Nous nous attendions à une résistance désespérée des Japonais dans la tradition des samourais, non seulement lors des batailles rangées, mais dans chaque grotte, dans chaque trou [...] Réduire cette résistance homme par homme, conquérir le pays mètre par mètre, pouvait nécessiter le sacrifice d'un million de soldats américains et d'un nombre de Britanniques égal à la moitié de ce chiffre, ou peut-être plus si nous pouvions les transporter là-bas, car nous étions résolus à participer à l'hallali<sup>106</sup>.

À l'été 1945, des préparatifs minutieux étaient en cours en vue du déclenchement de l'opération *Downfall*, soit l'invasion anticipée, qui devait commencer le 1<sup>er</sup> novembre 1945 par l'île de Kyushu, complètement au sud de l'archipel, et qui devait être d'une envergure telle qu'elle éclipserait les opérations menées le jour J. Une recherche sérieuse réalisée récemment a révélé que les prévisions du premier ministre Churchill quant au « coût en vies humaines » étaient en réalité assez prudentes et que l'équipe alliée des planificateurs avait en fait prédit à l'époque que le nombre de victimes seraient de 1,7 à 4 millions<sup>107</sup>. En effet, le Conseil supérieur de guerre, alors dirigé par le premier ministre et Amiral Suzuki Kantaro, qui avait remplacé les généraux Tojo Hideki et Koiso Kuniaki l'un après l'autre, était déterminé à obtenir du peuple japonais qu'il se suicide collectivement, s'il le fallait, demandant « ... que jusqu'à 100 000 000 de Japonais sacrifient leur vie, au besoin, pour repousser l'invasion de l'archipel par les Alliés<sup>108</sup> ». Les bombardements de zone effectués au Japon avaient incontestablement porté un coup dévastateur aux industries de guerre nippones, et les usines qui avaient survécu aux attaques étaient près de s'effondrer en raison du manque de matières premières et des dommages infligés à leur infrastructure. Pourtant, en juillet 1945, les industries aéronautiques nippones parvenaient encore à produire plus de 1000 aéronefs militaires par mois, et le Japon disposait de 12 700 aéronefs et de 18 600 pilotes pour assurer sa défense<sup>109</sup>. Il ne manquait pas non plus d'aviateurs qui n'auraient pas hésité à se suicider pour les besoins de la cause, prêts à compenser le manque d'outils technologiques par leur courage et à plonger avec leur aéronef sur une force d'invasion massive des Alliés. En outre, « toute femme, âgée de 17 à 40 ans, tout homme, âgé de 15 à 60 ans, fut tenu de se porter sur les plages, muni de bambous aiguisés à la rencontre des envahisseurs. Toutes les démarches officieuses que firent les Alliés pour arrêter les combats furent rejetées<sup>110</sup> ».

SOURCE : Musée des forces aériennes de l'armée des États-Unis, 090625-F-1234K-274.



Des B-29 durant un bombardement.

Dans tous les pays alliés, la population devenait de plus en plus fatiguée de la guerre, car les pertes avaient été lourdes et les privations nombreuses au cours de la dernière année civile des guerres menées en Europe et en Asie et parce que les dépenses engagées pour la conduite de la guerre avaient beaucoup fragilisé l'économie. Les mouvements d'agitation de la classe ouvrière se sont intensifiés, particulièrement en Grande-Bretagne. Par conséquent, il était devenu difficile, en Amérique comme en Grande-Bretagne, d'obtenir le consentement et l'appui de la population, qui était réticente à payer ce qu'il en coûterait d'envahir l'archipel. Aussi douloureux que cela ait pu être pour les Alliés de décider de procéder au largage des deux bombes atomiques sur Hiroshima et Nagasaki – l'exemple parfait d'un bombardement de zone stratégique, s'il en est un –, qui aura causé 150 000 nouveaux décès parmi les citoyens japonais

[et bien d'autres personnes mourront par la suite du syndrome d'irradiation aiguë], il reste que les retombées de cette offensive ont contribué, combinées à la détérioration rapide de la situation militaire des Japonais, à l'entrée de l'URSS dans la guerre du Pacifique et à la réduction constante du nombre de villes industrielles nippones, à convaincre les Japonais qu'il ne leur servirait plus à rien de résister. Après le largage des bombes atomiques, les Japonais, qui avaient déjà bien assez de mal à se défendre contre des formations serrées de redoutables B-29 Superfortress, se sont rendus à l'évidence qu'ils n'avaient pas vraiment les moyens de défendre tout le pays contre des avions capables de voler à haute altitude et à grande vitesse et de pénétrer dans un espace aérien en solo pour larguer des bombes atomiques n'importe où au-dessus du pays, les soumettant à un véritable jeu de « roulette russe »<sup>111</sup>.

Finalement, le 10 août 1945, les Japonais ont déclaré que l'Empire du Japon accepterait les conditions de la capitulation annoncées durant la conférence de Potsdam le mois précédent, tant que les puissances alliées consentiraient officiellement à permettre à l'empereur Hirohito de demeurer le souverain de son pays. Les Alliés ont ensuite « accusé réception du message du Japon et accepté la disposition concernant la préservation du titre de souverain de l'empereur Hirohito, tout en précisant de façon marquée que le descendant divin de la déesse du Soleil Amaterasu-ō-mi-kami serait assujéti à l'autorité des Alliés<sup>112</sup> ». Le rappel insistant de l'inutilité de toute tentative d'opposer une résistance et la garantie que la monarchie nipponne serait préservée ont évité aux Japonais de se retrouver dans une situation où tous auraient été obligés de mourir, jusqu'au dernier homme et à la dernière femme. Par conséquent, les bombardements stratégiques ont de toute évidence contribué à prévenir de nombreuses pertes, tant du côté des Alliés que du côté des Japonais, en écartant la nécessité de procéder à une invasion armée du continent japonais, dont le coût, peu importe la manière de le calculer, aurait été exorbitant.

SOURCE : Musée des forces aériennes de l'armée des États-Unis, 090625-F-1234K-267.



Le largage de bombes par un groupe de B-29, vu depuis le poste de pilotage de l'un des aéronefs du groupe.

## Le bilan

Les opposants à l'offensive de bombardement, dont Randall Hansen, qui a fait connaître son point de vue à ce sujet dans son livre *Fire and Fury*, ont souvent laissé entendre que les dommages matériels et la perte de vies humaines en avaient complètement éclipsé les avantages et qu'il aurait été préférable d'employer à d'autres fins les ressources qui y ont été consacrées. Ils ont avancé que les effectifs des forces de combat auraient été mieux employés dans d'autres armes de combat, plus particulièrement dans l'armée de terre, durant l'épuisante campagne menée dans le nord-ouest de l'Europe, et que les industries auraient pu produire plus d'armes pour répondre à leurs besoins. Toutefois, pour défendre ce point de vue, il faut tenir pour acquis que le nombre de ressources consacrées à la campagne a été démesurément grand. Richard Overy soutient qu'il

était en réalité plutôt modeste. « Les ressources attribuées pour la campagne de bombardement ne représentent que 7 pour 100, et 12 pour 100 en 1944 et 1945, de l'ensemble de celles qui ont été consacrées à l'effort de guerre (production et combats). Étant donné qu'une partie au moins de la production des bombardiers a servi à l'exécution de missions dans d'autres théâtres de guerre [et à d'autres commandements], il n'y a aucun doute que le pourcentage de l'effort de guerre total consenti pour les seuls bombardements sur l'Allemagne était moindre. Il serait exagéré de dire qu'en fournissant 7 pour 100 de l'effort de guerre, les Britanniques ont commis une extravagance<sup>113</sup> ». En outre, il est vrai que l'infanterie a connu une importante pénurie de ressources en 1944, mais la situation n'est jamais devenue critique et a fini par être rectifiée. En ce qui concerne le matériel, aucune des armes n'a véritablement manqué de quoi que ce soit après 1943, et à compter de cette année-là, les pays de l'Amérique du Nord ont aussi largement contribué à la production de guerre.



SOURCE : Musée des forces aériennes de l'armée des États-Unis, 060517-F-12345-003.

Une Forteresse volante (B-17) se désintègre en plein vol après avoir été touchée.

