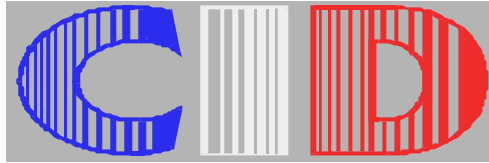


Fiche de présentation documentaire

1. Les bombardements anglo-américains sur l'Allemagne – 1939-1945 – du mythe à la réalité.
2. CDT (Air) DUPRAT
3. 07 avril 2000
4. Div D
5. Mémoire de stratégie
6. Employé parfois à outrance par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne dans leur offensive contre l'Allemagne au cours de la deuxième guerre mondiale, le bombardement stratégique a mobilisé des capitaux et des moyens humains et matériels considérables. Dès la fin de la guerre, les controverses ont fleuri, évoquant en particulier le manque d'efficacité des raids en général, leur coût semble-t-il pénalisant pour les autres secteurs de l'effort de guerre ou bien sûr le problème éthique des bombardements de zone pratiqués par les Britanniques.
Où le bombardement stratégique prend-il ses racines ? Quels sont les principaux personnages ayant contribué à en établir la doctrine ? Quels furent les différents problèmes rencontrés par les Britanniques et les Américains au cours de leur campagne, et comment les ont-ils résolus ? Enfin, quels furent les résultats réels des bombardements alliés en Europe sur les plans militaire et politique ? L'objectif de ce mémoire est d'apporter des éléments de réponse à ces questions, qui continuent encore aujourd'hui d'opposer un grand nombre d'auteurs.
7. Bombardement stratégique, doctrine, bombardement de zone, deuxième guerre mondiale, polémique, efficacité.



MEMOIRE DE STRATEGIE

LES BOMBARDEMENTS STRATEGIQUES ANGLO-AMERICAINS SUR L'ALLEMAGNE 1939-1945

Du mythe à la réalité

DIVISION D
GROUPE 1

CDT(Air) DUPRAT

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I. LA NAISSANCE D'UN CONCEPT	7
I.1 LES VISIONNAIRES	7
✈ <i>Les plus légers que l'air</i>	7
✈ <i>Les travaux d'Ader</i>	7
✈ <i>La prudence de l'institution militaire</i>	8
✈ <i>L'influence des romanciers</i>	8
I.2 LA NAISSANCE DU BOMBARDEMENT STRATÉGIQUE PENDANT LA GRANDE GUERRE.	8
✈ <i>Les premières utilisations militaires</i>	8
✈ <i>La naissance du bombardement</i>	9
✈ <i>L'impact des attaques sur l'Angleterre</i>	9
I.3 LES THÉORICIENS	9
✈ <i>Le bombardement stratégique, justification de l'indépendance des armées aériennes</i>	9
✈ <i>Guilio Douhet.</i>	10
✈ <i>Hugh M. Trenchard</i>	11
✈ <i>William Mitchell</i>	11
I.4 LES ANNÉES DE CRAINTE	13
✈ <i>Le péril aérochimique</i>	13
✈ <i>L'impuissance des nations</i>	14
I.5 LE BOMBER COMMAND ET L'U.S. ARMY AIR FORCE À L'AUBE DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE.	14
✈ <i>L'évolution de la R.A.F. face à la menace allemande</i>	14
✈ <i>Le retard américain</i>	15
II L'OFFENSIVE AÉRIENNE STRATÉGIQUE SUR L'EUROPE	16
II.1 DES DÉBUTS DÉCEVANTS SEPTEMBRE 1939 – JUILLET 1940	16
✈ <i>Un round d'observation</i>	16
✈ <i>Les premières missions offensives du Bomber Command</i>	16
II.2 LA REMISE EN CAUSE. AOÛT 1940 - FÉVRIER 1942	16
✈ <i>Les lacunes</i>	16
✈ <i>Le changement de stratégie : l'area bombing</i>	17
✈ <i>Des échecs successifs</i>	17
II.3 LE DÉBUT DE « L'ÈRE HARRIS ». FÉVRIER 1942 - FÉVRIER 1943	19
✈ <i>La radicalisation : le bombardement des villes</i>	19
✈ <i>Le raid des mille bombardiers</i>	19
II.4 L'ENTRÉE EN SCÈNE DES ETATS-UNIS. FÉVRIER 1942 –MAI 1943	20
✈ <i>La doctrine américaine</i>	20
✈ <i>Des échecs prévisibles</i>	22
✈ <i>Les conséquences de Casablanca</i>	22
II.5 LES DÉSILLUSIONS. JUIN 1943 – MARS 1944	23
✈ <i>De Hambourg à Berlin : le Bomber Command vers l'impasse</i>	23
✈ <i>Les échecs américain de 1943</i>	24
II.6 L'OFFENSIVE FINALE	24
✈ <i>Big week : les chasseurs à la rescousse</i>	24
✈ <i>Le débarquement en Normandie</i>	26
✈ <i>Les attaques décisives : pétrole et communications</i>	26
✈ <i>L'écrasement final</i>	27
III LES VRAIS RESULTATS DE LA STRATEGIE ALLIEE	28
III.1 LES EFFETS SUR L'ÉCONOMIE	28
✈ <i>L'échec de la lutte contre l'industrie des sous-marins</i>	29
✈ <i>Les attaques décevantes contre l'industrie aéronautique</i>	29
✈ <i>Le succès de l'offensive sur le pétrole</i>	30
✈ <i>Les centres de fabrication de caoutchouc synthétique</i>	31
✈ <i>La bataille des communications</i>	31
✈ <i>L'acier et les usines d'armements</i>	31
✈ <i>Des résultats globalement décevants</i>	32
✈ <i>L'importance des effets secondaires</i>	33
III.2 L'ÉCHEC DE LA STRATÉGIE D'ATTAQUE DES VILLES	34

✈	<i>La résistance des populations</i>	34
✈	<i>Des justifications politiques aux destructions massives</i>	35
✈	<i>L'éthique et les responsabilités</i>	36
	III.3 UN COÛT HUMAIN ET MATÉRIEL DISPROPORTIONNÉ ?	38
✈	<i>Les pertes humaines</i>	38
✈	<i>Pertes matérielles et coût financier</i>	38
	CONCLUSION	40
	ANNEXES	42
	BIBLIOGRAPHIE	44

INTRODUCTION

Les bombardements seuls n'auraient pas vaincu l'Allemagne, mais sans les bombardements, la guerre aurait duré encore bien des années.
Général THOMAS, chef du bureau de la production du III^e Reich. 1945

Cologne, Hambourg, Dresde... 3 600 000 habitations détruites, 300 000 civils tués, 7 500 000 sans domiciles sur le territoire allemand entre 1939 et 1945. 1 440 000 sorties de bombardiers alliés en opérations stratégiques contre l'Allemagne, ayant largué 2 105 400 tonnes de bombes.

De tels chiffres aujourd'hui encore paraissent totalement incroyables par leur démesure, et le terme bombardement stratégique, lorsqu'on évoque la deuxième guerre mondiale, est généralement synonyme d'horreur et de destructions massives de populations civiles. Après le conflit, les bombardements alliés en Europe ont sans aucun doute suscité l'une des plus importantes polémiques, comme bien sûr l'emploi de l'arme nucléaire contre le Japon.

Pourtant, l'offensive aérienne stratégique sur l'Allemagne a présenté bien des aspects, et il serait réducteur de n'y associer que le concept du bombardement de terreur, même si cette partie mérite bien sûr que l'on s'y attarde. Constituant le premier exemple de campagne de bombardement stratégique de grande ampleur, l'offensive anglo-américaine a permis de confronter les théories de l'entre-deux-guerres à la réalité des combats. Par la différence de leurs doctrines, Américains et Britanniques ont exploré toutes les possibilités offertes par ce concept, remportant parfois des succès considérables, mais subissant aussi de lourds revers. C'est à ce titre qu'il est intéressant de se pencher sur les bombardements anglo-américains en Europe au cours de la deuxième guerre mondiale, de telles actions n'ayant plus jamais été menées avec autant d'intensité et sur une telle durée.

Si l'on considère la définition la plus globale du bombardement stratégique, issue du « Traité de stratégie » de Hervé Coutau-Bégarie, ce terme « désigne l'attaque du territoire ennemi au-delà du théâtre d'opérations ». Ici, seule importe la notion de distance par rapport au théâtre, et cette définition par son étendue englobe les différentes formes d'actions qui ont pu être menées au cours de la deuxième guerre mondiale. Une définition plus centrée sur ce conflit fut d'ailleurs donnée par le colonel de Chassey, professeur au Centre d'Enseignement Supérieur Aérien en mars 1949 : « le bombardement stratégique est le premier procédé qui, dans l'Histoire, a permis d'arrêter la vie mécanique d'une puissance industrielle ennemie fortement organisée et de paralyser sa puissance militaire dans ses œuvres vives ».¹

¹ Colonel de Chassey - *Emploi du bombardement aérien à des fins stratégiques* – CESA _10 mars 1949

Avant de détailler la campagne de bombardement stratégique anglo-américaine sur l'Allemagne, il est nécessaire de se pencher sur les origines du bombardement stratégique, et les évolutions que ce concept a connues jusqu'à la deuxième guerre mondiale. Bien évidemment, le concept général d'attaque aérienne ne date pas de la deuxième guerre mondiale. Avant même l'apparition des plus lourds que l'air, certains visionnaires lançaient déjà l'idée de raids aériens destinés à dévaster les cités ennemies et terroriser les populations civiles.

Apparu au cours des dernières années de la première guerre mondiale, le concept du bombardement stratégique a donné lieu à de nombreuses controverses dans l'entre deux guerres, opposant les partisans d'une guerre de l'air indépendante, capable d'obtenir seule la décision, et les défenseurs d'une aviation de coopération classique, dédiée à l'appui des autres armées. En parallèle à ces conflits, et souvent grâce à eux, naquirent des forces aériennes indépendantes, comme en Grande-Bretagne dès 1918, en Italie en 1923 ou en France en 1933.

Les premiers vrais théoriciens apparurent également à cette période, mettant en forme tous les enseignements du conflit précédent, et se projetant dans l'avenir, anticipant les progrès de la technique. Parallèlement se développa dans l'esprit des populations le mythe du bombardier, arme ultime dont la puissance de destruction surpassait tout ce qui existait alors. La peur du bombardier le disputait alors à la dissuasion qu'il pouvait assurer.

Enfin, ces années de transition ont aussi conditionné la préparation et l'équipement des différentes armées de l'air au début du deuxième conflit mondial, ainsi que les stratégies qui seront adoptées au cours de la guerre en Europe.

Employé quasi uniquement par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, autant pour des causes géopolitiques qu'en raison de l'influence de certains dirigeants politiques et chefs militaires, le bombardement stratégique a mobilisé des capitaux et des moyens humains et matériels considérables. Bien que sa contribution à la victoire finale soit incontestable, les controverses ont fleuri dès la fin de la guerre, évoquant en particulier le manque d'efficacité des raids en général, leur coût semble-t-il pénalisant pour les autres secteurs de l'effort de guerre ou bien sûr le problème éthique des bombardements de zone pratiqués par les Britanniques. Il est d'ailleurs à noter que ces critiques sont principalement venues du camp allié, les différents responsables allemands dont on a recueilli le témoignage à la fin de la guerre ayant reconnu le rôle déterminant des bombardements stratégiques.

Où le bombardement stratégique prend-il ses racines ? Quels sont les principaux personnages ayant contribué à en établir la doctrine ? Quels furent les différents problèmes rencontrés par les Britanniques et les Américains au cours de leur campagne, et comment les ont-ils résolus ? Enfin, quels furent les résultats réels des bombardements alliés en Europe sur les plans militaire et politique ? Cette étude se propose d'essayer d'apporter quelques réponses à ces questions, le bombardement stratégique ayant malgré tout fortement influencé le déroulement général du conflit et contribué à la victoire finale, même si les controverses éthiques de l'après-guerre ont sans aucun doute estompé cet aspect.

I. LA NAISSANCE D'UN CONCEPT

I.1 Les visionnaires

Il y aura des armées aériennes. Nos fortifications actuelles deviendront inutiles...

Marquis d'Argenson.1738

Puissiez vous entrevoir dans un songe l'aspect terrifiant d'une compagnie d'aviateurs ennemis torpillant une ville française, (...) vous réveillant au milieu du plus épouvantable des cauchemars qui vous représenterait Paris tout en flamme ! Rêve seulement ? Réalité prochaine à craindre !

Clément Ader.1908.

✈ *Les plus légers que l'air*

Au XVII^e siècle, un jésuite Italien, inventeur acharné, Francesco Lana de Terzi, soupçonnait la Providence de faire obstacle au développement des machines volantes, « à cause des bouleversements qu'elles provoqueraient dans le gouvernement des humains ». Décrivant les « feux et mitrailles » que ces machines pourraient déverser sur les hommes, il fut sans doute le premier à décrire des bombardements aériens.

Avec l'apparition du ballon à air chaud, et le premier envol de Jean-François Pilâtre de Roziers en 1783, à bord d'un engin conçu par les frères Montgolfier, certains ont immédiatement vu les multiples utilisations militaires que permettrait cette nouvelle invention. L'observation des troupes et des mouvements de l'ennemi était bien sûr le premier emploi envisagé pour ces aérostats, mais aussi l'attaque de l'ennemi et de ses cités. Ainsi, dès la fin du XVIII^e siècle, la notion de bombardement dans la profondeur du territoire ennemi par des moyens aériens venait d'apparaître, plus d'un siècle avant les premières tentatives militaires dans ce domaine.

Le XIX^e siècle ne connut pas de grands changements dans cette vision de l'utilisation de moyens aériens à des fins militaires, la technique constituant bien évidemment le premier obstacle à la mise en pratique de toutes ces théories. Des ballons captifs furent pourtant régulièrement employés pour l'observation pendant la guerre de Sécession (1861-1865) ou la guerre de 1870. Face aux succès réels des différents types de ballons, les recherches sur les plus lourds que l'air ne progressèrent sans doute pas aussi rapidement qu'elles l'auraient pu, malgré des travaux très intéressants comme ceux de Sir George Cayley ou de Jean-Marie Le Bris dans le domaine des planeurs, et ceux de Félix du Temple ou Alphonse Pénaud qui construisirent les premières maquettes volantes. Le mot « aviation » apparut pour la première fois en 1863 avec Gabriel de la Landelle.

✈ *Les travaux d'Ader*

La fin du XIX^e siècle marqua vraiment le début d'une nouvelle ère, avec une évolution très rapide de la technique. Au-delà de la controverse concernant la date du premier envol d'un aéronef propulsé, qui n'a cessé d'opposer les partisans des frères Wright (17 décembre 1897 à Kittyhawk) à ceux de Clément Ader (9 octobre 1890 à Armainvilliers), ce sont surtout les travaux de ce dernier qui méritent d'être soulignés. Après la mise au point laborieuse de son dernier appareil, l'Avion III, en 1897, il se consacra à développer et diffuser sa vision du futur. Son livre « L'aviation militaire » présente d'une manière extrêmement précise les différentes applications militaires de la nouvelle invention. En particulier, sa vision d'armées aériennes destinées à des actions de destruction loin à l'intérieur du territoire ennemi peut être considérée comme la première formulation d'une utilisation stratégique de l'aviation.

✈ *La prudence de l'institution militaire*

A ce titre, Ader apparaît comme le premier visionnaire de ce que nous appellerons plus tard le bombardement stratégique, même si ses idées futuristes ne rencontrèrent qu'un écho limité chez les dirigeants politiques et chefs militaires de l'époque. Ceux-ci étaient en effet très réservés sur les emplois possibles de l'avion dans un cadre militaire, bien qu'ils aient par exemple contribué financièrement aux travaux d'Ader jusqu'en 1898. Sans être aussi abrupts que le Général Foch, qui déclarait en 1910 : « *L'aviation c'est du sport. Pour l'armée c'est zéro.* »¹, la plupart des responsables politiques et militaires attendaient surtout que l'avion fasse ses preuves avant de se prononcer. Il faut reconnaître à leur décharge que la technique de l'époque était encore très en retard sur les idées de visionnaires comme Ader.

Cette prudence de l'institution marquera les premières années de ce siècle, plus caractérisées par l'amélioration incessante des records que par la naissance d'une vision stratégique chez les responsables politiques et militaires. Si certaines idées existaient déjà, il fallait encore que la technologie suive et démontre leur validité, avant d'engager des crédits importants.

✈ *L'influence des romanciers*

Parallèlement, une multitude d'auteurs comme Verne ou Wells développeront à leur manière une vision « littéraire » d'une aviation dévastatrice et invulnérable, dans des ouvrages comme « Robur le Conquérant » ou « La Guerre des Airs » en 1908, où l'on peut lire : « *Nulle part femmes et enfants ne sont en sécurité. La guerre envahit les airs, les bombes pleuvent dans la nuit. Semant la mort, des flottes aériennes survolent les bons bourgeois qui sortent de chez eux à l'aube.* ». Cette peur populaire de l'attaque aérienne contribua dès cette époque à mettre le bombardement aérien en accusation. Les conférences de La Haye de 1899 et 1907 montrent bien la réalité de ce sentiment d'inquiétude qui touchait alors un grand nombre de pays. Ne débouchant sur aucune application concrète faute d'unanimité, la séance de 1907 décrivait pourtant l'avenir du bombardement stratégique, en analysant en particulier les types d'objectifs envisageables, sans formellement écarter des attaques sur des objectifs civils contribuant à la défense.

I.2 La naissance du bombardement stratégique pendant la Grande Guerre.

Les cicatrices dues aux bombardements de la Première Guerre Mondiale ne se refermèrent jamais dans l'esprit des Britanniques.

Hanson W. Baldwin – Historien - 1991

✈ *Les premières utilisations militaires*

Dès 1910, l'utilisation de l'avion dans des opérations militaires apparaît de plus en plus comme une évolution indispensable. Ayant démontré ses qualités au travers de nombreux records sportifs de distance, d'altitude ou de vitesse, et offrant les premières démonstrations d'acrobatie aérienne, l'avion semble enfin séduire les militaires. En 1911 a lieu le premier engagement d'un avion dans un conflit militaire : le 22 octobre, un Blériot de l'armée italienne effectue en effet une mission de reconnaissance au cours de la guerre italo-turque en Tripolitaine.

A l'aube de la première guerre mondiale, plusieurs des belligérants possèdent déjà des embryons de groupes aériens, destinés à l'observation et la reconnaissance, et aux ordres des différentes armées terrestres. Malgré cette conception assez limitée de l'aviation militaire, les choses vont très rapidement évoluer. Le 5 octobre 1914, les Français Frantz et Quenault remportent la première victoire aérienne. Dès 1915, les commandants de Rose et de Goÿs sont respectivement chargés de mettre sur pieds les aviations de chasse et de bombardement. En 1916, l'Italien Douhet propose déjà des actions de bombardement massives en utilisant des appareils Caproni. En l'espace de deux ans, la plupart des missions encore confiées aujourd'hui à l'aviation de combat ont été défrichées.

