

Un scientifique en guerre : Solly Zuckerman et les bombardements sur la France, printemps 1944

Jean-Charles FOUCRIER

75

Encore mal connus du grand public et peu étudiés, les bombardements alliés ont longtemps souffert d'une bibliographie inexistante, presque limitée à l'œuvre pionnière mais partielle de l'historien français Eddy Florentin¹. Depuis le début des années 2010, la recherche historique s'est enfin intéressée à ces événements tragiques, avec pour conséquence un brusque accroissement de la production scientifique. Paradoxalement, ces récents travaux concernant directement la France sont les fruits d'historiens non-francophones, tels Claudia Baldoli², Andrew Knapp³ ou Richard Overy⁴. L'année décisive de 1944 demeure cependant encore très peu étudiée, alors que celle-ci concentre, d'après les estimations des historiens, plus des deux tiers des civils tués et plus de la moitié des blessés imputables aux bombardements alliés sur toute la guerre⁵.

Au printemps 1944, l'armée allemande (*Wehrmacht*) combat de manière ininterrompue depuis presque cinq ans, sur terre (*Heer*), sur mer (*Kriegsmarine*) et dans les cieux (*Luftwaffe*). Depuis la fin de l'année 1941 toutefois, les vents de la victoire ont cessé de la porter de l'avant. Battue sur tous les fronts, la *Wehrmacht* est en mai 1944 sur la défensive, reculant au fil des offensives alliées. Cependant, même affaiblie, l'armée allemande n'est encore nullement terrassée. Elle possède toujours un formidable potentiel défensif, et reste capable de mener des contre-offensives rapides. Le matériel est excellent, surpassant souvent celui des troupes alliées en Méditerranée, et faisant jeu égal avec celui des armées soviétiques.

1. FLORENTIN Eddy, *Quand les Alliés bombardaient la France, 1940-1945*, Paris, Perrin, 1997 ; BATESTI Michèle et FACON Patrick, (dir.), « Les bombardements alliés sur la France durant la Seconde Guerre mondiale : stratégies, bilans matériels et humains », *Cahiers du CEHD* n°37, 2007.

2. BALDOLI Claudia et KNAPP Andrew, *Forgotten Blitzes*, Londres, Continuum Publishing Corporation, 2012 ; BALDOLI Claudia, KNAPP Andrew, et OVERY Richard, (dir.), *Bombing States and Peoples in Western Europe, 1940 - 1945*, Londres, Continuum, 2011.

3. KNAPP Andrew, *Les Français sous les bombes alliées 1940 - 1945*, Paris, Tallandier, 2014.

4. OVERY Richard, *Sous les bombes aériennes : Nouvelle histoire de la guerre aérienne (1939 - 1945)*, Paris, Flammarion, 2014.

5. Un total d'au moins 50 000 tués, souvent estimé comme base minimale d'une fourchette allant jusqu'à 70 000 victimes ; le nombre de 60 000 pour les plus récentes synthèses. QUELLIEN Jean, *Histoire de la Seconde Guerre mondiale*, Rennes, Ouest-France, 2015, p. 597 - 603.

Les unités de la Waffen-SS, devenues virtuellement indépendantes de la *Heer* au fil de leur irrésistible croissance, imposent une certaine appréhension aux troupes alliées, davantage par leur fanatisme que pour leur valeur combattive fluctuante⁶. L'ouest de l'Europe demeure solidement occupé par 800 000 hommes, dont 680 000 endivisionnés dans quarante-neuf divisions d'infanterie et dix divisions blindées⁷. Du côté allié, le chef de la future opération *Overlord*, nom de code de la grande offensive alliée en France, est le général américain Dwight D. Eisenhower, nommé le 14 janvier 1944 à la tête du *Supreme Headquarters, Allied Expeditionary Air Force* (SHAEF). Brillant et respecté pour ses qualités de stratège éprouvées, Eisenhower est confronté au début de 1944 à une problématique particulièrement complexe : faire débarquer ses troupes en Normandie, et leur fournir des renforts le plus rapidement possible pour renforcer la tête de pont, avant la contre-offensive allemande. Pour assurer le maximum de chances de réussite à l'opération, Eisenhower est prêt à tout tenter. Tout, même si la vie de civils français est en jeu.

C'est ici qu'apparaît le scientifique Solly Zuckerman, un éminent spécialiste des primates, qui au déclenchement du conflit ne s'est jamais intéressé de près ni de loin à l'aviation, ni même au monde militaire. Peu ou pas connu des cercles militaires et politiques au début de 1944, ce civil britannique trace habilement son chemin dans la jungle des états-majors de l'aviation alliée, où les rivalités et les susceptibilités sont une véritable source d'ennuis pour Eisenhower. En quelques mois, la stratégie proposée par Zuckerman fait pourtant autorité, et surclasse toutes les vues des grands chefs de l'Air alliés.