Les critiques faites à l'encontre de la campagne de bombardement ont surtout visé le coût humain, soit le nombre indéniablement élevé de pertes parmi les équipages anglo-américains; en effet, seulement au sein de la Huitième force aérienne et du commandement de bombardiers britannique, 81 000 membres d'équipage ont perdu leur vie à bord de 18 000 aéronefs abattus. Les bombardements ont entraîné le décès de quelque 593 000 non-combattants dans les pays de l'Axe. Toutefois, il faut situer ces nombres dans leur contexte, particulièrement en regard des 20 ou 27 millions de personnes qui sont mortes durant la guerre du côté de l'Union soviétique et des millions d'autres qui ont été exterminées par les nazis. Il reste que le coût humain de la campagne était énorme.

Durant la guerre, les 125 000 membres d'équipage du commandement de bombardiers britannique ont effectué 364 514 sorties au-dessus de l'Europe et largué la majeure partie de leurs bombes durant la période allant de l'été 1944 à la fin des hostilités. Du nombre total de tonnes de bombes larguées par le commandement de bombardiers, 74 pour 100 l'ont été après le 1<sup>er</sup> janvier 1944 et 70 pour 100 après le 1<sup>er</sup> juillet 1944; après cette date, le commandement a subi un nombre nettement moins important de pertes. « Si les bombardements effectués en Allemagne ont peu ralenti la production avant juillet 1944, ce n'est pas seulement parce que l'Allemagne disposait d'un surplus de ressources, mais parce le gros de l'offensive aérienne n'avait pas été dirigé vers l'Allemagne. L'effet s'est fait sentir dès que la guerre aérienne a été lancée massivement<sup>114</sup> ».



SOURCE : BAC, PL42518.

Les dommages infligés aux centres industriels étaient horribles.

## L'apport de l'offensive de bombardement à la victoire

Les bombardements ont permis aux Alliés de gagner du terrain non seulement grâce aux effets directs qu'ils produisaient, par exemple la destruction d'objectifs, mais aussi grâce aux nombreux avantages connexes qui en ont découlé. Selon Richard Overy :

Après [l'économiste renommé John Kenneth] Galbraith, l'idée s'est répandue que la seule chose que le commandement de bombardiers a faite ou s'est fait demander de faire, était d'attaquer des villes allemandes sans se soucier de la précision. Les chercheurs qui ont enquêté sur la campagne de bombardement ont surtout mesuré les dommages physiques qui ont directement causé un ralentissement de la production de guerre. Cette approche a donné lieu à une interprétation

étroite des données économiques relatives à l'offensive de bombardement, et l'idée que l'on se fait des objectifs et de la nature de l'offensive menée par les Britanniques s'en trouve extraordinairement déformée<sup>115</sup>.

Il est vrai que le commandement de bombardiers britannique a effectué des bombardements contre la structure économique et militaire à l'intérieur de l'Allemagne, mais il a aussi dirigé un bon nombre de ses missions contre de nombreux autres objectifs, lorsque ses aéronefs étaient requis. Une fois encore, comme le mentionne Richard Overy, le nombre de tonnes de bombes que le commandement de bombardiers a larguées contre des villes industrielles ne représente même pas la moitié du nombre total de bombes qu'il a larguées durant toute la guerre<sup>116</sup>. De plus, vers la fin de la campagne, même lorsque l'objectif était une ville industrialisée, le commandement de bombardiers menait souvent des attaques tactiques plutôt que stratégiques, pour permettre aux forces terrestres alliées d'avancer. Pendant les quatre premières années de la guerre, ou presque, il a surtout appuyé des opérations maritimes, particulièrement des opérations de mouillage de mines dans les eaux territoriales de l'ennemi et dans la partie ouest de la mer Baltique et mené des attaques contre des usines de production de sous-marins allemands et des installations opérationnelles<sup>117</sup>, tandis que durant une bonne partie de 1944, il s'est surtout concentré sur l'invasion du nord-ouest de l'Europe. En outre, ses aéronefs ont servi à appuyer des missions de reconnaissance et de propagande, des opérations de guerre électronique et de déception, des mouvements de résistance dans les territoires occupés de l'Europe et des missions d'aide humanitaire et de secours, vers la fin des hostilités. Le commandement était un véritable « homme à tout faire »; il aura fallu toute la détermination de ses commandants pour qu'il ne soit pas détourné excessivement et trop souvent de sa mission principale, car les demandes fusaient de toutes parts et ses ressources étaient limitées.



SOURCE : BAC, PL42542.

La ville de Köln et un pont, tous deux en ruine, en 1945.

Cela dit, il reste que, le recul aidant, il est plus facile de voir clair et de se demander si sir Arthur Harris, qui avait sans doute raison de penser que les bombardements de zone s'imposaient dans les premières années de la campagne de bombardement, n'avait pas fait preuve d'une certaine myopie en s'entêtant à rejeter les soi-disant objectifs « panacées ». Albert Speer et certains membres de son entourage redoutaient une reprise opportune des attaques fort destructrices qui avaient été menées en 1943 contre des barrages de la Ruhr, contre Hambourg et contre des usines de production de roulements à billes, et croyaient que de nouvelles attaques d'une même envergure auraient été catastrophiques à ce moment-là pour le Reich<sup>118</sup>. Dans le même ordre d'idée, si les Alliés avaient attaqué les

ressources pétrolières de l'ennemi plus tôt et d'une manière plus concentrée, un sujet qui opposait le commandant en chef du commandement de bombardiers britannique et le chef d'état-major de la force aérienne, la guerre *aurait pu* prendre fin un peu plus tôt en Europe. Mais dans le brouillard de la guerre, sir Arthur Harris pensait sincèrement qu'il était dans la bonne voie et que sa façon de se servir de son commandement permettait d'infliger autant de dommages que possible compte tenu des circonstances. Il faut dire que les choix qu'il a faits quant à la voie à suivre ou aux objectifs à cibler, même s'ils auraient peut-être pu porter sur des objectifs plus rentables, n'étaient certainement pas sans valeur ni injustifiés. Le regard que nous posons avec le recul doit tenir compte de la façon de voir de l'époque. En outre, sir Arthur Harris était fermement convaincu dès le début de la campagne que le commandement de bombardiers subirait un nombre considérable de pertes s'il retournait fréquemment mener des attaques concentrées contre certains objectifs.

Robin Neillands estime que sir Arthur Harris ne disposait tout simplement pas, contrairement aux Alliés lorsqu'ils ont largué leurs bombes atomiques sur le Japon, des armes nécessaires pour causer des dommages tellement dévastateurs en Allemagne qu'ils écraseraient la faculté de résister des Allemands. En outre, Neillands soutient :

[que sir Arthur Harris] a aussi dû composer tout au long de sa campagne avec l'incapacité des chefs d'état-major des forces interarmes interalliées de maintenir le cap sur un objectif précis, ce qui constitue une erreur typique dans le domaine militaire. L'objet des opérations menées par le commandement de bombardiers, sauf au tout début, en 1939, *était d'amener l'ennemi à se battre sur son propre territoire*. L'atteinte de cet objectif était la *raison d'être* du bombardier stratégique, et personne parmi les dirigeants ne remettait cela en question. « Il n'y a qu'un moyen de le [Hitler] faire tomber, et c'est de mener une attaque absolument dévastatrice contre la patrie des nazis avec des bombardiers lourds. Nous devons être capables de le

vaincre par ce moyen, sinon je ne vois pas comment nous y parviendrons. » Ainsi écrivait Winston Churchill en 1940... [Mais] ce dont sir Arthur Harris avait besoin [...] c'était un plus grand nombre d'aéronefs et la liberté d'agir. Mais il a été empêché, à tous les niveaux, de maintenir le cap sur son objectif et de réaliser son plan. L'échec réside surtout dans le refus de donner au commandement de bombardiers les moyens qui lui auraient permis de mettre à exécution le plan qu'il s'était donné; ce n'était pas la faute du Maréchal en chef de l'Air Harris. Dès le début de la guerre, la force de bombardiers a continuellement été éparpillée dans diverses missions; les aéronefs et les équipages ont été envoyés en Afrique du Nord et en Italie, à l'appui du commandement de l'aviation côtière et en Extrême-Orient. Un tel éparpillement des ressources a empêché sir Arthur Harris de disposer d'une force de la taille qui lui aurait permis d'exécuter les ordres qu'il avait reçus<sup>119</sup>.