¹ Hervé Coutau-Bégarie - *Traité de stratégie* – Economica - p 593

✈ *La naissance du bombardement*

En ce qui concerne le bombardement, les premières actions ont bien évidemment consisté en des missions tactiques d'attaque de troupes au sol. Divers projectiles comme des fléchettes ou des billes d'acier étaient alors jetés à la main sur les positions ennemies. Grâce aux rapides progrès de l'aéronautique, ce concept va très vite être développé. L'accroissement des performances des avions, permettant d'emporter plus de bombes et plus loin, va permettre d'amorcer une réflexion sur les possibilités stratégiques du bombardement. A la fin du conflit, la Grande Bretagne possède avec le Handley-Page DH 0/400 un vrai bombardier stratégique, capable d'emporter une tonne de bombes à plus de mille kilomètres. Il n'aura cependant pas le temps d'être engagé avant la fin des hostilités. L'Allemagne, avec le Gotha, et la France avec le Farman Goliath ont également développé des appareils à long rayon d'action. La Grande-Bretagne était décidément en avance sur son époque, puisque dès le printemps 1918, elle possédait aussi, avec l'Independent Air Force, un corps aérien stratégique, directement sous les ordres des autorités politiques, et chargé de bombarder le territoire allemand.

✈ *L'impact des attaques sur l'Angleterre*

Ce sont paradoxalement des dirigeables de la Marine allemande qui sont à créditer des premières vraies opérations de bombardement stratégique dès 1915. Les Zeppelin allemands largueront au cours de ce conflit 196 tonnes de bombes sur le territoire anglais, causant environ 1300 morts et plus de 3000 blessés¹, alors que les appareils de bombardement ne sont crédités que de 74 tonnes. Plus que ces chiffres, négligeables dans le bilan de cette guerre, c'est l'impact psychologique de ces bombardements qui est à retenir.

Pour la première fois de son histoire, l'Angleterre était attaquée sur son propre sol, sans la moindre intervention de troupes terrestres. Avec la fin du sentiment d'invulnérabilité des populations civiles, fondé sur la distance et l'insularité, allait se développer une véritable psychose du bombardier, marquant profondément les esprits et déterminant toute la doctrine aérienne de la Grande-Bretagne pendant l'entre-deux-guerres.

I.3 Les théoriciens

✈ *Le bombardement stratégique, justification de l'indépendance des armées aériennes*

A l'issue de la première guerre mondiale, l'aviation militaire a incontestablement acquis ses lettres de noblesse. Les duels aériens, opposant des combattants chevaleresques dans des combats individuels, ont popularisé l'aviation de chasse.

Pourtant, avec l'épisode des Zeppelin et le développement des premiers vrais bombardiers stratégiques, le bombardement aérien a ouvert une nouvelle ère. Les populations civiles ont soudain pris conscience de leur vulnérabilité, alimentant ainsi bon nombre de courants pacifistes de l'après-guerre, relayés par une littérature d'anticipation plus qu'abondante.

Dans les états-majors et chez les responsables politiques, après les années de guerre qui donnèrent lieu à d'innombrables essais, destinés à défricher les différents emplois de l'aviation militaires, il restait à organiser rationnellement les forces, et surtout essayer d'établir des doctrines, en analysant les enseignements du conflit.

L'opposition entre le concept d'une armée aérienne de coopération, principalement destinée au soutien des armées terrestres et navales et celui d'une armée de l'air autonome, capable de mener des actions stratégiques a donné lieu à des débats passionnés tout au long de l'entre-deux-guerres. Au cours de la même période naquirent les différentes armées de l'air que nous connaissons encore aujourd'hui : Royal Air Force dès 1918, Armée de l'Air italienne en 1923, Armée de l'Air française en 1933. Celles ci avaient des doctrines souvent très différentes, voire opposées, sur l'usage du bombardement stratégique.

Pourtant, malgré son rôle souvent déterminant dans l'accession à l'autonomie, l'aviation de bombardement manquait encore de vrais chefs de file, capables d'établir une doctrine du bombardement stratégique, fondée sur les possibilités de l'arme aérienne et les enseignements du

¹ Patrick Facon – *Le bombardement stratégique* – Editions du Rocher – p50

premier conflit mondial. Plusieurs personnages ont alors joué un rôle essentiel, en tant que premiers vrais théoriciens du bombardement stratégique. Développant des doctrines parfois légèrement divergentes, ils ont cependant contribué à le transformer en une arme aussi mythique que controversée, avant même les actions de la deuxième guerre mondiale.

✈ *Giulio Douhet.*

Nous devons nous résigner à subir des attaques de l'adversaire de façon à mettre en œuvre tous les appareils disponibles pour en porter de plus grandes encore.

Giulio Douhet-La maîtrise de l'air-1921

Né en 1869, au sein d'une famille d'origine française, l'Italien Giulio Douhet est artilleur de formation. Esprit ouvert et très curieux de tout ce qui touche à la technique, il est, dès 1912, chargé de la direction de l'aéronautique militaire italienne. Analysant les premiers mois du conflit de 1914, où les troupes sont rapidement engluées dans une guerre de position incroyablement meurtrière, il voit en l'aviation le seul moyen de s'affranchir des tranchées et des défenses terrestres, atteignant l'ennemi au cœur de son territoire et de ses populations, pour le faire plier au plus vite. Multipliant les notes, mémoires et autres rapports soutenant son point de vue, il irrite ses chefs au point d'être mis aux arrêts de 1916 à 1917, avant d'être réintégré après la défaite italienne de Caporetto, toujours à la direction de l'aéronautique militaire. Démissionnant dès la fin des hostilités, il se consacre alors à développer une doctrine de guerre, où l'arme aérienne joue bien évidemment le rôle principal. Son principal mérite est surtout d'être parvenu à développer une théorie globale, organisée autour de plusieurs principes, qu'il décrit en détail dans son ouvrage le plus célèbre, « *Il dominio dell'Aera (La maîtrise de l'Air)* en 1921. En premier lieu, la maîtrise du ciel est indispensable pour permettre aux bombardiers de pleinement remplir leur rôle. Pour ce faire, il convient d'écraser au sol les défenses ennemies, et le cœur du pays, en utilisant en masse de lourds croiseurs aériens, équipés de nombreuses mitrailleuses et utilisant toute la panoplie offensive : bombes incendiaires, explosives, gaz toxiques...

Ensuite, pour accorder le maximum de moyens à ces armées de croiseurs aériens, il est indispensable de cantonner les forces terrestres et maritimes à un rôle strictement défensif, et de supprimer l'aviation de coopération et l'aviation de chasse, à la fois coûteuses et inutiles.

Fortement marqué par l'immobilité des combats terrestres et les massacres qu'ils ont engendrés, Douhet voit dans le bombardement stratégique la seule solution permettant d'obtenir rapidement la victoire. En soumettant les cités de l'ennemi à des bombardements massifs, il pense obtenir une reddition très rapide et éviter ainsi des mois ou des années de conflit statique et meurtrier.

Plus que le fond de cette doctrine, qui ne sera d'ailleurs testée que bien des années plus tard, c'est la forme qui en est la plus facilement critiquable. Dans les écrits de Douhet, l'avion est toujours un instrument idéal. Il ne connaît pas les pannes, il emporte des charges inimaginables pour l'époque, et les mitrailleuses des bombardiers sont toujours plus efficaces que celles des chasseurs qui les attaquent... On a parfois l'impression de lire un roman de Jules Verne, tant tout se passe de manière simpliste mais toujours idéale pour les « héros ». De plus, les derniers mois du conflit, avec l'apparition des blindés, ont montré que l'on pouvait retrouver une guerre de mouvements. En fait, les écrits de Douhet ont surtout contribué à conduire l'arme aérienne sur la voie de l'autonomie, ses thèses tombant à point nommé pour soutenir les différents courants indépendantistes qui fleurissaient alors dans la plupart des états-majors. Lui-même s'est considérablement investi dans la lutte pour l'autonomie de l'aviation militaire italienne.

En revanche, son principal ouvrage n'ayant pas été diffusé avant 1935 en Angleterre et en Allemagne, et 1941 aux Etats-Unis, il est assez délicat de parler d'une influence réelle de Douhet sur les doctrines des différents pays, mais il lui reste le privilège d'avoir été le premier à élaborer une vraie théorie, après le banc d'essai qu'a constitué la première guerre mondiale.

✈ *Hugh M. Trenchard*

On ne peut construire une armée de l'air sur des rêves, mais elle ne peut non plus vivre sans eux, et les miens se réaliseront beaucoup plus tôt que vous ne le pensez.

Sir Hugh M. Trenchard-1920.

Comme Douhet, Hugh Trenchard perçut très vite le caractère stratégique de l'arme aérienne. Mais, à la différence de l'Italien ; l'Anglais élaborait sa doctrine non à partir d'une intuition, mais en se fondant sur sa longue expérience de la guerre.

Né en 1872, Hugh Montague Trenchard partage la première partie de sa vie entre l'Armée des Indes et l'Afrique du Sud, où il est blessé au cours de la guerre des Boers. En 1912, sa vie prend un nouveau tournant, lorsqu'il entre au Royal Flying Corps, après avoir passé son brevet au cours de ses congés. Chargé du recrutement et de la formation au début de la guerre, il fulmine de voir l'usage beaucoup trop timide et restrictif qui est fait de l'aviation. Dès janvier 1915, il est à la tête d'un escadron stationné en France, et, nommé général en fin d'année, il prend la tête du Royal Flying Corps, où son obsession est de privilégier l'offensive à tout prix. Les combats de chasseurs ne constituent pour lui qu'une péripétie de la guerre aérienne, dont le but essentiel était d'attaquer l'ennemi au sol.

Après plus de deux années à la tête du R.F.C., il prend la tête de l'Independent Air Force, destinée à des actions stratégiques sur le sol allemand, en réponse aux raids de Gotha et de Zeppelin qui survolent alors le sol britannique, créant un profond traumatisme dans les populations civiles. Jusqu'à la fin de la guerre, il poursuit son effort en faveur du bombardement stratégique, et l'Independent Air Force, malgré des pertes importantes, obtient certains résultats très satisfaisants, comme à Thionville, Düren ou Bonn.

En 1919, convaincu par Churchill de reprendre le commandement de la Royal Air Force alors en pleine lutte pour conserver sa toute récente indépendance, il défendra pendant dix ans sa doctrine : « *L'air est un et indivisible* » et la R.A.F. doit être considérée « *comme une force qui bouleversera profondément la stratégie* »¹. Les faits lui donneront raison une fois de plus en janvier 1920. En trois semaines, une douzaine de bombardiers britanniques procèdent au pilonnage des places fortes du mullah Mohammed Abdullah Hasan, qui conteste depuis vingt ans la domination anglaise en Somalie. Sans abri, il est chassé du pays avec tous ses partisans. Avec un budget de 77 000 livres - le sous-secrétaire d'Etat aux colonies évoque alors la guerre « *la moins chère de l'histoire* » - l'aviation est parvenue à mettre fin à des années de guerre particulièrement coûteuse pour l'empire britannique. Comme le déclare Trenchard dans un discours, la puissance aérienne vient de démontrer clairement qu'elle peut devenir un instrument efficace de la paix.

La classe politique britannique saura en tirer les leçons, et jusqu'à son départ en 1929, Trenchard réussira toujours à obtenir les crédits et le soutien nécessaires à la reconstruction de la R.A.F. Un an avant son départ, le père de la R.A.F., comme on le surnommait, résumera sa doctrine dans : « Les objectifs d'une aviation militaire ». Plus qu'un instrument offensif, certes capable d'atteindre l'économie et la population ennemies, l'aviation de bombardement est surtout un outil de dissuasion, en vertu des dégâts énormes qu'elle fait peser sur tout assaillant potentiel.

✈ *William Mitchell*

On a tellement pris l'habitude de dire que Billy Mitchell était en avance sur son temps qu'on en oublie parfois combien cela est vrai.

Général Henry Arnold - commandant les U.S. Army Air Forces

Commandant du service aéronautique de la I^o armée américaine après l'entrée en guerre des Etats-Unis, le commandant Mitchell passe alors trois jours auprès de Trenchard pour mieux connaître ses matériels, des troupes et leurs méthodes d'entraînement. Général à 38 ans en 1918, il ne peut totalement exprimer ses idées sur l'aviation militaire avant l'Armistice, malgré quelques opérations

¹ David Nevin - *Les stratégies de l'air* - Time Life – p 32

réussies à Saint-Mihiel et en Argonne, en tant que commandant des unités aériennes américaines au front. La suite de sa carrière est alors entièrement consacrée à cette tâche : convaincre son pays de l'importance de l'arme aérienne.

Lassé de n'obtenir à ses propositions aucune réponse positive de la part de chefs peu désireux de voir l'aviation quitter son statut de simple soutien aux autres armées, il donne libre cours à ses talents d'orateur et s'adresse à l'opinion publique. Son message se clarifie peu à peu. D'une part, l'aviation représente l'arme du futur, ensuite, pour mener à bien sa mission, l'Air Service doit acquérir son indépendance. Au cours de la prochaine guerre, selon lui, on cherchera à détruire les centres vitaux de la nation adverse – villes, usines, moyens de ravitaillement – et à annihiler toute volonté de résistance chez les populations. « *La nation entière sera, ou devra être, considérée comme une force combattante* »¹. Bombardiers et chasseurs doivent constituer une force stratégique indépendante, selon le modèle britannique.

Suscitant une farouche opposition, tant dans l'U.S.Army et la Navy qu' au sein d'autorités civiles gagnées par les thèses d'isolationnisme et de pacifisme, Mitchell entreprend de formuler différemment ses arguments. Il s'agit désormais d'utiliser l'arme aérienne pour se garder d'une éventuelle agression. Pour soutenir cette affirmation, il obtient la contribution de la Navy pour réaliser des démonstrations de bombardement sur d'anciens navires de guerre allemands, du 20 juin au 21 juillet 1921. Si les conditions de ces démonstrations sont très artificielles, elles auront pourtant des retentissements dans le monde entier, mais paradoxalement, les militaires américains refuseront de leur accorder la moindre importance.

Face à cette opposition, la pensée de Mitchell se radicalise. Dans son ouvrage capital « *Winged Defense* » en 1925, il décrit l'aviation, et particulièrement le bombardement comme l'instrument principal de la défense américaine, et soutient par la même occasion l'indépendance des forces aériennes. Rétrogradé au grade de colonel suite à ses critiques de plus en plus acerbes envers les plus hauts responsables militaires, il est finalement dégradé par la cour martiale et relevé de son commandement pour cinq ans. Démissionnant alors, il poursuit sa croisade, publiant des articles et des ouvrages, mais la popularité n'est plus là. Avec la crise économique, les Américains se désintéressent de la guerre aérienne, et à sa mort, en 1936, William Mitchell est pratiquement inconnu.

Pourtant, ses théories ont fait leur chemin. Au sein de l'Air Force, la doctrine du bombardement stratégique existe, et en 1935, le prototype YB-17 de Boeing en sera la plus brillante démonstration. La Navy se lance dans la construction d'une flotte de porte-avions, et en 1933 on confie officiellement à l'Army Air Force une mission que Mitchell réclamait bien des années auparavant : la défense du territoire des Etats-Unis.

Personnage controversé, Mitchell n'a sans doute pas été assez diplomate pour faire passer ses idées, et il a cristallisé toutes les craintes de l'Army ou la Navy, peu désireuses de voir une armée de l'air autonome leur faire de l'ombre. En revanche, faisant figure de martyr, il a fortement influencé toute une génération d'officiers : Arnold, Eaker, Spaatz, LeMay ou Doolittle, convaincus du rôle primordial du bombardement stratégique, et qui occuperont les plus hauts postes de responsabilité de l'Air Force au cours de la deuxième guerre mondiale.

Les hommes que nous venons d'étudier ne furent bien évidemment pas les seuls à s'intéresser au bombardement stratégique, et à formuler des doctrines. En Allemagne, au début des années trente, le général Wever ou le colonel Wimmer militèrent pour la création d'une flotte de bombardiers stratégiques, sans obtenir satisfaction, et la mort accidentelle de Wever entraîna l'abandon du projet « *Ural Bomber* »².

En Union soviétique, le concept du bombardement stratégique fut très développé, avant que l'analyse des résultats de la guerre d'Espagne ne contribue à quasiment supprimer cette doctrine, en donnant la priorité absolue à l'aviation d'appui. Ne disposant pratiquement pas de bombardiers lourds lors du conflit de 1939-1945, l'Union soviétique ne prendra aucune part dans l'offensive stratégique contre l'Allemagne, qui reposera entièrement sur les épaules des Britanniques et des Américains. On peut

¹ David Nevin - *Les stratégies de l'air* - Time Life – p 57

² Patrick Facon – *Le bombardement stratégique* – Editions du Rocher – p 126

imaginer qu'une participation soviétique massive à cette offensive aurait considérablement modifié le cours du conflit, en submergeant les Allemands sous des attaques venant de l'Est comme de l'Ouest. En France, enfin, les concepts de Douhet furent quasi systématiquement contredits. Ses théories, techniquement infaisables, étaient fondées sur la supériorité du bombardier sur le chasseur, postulat que ses contradicteurs ne se privèrent pas de démontrer méthodiquement.

En fait, les puissances continentales européennes, dotées de systèmes militaires centralisés et dominés par l'Armée de Terre, se caractérisaient encore par une vision très « terrienne » des combats, où l'aviation devait se consacrer au soutien des troupes. Ces puissances, et la France tout particulièrement, n'arrivèrent jamais à se débarrasser réellement de cette influence terrestre étouffante, et le bombardement stratégique en tant que concept ne parvint jamais à dépasser le stade de la réflexion. L'aviation de coopération, fondée sur la reconnaissance, la chasse et l'appui des troupes, restait bien la seule conception envisagée.

Par comparaison, seuls la Grande Bretagne et les Etats-Unis développèrent vraiment leur intérêt pour le concept de bombardement stratégique. Insulaire ou isolé par des milliers de kilomètres d'océan, ces deux nations ne pouvaient que voir dans le bombardement stratégique l'outil enfin adapté à leur situation, qui tirait les leçons des bombardements aériens de la Grande Bretagne au cours du premier conflit mondial ou qui répondait aux thèses isolationnistes très populaires aux Etats-Unis. Certains, comme Pascal Venesson dans son ouvrage « les Chevaliers de l'Air », voient d'ailleurs dans l'émergence d'une doctrine fondée sur le bombardement stratégique une évolution logique des grandes puissances maritimes.

I.4 Les années de crainte

J'ai de multiples raisons de souhaiter que l'homme n'ait jamais inventé l'aviation.

Stanley Baldwin - Premier ministre britannique - 1935.

✈ Le péril aérochimique

Si l'entre-deux-guerres marque l'apparition des premières vraies doctrines de l'arme aérienne, la naissance d'une véritable phobie du bombardement est aussi une caractéristique essentielle de cette époque.

A l'issue de la Grande Guerre, le bombardement aérien avait laissé entrevoir ce que seraient les conflits futurs. Le sentiment de relative invulnérabilité des populations civiles, qui jusque là n'étaient pas considérées comme des objectifs potentiels, était en train de disparaître, pour laisser place à une véritable crainte. Relayée et amplifiée par de nombreux auteurs, journalistes, et scientifiques, cette crainte a rapidement pris des proportions considérables.