Comment un parfait inconnu, civil de surcroît, et sans expérience militaire, a-t-il été en mesure de faire imposer sa stratégie du bombardement ? Quel était le but affiché de son opération, baptisée *Transportation Plan* ? Qui était vraiment Solly Zuckerman ? Demeurée dans l'ombre jusqu'ici, l'histoire des frappes aériennes sur la France au printemps 1944 est pourtant étroitement liée à cet homme. Les archives de ces événements sommeillent confidentiellement en majeure partie dans les sous-sols de l'université de Norwich, où Zuckerman a terminé sa carrière après-guerre⁸. L'audace, l'intelligence, le courage, les susceptibilités, la rancœur et la colère s'y mêlent jusqu'au plus haut niveau décisionnel allié, à Londres et à Washington. Avec, pour corolaire tragique, un puissant impact physique et moral sur les civils français.

Solly Zuckerman, scientifique en guerre

Lorsqu'il parvient à soumettre ses idées « au plus haut » de l'état-major allié, en décembre 1943 et janvier 1944, Solly Zuckerman est encore très peu connu des grands décideurs.

6. Un constat bientôt renforcé à l'issue de l'attentat du 20 juillet 1944 contre Hitler. Voir KERSHAW Ian, *La chance du diable : Le récit de l'opération Walkyrie*, Paris, Flammarion, 2009 ; LELEU Jean-Luc, *La Waffen-SS, soldats politiques en guerre*, Paris, Perrin, 2007.

7. ZETTERLING Niklas, *Normandy 1944, German Military Organization, Combat Power and Organizational Effectiveness*, Manitoba, J.J. Fedorowicz Publishing, 2000, p. 28-29.

8. *The Zuckerman Archive, A General Guide*, Norwich, University of East Anglia, 2001 ; *The Zuckerman Archive, World War II Papers, a guide*, Norwich, University of East Anglia, 1999.

Et pour cause, le Britannique n'est pas un militaire, et n'avait rien à voir de près ou de loin avec l'art de la guerre encore quatre ans plus tôt. Né en 1904 au Cap, Solly Zuckerman se consacre très tôt à sa passion : l'étude biologique des singes et grands primates. Brillant élève, il quitte l'Afrique du Sud pour Londres en 1926, avec un diplôme en Zoologie en poche. Nanti de lettres de recommandation toujours utiles, le jeune homme entre à l'*University College Hospital Medical* de Londres puis obtient un poste de chercheur anatomiste à la prestigieuse *London Zoological Society* en 1928, débutant ainsi sa carrière scientifique professionnelle. Zuckerman est désormais libre de se consacrer pleinement à l'étude des singes et se spécialiser dans un domaine encore à peu près vierge : le comportement sexuel des primates⁹. Zuckerman se révèle dans cette nouvelle vie européenne un homme charmant et charmeur, épicurien, brillant dans son travail, à la personnalité forte, débordante d'énergie mais aussi ombrageuse. Curieux de tout et de tous, il semble éprouver le besoin de multiplier les relations amicales, dans le désir assez probable de palier une jeunesse africaine pour le moins terne, et aussi dans le but de masquer un manque de confiance naturel. Son cercle de relations couvre un large spectre d'horizons, artistes, universitaires, scientifiques et hommes politiques. Cette propension à se faire remarquer et emporter l'adhésion d'un vaste éventail de personnalités est une particularité centrale du personnage. Il saura s'en servir de façon toute aussi habile dans le monde militaire.

En 1932, Solly Zuckerman se rend un an et demi en Amérique en tant que chercheur à l'université de Yale, à New Haven dans le Connecticut. Il y poursuit ses recherches sur les primates, tout en se livrant à une vie sociale aussi agréable et intensive qu'à Londres, dans un pays en pleine prohibition. Il y apprend l'arrivée d'Hitler au pouvoir en Europe, et rentre en Angleterre en 1934, où il enseigne cette même année à l'université d'Oxford¹⁰. Les accords de Munich en septembre 1938 décident Zuckerman à franchir le pas, et il rédige avec d'autres scientifiques un mémorandum appelant à orienter la recherche scientifique vers différents buts : soutenir la production de guerre, organiser la défense contre les attaques aériennes, et se soucier des victimes¹¹. Avant de réellement s'impliquer dans le conflit mondial, Solly Zuckerman est élu à l'université de Birmingham en 1939, où il obtient toutefois de ne pas enseigner le temps de la durée des hostilités. Le rapport entre l'étude des primates et l'univers des bombardements n'a de prime abord rien d'évident. Zuckerman ne s'oriente pas de lui-même vers ce nouveau champ de recherche, qui lui est parfaitement inconnu. Au déclenchement des hostilités, son diplôme de médecine le destine à se tenir prêt à servir, si besoin, à l'Aide médicale urgente (*Emergency medical services*)¹². Mais son aide est immédiatement requise pour travailler sur les effets des explosions au *Ministry of Home Security*. Le Royaume-Uni n'étant pas encore touché par les bombardements

9. ZUCKERMAN Solly, *Social life of Monkeys and Apes*, Londres, Routledge & K. Paul, 1981 ; *Functional Affinities of Man, Monkeys and Apes*, Londres, Kessinger Publishing, 2010.