L'offensive de bombardement a marqué le début d'une suite de combats jugés essentiels, non seulement parce qu'ils allaient porter un dur coup au Troisième Reich, mais aussi parce qu'ils allaient multiplier les appuis, tant chez les Britanniques que partout ailleurs. Elle n'a pas manqué d'influer sur l'opinion des pays de l'Amérique et du Commonwealth, aussi bien que sur celle des populations de pays susceptibles d'être assujettis ou de devenir des alliés, montrant que les Britanniques étaient déterminés à convaincre le monde entier de la nécessité de lutter contre la tyrannie des nazis, quitte à poursuivre la lutte seuls, s'il le fallait. Une telle initiative aura suffi à donner un poids considérable aux opinions des Britanniques relativement à la conduite de la guerre. Elle fera aussi des merveilles pour le moral des civils au pays, rassurant les Britanniques et ravivant leur espoir à un moment où ils en avaient vraiment besoin. Cette manifestation de la détermination d'un pays n'a jamais été aussi importante qu'après l'invasion de l'Union soviétique par les Allemands durant l'été 1941. L'offensive de bombardement constituait un deuxième front, apportait un réel soulagement aux Soviétiques

assiégés, à un moment où il n'y avait absolument pas d'autres moyens de mener une offensive. Les gains obtenus grâce aux bombardements auront réuni les conditions propices à une invasion réussie dans le nord-ouest de l'Europe, « une campagne menée indépendamment pour ouvrir la voie à une invasion interarmes de l'Europe occupée par Hitler<sup>120</sup> ». D'avril à septembre 1944, le commandement de bombardiers britannique a coordonné la majorité de ses activités avec les opérations menées avant, durant et après l'invasion par la Normandie. Après l'invasion, il portera un coup décisif aux réseaux de transport et aux ressources pétrolières de l'ennemi, paralysant complètement le Troisième Reich, qui en était à ses dernières heures.

Pour ce qui est de l'idée selon laquelle la production de guerre des Allemands aurait en fait augmenté après le début de l'OBI, il faut dire que l'état de guerre totale n'a été déclaré qu'après la défaite des Allemands à Stalingrad, en février 1943, et que, à compter de ce moment-là, les Allemands se sont mis à produire « jour et nuit » alors qu'ils avaient jusque-là conservé un rythme modéré, à la demande de Hitler, qui tenait absolument à ce que les opérations militaires du Reich ne nuisent pas à la prospérité de l'industrie des biens de consommation. Cette accélération prodigieuse du rythme de la production s'est principalement faite sur le dos de millions de travailleurs amenés de force depuis les territoires occupés par le Reich et contraints à l'esclavage. Il est difficile d'imaginer ce que les Allemands auraient pu accomplir s'ils n'avaient *pas* été forcés à entreprendre la lourde tâche de décentraliser leurs industries<sup>121</sup>, s'ils n'avaient *pas* été forcés de renforcer considérablement leurs moyens de défense pour contrer la menace des bombardements<sup>122</sup>, s'ils avaient pu utiliser à leur guise leurs usines de production et employer sans entraves leur réseau très diversifié de transport.



SOURCE : BAC, PL41055.

*Oscar, un Halifax III très performant.*

De plus, contrairement à ce que le professeur Randall Hansen et d'autres opposants à la campagne de bombardement ont affirmé, le Maréchal en chef de l'Air sir Arthur Harris n'a certainement pas été l'*architecte* des opérations de bombardement de zone, même s'il en aura indéniablement été le plus déterminé de tous les *praticiens* de niveau supérieur. Cette distinction pourrait s'appliquer à plus d'un groupe, mais surtout au chef d'état-major de la force aérienne, sir Charles Portal, et au premier ministre britannique. En réalité, c'est le premier ministre Churchill qui a donné l'ordre d'attaquer Dresde en février 1945, à la demande de l'Union soviétique, qui était alors engagée dans des opérations offensives majeures à 100 milles à l'est de la ville, un fait qu'il a par la suite essayé de cacher, ce qui n'est pas à son honneur.

### La question de la moralité

Les lecteurs ne doivent pas oublier que le commandement de bombardiers britannique n'a pas été le seul à effectuer des bombardements dans le but de miner le moral de l'ennemi. Nous avons déjà présenté le point de vue et l'approche des États-Unis en ce qui concerne les bombardements de zone. Le Major General Frederick L. Anderson fils a assumé le commandement du Huitième commandement de bombardiers des

États-Unis au sein de la Huitième force aérienne durant la majeure partie de la guerre aérienne menée en Europe par les Alliés. En ce qui concerne la campagne de bombardement isolée menée à la fin de la guerre par les forces américaines contre des centres urbains de moindre importance, le Général Anderson a fait remarquer que même si personne ne s'attendait à ce que de telles opérations permettent à elles seules d'écourter la guerre, « il était permis d'espérer que le récit de l'Allemagne frappée de tous les côtés serait transmis de pères en fils, de génération en génération [et] que ce récit aurait sans aucun doute un effet de dissuasion pour quiconque penserait à déclencher une guerre à l'avenir<sup>123</sup> ». Poursuivant dans ce sens, l'auteur britannique Keith Lowe soutient, à l'instar d'autres auteurs, que le bombardement de Hambourg et les bombardements effectués par la suite contre d'autres villes allemandes ont fini par éteindre le militarisme dans le cœur du peuple allemand, dans son livre *Inferno: The Destruction of Hamburg, 1943*, qui a été salué unanimement par le public et les critiques dès sa publication en 2007<sup>124</sup>. L'attitude qu'affichent aujourd'hui les Allemands à l'égard de leur participation à des opérations militaires à l'étranger donne certainement du poids à cet argument.

Devant l'accumulation des preuves attestant que les nazis avaient commis des atrocités, vers la fin de la guerre, les Alliés en sont venus à nourrir un sentiment beaucoup plus dur envers le peuple allemand, qu'ils souhaitaient réduire à la soumission la plus totale, pour qu'il n'ait plus jamais l'idée de faire subir un nouvel holocauste au monde entier. Ce durcissement s'est traduit par un emploi tactique partiel des bombardiers stratégiques pour appuyer la progression des forces alliées en Allemagne dans les dernières semaines de la guerre. Lorsqu'un centre urbain allemand résistait et que les forces anglo-américaines perdaient des soldats dans les combats menés de maison à maison, comme cela s'est produit à Ortona, en Italie, et dans d'autres régions durant la progression des forces dans le nord-ouest de l'Europe, ce centre était habituellement rasé à coup de tirs d'obus et de bombardements. Par contre, les centres qui se rendaient sans résister étaient habituellement sauvés de la destruction totale. Dans l'ensemble, les Allemands n'ont pas eu droit à

de telles marques de courtoisie durant la progression des Soviétiques, et ils comprenaient fort bien la distinction faite par les Alliés. Ces actions ont montré qu'aucun citoyen du Troisième Reich ne pouvait se permettre de rester *indifférent* aux bombardements ni s'attendre à en être épargné, et qu'il ne servirait à rien aux Allemands de continuer d'offrir une résistance armée. Les actions menées délibérément pour démoraliser l'ennemi ont sans contredit contribué à briser la volonté de résister des Allemands et à accélérer la capitulation des forces allemandes dans les centres urbains situés à l'ouest du pays et, par conséquent, à sauver de nombreuses vies, tant chez les Alliés que chez les forces de l'Axe.



Comme Richard Overy l'a récemment proposé, ce qu'il faudrait peut-être surtout retenir de l'étude de la justification morale de la campagne de bombardement, ce sont les *motifs* qui ont fini par pousser les deux plus importantes démocraties à « [s'engager] dans des opérations de guerre totale, laissant complètement de côté les principes moraux qu'elles s'étaient efforcées de défendre dans les années 1930<sup>125</sup> ». La Grande-Bretagne qui,