A l'image de ce qui avait été fait lors des combats terrestres, avec l'emploi des gaz, certains prédisaient des bombardements aériens destinés à submerger les grandes villes sous les gaz toxiques. Si les estimations des destructions ainsi réalisées étaient toujours très exagérées, ce type d'attaque représentait pourtant « la grande peur » de l'époque, et un grand nombre d'associations et de comités ont été créés pour faire interdire ce type d'attaque, et d'une manière plus générale, supprimer ou du moins réglementer le bombardement aérien. En France comme dans de nombreux autres pays, les débats parlementaires furent nombreux. Les partisans de ce nouveau type de bombardement, comme le journaliste Pierre Faure, y voyaient une vraie forme de dissuasion : « *La crainte de représailles terribles, sans précédent dans l'histoire des hécatombes humaines, ferait certainement réfléchir ceux qui de l'autre côté du Rhin rêvent d'entreprendre une nouvelle guerre.* »¹

Cette opinion se heurtait cependant au pacifisme, sentiment dominant à l'époque, qui contribuait à alimenter la volonté de bannir toutes les armes offensives, puis à terme renoncer aux forces armées. Comme le soulignaient les membres du parti communiste et de la S.F.I.O., au vu des nouvelles formes de menace, la sécurité ne pouvait plus être assurée par les forces armées. Seul un désarmement général et une organisation de la paix étaient en mesure d'apporter cette garantie, et de nombreux courants soutenaient alors cette opinion.

¹ Pierre Faure – *La guerre aérienne de demain* – Alexis Redier Editeur – p 10

✈ *L'impuissance des nations*

La pression des opinions publiques résultant de ces craintes était telle que le problème du bombardement aérien fut abordé au cours de plusieurs conférences internationales : à La Haye en 1922, et à Genève en 1932. A chaque fois, malgré l'analyse assez claire du problème, les applications concrètes de ces réunions furent inexistantes. Si la plupart des pays s'accordaient à reconnaître la nécessité d'interdire le bombardement de civils, et à terme le bombardement aérien dans son ensemble, les modalités d'application n'en furent jamais déterminées. La naissance de l'Allemagne nazie fut l'une des premières causes de l'abandon de ces principes pacifistes. Il était désormais illusoire de vouloir codifier ou interdire le bombardement aérien, puisqu'il existerait toujours la menace de pays ne prenant pas part aux conférences, et employant l'arme aérienne selon leur bon vouloir. En 1937, la guerre d'Espagne, véritable banc d'essai d'une Luftwaffe désormais toute puissante, marqua le début d'une nouvelle ère, où l'aviation avait un rôle déterminant, et où les populations civiles étaient devenues des cibles potentielles, comme Guernica le démontra. Faisant 1600 morts et plus de 900 blessés¹, les bombardements des Heinkel 111 et Junkers 52 allemands symbolisèrent l'emploi sans restriction de l'arme aérienne, et tous les excès que ce principe pouvait entraîner. La crainte du bombardier était donc bien fondée, et tous les gouvernements étaient désormais conscients des destructions qu'engendreraient les conflits à venir.

I.5 Le Bomber Command et l'U.S. Army Air Force à l'aube de la deuxième guerre mondiale.

✈ *L'évolution de la R.A.F. face à la menace allemande*

Au cours des dix années passées par Hugh Trenchard à la tête de la R.A.F., la Grande Bretagne était sans aucun doute le seul pays à vouer un tel culte au bombardement stratégique. Grâce à son action obstinée, il parvint à convaincre les responsables politiques que les raids de bombardement, capables de détruire des objectifs militaires et industriels, étaient capables de remporter la victoire dans tous les conflits. Combattant sans relâche pour obtenir les budgets nécessaires à cette politique, il avait jeté les bases de la Royal Air Force telle qu'elle se préparait à aborder le début des années trente. Ainsi en 1934, plus de cinq ans après son départ, le plan de rééquipement de la R.A.F. prévoyait 500 bombardiers et seulement 330 chasseurs.

Lorsque en juillet 1934, Winston Churchill avertit les députés que l'Allemagne nazie est en train de mettre sur pieds une armée de l'air capable d'écraser la Royal Air Force d'ici deux ans, la décision fut prise de poursuivre la modernisation de la flotte aérienne. Dès 1936 apparurent les premières demandes pour un bombardier lourd quadrimoteur, mettant toujours en avant la doctrine de Trenchard. Pourtant, en 1938, la menace se précisant, la politique d'équipement de la R.A.F. changea du tout au tout, sous la pression des politiques. En 1939, la R.A.F. quadrupla ses effectifs de 1934, avec 118 000 hommes, mais cela resta encore bien insuffisant par rapport aux 500 000 de la Luftwaffe.²

Surtout, la priorité fut donnée à la défense, et une grande partie du budget consacrée au Fighter Command, chargé d'assurer la défense aérienne de la Grande Bretagne, et progressivement équipé de Hurricane et surtout du formidable Spitfire. Désormais négligé par les responsables du budget, le Bomber Command n'avait plus les moyens d'assurer les missions essentielles de la doctrine de Trenchard. N'alignant en 1937 que 480 bombardiers légers ou moyens bimoteurs, qui offraient une charge utile et un rayon d'action insuffisants pour prétendre atteindre le cœur du Reich, et manquaient d'équipement de navigation et de visée suffisamment précis, ce commandement abordait la guerre dans des conditions pour le moins délicates. Comme l'écrivirent les historiens Frankland et Noble, « même à la fin de 1939, l'état-major aérien n'avait entrepris pratiquement aucune réalisation dans le domaine des problèmes tactiques liés aux plans stratégiques qui avaient été la base sur laquelle le Bomber Command avait été bâti »³.

¹ David Nevin - *Les stratèges de l'air* - Time Life - p 161

² Ralph Baker - *La R.A.F. pendant la guerre* - Time Life - p 6

³ Cité par Patrick Facon - *Le bombardement stratégique* - Editions du Rocher - p 119

✈ *Le retard américain*

La situation était différente aux Etats-Unis, même si elle n'en restait pas moins préoccupante sur le plan militaire. En raison de l'immensité du territoire, l'industrie aéronautique américaine était devenue la première du monde dans le domaine des avions de transports, et des appareils comme le Boeing 247 et surtout le Douglas DC-2 surpassaient tous les appareils civils ou militaires européens du début des années trente. L'aviation militaire était en revanche à la traîne. Les critiques de la participation à la première guerre mondiale étaient encore virulentes, et le souhait de rester à l'écart d'un nouveau conflit prédominait. Les Etats-Unis se désintéressaient en fait de la guerre plus par isolationnisme que par pacifisme, et les séquelles de la crise de 1929 contribuaient à maintenir ce sentiment parmi la population. L'élection de Roosevelt en 1933, et les lois de neutralité votées en 1935 et 1937 achevèrent de persuader Hitler qu'il aurait les mains libres encore quelques années.

Sur le plan de l'aviation militaire, le bombardier restait un outil de défense, tel que Mitchell avait pu le montrer dans ses démonstrations contre des navires. Au début des années trente, l'Air Corps n'avait pas encore saisi le rôle stratégique du bombardier, capable de porter la destruction chez l'ennemi. Ce n'est qu'à partir de 1932 que certains, comme le général Foulois, réclamèrent le développement d'un bombardier à très long rayon d'action, mais ils étaient encore trop peu nombreux à croire en ce concept. Le Boeing YB-17 apparut en 1936, ne fut d'ailleurs commandé qu'en très petite quantité, 70 appareils seulement étant disponibles en 1939, répartis sur les deux façades océaniques.

Crédits insuffisants, doctrine encore sclérosée, avions souvent inadaptés et en nombre insuffisant, tel était donc le bilan de la sixième aviation du monde lorsqu'en janvier 1939 le président Roosevelt déclarait devant le Congrès : « *nos forces aériennes actuelles sont si inadaptées qu'elles doivent être renforcées immédiatement* »¹. Jusqu'à l'attaque japonaise de Pearl Harbour, le 7 décembre 1941, les Etats-Unis mirent à profit leur relative neutralité pour combler les lacunes constatées, et commencer à mettre sur pied ce qui deviendra à terme la plus formidable force aérienne de tous les temps, utilisant tout le potentiel du bombardement stratégique.

¹ Alain Pelletier et Michel Bénichou - Les avions de combat américains de la deuxième guerre mondiale – *Hors série Fana de l'aviation n° 2* – p18

II L'OFFENSIVE A<RIENNE STRAT<GIQUE SUR L'EUROPE

II.1 Des débuts décevants. Septembre 1939 – juillet 1940

✈ *Un round d'observation*

Dès le début du conflit, la demande solennelle du président Roosevelt, demandant aux belligérants de ne pas se lancer dans une guerre aérienne absolue, était très rapidement agréée par la France, l'Allemagne et la Grande Bretagne. C'était la période la « drôle de guerre », où l'on avait l'impression que chacun des combattants essayait de ménager l'adversaire, pour éviter des représailles disproportionnées. De plus, voulant sans doute éviter une « montée aux extrêmes » tant décrite par Clausewitz, le bombardement à outrance était une forme de guerre dans laquelle les Britanniques ne souhaitent pas prendre l'initiative.

Le Bomber Command était donc condamné à laisser la Luftwaffe ouvrir les hostilités. . En effet, loin de définir lui-même sa propre stratégie, il restait au contraire sous la dépendance de l'état-major général de la R.A.F. Pendant plus de dix mois, il allait procéder à des actions assez éloignées de sa vocation stratégique initiale, au gré des politiques du moment. Des missions nocturnes de largage de tracts sur l'Allemagne et les territoires occupés lui furent alors attribuées lors des premiers jours de guerre, puis se succédèrent le mouillage de mines, la reconnaissance lointaine pour le compte du Coastal Command, et surtout l'attaque de navires. La première campagne de lâcher de tract ne dura qu'une semaine, avant que l'opinion publique ne proteste violemment contre cette politique trop pacifiste à son goût, à l'heure où Hitler ne faisait qu'une bouchée de la Pologne. Une deuxième campagne, deux semaines plus tard, confirma l'inutilité de telles missions, qui n'avaient aucun effet sur l'opinion allemande, mais aussi les difficultés que rencontrait le Bomber Command pour atteindre ses objectifs. Le gouvernement britannique décida alors de substituer des bombes aux tracts.

✈ *Les premières missions offensives du Bomber Command*

A partir du 3 décembre 1939, le War Cabinet ordonna d'attaquer les grands cuirassés allemands dans le secteur d'Heligoland et de Wilhelmshaven. Les populations civiles devant toujours être épargnées, le bombardement des vaisseaux à quai était strictement interdit. Toutes les attaques britanniques furent un échec cinglant, un grand nombre des bombardiers moyens Wellington qui opéraient de jours, sans protection de chasseurs, étant abattus par la chasse adverse ou les défenses anti-aériennes. De plus, aucun cuirassé ne fut coulé. Ainsi, le mois de décembre 1939 marquait la fin des illusions quant à l'efficacité du Bomber Command en tant que force offensive diurne.

Pourtant, par la force des choses, le Bomber Command allait continuer à effectuer de nombreuses missions diurnes. Entre le 26 mai et le 5 juin 1940, ses appareils attaquèrent les troupes allemandes qui augmentaient sans cesse leur pression sur la poche de Dunkerque, ainsi que les voies de communication. Là aussi, les résultats furent décevants, les pertes étant très importantes en regard des résultats obtenus. Les critiques concernant l'inefficacité de la R.A.F. dans son ensemble, au cours de l'évacuation de Dunkerque, furent d'ailleurs extrêmement vives de la part de la marine et de l'armée de terre britanniques, soumises au feu allemand. Le Bomber Command, quant à lui, n'avait pas encore été employé dans une campagne stratégique contre le Reich, qui constituait pourtant sa mission première.

II.2 La remise en cause. Août 1940 - février 1942

Il est douteux que les opérations de bombardement puissent à elle seules influencer de manière décisive sur le cours du conflit actuel. Tout ce que l'on peut dire est que leur inefficacité et leur coût n'iront, je le crains, qu'en croissant.

Winston Churchill – octobre 1941

✈ *Les lacunes*

Les combats menés jusqu'alors par le Bomber Command avaient révélé des lacunes importantes, même s'ils correspondaient plus à des opérations tactiques ponctuelles. En premier lieu, l'invulnérabilité légendaire des bombardiers opérant en formations groupées, sans escorte de chasse,

n'était plus désormais qu'une utopie. Malmenés par les Messerschmitt 109 ennemis, en proie aux tirs incessants de la Flak, les bombardiers britanniques avaient démontré l'inadaptation de ce concept, qui engendrait des pertes insoutenables sur le long terme. Ensuite, l'insuffisance des matériels était clairement apparue. La nouvelle génération de bombardiers lourds quadrimoteurs n'était pas encore en service, et les bombardiers moyens Wellington, Whitley, Hampden ou Blenheim accusaient leur âge, manquant d'allonge et de capacité d'emport. Enfin, les systèmes de navigation et de visée rendaient très difficile les attaques d'objectifs ponctuels.

Il est d'ailleurs à noter que les Allemands rencontreront aussi tous ces problèmes lors de leur offensive aérienne sur l'Angleterre, malgré une supériorité numérique incontestable. Ce sera la Bataille d'Angleterre, en août et septembre 1940, où, par manque de continuité stratégique et de moyens de bombardement lourd, la Luftwaffe échoua de peu dans un combat qui aurait incontestablement changé tout le cours de la guerre, et qui a aussi constitué la première offensive stratégique aérienne du conflit. Renonçant à poursuivre l'attaque des terrains de la R.A.F., alors que celle-ci était visiblement à genoux, les Allemands commirent une énorme erreur stratégique, que les alliés reproduisirent par la suite tout au long de leur offensive sur l'Allemagne.

Cette première année de guerre servit au moins à faire prendre conscience aux responsables britanniques de la nécessité de disposer de vrais bombardiers stratégiques. En juillet 1940, Churchill écrivait déjà dans un courrier adressé au ministre de la production aéronautique, Lord Beaverbrook, qu'à défaut de disposer d'une armée capable d'affronter l'Allemagne sur le continent, l'Angleterre ne trouverait son salut que dans une offensive de bombardiers lourds : « nous devons abattre Hitler par ce moyen, sans quoi je ne vois pas d'issue. »¹ L'autorisation d'attaquer des objectifs à l'est du Rhin ayant été accordé dès le mois de mai, il restait à définir une stratégie globale pour ces bombardements.

✈ **Le changement de stratégie : l'area bombing**

La plupart des responsables de la R.A.F. étaient alors favorable à l'attaque d'objectifs industriels, mais la population de Londres, victime du Blitz, réclamait vengeance. Un compromis fut trouvé en novembre : le Bomber Command s'attaquerait désormais à des objectifs industriels situés dans des zones très peuplées, de manière à démontrer la puissance des bombardements aériens, même en cas d'échec sur l'objectif principal. C'était le début du bombardement sur zone, ou *area bombing*, effectué de nuit, qui permettait à la fois de répondre coup pour coup aux attaques allemandes et de parer au manque de précision et à la vulnérabilité constatés tout au long des mois précédents.

Le Bomber Command put alors remplir la mission pour laquelle il avait été créé, commençant également à bénéficier de l'arrivée de nouveaux bombardiers lourds. L'automne 1940 fut en effet marquée par l'arrivée des premiers Stirling, Halifax et Manchester qui allaient constituer la première génération d'appareils capables de délivrer de cinq à six tonnes de bombes au cœur de l'Allemagne. Ils connurent le baptême du feu dès le début de 1941 au cours d'attaques sur de grandes raffineries d'essence synthétique, à Hanovre, Brême ou Magdeburg.

Parallèlement à l'offensive nocturne britannique, l'Allemagne avait bien sûr renforcé sa défense. Développant toute une gamme de canons antiaériens, et perfectionnant les tactiques de la chasse de nuit, en utilisant notamment de nombreux radars, les Allemands infligeaient des pertes de plus en plus lourdes aux raids britanniques. En outre, comme lors des premiers mois de guerre, un grand nombre des bombardiers britanniques étaient encore, sur demande de Churchill à travers sa directive Atlantique, utilisé pour attaquer des sous-marins, des usines aéronautiques et des chantiers navals. Le Bomber Command avait donc de plus en plus de difficultés à mettre sur pieds des raids de masse, le nombre d'appareils engagés lors des attaques nocturnes de l'époque dépassant rarement soixante, et les résultats s'en ressentaient. Enfin, le théâtre du Moyen-Orient et les unités de formation absorbaient un grand nombre d'équipages expérimentés, et les escadrons opérants toutes les nuits en Allemagne comprenaient souvent un grand nombre de pilotes fraîchement formés.

✈ **Des échecs successifs**

Toutes ces raisons expliquaient que le cabinet de guerre britannique était de plus en plus sceptique sur l'efficacité des raids sur l'Allemagne ou les territoires occupés, qui ne reflétaient pas les

¹ Ralph Baker – *La R.A.F. pendant la guerre* – Time Life – p 83



Halifax



Lancaster

ressources extrêmement considérables déjà investies dans le Bomber Command. Un fonctionnaire du ministère de l'Air fut alors chargé d'analyser plus de six cents photographies prises au cours des missions de juin et juillet. La conclusion du dénommé Butt, diffusée au mois d'août 1941, fut accablante : moins d'un quart des équipages avaient effectivement survolé le bon objectif, et un sur dix seulement était parvenu à délivrer ses bombes à moins de huit kilomètres de la cible. De toute évidence, les systèmes de navigation utilisés alors ne permettaient pas d'obtenir des résultats satisfaisants. Les fortes pertes enregistrées à l'automne 1941 furent la goutte d'eau faisant déborder le vase : de 1,6 en 1940, le taux de perte atteignit 5 pour cent en novembre 1941, et les responsables politiques décidèrent alors une pause dans l'offensive nocturne sur l'Allemagne. Pour couronner le tout, en février 1942, l'échec des tentatives de destruction des trois croiseurs allemands Scharnhorst, Gneisenau et Prinz Eugen qui réussirent à quitter Brest le 12 février, constitua une sévère blessure pour l'orgueil britannique et entraîna le départ de l'Air Marshal Peirse alors à la tête du Bomber Command. A l'heure où le Japon entrait en guerre contre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, les critiques et les échecs allaient déclencher une crise sévère, dont le Bomber Command allait paradoxalement sortir renforcé, principalement grâce à la personnalité de son nouveau chef, l'Air Chief Marshal Arthur Harris.

II.3 Le début de « l'ère Harris ». Février 1942 - février 1943

L'opération Millenium, qui a apporté la preuve de la puissance grandissante de la force de bombardement britannique, préfigure les déluges de feu qui s'abattront bientôt sur chaque ville allemande.

Winston Churchill – juin 1942

✈ La radicalisation : le bombardement des villes

Arrivant à la tête du Bomber Command au pire moment, Harris possédait certaines qualités qui en faisaient sans aucun doute l'homme de la situation. Ayant commandé plusieurs unités de bombardiers pendant l'entre-deux-guerres, il fut bien accueilli par les aviateurs du Bomber Command. Déterminé, conscient des limitations de ses appareils en terme de précision de navigation et d'attaque, il sut tirer parti du soutien de Churchill pour promouvoir la seule technique qu'il jugeait efficace : le bombardement de zone.

Une équipe d'experts ayant analysé certains bombardements allemands particulièrement efficaces, il apparut que l'idéal était de combiner une grande concentration d'appareils dans un minimum de temps avec l'emploi de projectiles incendiaires. L'apparition du système Gee d'aide à la navigation permettant une précision théorique inférieure à 10 kilomètres à une distance de 650 kilomètres, et l'entrée en service du Lancaster, fer de lance du Bomber Command jusqu'à la fin de la guerre, permirent alors de vérifier ces hypothèses.