des deux « grands pays de la démocratie », a été la première à laisser de côté les principes qui lui auraient conféré une supériorité morale, a aussi été la première à engager les forces de l'Axe, et elle avait déjà pu constater à plusieurs reprises que l'Allemagne avait effectué des bombardements de zone sans discrimination, par exemple contre Varsovie, en 1939, contre Rotterdam, Londres et plusieurs autres villes britanniques en 1940, puis contre Belgrade, en Yougoslavie, et d'autres centres urbains britanniques, en 1941 et 1942. Les bombardements de zone étaient à l'époque le seul véritable outil dont les Britanniques disposaient pour les offensives, et ils ont servi à faire valoir, tant du côté des pays amis que des ennemis, que la Grande-Bretagne *pouvait* riposter et qu'elle le *ferait*. Les bombardements de zone apportaient du répit aux Soviétiques et ce type d'offensive constituait à cette époque le seul moyen possible de mener une attaque concentrée et soutenue contre l'ennemi. En outre, bien que, avec le recul, les principes qui ont justifié les bombardements et certains aspects de leur exécution puissent sembler difficiles à défendre, il faut savoir que les données substantielles fournies à répétition par des sources du renseignement infiltrées à l'intérieur du Troisième Reich, comme il en a déjà été question, indiquaient que les bombardements portaient des coups dévastateurs. Les raisons qui avaient justifié les bombardements étaient en grande partie toujours défendables lorsque les États-Unis sont entrés en guerre. En outre, les États-Unis poussaient leurs partenaires britanniques à en finir au plus tôt avec la guerre, car ils voulaient que ceux-ci tournent leur attention vers le Japon, en même temps qu'eux. Les États-Unis ont aussi appris, tant dans leur collaboration avec les Britanniques que dans les combats qu'ils menaient de leur côté, qu'en réalité, leurs propres forces n'étaient aussi que des « instruments de destruction rudimentaires » qui ne pouvaient certes pas compter sur la précision de leurs bombardements, même s'ils avaient depuis toujours donné l'impression que leurs forces pouvaient larguer leurs munitions avec précision et efficacité, peu importe les conditions météorologiques. L'aversion ressentie de nos jours à l'égard de la stratégie de bombardement de zone appliquée durant la guerre s'explique par la tendance actuelle à voir la campagne à

travers la lentille des outils technologiques dont nous disposons à *l'heure actuelle*. Il est vrai que les armes « intelligentes » qui existent de nos jours peuvent démolir une salle à l'intérieur d'un bâtiment, avec une précision chirurgicale, sans même « faire soulever la poussière », si l'on peut dire, dans la salle d'à côté, mais si la technologie qui permet une telle précision est tenue pour acquise de nos jours, il ne faut pas oublier qu'elle n'existait pas durant la Deuxième Guerre mondiale.

Les lecteurs doivent aussi comprendre que même si les Soviétiques ont affecté après la guerre une position vertueuse à propos des bombardements, la ville de Dresde et d'autres villes allemandes de l'est du pays ont été bombardées pour aider les Soviétiques dans leurs propres opérations de combat. Une fois la guerre terminée et Dresde tombée derrière le rideau de fer, les Soviétiques n'avaient pas intérêt à crier sur les toits qu'ils avaient demandé les bombardements, car, à l'heure du nouvel ordre mondial, les pôles idéologiques qui allaient marquer les années de la guerre froide avaient déjà commencé à se radicaliser.

De nos jours, certains penseurs condamnent toujours la campagne de bombardement, à l'instar de Randall Hansen, Margaret MacMillan et Robert Bothwell. Citons par exemple le philosophe britannique contemporain Anthony C. Grayling, qui compte parmi les opposants les plus en vue et qui a laissé entendre qu'il fallait faire un rapprochement au plan moral entre la campagne de bombardement stratégique menée par les Alliés et les attaques du 11 septembre contre les États-Unis. Selon l'auteur du présent document, le problème s'explique en partie par la tendance générale, de nos jours, à juger les décisions historiques et les actions qui ont suivi à travers le filtre des susceptibilités et des outils technologiques de l'heure. Les faits historiques ne peuvent être jugés avec justesse que pris dans leur contexte. Après coup, il est toujours plus facile de voir clair.

Pour ce qui est de l'argument souvent avancé, qui est bête à tout le moins, à savoir que la Deuxième Guerre mondiale était la « guerre de Hitler »

et que 78 millions d'Allemands ne voulaient pas y prendre part, il faut dire que l'opposition des Allemands n'était pas très manifeste quand on pense que les légions nazies ont pu faire comme bon leur semblait dans presque toute l'Eurasie durant les trois premières années de la guerre. Cet argument n'apporte aucune consolation non plus aux fantômes des millions des personnes qui ont été systématiquement exterminées dans les camps de la mort et ailleurs. Il n'a pas souvent été question dans les débats du fait que le nazisme était une force répugnante et malveillante déterminée à exercer sa domination sur le monde. Les résultats des sondages effectués durant la guerre auprès du public confirment que la population appuyait généralement les bombardements. Ni les politiciens ni les historiens n'ont véritablement remis en question la pertinence de la politique de bombardement à l'époque, et bien que les autorités britanniques aient résolument soutenu que les victimes civiles n'étaient « qu'un sous-produit malheureux des attaques contre les centres industriels, il y avait peu de raisons de croire que le public se plaindrait s'il en avait été autrement<sup>126</sup> ». En outre, elles ont été bien peu nombreuses, durant la guerre, les personnes à protester parce qu'elles considéraient les bombardements moralement inacceptables; il n'y a eu que quelques cas isolés d'opposition pour des motifs d'ordre moral, de la part de chefs religieux britanniques<sup>127</sup>.

## La question juridique

La Convention de la Croix-Rouge relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre a été adoptée à Stockholm, en août 1948, mais elle n'a jamais été ratifiée; la question du traitement réservé aux civils n'a été officiellement codifiée qu'en 1977, au lendemain de la guerre du Vietnam, avec l'entrée en vigueur du premier protocole de la quatrième Convention, qui interdisait expressément les attaques délibérées contre des civils. Il faut dire que cette disposition particulière a pu être établie en grande partie parce que les progrès technologiques importants réalisés dans le domaine des bombardements aériens ont rendu inutiles, dans l'ensemble, les bombardements de zone.



SOURCE : BAC, PL44007.

La guerre est finie. Des équipages canadiens célèbrent la victoire des Alliés sur l'Allemagne nazie, le 8 mai 1945.

### Le mot de la fin

Le commandement de bombardiers britannique a joué un rôle essentiel en menant des opérations qui ont assuré la victoire des Alliés durant la Deuxième Guerre mondiale. Par son offensive, il a forcé l'ennemi à se battre sur son propre territoire, à une époque où les Alliés ne disposaient d'aucun autre moyen de le faire, et a ravivé l'espoir et la fierté parmi les citoyens des pays alliés. L'offensive a permis à la Grande-Bretagne et aux dominions de se faire une place dans l'arène politique et d'exercer leur influence sur la conduite de la guerre. Elle a obligé l'Allemagne à détourner d'importantes ressources du front de l'Est, aidant ainsi l'URSS à poursuivre ses combats à l'appui de la lutte interalliée. Elle a porté de durs coups, à répétition, sapant le moral de l'ennemi. Elle a semé la confusion, empêchant l'Allemagne de mettre en œuvre sa stratégie de guerre globale; elle a placé l'Allemagne dans une position telle qu'elle n'avait d'autres choix que de *réagir* aux attaques plutôt que de jouer un rôle *proactif*; elle l'a forcée à décentraliser ses industries, l'obligeant à gérer les énormes pressions mises sur son réseau de transport, qui était

déjà utilisé au maximum. L'offensive a porté des coups paralysants au réseau de transport perfectionné et diversifié de l'ennemi, fait perdre la supériorité aérienne que les Allemands avaient obtenue et causé des dommages importants aux industries de production de guerre du Reich. Elle a fini par priver le pays des produits pétroliers dont il avait besoin et a protégé les forces alliées durant leur progression, lorsqu'elles sont entrées de nouveau dans le nord-ouest de l'Europe, en 1944. Elle a empêché les Allemands de tirer profit de toute mobilisation économique et de réaliser des progrès technologiques dans bon nombre de secteurs, et a forcé les nazis à mener des campagnes de représailles coûteuses et inefficaces. Il est vrai que de telles réalisations ont nécessité le sacrifice d'un nombre considérable de vies humaines dans les deux camps de combattants, mais, tout compte fait, les forces anglo-américaines ont subi peu de pertes comparativement à d'autres groupes, par exemple en URSS. En outre, le coût d'ensemble de l'offensive était relativement bas, étant donné qu'il ne représentait qu'un faible pourcentage de l'effort global de guerre et que les gains obtenus étaient importants.



## NOTES

- 1 JABLONSKI, Edward, *L'aviation américaine en guerre* (Amsterdam : Time-Life Books), 1983, p. 142. Information tirée de CRAVEN, Wesley F. et James L. CATE (éd.), *The Army Air Forces in World War II*, vol. 7, (Chicago : University of Chicago Press, 1958).
- 2 STEEL, Nigel et Peter HART, *Tumult in the Clouds* (Londres : Hodder and Stoughton, 1997), p. 262-284.
- 3 TERRAINE, John, *The Right of the Line – The Royal Air Force in the European War 1939-1945* (Londres : Hodder and Stoughton, 1985), p. 11.
- 4 GREENHOUS, Brereton, Stephen J. HARRIS, William C. JOHNSTON et William G. P. RAWLING, *Le creuset de la guerre, 1939-1945 – Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, tome III, (Ottawa : Ministère de la Défense nationale), 1999, p. 568.
- 5 OVERY, Richard, *Bomber Command 1939-1945 – Reaping the Whirlwind* (Londres : HarperCollins, 1997), p. 16.
- 6 GREENHOUS *et al*, p. 576.
- 7 *Ibid.*
- 8 De sir Charles Portal à sir Cyril Newall, *ibid.*, p. 577.
- 9 *Ibid*, p. 578.
- 10 Diffusion spéciale et rapport du Cabinet de guerre de la Suisse, note de service no 529, datée du 28 juillet 1940, au Bureau des archives publiques (BAP), dans Premier 3/11/1, p. 35.
- 11 WEBSTER, sir Charles et Noble FRANKLAND, *The Strategic Air Offensive against Germany*, vol. 1 (Londres : Her Majesty's Stationary Office, 1961), p. 233.
- 12 DHA (Direction de l'histoire de l'aviation)/II/117/1(B), p. 122.
- 13 GILBERT, sir Martin, *Finest Hour – Winston Churchill 1939-41* (Londres : Heinemann, 1983), p. 655-656.

14 CONYERS NESBIT, Roy, *The Battle of Britain* (Thrupp, R.-U. : Sutton Publishing, 2000), p. 127.

15 Lord Charles PORTAL, tel que cité dans Greenhous *et al*, p. 580.

16 Directive du ministre de l'Aviation à sir Richard Peirse, datée du 25 octobre 1940, archivée au BAP, dans Air 9/132, tel que cité dans *ibid.*, p. 582.

17 Lettre de sir Archibald Sinclair au premier ministre Churchill, datée du 7 octobre 1940, archivée au BAP, dans Premier 3/11/11A, p. 515.

18 TERRAINE, p. 276.

19 *Ibid.*

20 GREENHOUS *et al*, p. 586.

21 Cité dans diverses sources traitant du commandement de bombardiers britannique, tel que présenté dans GREENHOUS *et al*, p. 593.

22 Frederick Lindemann (lord Cherwell) était un scientifique, un universitaire et, à titre d'ami intime du premier ministre Churchill, une véritable éminence grise. Toutefois, l'influence qu'il a exercée dépassait souvent son domaine d'expertise, et il n'était pas militaire. « Lord Cherwell a aussi profité de la position qu'il occupait pour faire valoir un certain nombre de stratégies et de tactiques, même lorsque son besoin de convaincre signifiait qu'il devait déformer une preuve scientifique. » ZIMMERMAN, David, *Britain's Shield – Radar and the Defeat of the Luftwaffe* (Stroud, R.-U. : Sutton, 2001), p. 231. Pour obtenir plus de renseignements à ce sujet, voir le livre de Richard HOLMES, *Battlefields of the Second World War* (Londres : BBC Worldwide, 2001), p. 183.

23 PROBERT, Henry, *Bomber Harris – His Life and Times* (Toronto : Stoddart, 2001), p. 139.

24 WEBSTER, Charles et Noble FRANKLAND, *The Strategic Air Offensive against Germany* (SAO), vol. 4, appendice 8 (Londres : Her Majesty's Stationary Service, 1965), p. 144.

25 Direction de l'histoire de l'aviation (DHA), Bomber Command Narrative (Récit du commandement de bombardiers britannique), vol. IV, p. 130, Direction – Histoire et patrimoine (Canada), dossier 86/286. Propos de Bottomly à Baldwin, datés du 14 février 1942, cités dans WEBSTER et FRANKLAND,

SAO, vol. 4, appendice 8, p. 143-145. Propos de sir Charles Portal à sir Norman Bottomly, datés du 15 février 1942, cités dans WEBSTER et FRANKLAND, SAO, vol. 1, p. 324, en entier dans GREENHOUS *et al.*, p. 621-622.

26 MURRAY, Williamson, *Strategy for Defeat – The Luftwaffe 1933-1945* (Secaucus, New Jersey : 1986), p. 105.

27 <<http://www.nucleus.com/twright/bc-stats/html/>>, site consulté le 15 mai 2005. Les résultats de la recherche effectuée par Richard Overy correspondent étroitement aux données présentées et montrent que les missions du commandement étaient diversifiées. « De février 1942, mois où le Maréchal de l'air Arthur Harris est devenu commandant en chef, et mai 1945, quelque 43 pour 100 du nombre total de tonnes de bombes larguées par le commandement de bombardiers britannique ont été dirigées contre des centres industriels en Allemagne et 40 pour 100 ont servi à appuyer des opérations terrestres et de reconnaissance dans la profondeur, à attaquer des systèmes de communication et des terrains d'aviation et à appuyer la guerre maritime. » OVERY, p. 51. Le commandement a aussi eu pour missions d'effectuer des attaques de précision contre des objectifs désignés, de mener des raids de propagande (largage de tracts) et de fournir un soutien de guerre électronique et une aide humanitaire vers la fin des hostilités. BASHOW, David, *No Prouder Place – Canadians and the Bomber Command Experience 1939-1945* (St. Catharines, Ontario : Vanwell Publishing, 2005), p. 459.

28 OVERY, p. 80.

29 MIDDLEBROOK, Martin, « Bomber Command's War – The Turning Points – Part 2 », dans *Flypast*, no 206, 1995.

30 Propos du premier ministre Churchill à sir Archibald Sinclair, datés du 13 mars 1942, documents de sir Charles Portal, dossier no 3, dans PROBERT, p. 133.

31 SINGLETON, John, « Report on the Bombing of Germany to Prime Minister Churchill » (rapport présenté au premier ministre Churchill sur les bombardements effectués sur l'Allemagne), daté du 20 mai 1942, archivé au BAP, dans Premier 3/11/4, p. 124.

32 Rapport du Renseignement du commandement aérien à l'intention du premier ministre sur les résultats d'attaques menées récemment, daté du 23 septembre 1942, archivé au BAP dans Premier 3/11/12, p. 621.

33 Rapport du Renseignement du commandement aérien no 346 à l'intention du CEMFA, 22.9.42, archivé au BAP dans Premier 3/11/12, p. 627-629.

34 CHURCHILL, Winston, note concernant la politique à l'intention du Cabinet de guerre, datée du 16 décembre 1942, archivée au BAP, dans Premier 3/11/6, p. 179-182.

35 JABLONSKI, Edward, *L'Aviation américaine en guerre* (Amsterdam : Time-Life Books), 1983, p. 56.

36 *Ibid.*

37 WEBSTER et FRANKLAND, *Strategic Air Offensive*, vol. 4, appendice 8, Directive xxviii, p. 153-154.

38 OVERY, p. 111.

39 Directive concernant la campagne *Pointblank*, datée du 10 juin 1943, dans WEBSTER et FRANKLAND, *Strategic Air Offensive*, vol. 1, p. 158-160.

40 *Ibid.*, p. 2.

41 Au lendemain des raids menés contre Hambourg, Albert Speer a fait à Hitler une déclaration qui n'a pas manqué d'attirer l'attention de sir Arthur Harris et de son équipe de planificateurs, à savoir, que si jamais six autres villes allemandes subissaient le même sort que Hambourg, l'Allemagne pourrait être incapable de poursuivre la guerre. Propos cités dans Martin MIDDLEBROOK, « Bomber Command – Part Three, » dans *Flypast*, no 207 (octobre 1998), p. 50.

42 Propos cités dans WEBSTER et FRANKLAND, *Strategic Bomber Offensive*, vol. 2, (Londres : Her Majesty's Stationary Service, 1963), p. 190.

43 WEBSTER et FRANKLAND, *Strategic Bomber Offensive*, vol. 4, p. 172.

44 TERRAINE, p. 673.

45 PROBERT, p. 306.

46 *Ibid.*, p. 305.

47 *Ibid.*, p. 7.

48 Information tirée de diverses sources officielles en provenance de la Grande-Bretagne et des États-Unis, y compris CRAVEN, W. F. et J. L. CATE, *The Army Air Forces in World War II* (Chicago : University of Chicago Press, 1958), vol. 3, p. 670.