Huit attaques contre Essen, où étaient situées les usines Krupp, ne donnèrent pas les résultats escomptés. En revanche, le raid sur Lübeck de la nuit du 28 mars eut des effets considérables sur cette cité moyenâgeuse, construite en majorité en bois. Plus de 100 hectares furent rasés, 2000 maisons détruites, et 15 000 personnes se retrouvèrent sans abri. Ce type d'attaque fut renouvelé un mois plus tard sur Rostock, où se trouvaient les usines Heinkel. Là aussi, plus de 70 pour cent du centre ville fut détruit, et l'on compta 6000 morts ou blessés graves. Le ministre de la propagande allemand, Goebbels, « horrifié » par de tels effets, déplora leur « effet démoralisateur sur la population »¹. Cependant, faciles à repérer, peu défendues, ces deux villes étaient loin de représenter des cibles stratégiques typiques, et les attaques contre d'autres villes n'eurent pas la même efficacité. Il fallait donc que Harris trouve le moyen de restaurer définitivement la réputation du Bomber Command, avec une attaque contre un objectif particulièrement important.

✈ Le raid des mille bombardiers

Ce fut l'opération « Millenium », rassemblant plus de 1000 appareils de première ligne ou d'unités d'entraînement, et des équipages de toutes provenances, qui attaquèrent Cologne dans la nuit du 30 mai 1942. Organisés en un « flot » extrêmement dense destiné à saturer la redoutable chasse de

¹ Ralph Baker – *La R.A.F. pendant la guerre* – Time Life – p 99

nuit allemande et permettre une grande concentration sur l'objectif, 898 bombardiers britanniques détruisirent 250 usines et plus de 18 000 habitations, dévastant 300 hectares, faisant 45 000 sans-abri, 5000 blessés et 500 morts. Se regroupant en une seule colonne, tous les incendies formèrent un « typhon de feu », immense colonne de flammes s'élevant jusqu'à 800 mètres.

Les attaques suivantes n'eurent pas une telle efficacité, et Cologne se réorganisa étonnamment vite. Pourtant, « Millenium » avait eu un impact psychologique décisif pour les Anglais et les Allemands. Ayant retrouvé la confiance des politiques, et de Churchill en particulier, Harris avait désormais beaucoup plus de liberté pour utiliser ses appareils comme il le souhaitait.

A la même époque, le Bomber Command commençait enfin à bénéficier des efforts consentis depuis presque trois ans. Le nombre de bombardiers disponible était de plus en plus important, et des raids de 500 appareils étaient désormais possibles. Le Lancaster équipait désormais de plus en plus d'escadrons, et ses performances lui permettaient d'atteindre n'importe quel point du Reich. Les armements avaient aussi progressé, et à la fin de 1942, des bombes de deux à trois tonnes étaient fréquemment employées. Enfin, les améliorations des systèmes de navigation et d'attaque se poursuivaient, et l'on voyait apparaître le Gee H ou l'Oboe pour la radionavigation, et le radar H 2S pour l'identification de l'objectif. Les tactiques avaient également progressé, avec l'emploi d'éclaireurs, les « Pathfinder » chargés de trouver et baliser l'objectif à l'aide de bombes incendiaires colorées et de fusées éclairantes.

Le Bomber Command paraissait alors prêt à remplir sa mission, définie dans une directive de janvier 1943 : « *désorganiser et détruire progressivement l'appareil militaire, industriel et économique allemand, et miner le moral des populations à un point tel qu'elles soient définitivement incapables d'opposer une résistance armée* »¹. Jamais les prévisions de Trenchard, où les bombardiers stratégiques devaient constituer le cœur du dispositif offensif anglais, n'avaient été aussi proches de la réalité. De plus, depuis le début de l'été 1942, un nouveau paramètre allait profondément modifier le déroulement de l'offensive aérienne sur l'Allemagne : les premiers éléments de la 8^e Air Force américaine commençaient à arriver dans le sud-est de Londres. La guerre aérienne allait alors prendre une nouvelle dimension.

II.4 L'entrée en scène des Etats-Unis. Février 1942 – mai 1943

Une fois de plus, un responsable de la R.A.F. m'affirma que le bombardement de jour était impossible. En moi-même, je pensais que les Britanniques avaient encore beaucoup à apprendre au sujet du bombardement.

Général Henry Arnold. Commandant de l'U.S.A.A.F.

✈ La doctrine américaine

Lors de son arrivée en Angleterre en février 1942, le général Ira Eaker avait la redoutable tâche de préparer la venue de la 8^e Air Force sur le sol britannique. Chargé de cette mission par le général Henry Arnold, commandant de l'U.S. Army Air Force, il organisa la construction ou l'aménagement de plus de cent terrains d'aviation, destinés à accueillir à terme 3500 appareils, dont 2200 bombardiers. Après quatre mois de travail acharné, le premier B-17 se posa à Prestwick le 1^{er} juillet 1942, constituant le premier élément du VIII^e Bomber Command américain dont Eaker prit le commandement. Les directives de cette force stratégique étaient alors contenues dans l'AWPD-42 (Air War Plan Directive) diffusé au mois d'août, qui succédait à l'AWPD-1 du mois de juillet 1941, avec lequel, avant même leur entrée en guerre, les Etats-Unis avaient planifié la destruction de l'économie du Reich par des attaques aériennes, afin d'obtenir la capitulation de l'Allemagne sans opérations terrestres. Les attaques répertoriées dans l'AWPD-42 devaient concerner avant tout les bases et chantiers de sous-marins, puis les transports, les centrales électriques, les industries pétrolières, les usines de production de caoutchouc ou d'aluminium, ou encore les constructions aéronautiques.

Ici apparaît la première différence avec le concept britannique de bombardement de zone. Pour les Américains, il n'était pas question de pratiquer des bombardements de terreur, du moins dans les premières phases de la guerre. Au vu des résultats de la bataille d'Angleterre ou de l'offensive que

¹ Ralph Baker – *La R.A.F. pendant la guerre* – Time Life – p 137



B-24 Liberator



B-17 Flying Fortress

menait le Bomber Command, l'effet des attaques sur le moral des populations civiles était beaucoup trop faible pour espérer en tirer un quelconque avantage. Il était en fait préférable, comme l'écrit à l'époque le colonel Seversky dans son ouvrage « Victory through Airpower », de s'en prendre au tissu économique et à l'industrie de guerre ennemie, pour obtenir la victoire sans nécessairement mener des opérations terrestres meurtrières. A plus long terme, il s'agissait de procéder à un affaiblissement durable de l'Allemagne, visant à la priver un certain temps du titre de grande puissance.¹

En outre, les Américains avaient choisi l'option de raids diurnes. Seule solution selon eux pour obtenir la précision nécessaire à la destruction des objectifs ponctuels décrits par l'AWPD-42, ce choix s'appuyait sur le célèbre viseur Norden, encore ultra secret, qui était le système le plus performant de l'époque. Il se justifiait également par la puissance de feu défensive des B-17 ou B-24, dont la dizaine de mitrailleuses lourdes devaient dissuader la chasse allemande.

✈ *Des échecs prévisibles*

Sourds aux mises en garde répétées de Churchill et de Harris, qui mettaient en avant l'expérience malheureuse du Bomber Command dans ses attaques diurnes de 1939 et 1940, et auraient souhaité utiliser les bombardiers américains pour renforcer leurs raids nocturnes, Eaker et Spaatz, le commandant de la 8^e Air Force, étaient déterminés à démontrer la validité de leur concept. Les premières missions américaines ayant lieu en août 1942 semblèrent d'ailleurs confirmer leur jugement. Attaquant des objectifs assez proches, situés en France ou en Hollande, les bombardiers américains bénéficiaient d'une forte protection de Spitfire britanniques, qui sembla tenir la chasse allemande à distance. Ainsi, aucun bombardier ne fut détruit entre le 17 août et le 5 septembre 1942. Les chasseurs du Reich avaient en fait consacré quelques jours à étudier les nouveaux bombardiers américains, et ils commencèrent dès le mois d'octobre à infliger des pertes sévères aux appareils du VIII^e Bomber Command, qui ne pouvaient compter très longtemps sur la protection des chasseurs, incapables de les accompagner au-delà des Pays-Bas, par manque d'autonomie.

Eaker se trouvait donc dans une impasse, ses appareils ne pouvant remplir efficacement leurs missions tant que la Luftwaffe règnerait sur le ciel allemand. De plus, le déclenchement de l'opération Torch de débarquement allié en Afrique du Nord à la fin de l'année allait mobiliser un grand nombre d'appareils de la 8^e Air Force et priver celle-ci de précieux renforts. L'effet de masse qui avait cruellement manqué au Bomber Command pendant les premières années du conflit devait là aussi s'en ressentir. Engagée depuis le 21 octobre, sur ordre du haut commandement allié, dans l'attaque des abris des sous-marins allemands de la côte française, le VIII^e Bomber Command perdit jusqu'à un cinquième des avions engagés dans des raids coûteux et inefficaces. Seuls les bons résultats des avions américains opérant en Afrique du Nord venant éclaircir ce tableau, c'est avec une force stratégique très réduite et subissant de lourdes pertes que les responsables de la 8^e Air Force entamèrent l'année 1943.

✈ *Les conséquences de Casablanca*

Pourtant, l'offensive aérienne sur l'Europe prit une nouvelle tournure à l'issue de la conférence de Casablanca, en janvier 1943. Réunissant Roosevelt, Churchill, le général de Gaulle et les différents chefs des états-majors alliés, dont Harris, et Eaker, cette réunion avait pour but de définir les orientations stratégiques des alliés pour la suite du conflit. Il semblait alors de plus en plus évident que les bombardements devaient désormais préparer le terrain pour une offensive terrestre, aucun responsable politique ne croyant encore à une victoire seulement due à l'arme aérienne. Réussissant à exposer son point de vue à Churchill, Eaker fit remarquer que si la R.A.F. bombardait de nuit et les Américains de jour, aucun répit ne serait laissé aux défenses allemandes.

Ainsi, deux décisions importantes furent prises lors de ce sommet. En premier lieu, les Américains furent autorisés à poursuivre leurs raids diurnes, alors que la R.A.F. opèrerait de nuit, ce qui donna naissance au concept « around the clock bombing » défendu par Eaker. Ensuite, les objectifs prioritaires furent redéfinis, et si les attaques sur les bases de sous-marins étaient toujours importantes, la liste ressemblait pourtant beaucoup plus aux directives de l'AWPD-42. Pourtant, la directive « Pointblank » de mai 1943, issue des conclusions de Casablanca, et qui déterminait précisément les tâches des aviations alliées, soulignait surtout l'opposition grandissante entre les aviateurs et les autres

¹ Philippe Masson – *Une guerre totale* – Tallandier – p 290

combattants. Les premiers étaient toujours persuadés de pouvoir terrasser Hitler par la seule force de leur aviation stratégique, alors que pour les seconds, celle-ci devait seulement préparer le terrain à un débarquement en Europe désormais inévitable.

Si Eaker avait eu quelques raisons d'être satisfait à l'issue de la conférence de Casablanca, la situation était encore préoccupante pour les Américains. Subissant toujours de fortes pertes, manquant d'équipages, le VIII Bomber Command ne commença à se renforcer qu'à partir de mai 1943. Exploitant enfin la formidable capacité de production de leur pays, les américains étaient en train de créer la plus puissante armée de l'air de tous les temps. Ayant passé l'hiver avec au plus 100 bombardiers, Eaker disposait en mai 1943 de plus de 300 appareils, et les renforts arrivaient d'Amérique toutes les semaines. Tournant à plein régime, les écoles de formation contribuaient aussi à ce renforcement. Enfin, les nouveaux chasseurs P-47 commençaient à être équipés de réservoirs supplémentaires, leur permettant de protéger les bombardiers jusqu'au début du territoire allemand. Ainsi, les événements semblaient enfin prendre une tournure plus satisfaisante pour le commandement américain, à l'heure où la R.A.F., forte du succès psychologique de « Millenium », entamait une nouvelle campagne sur une soixantaine de villes allemandes.

II.5 Les désillusions. Juin 1943 – mars 1944

*C'est sans aucun doute la pire nuit dont je puisse me souvenir ; je ne puis
me rappeler la R.A.F. plongée dans une telle confusion.*
Squadron Leader Leicester, Squadron 640, après le bombardement de Nuremberg.

✈ De Hambourg à Berlin : le Bomber Command vers l'impasse

Sorti renforcé de ses épreuves, fort de son succès sur Cologne, et dirigé avec poigne et dynamisme par Harris, le Bomber Command semblait attaquer l'année 1943 dans de bonnes conditions. En outre, la décision prise à Casablanca de pratiquer un bombardement incessant grâce aux raids diurnes américains devait permettre un affaiblissement considérable des défenses du Reich, facilitant la tâche des équipages de bombardiers.

Ayant décidé de profiter de cette situation, Harris entama alors une vaste campagne de bombardement visant toutes les grandes cités industrielles allemandes, pour paralyser la production industrielle, conformément aux directives de Casablanca. Choissant de débiter cette campagne par la région de la Rhur, il ordonna entre mars et juillet 1943 des attaques massives sur la plupart des villes du cœur économique de l'Allemagne. A ce titre, Hambourg fut certainement l'une des villes les plus endommagées. Subissant deux raids de plus de 700 bombardiers, les 26 et 29 juillet, où pour la première fois les Britanniques utilisèrent en masse des moyens de guerre électronique destinés à brouiller les radars allemands, la ville fut littéralement dévastée : 42 000 morts, 37 000 blessés et environ un million de sans abris. Cette attaque amena le ministre de l'armement du III^e Reich, Albert Speer, à déclarer au Führer que de telles opérations contre six autres grandes villes risquaient de « *mettre fin à la production d'armements de l'Allemagne* »¹.

Des raids britanniques furent encore menés tout au long de l'été, mais sans connaître le succès des missions sur Hambourg. Pourtant malgré les pertes qui commençaient à augmenter, en raison des améliorations des tactiques de la chasse de nuit allemande, Churchill et Harris semblaient toucher au but : 19 grandes villes étaient considérées comme détruites, et 16 avaient sans doute subi des dégâts considérables. Il restait pour eux à porter le coup de grâce en attaquant la capitale allemande, pour que, comme le souhaite Churchill, les Berlinoises connaissent ce que les Londoniens avaient subi pendant le Blitz.

Disposant en novembre de plus de 900 bombardiers lourds opérationnels, Harris pensait alors pouvoir s'attaquer à Berlin avec plus de succès qu'au cours des années précédentes. Selon le chef du Bomber Command, « *il en coûtera à la R.A.F. entre 5 et 600 avions. Il en coûtera à l'Allemagne la guerre* ». Livrée de novembre 1943 à mars 1944, la bataille de Berlin fut pourtant un échec sévère pour les Britanniques. Attaquant la capitale « *par un temps effroyable et dans des conditions différentes de toute autre campagne militaire de l'histoire* » comme Harris l'a écrit dans « Bombing Offensive », les

¹ Ralph Baker – *La R.A.F. pendant la guerre* – Time Life – p 141

appareils britanniques ne parvirent jamais à renouveler l'anéantissement de Hambourg. Malgré d'importantes destructions, et alors que Goebbels reconnut dès le 25 novembre que « *la situation dans la ville est pratiquement désespérée* »¹, Berlin ne cessa jamais de vivre, des milliers de travailleurs étant au travail la journée pour réparer les dégâts de la nuit. A l'image de la population civile qui réalisa un travail considérable, la chasse de nuit et la Flak allemandes décimèrent les effectifs britanniques, abattant en cinq mois 1047 appareils et mettant hors de combat 7000 membres d'équipage. Elles connurent leur plus grande victoire le 30 mars 1944, en détruisant 95 des 800 bombardiers britanniques lors d'un raid sur Nuremberg, l'une des cibles secondaires de la campagne de Berlin.

Ainsi, alors que les efforts britanniques semblaient porter leurs fruits et que le Reich paraissait accuser le coup après huit mois de bombardements nocturnes, le Bomber Command venait de subir sa plus terrible défaite, qui mit provisoirement fin à l'offensive contre l'Allemagne.

✈ *Les échecs américain de 1943*

Parallèlement à l'offensive nocturne britannique, les Américains avaient lancé à partir du printemps 1943 une série de raids en profondeur sur le territoire allemand. Attaquant les installations de U-Boote à Kiel ou à Brème, s'en prenant aux installations industrielles de la Ruhr, les bombardiers américains participèrent à la première offensive concertée avec la R.A.F. lors de la « Blitz week » contre la région de Hambourg. S'aventurant bien au-delà du rayon d'action des P-47 d'escorte, les Américains se heurtèrent aux chasseurs de Luftwaffe, dans une zone où les unités de la défense du Reich avaient été sérieusement renforcées. Les pertes considérables subies alors –88 bombardiers abattus en 6 jours- obligèrent la 8^o Air Force à stopper son offensive durant deux semaines. A la même époque, les appareils américains engagés en Afrique du Nord effectuèrent un raid désastreux sur les raffineries roumaines de Ploesti, indispensables à la machine de guerre allemande. Seuls 88 bombardiers sur 178 revinrent à leur base le 1^o août, et 579 membres d'équipage furent perdus sur cette seule mission, pour des résultats sans influence sur la production pétrolière.

Enfin, deux raids sur les usines de roulements à bille de Schweinfurt, le 17 août et surtout le 14 octobre, au cours de ce qui sera appelé « la semaine critique de la 8^o Air Force », sonnèrent le glas des espoirs américains. Au cours de cette période, la 8^o Air Force perdit 312 appareils, et malgré le courage désespéré dont firent preuve les équipages, il fallut se rendre à l'évidence : encore quelques missions de ce genre, avec des taux de pertes de près de 30%², et la « Huitième » n'existerait plus.

Stoppant là leur offensive stratégique sur l'Allemagne, les Américains avaient cruellement vérifié les affirmations britanniques sur la vulnérabilité des bombardiers. En fait, en cette fin d'année 1943, les défenseurs des théories de Douhet, Trenchard et leurs disciples voyaient s'effondrer toutes leurs conceptions. Incapables de lutter seuls contre les chasseurs le jour, les bombardiers ne réussissaient pas non plus à faire la différence la nuit, par manque de précision. En outre, l'effet des bombardements de zone sur les populations civiles ne correspondait pas aux craintes de l'entre-deux-guerres, et il n'y eut non plus aucune répercussion durable sur la fabrication d'armement et la bonne marche de l'économie allemande. Après plus de 4 années de conflit, le bombardement stratégique se trouvait donc dans l'impasse.

II.6 L'offensive finale

Je n'aurai jamais pu m'imaginer que la mort pouvait frapper autant de gens d'autant de manières différentes.

H.Voigt. Fonctionnaire allemand chargé de l'identification des victimes à Dresde.

✈ *Big week : les chasseurs à la rescousse*

Paradoxalement, la solution tenait en un seul mot : le « Mustang ». Grâce à son rayon d'action et ses performances, ce chasseur représentait une percée technologique qui allait permettre aux Américains s'opposer efficacement aux chasseurs de la Luftwaffe en tout point du territoire allemand.

¹ Ralph Baker – *La R.A.F. pendant la guerre* – Time Life – p 142

² Edward Jablonski - *L'aviation américaine en guerre* – Time Life – p 79



P-47 Thunderbolt



P-51 Mustang

Pourtant, ce n'est que grâce à l'intervention personnelle du général Arnold que ces appareils, jusqu'alors affectés à des missions de reconnaissance assez secondaire, furent envoyés à la 8^e Air Force. Dès juin 1943 Arnold écrivait en effet dans un mémo adressé au chef de son état-major : « *Je suis persuadé de la nécessité absolue de construire un chasseur capable d'accompagner les bombardiers tout au long de leur mission.(...) Travaillez dès maintenant car je veux qu'à partir de janvier 1944 tous les bombardiers disposent d'une escorte entre l'Angleterre et l'Allemagne* »¹.