- 49 WEBSTER et FRANKLAND, *The Strategic Bomber Offensive*, vol. 3, p. 81-94.
- 50 Durant les quatre mois de combats véritables menés en Europe, en 1945, le commandement de bombardiers britannique a largué 181 000 tonnes de bombes, ce qui représente près d'un cinquième du nombre total de bombes larguées durant toute la guerre. Étant donné que le commandement se voyait encore confier une multitude de tâches qui le « distraient » de son mandat principal, même à cette étape de la guerre, et que 66 482 tonnes de bombes (soit 36,6 pour 100 du nombre total de tonnes) ont été larguées sur des villes, il est tout à fait remarquable que 47 510 tonnes de bombes, soit 26,2 pour 100 du nombre total de tonnes, aient été larguées sur des ressources pétrolières. TERRAINE, p. 678-679.
- 51 PROBERT, p. 312.
- 52 *Ibid.*, p. 292.
- 53 Durant les deux mois où le plan de bombardement stratégique du réseau de transport a été mis à exécution, le commandement de bombardiers britannique a largué plus de 42 000 tonnes de bombes sur 33 des 37 centres ferroviaires qui lui avaient été assignés. Durant cette même période, les forces aériennes de l'armée des États-Unis ont largué 11 648 tonnes de bombes sur 23 des objectifs qui leur avaient été assignés. RAWLINGS, John D. R., *The History of the Royal Air Force* (Feltham, Middlesex, R.-U. : Temple Press, 1984), p. 146.
- 54 D'OLIER, Franklin *et al.*, *The US Strategic Bomb Survey – Overall Report – European War – September 30, 1945* (Washington : US Government Printing Office, 1945), p. 62.
- 55 PORTAL, sir Charles, Note de service à l'intention des chefs d'état-major britanniques, datée du 3 novembre 1942, archivée au BAP, dans Air 14/739A.
- 56 TERRAINE, p. 537, et OVERY, p. 209.
- 57 MIDDLEBROOK, Martin, « Bomber Command – The Turning Points », dans *Flypast*, no 209, (décembre 1996), p. 85; données accessoires tirées de MURRAY, p. 178, et TERRAINE, p. 678-679.
- 58 NEILLANDS, p. 340; *Bomber Command Diary* (en ligne), à <[http://www.raf.mod.uk/bombercommand/diary/diary\\_1944\\_1.html](http://www.raf.mod.uk/bombercommand/diary/diary_1944_1.html)> p. 7, site consulté le 14 janvier 2008.

- 59 GREENHOUS, Brereton et Hugh A. HALLIDAY, *L'aviation militaire canadienne, 1914-1999*, (Montréal, Art Global, 1999), p. 118.
- 60 *Bomber Command Diary*, octobre 1944, p. 1.
- 61 NEILLANDS, p. 337.
- 62 *Ibid.*
- 63 METS, David R., *Master of Airpower: General Carl A. Spaatz* (Novato, Californie : Presidio Press, 1997), p. 269.
- 64 NEILLANDS, p. 341.
- 65 ADDISON, Paul et Jeremy A. CRANG, *Firestorm* (Londres : Pimlico, 2006), p. 102.
- 66 Rapport de mission de combat no 311 du 303<sup>e</sup> Groupe de bombardiers [H], daté du 3 février 1945, à <<http://www.303rdbg.com/missionreports/311.pdf>>, site consulté le 10 mars 2008.
- 67 *Bombing of Berlin in World War II*, à <[http://en.wikipedia.org/wiki/Bombing\\_of\\_Berlin\\_in\\_World\\_War\\_II](http://en.wikipedia.org/wiki/Bombing_of_Berlin_in_World_War_II)>, site consulté le 10 mars 2008, et Frederick TAYLOR, *Dresden – Tuesday, February 13, 1945* (New York : HarperCollins, 2004), p. 354.
- 68 NEILLANDS, p. 370.
- 69 CRAVEN et CATE, *The Army Air Forces in World War II*, vol. 3, p. 6.
- 70 OVERY, Richard, *Are We Beasts? Une critique de The Fire: The Bombing of Germany 1940-1945*, par Jörg Friedrich, et de *Inferno: The destruction of Hamburg*, par Keith Lowe, dans « Literary Review », mars 2007, parue à <[http://www.literaryreview.co.uk/overy\\_03\\_07.html](http://www.literaryreview.co.uk/overy_03_07.html)>, site consulté le 7 mars 2008.
- 71 DAVIS, Richard G., « German Railroads and Cities: US Bombing Policy 1944-1945 », dans *Air Power History*, vol. 42, no 2 (été 1995), de Tami Davis Biddle, « Dresden 1945: Reality, History, and Memory », dans *Project Muse – Scholarly Journals Online of The Journal of Military History*, (Lexington, Virginie : Virginia Military Institute, avril 2008), p. 433, note 62.
- 72 PUNCHES, Joel, *B-17F Flight Log (5 Sept 1943-21 Feb 1944)*, journal consulté le 15 janvier 2011.

- 73 NEILLANDS, p. 339.
- 74 SWETMAN, Bill, « Avro Lancaster », dans Jeffrey L. Ethell (éd.), *The Great Book of World War II Airplanes* (Tokyo : Zokeisha Publications, 1984), p. 417-418.
- 75 NEILLANDS, p. 255.
- 76 *Ibid.*, p. 293.
- 77 Pour cela, il fallait d'abord que le bombardier de tête « ne rate pas son coup ». Les points d'impact des bombes étaient encore plus dispersés à cause du temps de réaction et de l'étalement normal de tout escadron de bombardement volant en formation. *Major Deceptions on Contrails Unmasked*, à <<http://goodsky.homestead.com/files/deception5.html>>, site consulté le 12 mars 2008. Il est intéressant de savoir que 23 des 39 équipages des B-17 du 303<sup>e</sup> Groupe de bombardiers qui ont attaqué Berlin le 3 février 1945 comptaient des apprentis largeurs plutôt que des bombardiers parmi eux. <<http://www.303rdbg.com/missionreports/311.pdf>>, site consulté le 10 mars 2008.
- 78 GRAY, Group Captain Peter W., « Dresden 1945 – Just another Raid? », *Royal Air Force Airpower Review*, vol. 4, no 1 (printemps 2001), p. 5.
- 79 Cité dans WEBSTER et FRANKLAND, *Strategic Bomber Offensive*, vol. 3, p. 101.
- 80 Note de sir Archibald Sinclair au premier ministre Churchill (Très secret), datée du 26 janvier 1945, archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 37.
- 81 Note personnelle du premier ministre à sir Archibald Sinclair, datée du 26 janvier 1945, archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 34.
- 82 Note de sir Archibald Sinclair au premier ministre Churchill (Très secret), datée du 27 janvier 1945, archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 33.
- 83 GRAY, « Dresden, 1945 », p. 6.
- 84 *Ibid.*
- 85 BIDDLE, p. 428, note 45.
- 86 PROBERT, p. 320, et GRAY, p. 8.
- 87 Pour obtenir plus de précisions sur les raids effectués contre Dresde, y compris les raisons qui les ont justifiés et les résultats, voir David L. BASHOW,

*None but the Brave* (Kingston, Ontario : Presse de l'Académie canadienne de la Défense, 2009), p. 151-153, et les notes 85 à 88.

88 *Der Spiegel* international en ligne, le 10 février 2008, Frederick Taylor, « How Many Died in the Bombing of Dresden? », à <<http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,581992,00.html>>, et *Der Spiegel* international en ligne, le 13 février 2009, Frederick Taylor/entrevue du *Der Spiegel*, « The Logic behind the Destruction of Dresden », à <<http://www.spiegel.de/international/germany/0,1518,607524,00.html>>.

89 Cité dans WEBSTER et FRANKLAND, *Strategic Air Offensive*, vol. 3, p. 112.

90 NEILLANDS, p. 373.

91 Note du premier ministre Churchill au Général Ismay *et al* (Très secret), datée du 28 mars 1945, archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 23.

92 GRAY, « Dresden 1945 », p. 9.

93 Cité dans PROBERT, p. 322. La remarque paraphrasée de Bismarck, faite en 1878 durant le congrès de Berlin, est la suivante : « La péninsule Balkanique en entier ne vaut pas qu'on y risque les os d'un seul grenadier poméranien ».

94 Bomber Command Official History (histoire officielle du commandement de bombardiers britannique), vol. III, p. 117-119, dossier H84, documents datés des 18 et 21 avril 1945, dans PROBERT, p. 326.

95 NEILLANDS, p. 372.

96 La première fois, Eduard Beneš, le président exilé de la Tchécoslovaquie, en avait supplié le premier ministre Churchill, après la destruction totale de Lidice, au lendemain de l'assassinat de Reinhard Heydrich, le 29 mai 1942. Cette question est examinée dans BASHOW, *No Prouder Place*, p. 91-93, et dans les notes 68-72, plus précisément dans la lettre et la note archivées au BAP, dans Premier 3/11/12, p. 667, la lettre du président Beneš au premier ministre Churchill, datée du 15 juin 1942, archivée au BAP, dans Premier 3/11/12, p. 669, et la lettre de sir Arthur Harris au premier ministre Churchill, datée du 15 juin 1942, archivée au BAP, dans Premier 3/11/12, p. 666. Pour ce qui est de l'affaire *Crossbow*, le premier ministre a joué un rôle; cette fois, il avait demandé aux chefs d'état-major d'examiner la possibilité de mener des attaques (bombarder de petites villes allemandes et utiliser un gaz toxique) contre la population allemande en représailles aux attaques aux armes

de la série V effectuées contre la Grande-Bretagne. [Note no D.217/4 du premier ministre, datée du 5 juillet 1944, et note no 1126/4 du CEM à l'intention du premier ministre, datée du 5 juillet 1944, qui sont toutes les deux archivées au BAP, dans Premier 3/12, p. 81-83.] La question du gaz toxique est traitée dans *Memoirs*, de lord Arthur Tedder, et fait l'objet d'une citation dans TERRAINE, p. 652-653, et dans la lettre de R. V. Jones adressée au *Daily Telegraph* et datée du 11 juin 1981. En ce qui concerne le bombardement de villes, l'état-major de la force aérienne a désarmé le projet en affirmant ce qui suit relativement aux bombardements indiscriminés : « Jusqu'à présent, nous avons toujours indiqué dans nos communiqués à l'intention du public, concernant notre politique de bombardement, que nos attaques étaient dirigées contre des objectifs militaires et que les torts faits aux civils étaient une conséquence indirecte des attaques menées contre la machine de guerre allemande. Il s'agit d'une question morale et juridique de grande importance; elle l'est maintenant et le sera plus tard si nous voulons conserver notre position après la guerre, et notre position serait grandement affaiblie si nous devons maintenant déclarer pour la première fois que notre intention était de mener des attaques délibérées contre la population. » Cette question est étudiée dans BASHOW, p. 341-344, et dans les notes 75-78, particulièrement au regard des conclusions du Cabinet de guerre, dans la note 4, datée du 3 juillet 1944, archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 92, et dans la note rédigée par le chef d'état-major de la force aérienne, « Crossbow – Consideration of Retaliation », archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 85-89.

97 Note no D.89/5 du Général Ismay au premier ministre Churchill (Très secret), datée du 30 mars 1945, archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 23.

98 Pièce jointe (Très secret) à la note no D.89/5 du premier ministre Churchill au Général Ismay *et al* (Très secret), datée du 1er avril 1945, archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 22.

99 PROBERT, p. 325.

100 Note rédigée par sir Charles Portal (Très secret – mise à jour), archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 18-21.

101 Correspondance supplémentaire archivée au BAP, dans Premier 3/12, p. 7-17.

102 WILLMOTT, H. P., *La guerre du Pacifique, 1941-1945*, (Paris : Autrement, 2001), p. 202.

103 *Ibid*, p. 198.

104 Statistiques obtenues par l'auteur au monument érigé à la mémoire des kamikazes japonais de la marine, au musée naval de l'École des aspirants-officiers de la force maritime d'autodéfense japonaise, à Etajima, au Japon, le 16 juillet 2002.

105 OKUMIYA, Masatake, Jiro HORIKOSHI et Martin CAIDIN, *Les ailes japonaises en guerre* (Paris : Presses de la Cité), 1956, p. 253 -254.

106 CHURCHILL, Winston, *Mémoires sur la Deuxième Guerre mondiale*, vol. 3 (Bruxelles : Le Spinx), 1954, p. 732.

107 GIANGRECO, D. M., *Hell to Pay – Operation Downfall and the Invasion of Japan, 1945-1947* (Annapolis, Maryland : Naval Institute Press, 2009), p. xv, 92.

108 Statistiques obtenues par l'auteur au Musée de la paix de Hiroshima, à Hiroshima, au Japon, le 15 juillet 2002. Le Conseil supérieur (Cabinet de guerre) n'aurait apparemment demandé qu'au sens figuré le sacrifice de tous les Japonais, hommes, femmes et enfants, car la population du Japon en 1945 comptait près de 72 millions d'habitants. Toutefois, au sens figuré ou non, les planificateurs japonais avaient prévu que l'invasion du Japon par les forces alliées ferait 20 millions de victimes si elle devait se produire, et quelque 916 828 militaires auront été envoyés à Kyushu pour contrer la menace d'une invasion pendant la guerre. GIANGRECO, p. 92, 93 et 203 (note 50).

109 *Ibid.*, p. xviii, et OKUMIYA *et al*, p. 260-261 et 289-290.

110 JABLONSKI, Edward, p. 169. Peter JENNINGS et Todd BREWSTER, *The Century* (New York : Doubleday, 1998), p. 276. La Déclaration de Potsdam signée par les Alliés le 26 juillet 1945 exigeait clairement une « reddition inconditionnelle » du Japon, mais le 31 juillet, l'empereur Hirohito a répondu clairement que toutes les mesures nécessaires seraient prises pour défendre les « insignes impériaux » du Japon (c.-à-d. le trône royal). *Atomic Bombings of Hiroshima and Nagasaki* à <[http://en.wikipedia.org/wiki/Atomic\\_bombings\\_of\\_Hiroshima\\_and\\_Nagasaki](http://en.wikipedia.org/wiki/Atomic_bombings_of_Hiroshima_and_Nagasaki)>, p. 8, note 20 (N.D.T. : aussi en français : *Bombardements atomiques de Hiroshima et Nagasaki* à <[http://fr.wikipedia.org/wiki/Bombardements\\_atomiques\\_de\\_Hiroshima\\_et\\_Nagasaki](http://fr.wikipedia.org/wiki/Bombardements_atomiques_de_Hiroshima_et_Nagasaki)>), *Kido Koichi nikki* (Tokyo : Daigaku Shuppankai, 1966), p. 1120-1121.

111 Les Alliés allaient pouvoir disposer d'une troisième bombe atomique à la mi-août ainsi que de huit ou neuf autres bombes atomiques qu'ils prévoient utiliser à des fins *tactiques*, en plus d'un gaz toxique, dans des opérations de combat, durant l'invasion de Kyushu qui devait avoir lieu en novembre. Giangreco, p. 201-202.

- 112 *Ibid.*, p. 110, note 38.
- 113 OVERY, *Bomber Command 1939-1945...*, p. 200.
- 114 D'OLIER *et al.*, p. 71.
- 115 OVERY, *Bomber Command 1939-1945...*, p. 183.
- 116 *Ibid.*, p. 51, et BASHOW, *No Prouder Place*, p. 459.
- 117 Pour en savoir davantage sur ce sujet, voir BASHOW, *None but the Brave*, p. 144-147.
- 118 SPEER, Albert, *Au cœur du Troisième Reich*, Paris : Fayard, 1972, p. 405-406, et FEST, Joachim, *Albert Speer : le confident de Hitler*, (Paris : Perrin), 2001, p. 152-153.
- 119 NEILLANDS, p. 301.
- 120 OVERY, *Bomber Command 1939-1945*, p. 191.
- 121 Pour obtenir plus de renseignements à ce sujet, voir BASHOW, *None but the Brave*, p. 131 et note 34.
- 122 Ce sujet est traité en profondeur dans *ibid.*, p. 130 et p. 138-140, et notes 32 et 51-62.
- 123 Documents archivés au BAP, propos cités dans l'article de Richard Norton Taylor, intitulé « Allied Bombers Chose 'Easy' German Targets », paru le jeudi 23 août 2001 dans le journal *The Guardian*.
- 124 LOWE, Keith, « Inferno: The Destruction of Hamburg », dans le numéro de mars 2007 du magazine *Literary Review*, à <[http://www.literaryreview.co.uk/overy\\_03\\_07.html](http://www.literaryreview.co.uk/overy_03_07.html)>, site consulté le 7 mars 2008.
- 125 OVERY, Richard, *Are We Beasts? Une critique de The Fire: The Fire Bombing of Germany 1940-1945*, par Jörg Friedrich, à *ibid.*, site consulté le 23 décembre 2009.
- 126 GREENHOUS *et al.*, p. 784.
- 127 Pour obtenir plus de détails à ce sujet, voir BASHOW, *No Prouder Place*, p. 476 et notes 108 à 113.