Effectuant leur première mission le 5 décembre 1943, le Mustang permit aux bombardiers américains de reprendre leur offensive à partir de février 1944, et contribua sans doute plus qu'aucun autre matériel à l'obtention de la supériorité aérienne alliée sur l'Allemagne.

Dès le 20 février en effet, les Américains décidèrent de lancer une opération planifiée depuis novembre 1943 sous le nom de « Argument », et destinée à attaquer sans relâche tous les centres de production aéronautique allemands, conformément aux ordres du général Arnold. Les pertes subies au cours de cette offensive sans précédent, qui devait finalement être connue sous le nom de Big Week, furent une heureuse surprise pour les responsables américains qui s'attendaient au pire. Avec à peine 6%, elles étaient en effet très inférieures à tout ce que les Américains avaient connu jusqu'alors. Le P-51 qui équipait de plus en plus de groupes, et les améliorations successives apportées au P-47, permettaient aux chasseurs américains d'utiliser une tactique beaucoup plus efficace pour détruire la chasse allemande. Sous l'impulsion du général William E. Kepner, chef du VIII^e Fighter Command, ils opéraient désormais en « sweep », précédant les bombardiers, traquant les chasseurs allemands dès leur décollage ou les poursuivant jusqu'à l'atterrissage, et terminant souvent leurs missions par des mitraillages à basse altitude. La chasse allemande était ainsi attaquée sans répit, en vol comme au sol, et ce harcèlement eut rapidement des conséquences favorables sur les missions de bombardement.

Avec 3300 sorties de bombardiers en 5 jours, Big Week représentait le point de départ d'un véritable travail de sape de l'industrie aéronautique allemande, le paroxysme étant atteint en mars et avril, au cours desquels la plupart des usines aéronautiques du Reich furent attaquées. Ne représentant que 3,3% sur l'ensemble de la période, les pertes confirmaient que la Luftwaffe ne pouvait plus s'opposer efficacement à l'offensive américaine. Dès le mois d'avril, les chasseurs de la défense du Reich ne remportèrent plus que des succès ponctuels, à un prix prohibitif. Le général Galland, chef de la chasse allemande, déclarait alors : « *le niveau des Américains est extrêmement élevé (...). Nous avons perdu nos meilleurs pilotes. Nous ne pourrions pas combler ce gouffre* »².

✈ **Le débarquement en Normandie**

Malgré ce succès incontestable de l'aviation américaine, qui semblait marquer le début de l'écrasement de l'Allemagne, toutes les forces aériennes stratégiques furent alors regroupées sous le commandement direct du général Eisenhower, en vue de l'opération Overlord. Ainsi, la pression sur l'industrie aéronautique allemande se relâcha considérablement, à la grande satisfaction d'une Luftwaffe exsangue qui entreprit de panser une partie de ses blessures. Eisenhower eut d'ailleurs fort à faire pour imposer son point de vue à Harris et Arnold. Persuadés que le bombardement stratégique était en train de prendre un avantage décisif, et qu'il était stupide de se disperser sur des objectifs moins importants, ceux-ci étaient opposés au débarquement en Normandie. Il fallut que Eisenhower mette tout son poids dans la balance pour que les quadrimoteurs américains et britanniques fussent employés à la destruction des voies de communication en France et en Belgique, tâche dont ils s'acquittèrent d'ailleurs très correctement si l'on tient compte de la relative inadaptation du bombardement de zone à ce type d'objectif, qui entraîna parfois des dommages collatéraux importants.

✈ **Les attaques décisives : pétrole et communications**

A la demande du général Spaatz, alors chef des forces aériennes stratégiques américaines en Europe, les appareils américains purent tout de même mener des attaques contre l'industrie allemande du pétrole, considérée comme le talon d'Achille de l'économie de guerre du Reich. Epaulés par des appareils britanniques dès la fin d'Overlord, les Américains remportèrent des succès considérables à partir de mai 1944. Les 60 raffineries ou usines d'essence synthétiques furent l'objet d'attaques

¹ David Buckingham - *The effect of the North American P-51 on the air war in Europe* — p 4

² Adolph Galland – *Les premiers et les derniers*

répétées, entraînant une baisse importante de la production et la diminution des stocks. En décembre 1944, la consommation en essence d'aviation ne représentait plus qu'un cinquième de celle du mois de mai. Conduites jusqu'à la fin de la guerre, ces attaques jouèrent un rôle essentiel dans l'effondrement final du Reich, qui ne disposait plus à la fin des hostilités que de 5% de sa production pétrolière de janvier 1944. Manquant de carburant et non pas d'avions, la Luftwaffe ne pouvait ni s'opposer aux alliés ni former ses pilotes, et la qualité des équipages s'en ressentait énormément. De même, tous les éléments mécanisés de la Wehrmacht subirent les effets de la raréfaction du carburant, et ne purent combattre efficacement à partir de la fin de 1944.

Parallèlement à cette offensive sur le pétrole, les alliés s'efforcèrent également de détruire tout le réseau de communication allemand, obtenant de nombreux succès qui contribuèrent à paralyser une grande partie de l'industrie, très dépendante en raison de sa dispersion.

Pourtant, et contrairement à toutes les prévisions, le succès final fut long à se dessiner, et même les Américains connurent le découragement, comme l'avoua le général Arnold en 1945 : « *nous disposons d'une supériorité de 5 à 1 sur l'Allemagne, et pourtant, en dépit de tous nos espoirs, de nos anticipations, de nos rêves et de nos plans, nous sommes loin des résultats attendus. Nous n'apparaissions pas en mesure d'obliger l'Allemagne à capituler par des attaques aériennes.* »¹

✈ *L'écrasement final*

Il faudra attendre février 1945, après la bataille des Ardennes, pour que débute la dernière phase de l'offensive stratégique aérienne. Conduisant une série de bombardement d'une violence sans précédent, les alliés cherchèrent à porter le coup décisif au moral allemand, et à désorganiser encore un peu plus le III^e Reich aux prises avec une importante offensive de l'Armée Rouge. Attaquant Berlin, Magdeburg, Chemnitz et surtout Dresde, le 13 et le 14 février, les bombardiers alliés contribuèrent alors à renforcer la vision douhétienne du bombardement, pénétrant quasiment sans opposition dans la profondeur du territoire allemand, et dévastant des cités entières, incendiant les quartiers d'habitations, tuant les populations civiles et mettant sur les routes des milliers de réfugiés. Représentant le cas le plus extrême des années de guerre aérienne en Europe, et parfaitement exploitée médiatiquement par Goebbels, la destruction de Dresde a rapidement entraîné de vives protestations dans le camp même des vainqueurs, et représente sans doute le point de départ du débat autour du bombardement stratégique qui a agité les années d'après-guerre. Face à ces protestations, Churchill lui-même fut obligé de stopper là l'opération baptisée Thunderclap, qui visait la destruction des grandes villes allemandes, dont Berlin. « *Sinon* », dit-il alors, « *nous prendrions possession d'un pays totalement ravagé.* » Il est vrai qu'au printemps 1945, il ne restait plus d'objectifs stratégiques importants en Allemagne, sans parler du nombre de villes détruites ou sévèrement endommagées par les bombardements. De fait, jusqu'à la capitulation allemande du 8 mai 1945, les bombardiers du Bomber Command ne furent plus qu'employés à fournir un appui tactique aux troupes terrestres et larguer des vivres sur les Pays-Bas, menacés par la famine.

Paradoxalement, après plus de cinq années de conflit durant lesquelles il n'avait que peu convaincu, le bombardement stratégique était ainsi redevenu, aux yeux de tous et en l'espace de quelques mois, l'instrument de mort et de terreur que les théoriciens de l'entre-deux-guerres avaient contribué à créer, et que les politiques utilisèrent sans réel discernement, au gré des changements de leurs stratégies. Passés les premiers jours de paix, la controverse resurgit très rapidement, opposant les responsables des bombardements stratégiques anglo-saxons à de nombreux détracteurs. Ceux-ci mettaient en cause les résultats du bombardement sur la machine de guerre et l'économie allemande, le coût représenté par plus de cinq années d'efforts dans ce domaine et bien sûr les massacres des populations civiles et les destructions de villes. Les cinquante années écoulées n'ont certainement pas atténué la colère, la douleur ou l'incompréhension des différents protagonistes, quels qu'ils soient, mais le recul peut nous permettre aujourd'hui de porter un regard plus neutre sur cet épisode capital de la deuxième guerre mondiale, pour en analyser les tenants et les aboutissants.

¹ Cité par Philippe Masson – *Une guerre totale* – Tallandier – p 298

III LES VRAIS RESULTATS DE LA STRATEGIE ALLIEE

Il serait impensable, plus de cinquante années après la fin des combats en Europe, de nier en bloc l'influence des bombardements stratégiques anglo-saxons sur le déroulement de la guerre. Contrairement aux affirmations des détracteurs de ce mode d'action, l'économie et la machine de guerre allemandes n'ont pas été sans souffrir de ces cinq années de bombardements, mais de manières très inégales suivant les secteurs étudiés. De même, si la population allemande n'a pas connu les mouvements de panique massifs décrits par Douhet, et n'a pas non plus tenté d'influencer Hitler pour mettre fin à ces bombardements incessants, il serait naïf de croire que ceux-ci n'ont eu aucun effet. Les millions de gens occupés à reconstruire les grandes cités allemandes ou travaillant au profit de la défense sol-air auraient sans doute été précieux dans d'autres secteurs de l'économie de guerre, et ce seul fait suffit à expliquer que l'analyse des résultats doit se faire de la manière la plus globale possible.

De même, la controverse éthique sur les bombardements de zone s'est trop souvent résumée à accabler les responsables militaires, la plupart des critiques se cristallisant d'ailleurs sur la personnalité très contrastée de l'Air Marshal Harris. Pourtant, la responsabilité des dirigeants britanniques et américains a été très largement engagée dans tous les choix stratégiques des alliés, et c'est bien sous leur contrôle qu'ont été décidées toutes les grandes opérations du conflit. A ce titre, Churchill a longtemps été l'un des plus fervents partisans du bombardement des cités allemandes, et ce n'est qu'à la fin de la guerre qu'il s'est habilement montré plus « humain ».

Qu'elles abordent les domaines militaire, économique ou éthique, les diverses controverses qui ont cours depuis un demi-siècle peuvent surtout nous servir de point de départ de notre analyse, pour tenter de discerner la contribution réelle des bombardements stratégiques à la victoire alliée.

III.1 Les effets sur l'économie

Trois facteurs essentiels ont participé à notre défaite : la supériorité de l'aviation alliée, le manque de combustible, la destruction systématique des communications.

Oberst Lindemann – Commandant en chef à l'Ouest

Dès l'automne 1944 sous l'impulsion du président Roosevelt fut créée une commission chargée d'étudier l'influence des bombardements alliés sur l'économie du III^e Reich. Regroupant plus de mille civils et militaires qui pénétrèrent en Allemagne en même temps que les combattants, visitant des centaines de villes, recueillant de nombreux témoignage et établissant des centaines de rapports, cette commission publia en octobre 1945 le document le plus complet jamais rédigé. Edité sous la responsabilité de l'U.S.Air Force, le United States Strategic Bombing Survey a permis d'établir un certain nombre de constatations. Il convient cependant de se rappeler que, d'une part, ce rapport fut établi par les Américains, ce qui explique qu'il est parfois assez centré sur les résultats des attaques de l'U.S.A.A.F., et, d'autre part, les enquêteurs n'ont eu accès qu'aux régions contrôlées par les troupes américaines, britanniques ou françaises, restreignant un peu le champ de leur étude.

La première constatation qui s'impose après la lecture de l'U.S.S.B.S. est que les neuf priorités établies lors de la conférence de Casablanca en janvier 1943 n'ont pas permis d'optimiser l'utilisation des moyens stratégiques des alliés. Entérinant le principe de la destruction de l'économie, de la machine de guerre et du moral du peuple allemands, cette conférence a en réalité abouti à une dispersion des efforts préjudiciable à l'efficacité générale de la campagne stratégique sur l'Allemagne.

Répartition des bombardements par secteurs (en tonnes)¹

Transports et communications	617 000 t	30%
Villes	530 000 t	25%
Objectifs militaires et navals	425 756 t	20%
Carburants	235 855 t	12%
Aérodromes et aéronautique	205 584 t	9%
Industries diverses	92 183 t	4%
Total	2 105 430 t	100%

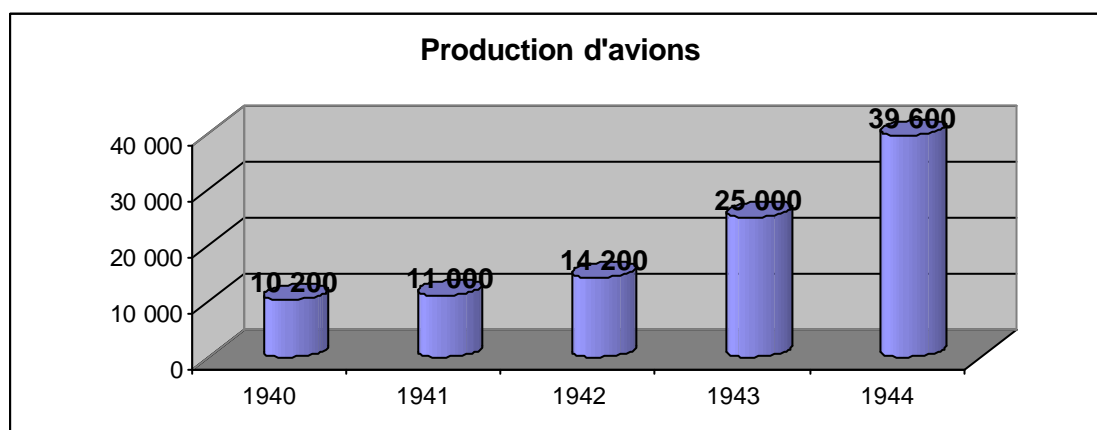
Les moyens dont disposaient à l'époque les alliés, très loin des armadas de la fin de la guerre, ne permirent pas d'attaquer les différents secteurs de l'économie de manière intensive et répétée. On peut voir ici la première raison aux résultats assez inégaux des bombardements alliés, qu'il est cependant nécessaire de détailler, en reprenant les priorités de Casablanca.

✈ *L'échec de la lutte contre l'industrie des sous-marins*

Dans ce domaine, la conclusion est assez évidente : les résultats ont été plus qu'insuffisants. Ceci s'explique par le fait que les alliés n'ont su trouver le centre de gravité de l'industrie allemande des sous-marins, et se sont contentés de bombarder des bases sous-marines dotées d'abris bétonnés extrêmement renforcés, et des usines d'assemblages. Or tous les sous-marins du III^e Reich utilisaient pour leur propulsion sous-marine des accumulateurs et moteurs électriques en provenance d'une usine unique, située à Hanovre. Cette usine détruite, les Allemands auraient sans doute éprouvé bien des difficultés à maintenir leur flotte sous-marine à un niveau suffisamment dangereux pour les alliés, et la bataille de l'Atlantique n'aurait pas eu le même aspect. Il est d'ailleurs étonnant de constater que les services de renseignement alliés n'ont pas su orienter les efforts sur l'usine de Hanovre, alors celle-ci ne bénéficiait d'aucun caractère secret particulier.

✈ *Les attaques décevantes contre l'industrie aéronautique*

Là aussi, l'étude des chiffres bruts semble assez sévère pour les alliés. Si en 1939, l'Allemagne produisait 4500 avions de combat, ce chiffre est monté jusqu'à 40 000 en 1944, avec un pic à 3375 chasseurs produits en septembre. L'industrie des roulements à bille, indispensable aux constructions aéronautiques, n'a jamais été réellement handicapée, faute de concentration des attaques dans le temps



et dans l'espace. Paradoxalement, avec 1 207 594 tonnes de bombes larguées, 1944 représente l'année record pour le bombardement stratégique allié, ce qui semble souligner l'inefficacité des actions contre la production aéronautique allemande. Il faut pourtant relativiser, en gardant à l'esprit que pendant les premières années de la guerre, l'industrie allemande était très loin de tourner à plein rendement, et disposait donc d'un potentiel de développement important. En 1943, avant l'augmentation spectaculaire des bombardements alliés, les prévisions allemandes étaient de 80 000

¹ Sources : L Catala - *Enseignements de la seconde guerre mondiale à travers les cours du CESA 1945-1951*

avions pour 1944, ce qui donne déjà un aperçu plus réaliste des effets des bombardements anglo-saxons.

Ensuite, il est nécessaire de prendre également en compte les effets indirects de ces bombardements, à savoir les pertes en chasseurs de la Luftwaffe. S'opposant à des raids toujours plus nombreux et fortement escortés, les chasseurs du Reich ont été détruits en nombre toujours plus important : 4000 en 1942, 10 000 en 1943 et 16 000 en 1944. Cependant, la surestimation des chiffres des victoires aériennes alliées ne permit jamais aux anglo-saxons de connaître précisément le potentiel de la Luftwaffe.

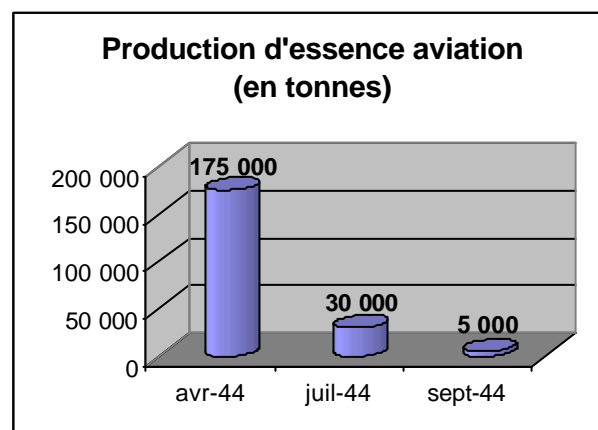
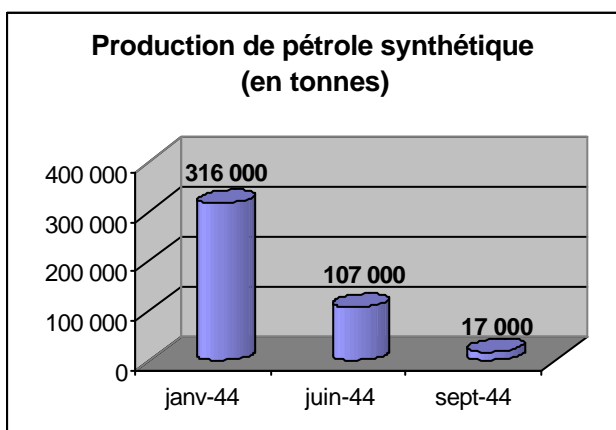
Enfin, plus qu'au nombre d'avions produits, il faut s'intéresser au tonnage, comme l'évoque l'ingénieur militaire de l'air Darteyre dans une conférence de 1948¹. Or, entre 1943 et 1944, le tonnage de la production allemande resta constant, montrant la priorité donnée aux chasseurs, moins lourds, et surtout voués à la défense.

Ainsi, contribuant à limiter la croissance de l'industrie aéronautique allemande, participant à la destruction des chasseurs en vol et à la réorientation de la production sur des matériels essentiellement défensifs, le bombardement stratégique a pesé d'une manière non négligeable sur l'évolution de ce secteur industriel allemand.

✈ *Le succès de l'offensive sur le pétrole*

Considérée par les chefs militaires allemands comme l'action aérienne stratégique la plus déterminante du conflit, l'offensive sur l'industrie pétrolière du Reich a certainement constitué la grande réussite anglo-saxonne dans le domaine du bombardement stratégique.

Véritable talon d'Achille de l'économie allemande, la production pétrolière a été la cible principale des bombardiers américains à partir du printemps 1944. A cette époque, à l'exception des importations de Roumanie et de Hongrie, l'Allemagne dépendait pour ses approvisionnements de la production de carburants synthétiques. Dans l'ensemble, les usines produisant les carburants synthétiques étaient dispersées, mais de fortes concentrations existaient dans la Ruhr et la région de Leipzig. Après que la production des champs pétrolifères roumains eut été réduite de moitié suite aux raids américains du printemps 1944, c'est donc l'industrie synthétique qui fut la cible privilégiée des bombardiers U.S. Contrairement aux autres secteurs de l'économie allemande, c'est plus la répétition des attaques que leur puissance qui a causé la débâcle de l'industrie pétrolière allemande. Le complexe pétrolier de Leuna près de Leipzig a par exemple subi en 1944 22 attaques, impliquant chacune une moyenne de plus de 300 quadrimoteurs, et dépassant largement les capacités allemandes de réparation. De mai à septembre 1944, sa production tomba de 195 000 à 7000 tonnes², pour ne plus jamais atteindre des valeurs raisonnables. Etendues à l'ensemble des usines, de telles attaques aboutirent rapidement à des résultats considérables, l'Allemagne ne continuant à lutter quelques mois encore que grâce à ses réserves stratégiques. Une partie des matériels terrestres ou aériens ne put être employée au combat, et les conducteurs de chars ou les pilotes de chasse ne purent recevoir un entraînement suffisant, faute de carburant pour les unités d'instruction.



¹ L Catala – *Enseignements de la seconde guerre mondiale à travers les cours du CESA 1945-1951*

² U.S.S.B.S. Summary Report – *European War -p*

L'influence de ces bombardements stratégiques sur le cours du conflit a donc été considérable, et si de telles actions n'ont pas été entreprises plus tôt, ce n'est qu'en raison des limites technologiques. En effet, avant 1944, il n'existait pas de chasseurs d'escorte disposant d'une autonomie suffisante pour d'assurer la pénétration de bombardiers diurnes aussi loin à l'intérieur du Reich. L'échec des premières attaques américaines sur Ploesti en août 1943 en est un exemple flagrant. Malgré cela, la bataille du carburant a indéniablement permis aux alliés de raccourcir le conflit de manière significative, et le dernier mot revient au Général Galland, commandant de la chasse de jour allemande, qui déclara après la guerre : «*Ce fut le bombardement de nos usines de pétrole qui eut le plus grand effet sur la guerre* ».

✈ *Les centres de fabrication de caoutchouc synthétique*

Très dépendante du pétrole, dont un procédé chimique permettait la transformation, l'industrie du caoutchouc synthétique a inévitablement subi les effets du démantèlement de l'industrie pétrolière allemande. Attaquées directement comme à Huels ou coupées de leurs approvisionnements pétroliers, les usines virent leur production divisée par six à la fin de 1944. Pourtant, jusqu'à la fin de la guerre, aucun signe ne permit d'affirmer que la production de guerre allemande en avait été affectée, pas plus d'ailleurs que les capacités des unités de combat, qui n'eurent jamais à déplorer des problèmes d'approvisionnements en pneumatiques.

Sans doute faut-il voir là une autre erreur de la conférence de Casablanca, où l'industrie du caoutchouc synthétique avait peut-être été trop précipitamment classée dans les cibles prioritaires. Toujours est-il que le bombardement stratégique n'avait pas failli à sa mission, mais que les vecteurs auraient sans doute été employés plus efficacement sur d'autres objectifs, à une période où la dispersion des moyens était déjà critiquée.

✈ *La bataille des communications*

Autre grand succès du bombardement stratégique, l'offensive alliée sur les réseaux de communication allemands commença à l'automne 1944. Représentant un point clé de l'économie allemande, en raison de la dispersion des usines destinée à réduire les effets des bombardements, les voies ferrées, autoroutes, routes et canaux furent attaqués sans relâche jusqu'à la fin du conflit.

L'Allemagne possédait d'ailleurs tous les éléments permettant un maillage efficace de son territoire. En particulier, le réseau ferroviaire allemand était l'un des meilleurs d'avant-guerre, avec une surcapacité très nette, et les canaux assuraient 25% des échanges

En février 1945, l'offensive connut son apogée lors de l'opération « Clarion », après laquelle le trafic ferroviaire chuta de plus de 75%. Les alliés s'en prirent également aux canaux qui desservaient tout le Nord du pays, coupant presque complètement les échanges privilégiés entre la Ruhr et les ports de la Mer du Nord, en raison des difficultés de réparation des dégâts. Destinée à répondre aux attaques alliées contre l'économie, et orchestrée avec un indéniable talent par Albert Speer depuis 1942, la dispersion des centres de production conduisit finalement à une forme de paralysie économique, les matières premières ne pouvant plus être acheminées et les usines devenant incapables de livrer leur production. La conséquence directe de « Clarion » fut une baisse de 30% de la production de guerre.

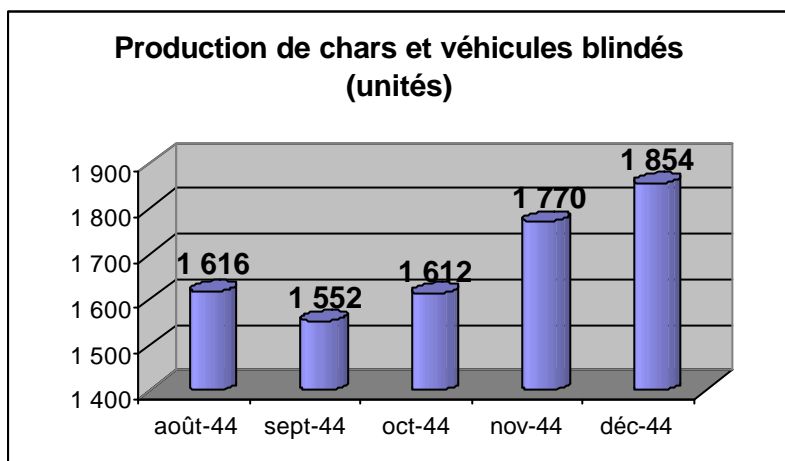
Plus que les contraintes sur la mobilité des forces terrestres qui défendaient le Reich, ce sont donc les effets sur l'économie de guerre qui ont scellé le succès des bombardements stratégiques sur les réseaux de communication. Là encore, la principale leçon qui s'en dégage est la nécessité absolue de déterminer le plus précisément possible le centre de gravité de l'adversaire, et les attaques alliées sur le pétrole et les communications en restent certainement l'une des meilleures démonstrations.

✈ *L'acier et les usines d'armements*

Figurant en bonne place sur la liste établie après Casablanca, ces secteurs de l'économie de guerre allemande furent traités avec plus ou moins de bonheur par les bombardiers anglo-saxons. L'industrie sidérurgique allemande fut d'ailleurs au centre de nombreuses polémiques entre alliés pendant toute la guerre, sa vulnérabilité aux attaques aériennes étant souvent discutée. Le chapitre de l'U.S.S.B.S. consacré à l'acier est d'ailleurs très explicite : si les attaques de 1944 eurent des résultats directs incontestables, avec une baisse de la production de la Ruhr de plus de 80%, et l'arrêt presque complet de la production d'aciers spéciaux, rien ne permet d'affirmer que cela aurait eu des effets

décisifs sur le cours de la guerre. Contrairement au secteur pétrolier, l'industrie sidérurgique allemande ne s'est jamais effondrée totalement, et les enquêteurs de l'U.S.S.B.S. eurent la surprise, à l'arrêt des combats, de visiter certaines usines où les stocks d'acier étaient encore confortables.

Dans le domaine de la production d'armement également, les chiffres ne sont pas à l'avantage des alliés. Comme nous l'avons déjà constaté au cours de l'analyse consacrée à l'industrie aéronautique, l'économie allemande est entrée dans la guerre avec « des canons et du beurre » comme le disait le colonel Paquier lors d'une conférence au C.E.S.A. en 1947. Loin d'être totalement mobilisée, l'industrie de l'armement allemande disposait d'un important potentiel de croissance, et les chiffres de production des premières années de guerre ne doivent pas servir de référence sans rappeler cette constatation essentielle. Ceci étant, la production de chars était de 12 100 en 1943, et 19 000 en 1944, rapportés aux 1500 unités de 1940¹. Pire encore, le pic de production fut atteint au cours du mois de décembre 1944, au plus fort des bombardements alliés...



Comme l'indique l'U.S.S.B.S., la baisse de production des industries de l'armement ne dépassa pas 5%, même si cette valeur devint plus importante au cours des derniers mois de guerre. Il faut certainement voir là un échec flagrant du bombardement stratégique, explicable encore une fois par la trop grande dispersion des moyens, principale conséquence de la conférence de Casablanca où les alliés n'avaient pas su dégager les seuls objectifs réellement stratégiques. La

remarquable organisation de l'économie de guerre allemande est sans doute la deuxième raison de cet échec, même si les mesures prises furent à terme extrêmement pénalisantes sur le plan des personnels employés aux reconstructions comme sur celui de la multiplication des transports, imposée par la dispersion des diverses industries.

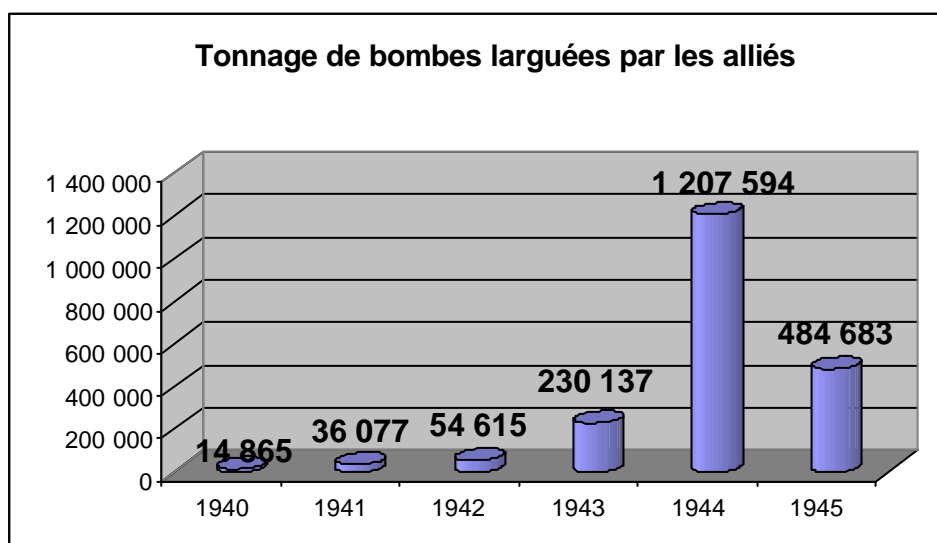
✈ *Des résultats globalement décevants*

L'analyse des effets directs du bombardement stratégique sur les différents secteurs de l'économie de guerre allemande révèle donc deux faits essentiels.

En premier lieu, les attaques sur le pétrole et les communications ont constitué les deux seuls vrais succès des alliés, et ont grandement contribué à l'effondrement final, permettant sans doute de raccourcir le conflit de quelques mois. Employés en masse et surtout de manière répétitive sur des

cibles soigneusement choisies, bénéficiant d'une importante protection de chasseurs, les bombardiers lourds sont parvenus à démanteler des secteurs entiers de la vie économique allemande.

En second lieu, les autres types d'attaques n'ont pas eu les effets directs escomptés. On peut y voir plusieurs raisons. La dispersion des moyens, résultant de la conférence de Casablanca, où pas



¹ U.S.S.B.S. Summary Report – European War - p 12

moins de neufs types d'objectifs furent définis, en est sans doute la principale cause. Si l'on considère que les Américains n'ont véritablement commencé leurs raids sur l'Allemagne qu'à partir du printemps 1943, les moyens engagés par les alliés ont très longtemps été insuffisants, ceci empêchant surtout de renouveler les attaques, seule solution pour déborder le système allemand de réparation et de reconstruction. Les bombardements entre 1940 et 1943 n'ont en effet représenté que 17% du tonnage total déversé sur l'Allemagne.

En outre, un certain nombre d'erreurs dans le choix des objectifs stratégiques n'a pas permis de tirer le maximum d'efficacité des moyens engagés. Comme nous venons de le voir, les industries de l'acier ou de l'armement ne constituaient visiblement pas les centres de gravité de l'économie de guerre allemande, et l'industrie de production de sous-marins n'a pas été analysée de manière suffisamment précise pour en déterminer le véritable point faible.

✈ *L'importance des effets secondaires*

Le bilan semble donc bien décevant pour un concept réputé capable d'obtenir seul la victoire, et les prédictions d'Ader, Wells, Douhet ou Mitchell n'ont jamais été réalisées.

Pourtant, ce serait une erreur considérable de s'en tenir à la simple comptabilité du nombre d'usines détruites ou endommagées. Par la menace qu'ils ont fait peser sur toute l'industrie allemande, menace quasi permanente au cours de la dernière année du conflit, les bombardements ont entraîné une profonde restructuration de ce secteur. Sous la direction d'Albert Speer, qui déclara après la guerre que l'offensive aérienne sur l'Allemagne avait constitué « *un deuxième front* »¹, de nombreuses mesures préventives furent mises en œuvre. Les usines furent dispersées sur l'ensemble du territoire, souvent enterrées et leur taille fut réduite au maximum pour rendre la visée des bombardiers plus difficile. Cette dispersion certes efficace pour minimiser les risques de destruction eut cependant pour conséquence d'augmenter énormément les distances entre les sources de matières premières et les centres de transformation et les usines d'assemblage. Devenant ainsi beaucoup plus dépendante du réseau allemand de transport, l'industrie fut donc atteinte de plein fouet par l'offensive sur les communications, qui permit aux alliés d'obtenir une vraie « paralysie économique ».

En outre, la pression alliée contraignit Speer à mettre sur pieds une véritable force, entièrement consacrée à la réparation des dégâts dus aux bombardements alliés, et à la défense antiaérienne. Selon les constatations des enquêteurs de l'U.S.S.B.S., en 1944, plus de 20% des travailleurs allemands furent utilisés en dehors de leur emploi habituel, pour déblayer les décombres des villes, réparer ou reconstruire les usines et mettre en œuvre les moyens de défense antiaérienne. Si cette véritable armée civile réalisa un travail exceptionnel, qui explique à lui seul une grande partie du manque d'efficacité des bombardements, comment aurait évolué le conflit si ces 4 millions de personnes avaient pu être employés à la production d'armements ?

Enfin, la réorientation de l'armée allemande vers une mission de plus en plus défensive peut également être en partie imputée au poids des bombardements alliés. Pour faire face aux raids, incessants à partir de 1944, la défense anti-aérienne du Reich fut développée dans des proportions incroyables. Ainsi, en 1943, plus de 10 000 canons de Flak lourde étaient répartis sur le territoire allemand², et fin 1944, la défense anti-aérienne monopolisait plus de 2 millions de civils et militaires. De même, comme nous l'avons vu, la Luftwaffe fut massivement consacrée à la défense du Reich, de jour ou de nuit, la majorité de la production aéronautique allemande étant consacrée aux chasseurs de défense aérienne. Malgré la volonté d'Hitler, qui voulait conserver une Luftwaffe résolument offensive, et convertit par exemple le remarquable Messerschmitt 262 en chasseur bombardier à réaction, la pression offensive des alliés fut telle qu'à partir de 1944, la quasi-totalité des moyens aériens était consacrée à la défense du sanctuaire. Ainsi, c'est également cette concentration de moyens sur le sol allemand qui explique qu'il n'y avait en juin 1944 que 80 chasseurs sur le sol normand, pour s'opposer au débarquement allié. Totalement contrainte à la défensive par les raids alliés, la Luftwaffe n'a donc pu bénéficier de son avance technologique incontestable à la fin de la guerre pour mener à bien des contre-attaques, et s'opposer à la progression des alliés sur le sol français.

¹ Cité par Patrick Facon – *Le bombardement stratégique* – Editions du Rocher – p 172

² Michel Forget – *Puissance aérienne et stratégies* – ADDIM – p 153

Les effets directs et surtout indirects des bombardements stratégiques sur l'économie et la machine de guerre allemandes sont donc loin d'être négligeables. De plus, l'estimation des résultats des bombardements fut singulièrement compliquée par les caractéristiques même de l'économie allemande. Capable de convertir rapidement des secteurs d'importance moindre au profit de l'économie de guerre, et bénéficiant de stocks considérables, l'Allemagne a bénéficié pendant plusieurs années de cet effet « coussin », absorbant sans difficulté apparente les chocs des bombardements. Ce n'est que lorsque cette capacité d'absorption fut dépassée que les multiples effets des raids alliés commencèrent à apparaître.

Réalisant un véritable travail de sape, contraignant les Allemands à une réorganisation industrielle extrêmement pénalisante sur les plans humain et matériel, forçant la Luftwaffe à la défensive, les bombardiers alliés ont malgré tout considérablement influé sur le cours de la guerre, même s'ils ne sont pas parvenus à la gagner seul.

Cette incapacité à obtenir seuls la décision est d'ailleurs plus liée aux limitations technologiques de l'époque, qu'aux quelques erreurs commises dans l'utilisation stratégique de l'arme aérienne. Confrontées à la réalité de la guerre, les théories douhéliennes ont révélé leur principale limite : élaborées sans véritable base technologique, elles reposaient trop sur une invulnérabilité présumée des « croiseurs aériens » face aux chasseurs, alors que la solution reposait au contraire sur une utilisation massive de chasseurs d'escorte pour permettre le passage de ces avions lourds et vulnérables. La dernière année du conflit, où la Luftwaffe fut littéralement écrasée par les chasseurs américains, est la parfaite illustration de cette analyse, et les quadrimoteurs alliés démontrèrent alors les incroyables capacités de destruction de l'arme aérienne. Ce sont d'ailleurs les destructions réalisées au cours de cette période qui sont à l'origine des polémiques sur l'aspect éthique des bombardements.

III.2 L'échec de la stratégie d'attaque des villes

Développé abondamment par Douhet, le concept du bombardement des villes représentait pendant l'entre-deux-guerres une vision intolérable des futurs conflits. Faisant des civils l'objectif principal des bombardements aériens, cette théorie fut bien évidemment diabolisée par toutes les opinions publiques et un grand nombre de politiques. En fait, cette utilisation de l'arme aérienne représentait la concrétisation de la montée aux extrêmes chère à Clausewitz.

Cette image d'arme « ultime » associée au bombardement stratégique des villes explique sans doute les hésitations de tous les protagonistes au cours des premiers mois du conflit, chacun refusant de prendre la responsabilité d'être le premier à l'employer.