## À PROPOS DE L'AUTEUR

Le Lieutenant-colonel (à la retraite) David L. Bashow, OMM, CD, a beaucoup écrit, dans des livres ou des périodiques, sur des sujets variés touchant la défense, la politique étrangère et l'histoire militaire. Il occupe actuellement les postes de rédacteur en chef à la *Revue militaire canadienne* et de professeur agrégé d'histoire au Collège militaire royal du Canada.

Publié en 2008 par la Presse de l'Académie canadienne de la Défense, *None but the Brave* présente une évaluation plus générale de l'évolution de la politique de bombardement et des résultats obtenus de l'offensive menée en vertu de cette politique. *No Prouder Place – Canadians and the Bomber Command Experience 1939-1945*, qui est le plus récent ouvrage de l'auteur à avoir été publié avant *None but the Brave*, a attiré des critiques fort élogieuses et en est à sa deuxième impression.



# INDEX

Anderson, Frederick L. (fils) 90, 91

Antonov, Général 61

Attaques-suicide 77

Berlin 19, 33, 34, 45-47, 51, 55, 58-62, **104-106 notes**

Biddle, Tami Davis 49, 61, **104 notes, 105 notes**

Bismarck, Prince Otto von 67, **106 notes**

Blenheim, Bristol 7

*Blitzkrieg* 8

Bomber Command 3, 7, 10, 17, 27, **99-104 notes, 106 notes, 111**

Boog, Horst 63

Bothwell, Robert 94

Bottomley, sir Norman 60, 66

Brereton, Lewis H. 29, **99 notes, 104 notes**

Butt, D. M. 17

Comité interallié du renseignement (CIR) 56, 58

Commandement de bombardiers britannique i, iii, 1-4, 7, 8, 11, 13-15, 24, 26, 29-32, 34, 36-41, 43-45, 52, 53, 62, 65, 69, 83, 85, 87, 89, 90, 96, **100 notes, 101 notes, 103 notes, 106 notes**

Commandement suprême du corps expéditionnaire allié 29, 30, 34, 36

Conférence de Casablanca 28, 30, 42

Conférence de Potsdam 80

Conférence de Yalta 56

## LES SOLDATS EN BLEU

Convention de la Croix-Rouge relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre 95

Chamberlain, Neville 8, 9

Churchill, Winston S. 9, 13, 14, 17, 22, 23, 28, 38, 40, 56, 58, 64, 65, 68, 70-72, 77, 78, 88, 90, 99-101 *notes*, 103 *notes*, 105-108 *notes*

Clarion 45, 46, 61

Cologne 24, 43, 92

Directive no 22 de la politique de bombardement 18

Doolittle, Jimmy 46

Douhet, Giulio 6

Dresde 2, 58-65, 67-69, 71, 90, 94, 104-106 *notes*

Duisburg 43, 44

Eaker, Ira C. 27

Eisenhower, Dwight D. 29, 36

Forces aériennes de l'armée des États-Unis 29, 34, 38, 45-47, 52, 61, 62, 103 *notes*

Force aérienne stratégique de l'armée des États-Unis (voir United States Strategic Air Force) 4, 34, 43, 45, 46

Forteresse volante, Boeing (B-17) 26-28, 46, 48, 82, 105 *notes*

Franco, généralissime Francisco 8

Galbraith, John Kenneth 84

*Gee* 52, 54

*G-H* 52

Göring, Reichmarschall Hermann 14

Grayling, Anthony C. 94

H2S 52, 54

H2X 54

Halifax, Handley i, iv, 18, 42, 44, 60, 90

Hansen, Randall 1-3, 13, 31, 40, 43, 81, 90, 94

Harris, sir Arthur « Bomber » 2, 13, 20-23, 26, 31, 33-36, 38, 39, 42, 43, 60, 62, 64, 66-69, 72, 86-88, 90, **100 notes**, **106 notes**

Hideki, premier ministre Général Tojo 78

High Wycombe 19

Hirohito, empereur 80, **108 notes**

Hiroshima 79, **108 notes**

Huitième (« la redoutable Huitième ») force aérienne 26, 27, 29, 32, 44, 46-49, 54, 83, 90, 91

Ismay, H. L. (Lord) 64, 65, 70, 71, **106 notes**, **107 notes**

Kantaro, premier ministre Amiral Suzuki 78

*Kriegsmarine* 4

Kuniaki, premier ministre Général Koiso 78

Lancaster, Avro 1, 21, 44, **105 notes**

Lindemann, Frederick (Lord Cherwell) 17, **100 notes**

Lowe, Keith 91, **104 notes**, **109 notes**

## LES SOLDATS EN BLEU

Ludlow-Hewitt, sir Edgar 8, 10, 11

*Luftwaffe* 3, 14, 27, 30-32, 69, **100 notes**, **101 notes**

MacMillan, Margaret 94

Mitchell, « Billy » 6

Mosquito, de Havilland 21, 22, 44

Murray, Williamson 19, **101 notes**, **103 notes**

Nagasaki 79, **108 notes**

Neillands, Robin 87, **103-106 notes**, **109 notes**

Newall, sir Cyril 11, **99 notes**

*Oboe* 52, 54

Offensive de bombardement interalliée (OBI) iv, 1, 4, 28, 89

Ortona, Italie 91

*Overlord*, Opération 37, 40, 41

Overy, Richard 48, 81, 84, 85, 92, **99 notes**, **101-104 notes**, **109 notes**

Peirse, sir Richard 15, 16, 21, **100 notes**

Plan de bombardement stratégique contre les ressources pétrolières 11, 39

Plan de bombardement stratégique contre le réseau de transport 40

*Pointblank* 31, **102 notes**

Portal, sir Charles « Peter » (Lord) 2, 11-16, 18, 19, 23, 28, 34, 36, 39, 40, 42, 57, 58, 60, 66, 69, 71, 72, 90, **99-101 notes**, **103 notes**, **107 notes**

Probert, Henry 36, 39, 62, **100-103 notes**, **105-107 notes**

Rapport Butt, Le 17-19

Rapport Singleton, Le 23

Reichluftfahrtministerium (RLM ou ministère de l'Aviation allemande) 24, 25

Roosevelt, Franklin D. 28

Sinclair, sir Archibald 15, 22, 56-59, 68, 69, **100 notes**, **101 notes**, **105 notes**

Singleton, M. le juge John 23, **101 notes**

Spaatz, Carl 35, 46, 60, **104 notes**

Speer, Albert 36, 39, 86, **102 notes**, **109 notes**

Stalingrad 89

Stirling, Short 15

Superfortress, Boeing (B-29) 76, 79-81

Tedder, sir Arthur (lord) 36, 60, **107 notes**

Troisième bataille de la Ruhr 43

*Thunderclap*, opération 45, 46, 55-57, 60

Trenchard, sir Hugh (vicomte) 6

United States Strategic Air Force (USSAF) (voir Force aérienne stratégique de l'armée des États-Unis) 4

Vingtième force aérienne 76

*Wehrmacht* 24





**UN ÉQUIPAGE CANADIEN SE PRÉPARE À PARTIR VERS L'ALLEMAGNE À BORD D'UN BOMBARDIER WELLINGTON.**

*Dans Les soldats en bleu – Comment les bombardements de zone effectués par le Bomber Command ont contribué à la victoire durant la Deuxième Guerre mondiale, non seulement David L. Bashow présente-t-il sous un jour nouveau le débat historique entourant le rôle qu'ont joué le commandement de bombardiers britannique (Bomber Command) et les forces alliées des États-Unis dans les opérations qui ont mené à la victoire des Alliés durant la guerre, mais il remet aussi systématiquement en question la position d'experts reconnus qui ont récemment mis en doute l'efficacité de la campagne de bombardement, particulièrement le professeur Randall Hansen, de l'Université de Toronto. Dans son bref ouvrage, l'auteur s'appuie sur des ouvrages qu'il a publiés dans le passé concernant cette campagne pour préciser sa pensée sur un certain nombre de questions qui ont refait surface depuis leur publication, y compris la supposée « précision » des bombardements effectués par les États-Unis par opposition à « l'absence de précision » des bombardements de zone effectués par la Grande-Bretagne, et explique d'une manière convaincante qu'il est faux de dire que les ressources matérielles et humaines qui ont été affectées à l'organisation des offensives de bombardement auraient été mieux utilisées à d'autres fins et que leur emploi était excessif.*



PRESSE DE L'ACADÉMIE  
CANADIENNE DE LA DÉFENSE