Pourtant, nous venons de le voir, la deuxième partie du conflit a été caractérisée par des raids anti-cités d'une violence encore jamais atteinte. Justifiés dans un premier temps par le manque de précision des bombardiers, ces raids sont devenus la raison d'être du Bomber Command, Churchill lui-même y voyant le moyen de parvenir à la victoire. Les appareils américains, lors de leurs attaques de centres industriels, firent également de nombreuses victimes civiles dans les zones urbaines attenantes, même si les Américains rejetaient le bombardement des populations en temps que doctrine.

Très contestés dès la fin du conflit, ces bombardements ont-ils eu un effet sur le cours de la guerre, et n'ont-ils pas amené des destructions injustifiées, que les alliés ont d'ailleurs contribué à réparer dès la fin du conflit ?

✈ *La résistance des populations*

Suivant la vision douhélienne, le bombardement de civils doit permettre d'écourter la guerre, leur souffrance les conduisant obligatoirement à demander à leurs dirigeants de cesser le combat. D'ailleurs, Harris partageait également cette conception pour des raisons très concrètes : « *J'étais convaincu, après avoir vu brûler Londres, qu'une offensive aérienne bien fournie et soutenue assez longtemps constituerait une épreuve qu'aucune nation au monde ne pourrait supporter* »¹.

Là aussi, la deuxième guerre mondiale a apporté un net démenti aux défenseurs des thèses du stratège italien. Même en proie aux pires attaques aériennes jamais subies jusqu'alors, et les chiffres des

¹Cité par le colonel de Chassey – Evolution des conceptions relatives à l'emploi du bombardement CSEM – mai 1948

victimes parlent d'eux-mêmes, l'U.S.S.B.S. rapportant 300 000 morts civils, et 780 000 blessés, le peuple allemand a fait preuve d'une résistance inouïe. On peut y voir deux raisons principales.

D'une part, il est évident que les manifestations de la souffrance engendrée par les bombardements alliés n'étaient pas encouragées par le régime nazi. Comme dans tout régime de ce type, les populations ne pouvaient manifester ouvertement une opinion différente de celle des dirigeants. Les baisses de moral inévitables et incontestables dues aux bombardements ont tout simplement été contrôlées et étouffées, du moins pour des observateurs extérieurs.

D'autre part, les thèses douhétiques ont visiblement sous-estimé la capacité de résistance des populations civiles dans une guerre. Si les Allemands ont connu des périodes de démoralisation importantes au cours du conflit, rien n'a pu les empêcher de continuer à travailler, à produire ou à reconstruire villes et usines. Les chiffres de production des différents secteurs de l'économie nous l'ont d'ailleurs démontré précédemment. Au contraire, les bombardements ont sans doute contribué à renforcer la haine contre les alliés, qui est très souvent le meilleur moteur de la lutte

Enfin, comme dans le domaine de l'économie, les alliés ont également mésestimé l'organisation et l'ingéniosité allemande. Sur le plan de la protection des populations, les abris collectifs allemands étaient remarquables. Au contraire des abris britanniques, conçus uniquement pour protéger du souffle et des débris des explosions proches, les abris allemands étaient prévus pour résister à des impacts directs. Parfois de taille énorme, comme à Hambourg où un abri du centre ville pouvait abriter 60 000 personnes, ces bunkers permirent de protéger jusqu'à 8 millions de personnes sur le territoire allemand¹. En ce qui concerne les secours et la réparation des dégâts, là aussi l'organisation allemande fut remarquable, comme l'on put s'en apercevoir pendant l'offensive britannique sur Berlin. Parvenant toujours à reconstruire une partie des réseaux de distribution d'eau, de gaz ou d'électricité, et déblayant les décombres, les équipes créées sous l'impulsion de Speer réussirent à maintenir un minimum de capacités vitales dans toutes les villes du Reich, et par-là même, à soutenir le moral des populations.

En raison du contrôle serré exercé par le régime nazi, des capacités de résistance et d'adaptation du peuple allemand, et de la multitude de mesures destinées à organiser les secours et la résistance, l'incapacité du bombardement stratégique fut patente. Le point le plus «diabolisé» des théories de Douhet venait ainsi d'être contredit par la réalité, et jamais aucun bombardement conventionnel sur des populations civiles ne réussira d'ailleurs à obtenir seul une quelconque victoire.

✈ *Des justifications politiques aux destructions massives*

Comme Churchill lui-même l'a reconnu après le bombardement de Dresde, en ordonnant l'arrêt de l'offensive britannique sur les villes allemandes, les destructions étaient telles que les alliés allaient prendre possession d'un territoire totalement dévasté.

Il ne faudrait cependant pas croire que les bombardements de civils sont l'œuvre des seuls britanniques. Le terme «précision», qui est généralement associé au concept américain de bombardement diurne, décrit assez mal le procédé employé. L'U.S.A.A.F. appliquait en effet la méthode du tapis de bombes –«carpet bombing»- qui représentait une surface englobant très largement tout l'objectif, de manière à le toucher à coup sûr. Cette tactique, non seulement très coûteuse en munitions, entraîna la destruction d'un grand nombre de quartier d'habitation à proximité immédiate de tous les objectifs attaqués.

Selon les estimations de l'U.S.S.B.S., 20% des logements allemands (soit 3 600 000 habitations) furent détruits ou gravement endommagés, les 50 plus grandes villes allemandes étant détruites à au moins 40% par des bombardements britanniques ou américains.

Quand on sait que ces destructions, qui avaient pour but de faire plier le peuple allemand, n'atteignirent jamais leur objectif, et que les alliés participèrent matériellement et financièrement aux reconstructions de l'après-guerre, on peut logiquement se poser des questions sur l'utilité de ces destructions. Quel peut-être l'intérêt, à quelques semaines ou quelques mois d'une victoire prévisible, de poursuivre un travail de destruction aussi poussé ?

Comme l'évoque Philippe Masson, dans « Une guerre totale », une réponse à cette question peut-être trouvée dans les écrits d'Alexander de Seversky, qui publia en 1942 « Victory through

¹ U.S.S.B.S. - Summary report – European War - p15

Airpower ». En détruisant les villes, en cassant pour longtemps l'économie allemande, les alliés souhaitaient empêcher l'Allemagne de retrouver le rang de grande puissance, et l'écarter pour de longues années de la scène internationale. Selon cette thèse, les destructions avaient donc un but politique à long terme, qui n'apparaissait pas dans la doctrine de l'U.S.A.A.F., dans laquelle il n'était question que d'obtenir une paralysie ponctuelle de la machine de guerre ennemie.

Parallèlement à cette théorie, il est certain que le désir de revanche des Britanniques a fortement influencé leur doctrine de bombardement des villes. Profondément marqués par les bombardements nocturnes de Londres, à l'époque du Blitz de l'automne 1940, les dirigeants britanniques ont cherché à faire connaître au peuple allemand les souffrances qu'ils avaient eux-mêmes endurées. Churchill le premier, tout au long du conflit, exprima son opinion en faveur de ce type de bombardement, les seules réserves qu'il ait émis concernant les capacités de la R.A.F. à réaliser ce type de mission, et non leur utilité. Sa prise de position en faveur d'un débarquement allié, acquise dès la conférence de Casablanca, ne l'empêcha pas de continuer à ordonner des bombardements de villes. Il faudra attendre la fin du conflit, avec le tollé suscité par le bombardement de Dresde, pour qu'il décide habilement de se rallier à son opinion publique en mettant fin à l'offensive anglaise.

✈ *L'éthique et les responsabilités*

Que l'on considère la thèse de Seversky ou le désir britannique de rendre les coups au centuple, il est évident que le bombardement des villes allemandes correspond à des décisions politiques. L'implication personnelle de Roosevelt et Churchill dans la conduite de la guerre et dans les choix stratégiques confirment bien cette hypothèse. Les accusations d'après-guerre, mettant en cause presque uniquement les responsables militaires, et particulièrement Harris, méritent donc d'être reformulées.

Avant toute chose, il convient de se remettre dans le contexte de l'époque. La deuxième guerre mondiale a vraiment été la première guerre totale, au sens où toute entité ennemie, civile ou militaire, était une cible potentielle. Les deux camps ont appliqué ce principe, progressivement mais sans aucune limitation, le point d'orgue étant les deux bombardements nucléaires du Japon. Les opinions publiques des pays alliés, tout au long de la guerre, ont soutenu sans restriction leurs dirigeants, dans leurs différents choix stratégiques. Ces populations ont souvent été les premières, lorsqu'elles étaient attaquées, à réclamer vengeance. La réaction britannique au bombardement « accidentel » de Coventry en 1940 illustre parfaitement ce fait, l'opinion publique anglaise ayant fortement contribué à déclencher la réponse britannique sur les cités allemandes.

D'ailleurs, les rares critiques contre la politique britannique d'attaque des villes allemandes n'eurent quasiment pas d'influence. Issues du clergé anglican, elles n'apparurent qu'à partir de 1943, mais ne correspondaient qu'à l'opinion d'une minorité de membres de l'église anglicane, parfois regroupés en mouvement comme « The Fellowship of the Transfiguration of Our Lord ». Malgré tout, la majorité des opinions rejoignait celle de Cyril Garbett, archevêque de York : « *Souvent, au cours de la vie, le choix entre le bien et le mal n'est pas aisé. Ce choix doit souvent être fait entre deux maux. Il est un peu moins difficile de bombarder un peuple allemand attiré par la guerre que de sacrifier la vie de milliers de nos compatriotes, et retarder la libération de millions de gens tenus en esclavage* »¹.

Ainsi, le concept britannique d'attaque des villes allemandes correspondait aux souhaits de la population, et ce qui nous paraît aujourd'hui totalement contraire à « l'éthique de guerre » doit en fait être analysé dans le contexte de l'époque. Pour contrer le régime nazi, aucune doctrine n'était à écarter, dès lors qu'elle présentait un certain nombre de chances de succès. L'utilisation du bombardement stratégique contre les cités du Reich trouvait sa justification dans ce principe. De plus, le manque de précision des bombardiers de la R.A.F. pendant la plus grande partie de la guerre représentait une raison supplémentaire de se lancer dans cette offensive, les villes allemandes constituant des cibles plus aisées à atteindre que des usines souvent enterrées et dispersées sur tout le territoire germanique.

Dans un conflit tel que la deuxième guerre, l'utilisation du bombardement stratégique contre des villes ennemies découlait donc de la logique de guerre de l'époque, renforcée des théories et concepts de l'entre-deux-guerres.

¹ David Ian Hall – Black, White and Grey - p 4

En revanche, l'insistance des britanniques à poursuivre ce type d'offensive, visiblement inefficace, est plus difficilement compréhensible. C'est en particulier cet acharnement qui suscita le plus de polémiques dans l'immédiat après-guerre. D'ailleurs, les Britanniques, qui souhaitaient inclure le bombardement de Coventry dans les crimes de guerre jugés à Nuremberg, abandonnèrent prudemment cette intention, sachant que les destructions de villes allemandes seraient certainement utilisées par les responsables du Reich pour leur défense.

On peut en fait trouver trois raisons à l'entêtement britannique à poursuivre cette tâche de destruction systématique.

D'une part, les alliés ont très largement surestimé les destructions qu'ils causaient, et leur influence sur le moral des populations, comme nous l'avons vu précédemment. Persuadés de l'efficacité de leurs bombardements, ils ont poursuivi une politique coûteuse en hommes et en matériels, qui en réalité n'a jamais contraint le Reich à capituler. On peut d'ailleurs y voir l'une des plus importantes leçons de la guerre : le renseignement est essentiel. Connaître les véritables points faibles de l'ennemi et l'effet de nos propres actions est le seul moyen de parvenir au succès.

D'autre part, les responsables militaires ont cette fois-ci joué un rôle déterminant. Harris, comme tous les hauts responsables militaires britanniques, était persuadé de pouvoir obtenir la victoire sans combats terrestres. Défendant jusqu'au bout cette thèse, contestant le débarquement en Normandie, il a fait preuve d'un certain aveuglement, tout en bénéficiant de relations privilégiées avec Churchill, qui lui permirent de développer sa doctrine jusqu'à son terme. Ce furent bien sûr les destructions de février 1945, les images de Dresde étant gravées dans toutes les mémoires, mais aussi l'offensive sanglante contre Berlin, qui n'aboutit à aucun résultat concret.

Que ce soit par sa croyance inébranlable en l'impact psychologique de telles actions ou par la surestimation des résultats obtenus, largement imputable aux lacunes du renseignement allié, Harris, porte sans aucun doute une part de la responsabilité des destructions. Les critiques des années d'après-guerre, et surtout les réponses qu'elles ont entraînées, ont cependant nettement souligné le partage des responsabilités entre politique et militaires. Harris le premier, face aux attaques dont il était la cible, ne s'est pas privé de rappeler qu'il exécutait des ordres politiques. Les bombardements qu'il a pu ordonner en temps que chef militaire correspondaient en fait à une orientation stratégique prise au plus haut niveau politique national ou parfois international. Plusieurs responsables militaires de haut niveau comme Eaker, soutinrent d'ailleurs Harris, soulignant le rôle de Churchill dans les orientations stratégiques britanniques. Les critiques envers le chef du Bomber Command formulées après la guerre, ont en fait atteint leur plus haute intensité lors du changement de gouvernement. Avec l'arrivée au pouvoir des travaillistes de Clement Attlee, le climat politique a considérablement évolué, et un grand nombre d'actions réalisées au cours de la guerre ont ainsi été remises en cause ou sévèrement attaquées. Sans doute faut-il y voir une confirmation des responsabilités politiques que nous venons d'évoquer.

Enfin, la volonté des alliés de poursuivre les destructions peut aussi trouver une justification dans la « concurrence » avec les Soviétiques. En effet, face à l'avancée impressionnante de l'Armée Rouge qui arrivait presque aux portes de Berlin, les alliés souhaitaient montrer leur puissance, et par-là même dissuader les Soviétiques de visées territoriales sur le territoire allemand. Prenant prétexte de les soutenir, en pilonnant les arrières de la Wehrmacht et en accroissant le chaos créé par un flot de sans-abri inondant les routes, ils souhaitaient en réalité faire une démonstration de force. Cette hypothèse expliquerait alors l'offensive britannique sur des villes comme Dresde ou Berlin, situées très à l'est du territoire germanique, et donc très proches des troupes soviétiques en pleine progression. La vision des désastres et des destructions provoquées par la puissance aérienne alliée était alors sensée refroidir les ardeurs soviétiques, et les dissuader de poursuivre leur avancée plus à l'ouest.

Quelles qu'en soient les causes, les derniers mois de l'offensive sur les villes allemandes ont été doublement un échec. Echec sur le plan stratégique, car les pires destructions n'ont pas fait fléchir le peuple allemand, alors que les offensives terrestres et aériennes étaient en train de détruire irrémédiablement toute la machine de guerre allemande. Echec aussi et surtout politique, l'entêtement des dirigeants britanniques et des chefs militaires ayant été particulièrement critiqué dès la fin des combats, leur responsabilité dans l'offensive sur les cités allemandes étant incontestable.

III.3 Un coût humain et matériel disproportionné ?

Aucune arme, à l'exception de l'infanterie - toujours la plus touchée - n'a subi proportionnellement autant de pertes que l'aviation lourde au dessus de l'Allemagne.

Général Henry Arnold. Commandant de l'U.S.A.A.F.

En parallèle avec les critiques sur l'efficacité du bombardement et le caractère immoral des destructions de villes, le coût financier et humain de plus de cinq années de bombardement du Reich est aussi l'un des sujets les plus sujets à controverse.

Sur les plans humain et matériel, les informations recueillies après guerre, la connaissance des chiffres de production alliés et des pertes officielles permet d'avoir une vision assez précise de ce qu'a représenté le bombardement stratégique de l'Allemagne.

✈ *Les pertes humaines*

Au cours de la guerre, sur les 70 250 tués de la R.A.F., 55 270 appartenaient au Bomber Command¹. 48 850 aviateurs des 8^e et 9^e Air Force disparurent également en trois ans de guerre seulement². Ces chiffres, qui peuvent paraître peu élevés si on les rapporte à la durée du conflit, doivent cependant être rapprochés des pertes totales des différentes armées. Les pertes totales britanniques sont en effet de l'ordre de 320 000, alors que les Américains ont perdu 300 000 hommes. On réalise alors que les pertes du bombardement stratégique sur l'Allemagne représentent environ le sixième des pertes alliées totales. Ce chiffre extrêmement élevé apporte un argument de plus aux détracteurs du bombardement stratégique. Il est certain que les pertes subies par les Américains et les Britanniques à certaines périodes de l'offensive aérienne n'auraient pas été supportables plus longtemps, et c'est d'ailleurs pour cela qu'ils ont soit stoppé leurs raids, soit adapté leurs stratégies ou leurs tactiques. Les pertes britanniques au cours des offensives spécifiques contre les villes allemandes et leur population sont sans doute les moins aisées à expliquer, sinon défendre, au vu de l'inefficacité de ces missions, du moins en ce qui concerne leur but affiché.

Cependant, il serait ridicule de chercher à mesurer une « rentabilité » ou un quelconque rapport « pertes/efficacité » dans ces chiffres. Comment fixer un seuil en dessous duquel le bombardement stratégique aurait été acceptable sur le plan des pertes humaines ? Quel aurait été le déroulement du débarquement de juin 1944 sans le bombardement stratégique, qui a contraint l'Allemagne à une posture défensive permanente sur son territoire, se découvrant d'autant à l'ouest ? Peut-on imaginer ce qu'aurait été la production de guerre allemande, sans la menace constante du bombardement ? Comment aurait évolué la Luftwaffe si elle n'avait consacré la grande majorité de ses moyens à contrer les attaques alliées ? Comme dans tout conflit, les pertes ont été évidemment trop élevées, mais il serait malhonnête de dire qu'elles ont été inutiles, car en tant qu'élément d'une stratégie globale, le bombardement de l'Allemagne a permis un affaiblissement général du Reich et contribué directement aux différentes étapes de la victoire alliée. Comme les autres combattants, les équipages des bombardiers alliés ont tous œuvré pour la victoire, dans des opérations parfois contestables sur le plan éthique ou stratégique, mais qui correspondaient à une stratégie globale, adaptée à l'époque.

✈ *Pertes matérielles et coût financier*

Sur le plan matériel également, les chiffres des pertes sont aujourd'hui connus et ne prêtent pas à polémique. Au cours de la guerre, les Britanniques perdirent 22 000 bombardiers lourds, et les Américains 18 000. Ces chiffres englobent les avions effectivement détruits et ceux jugés irréparables à leur retour de mission. Là aussi, les chiffres bruts n'ont qu'une utilité très relative. Il convient surtout de savoir que les Etats-Unis, seuls, produisirent plus de 250 000 avions de 1941 à 1945, et que Américains et Britanniques construisirent plus de 130 000 bombardiers au cours du conflit. Si de tels chiffres peuvent paraître énormes, la part aéronautique de la production de guerre représentant 45% en Grande Bretagne, et 35% aux Etats-Unis, ils illustrent surtout l'importance de l'arme aérienne au cours de ce conflit, et son coût technologique élevé en comparaison des autres armées. Le bombardement

¹ Ralph Baker – *La R.A.F. pendant la guerre* – Time Life – p 163

² Edward Jablonski – *L'aviation américaine en guerre* – Time Life – p 142

stratégique, quant à lui, ne représente qu'une faible part de ces dépenses, avec pour le Bomber Command une moyenne de seulement 7% de la production de guerre britannique totale¹. Enfin, l'U.S.S.B.S. estime le coût de la guerre aérienne en Europe, pour les Etats-Unis, à 43 milliards de dollars sur un total d'environ 240 milliards de dollars de dépenses de guerre U.S. Le rapport évalue par exemple qu'un raid de 1200 bombardiers et leur escorte représentait un engagement de plus de 4 milliards de dollars, la « dépense » au cours de ce raid étant estimée à 11 millions de dollars, répartis entre les munitions et les pertes ! Il faut d'ailleurs noter que le taux de perte des bombardiers américains sur l'ensemble du conflit est inférieur à 2%, ce qui en dit long sur la supériorité aérienne alliée dans les derniers mois de guerre. Tous ces chiffres, au delà d'une estimation financière du bombardement stratégique, permettent surtout de mesurer le poids des opérations aériennes, dans leur ensemble, sur les économies alliées, et le rôle déterminant pris par l'aviation dans ce conflit d'une dimension encore jamais atteinte.

Si les pertes en hommes, en matériels, les dépenses de production de tous ordres permettent de « situer » le bombardement stratégique par rapport à l'ensemble des opérations du conflit, il serait illusoire d'espérer en tirer des conclusions plus tranchées à son avantage ou en sa défaveur. Non, le bombardement stratégique de l'Allemagne n'a pas représenté, sur le plan financier, une dépense inconsidérée. Les pertes humaines, quant à elles, ont effectivement été élevées, surtout jusqu'en 1944, mais comme la dépense financière, elles ont sans aucun doute permis d'éviter un accroissement démesuré de la puissance allemande. Qu'elles soient très discutables sur le plan éthique ou plus « classiques » sur le plan militaire, toutes les missions de bombardement alliées ont contribué au résultat final. En freinant le développement de la machine de guerre germanique, elles ont permis d'éviter plusieurs mois ou années d'un conflit toujours plus meurtrier. Ce serait un mauvais procès que d'essayer d'attaquer l'offensive aérienne sur l'Allemagne sur le plan du coût humain ou financier, comme cela a trop souvent été le cas. Toutes les opérations conduites dans ce cadre ont eu, nous l'avons vu, des résultats directs ou indirects qui ont influé sur le résultat final, et qui expliquent, s'ils ne le justifient, le coût global.

¹ Patrick Facon – *Le bombardement stratégique* – Editions du Rocher – p 175

CONCLUSION

A la lumière de cette étude, une première conclusion s'impose immédiatement. Le bombardement stratégique n'est pas parvenu à remporter la victoire à lui seul, contrairement aux affirmations de certains aviateurs dès la fin du conflit. Les « seigneurs du bombardement » comme certains les avaient surnommés¹, ne sont jamais parvenu à forcer la décision, et éviter un débarquement et de sanglants combats terrestres. Leurs propos, étayés également par les destructions inimaginables causées par les raids américains sur le Japon, avaient en fait un but plus concret. En mettant en avant les qualités de ces nouvelles armées depuis peu autonomes, leurs chefs espéraient bien obtenir des budgets supérieurs, et surtout damer le pion aux autres armées. D'ailleurs, ce « lobby » des aviateurs portera ses fruits, et l'arrivée de l'arme nucléaire, dont la puissance aura été démontrée en vraie grandeur par des bombardiers stratégiques, ne fera que renforcer leurs discours. En ce sens, cette pression des aviateurs n'aura pas été vaine, même si elle s'appuyait à la base sur des constatations sinon erronées, du moins incomplètes.

En effet, nous l'avons vu, le bombardement stratégique de l'Allemagne n'a obtenu qu'un nombre limité de succès, qui plus est regroupés dans les derniers mois de la guerre. Auparavant, les alliés avaient connu un grand nombre d'échecs. Que ce soient les raids nocturnes britanniques, ou les attaques diurnes américaines, aucune formule n'est apparue comme la panacée, et la Luftwaffe a régulièrement obtenu des succès considérables, avant de succomber sous le nombre au cours des tout derniers mois de guerre. On est ici bien loin des théories de Douhet ou des doctrines de Trenchard et Mitchell, dont les disciples furent d'ailleurs aux commandes des aviations stratégiques alliées tout au long du conflit.

L'échec, certes relatif, du bombardement stratégique s'explique en fait par plusieurs facteurs. En premier lieu, la plupart des théories élaborées dans l'entre-deux-guerres n'avaient jamais été « expérimentées » au cours de conflits réels et de grande ampleur. La peur du bombardier reposait en grande partie sur des fantasmes sans grand rapport avec la réalité. Or, l'échec des bombardiers découle en premier lieu des limitations technologiques de la fin des années trente. Incapables de naviguer assez précisément pour rejoindre leur objectif, et le cas échéant, incapables de réaliser une visée correcte, les bombardiers stratégiques des premières années du conflit n'étaient tout simplement pas à la hauteur de leur réputation. En outre, leur vulnérabilité aux attaques des chasseurs est venue ajouter des pertes considérables à une efficacité déjà bien faible. La solution pour la survie du concept du bombardier lourd passa paradoxalement par la mise au point de nouveaux chasseurs à très long rayon d'action, seuls capables d'assurer une indispensable supériorité aérienne en tout point du territoire allemand. Ce n'est donc qu'à partir de 1944, soit après plus de quatre ans de guerre, que les alliés possédèrent enfin les moyens technologiques adaptés à leur stratégie.

Ensuite, comme nous l'avons vu, les alliés ont commis plusieurs erreurs stratégiques importantes. En dispersant leurs efforts par des choix d'objectifs trop diversifiés, ils ont rarement pu bénéficier de la concentration des forces dans le temps et dans l'espace, premier principe d'emploi des forces aériennes. D'ailleurs, les succès alliés les plus nets ont été obtenus en appliquant ce principe, lors des attaques sur l'industrie pétrolière de juin 1944 ou des raids sur les voies de communication de l'hiver 1944-1945. De même, en commettant des erreurs importantes dans le choix des objectifs, les alliés ont manqué de lucidité, et gaspillé une partie de leurs moyens sur des objectifs d'intérêt discutable. Les attaques sur les bases sous-marines allemandes en sont un exemple flagrant, comme nous l'avons vu précédemment. En outre, les résultats des bombardements alliés ont souvent été très surestimés, ce qui là aussi n'a pas permis d'obtenir l'efficacité optimale. La nécessité de disposer de services de renseignements performants est sans doute la principale leçon à tirer de ces erreurs. Un plan de bombardement stratégique doit en effet s'appuyer sur une solide connaissance de l'économie ennemie, de ses points faibles et de l'effet de nos actions, sans quoi un grand nombre des moyens engagés le seront en pure perte. En ce domaine, il aura d'ailleurs fallu de nombreuses années avant de disposer de méthodes rationnelles d'analyse stratégique de l'adversaire et de ses points faibles, permettant de

¹ Patrick Facon – *Le bombardement stratégique* – Editions du Rocher – p 169

planifier une campagne aérienne, les célèbres « cinq cercles » de Warden n'ayant par exemple été décrits que peu de temps avant la guerre du Golfe.

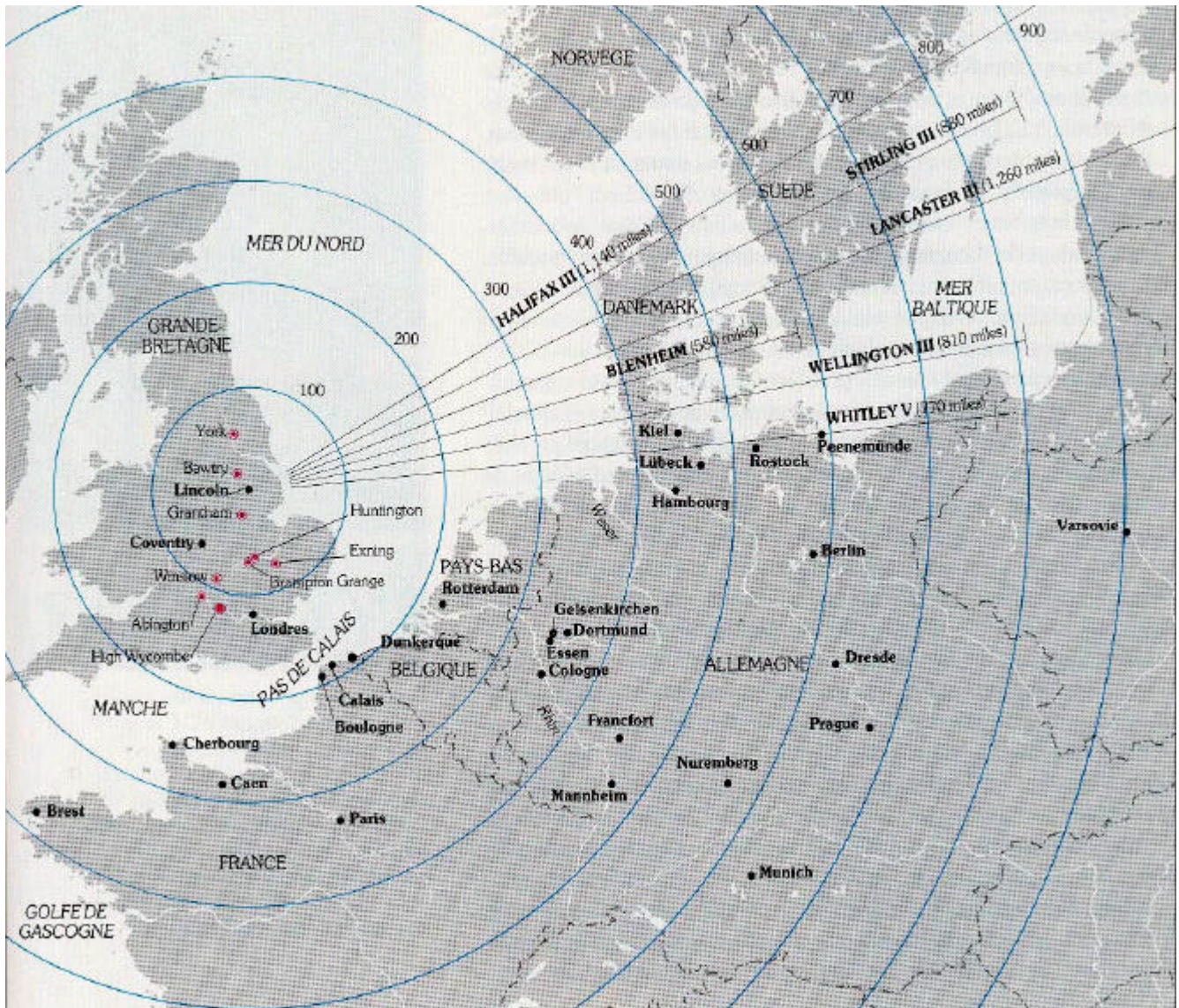
Enfin, l'inefficacité des attaques de populations civiles a constitué le plus flagrant échec des différentes théories sur le bombardement de terreur. Malgré la détermination aveugle de Harris mais aussi de Churchill, jamais le peuple allemand n'a cédé. Bien au contraire, en accroissant la haine des populations envers des agresseurs les bombardant sans répit, et en faisant des dégâts énormes sur tout le territoire allemand, les Britanniques n'ont sans doute pas contribué à la normalisation des relations après-guerre.

Pourtant, le bombardement stratégique n'a pas été inutile, loin de là. La menace continue qu'il a fait planer sur l'industrie allemande en a incontestablement réduit les capacités de développement. La posture défensive qu'il a imposée à l'Allemagne a également contribué à l'évolution du conflit que nous connaissons. Ainsi, des millions de travailleurs n'ont pu être utilisés par l'industrie de guerre, empêchant ainsi le III^e Reich de tirer un meilleur profit de sa supériorité technologique et de l'avance considérable de sa recherche scientifique. Enfin, les actions menées au cours des derniers mois du conflit ont littéralement mis à genou l'économie de guerre allemande et certainement permis de raccourcir la guerre de quelques mois. La puissance démontrée alors, grâce à une supériorité aérienne totale, laissait enfin entrevoir les vraies possibilités du bombardement stratégique, employé dans des conditions optimales.

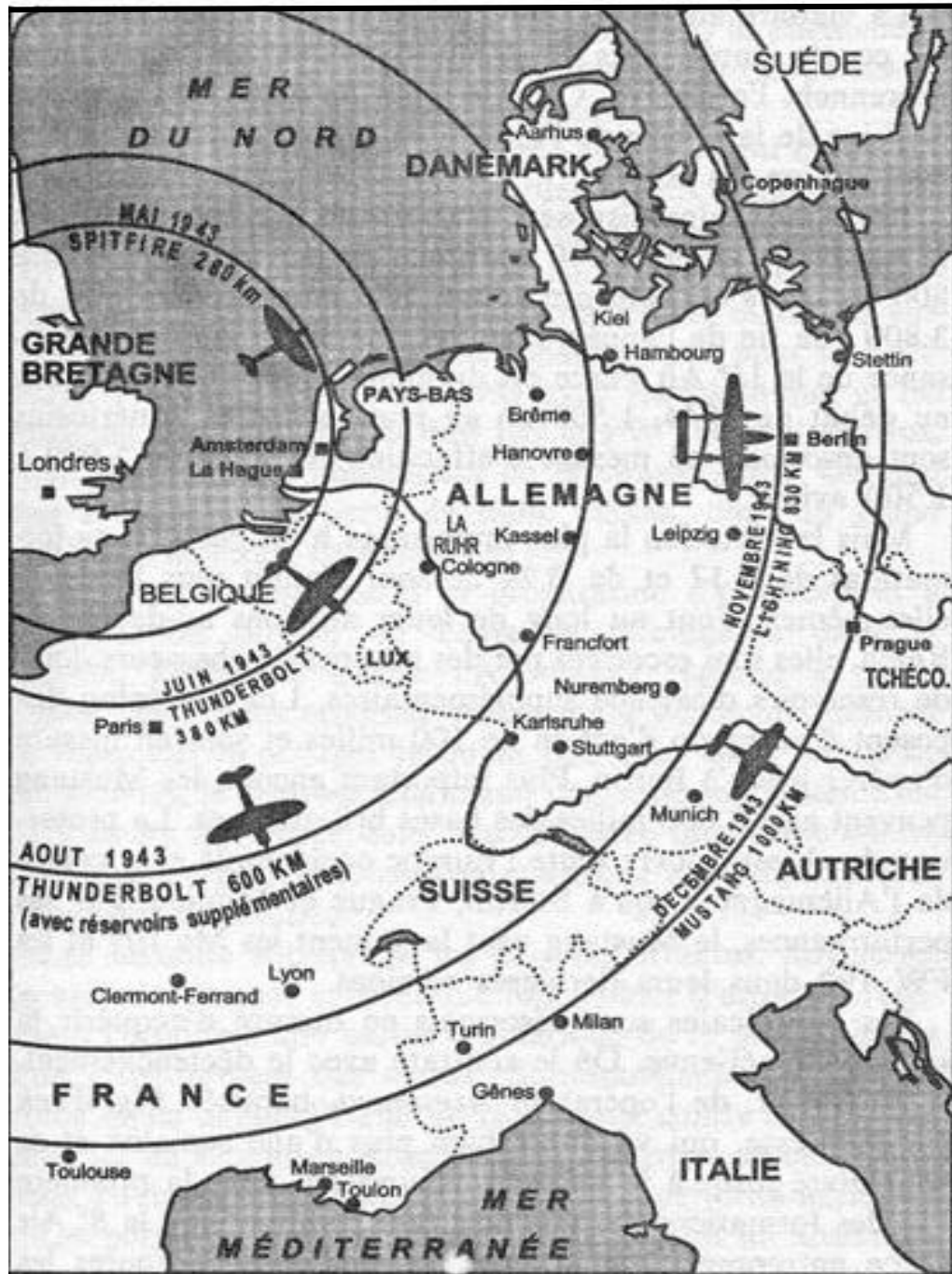
Ni vainqueur unique de la deuxième guerre mondiale, ni outil secondaire, le bombardement stratégique a incontestablement contribué à la victoire finale. Pâtissant souvent de sa « jeunesse », du manque d'exemples historiques sur lesquels s'appuyer, et de l'obstination parfois bornée de certains responsables, il a pourtant contribué à élever l'aviation de combat à la place qui est la sienne actuellement. Les principaux enseignements tirés de cette offensive stratégique - rôle du renseignement, concentration des forces dans le temps et l'espace, nécessité d'établir au plus tôt la supériorité aérienne - sont plus que jamais d'actualité, et caractérisent la plupart des opérations aériennes depuis plus de cinquante ans. En ce sens, les leçons de la deuxième guerre mondiale auront été bien plus importantes que toutes les théories élaborées au cours de la première moitié du siècle, souvent sur des bases totalement irréalistes.

Annexes

◆ Annexe 1 : rayon d'action des bombardiers britanniques



◆ Annexe 2 : rayon d'action des chasseurs d'escorte



Bibliographie

Ouvrages

- Ralph BARKER - *La RAF pendant la guerre* – Time Life.
- Emmanuel CHADEAU - *Le rêve et la puissance - L'avion et son siècle* – Fayard.
- Hervé COUTAU-BEGARIE - *Traité de stratégie* – Economica.
- Patrick FACON - *Le bombardement stratégique* - Editions du Rocher.
- Michel FORGET - *Puissance aérienne et stratégies* – ADDIM.
- Adolph GALLAND - *Les premiers et les derniers.*
- Sir A.HARRIS – *Les bombardiers attaquent* – Plon.
- Max HASTINGS – *Bomber Command : The myths and reality of the strategic bombing offensive 1939-1945* - Dial Press.
- Edward JABLONSKI – *L'aviation américaine en guerre* – Time Life.
- Philippe MASSON – *Une guerre totale* – Tallandier.
- Williamson Murray – *Les guerres aériennes.1914-1945* – Editions Autrement
- David NEVIN.- *Les Stratèges de l'Air* – Time Life.
- Colonel P.VAUTHIER – *La doctrine de guerre du général Douhet* – Berger-Levrault.
- Pascal VENESSON – *Les chevaliers de l'air – Aviation et conflits au XX^e siècle* – Presses de Sciences Po & Fondation pour les Etudes de Défense.

Revues, articles, mémoires

- Actes du colloque international « *Précurseurs et prophètes de l'aviation militaire* » - 8, 9 et 10 octobre 1990 - Service Historique de l'Armée de l'Air.
- Ledig CATALA – *Enseignements de la seconde guerre mondiale à travers les cours du CESA 1945-1951* - Université du Maine – Faculté d'Histoire – 1994/1995.

Internet

- United States Strategic Bombing Survey-Summary report-European War.
<http://www.anesi.com/ussbs01.htm>
- David Buckingham – *The effect of the North American P-51 on the Air War in Europe*
IBH 20th Century History – George Mason High School – Falls Church, Virginia.
<http://cpcug.org/user/billb/mustang.html>
- LTC Peter R. FABER - USAF.Academy - *Ethical-Legal Dimensions of Strategic Bombing During WWII.*
- Allan FORBES - *Atrocities* – Boston Review – Michigan State University Press Online.
<http://www-polisci.mit.edu/BostonReview/BR20.4/Forbes.htm>
- Mark J. CONVERSINO - *The changed nature of strategic air attack* – Parameters - US Army War College – Quarterly - Winter 1997-1998.
<http://carlisle-www.army.mil/usawc/Parameters/97winter/conversi.htm>
- Dr.Scot ROBERTSON - *The development of Royal Air Force Strategic Bombing doctrine between the Wars, a revolution in military affairs ?*