10. ZUCKERMAN Solly, *From Apes to Warlords: the Autobiography (1904-46) of Solly Zuckerman*, Londres, Collins, 1978, p. 60 – 83 passim.

11. ZUCKERMAN Solly, *Ibid*, p. 102.

12. UEA, *The Zuckerman Archive, World War II Papers, a guide*, University of East Anglia, Norwich, 1999, p. 2.

de la Luftwaffe durant les premiers mois du conflit mondial, Zuckerman travaille avec ce qu'il connaît le mieux : les singes. Il place quelques-uns de ses malheureux animaux dans des tranchées puis déclenche des explosions à proximité, débutant ainsi ses analyses de causes à effets. Les premières incursions des bombardiers allemands au début de 1940 et surtout le déclenchement de la bataille d'Angleterre au cours de l'été (prolongée jusqu'au printemps 1941 par le « Blitz ») permettent au scientifique britannique d'étudier ses premières victimes humaines, rapidement très nombreuses. Zuckerman se concentre en particulier sur les deux grandes villes de Birmingham et Hull, incarnant des cibles majeures pour la Luftwaffe : une cité de manufacture et une autre portuaire. Son rapport, publié le 8 avril 1942, met en exergue plusieurs points inédits, comme le défaut de baisse de moral liée à l'intensité des bombardements, ou la puissance de destruction supérieure des incendies plutôt que des engins explosifs¹³. Ce rapport est très librement interprété par les stratèges du *Bomber Command*, donnant naissance à un autre rapport servant de ligne de conduite au bombardement stratégique britannique, le *Dehousing Paper*. Sous réserve de disposer de 10 000 bombardiers neufs, Arthur Harris, le chef emblématique du *Bomber Command*, se fait fort de gagner la Seconde Guerre mondiale en Europe en brisant le moral de la population allemande¹⁴. L'exact opposé, en somme, des conclusions du rapport de Zuckerman, qui proteste en vain de l'inanité du *Dehousing Paper*. Le bombardement de terreur des villes allemandes (*aera bombing*) se déroulera jusqu'à la fin de la guerre, avec des résultats hautement contestables – et fortement contestés¹⁵.

À l'issue de cette première passe d'armes, Zuckerman délaisse provisoirement l'univers du bombardement aérien pour servir au printemps 1942 dans les Opérations combinées, dirigées par le flamboyant amiral britannique Lord Louis Mountbatten. Il expérimente durant quelques mois de nouveaux matériels pour les raids de commandos alliés sur la France, puis est envoyé au début de 1943 sur le front africain. À la suite à la victoire des Britanniques à El-Alamein en novembre 1942, les débris des armées germano-italiennes refluent en direction de la Lybie et de la Tunisie. Avec une petite équipe de militaires sous son contrôle, Zuckerman étudie de nouveau les effets des bombardements aériens, cette fois-ci davantage sur les infrastructures et le matériel ennemi. Il développe une technique d'investigation, utilisant le recoupement d'informations : photographies aériennes, relevés de terrain, interrogation de prisonniers, documents capturés. Cette méthode scientifiquement rigoureuse est définie depuis 1939 par le célèbre Robert Watson-Watt comme la « recherche opérationnelle » (*operational research*)¹⁶. Zuckerman s'inscrit ainsi dans la longue liste des scientifiques arrachés par la guerre à leur laboratoire pour aider l'effort de guerre, aux côtés de génies connus ou demeurés dans l'ombre¹⁷.

13. *Quantitative Study of Total Effects of Air Raids (Hull and Birmingham Survey – 8.4.1942)*, dans ZUCKERMAN Solly, *From Apes*, *Op.cit.*, p. 405.

14. LONGMATE Norman, *The Bombers – The RAF Offensive against Germany 1939 – 1945*, Londres, Hutchinson, 1983, p. 131.

15. À commencer par Zuckerman lui-même, dans un long rapport officiel mais passé sous silence jusque dans les années 90. Voir COX Sebastian, *The Strategic Air War Against Germany, 1939-1945: The Official Report of the British Bombing Survey Unit*, Londres, Frank Cass, 1998.

16. ZUCKERMAN Solly, *Scientists and War: the impact of science on military and civil affairs*, Londres, Hamish Hamilton, 1966, p. 17.

17. Pour n'en citer que quelques-uns : Henry Tizard et Patrick Blackett (recherches sur le radar et l'énergie atomique), Alan Turing, Dilly Knox et Gordon Welchman (Ultra et le décodage d'Enigma).

De passage en mars 1943 au QG des forces alliées en Méditerranée à Alger, Zuckerman fait une rencontre capitale. Il expose ses travaux à Arthur Tedder, qui à cette époque est déjà l'adjoint d'Eisenhower. Le maréchal de l'Air britannique est impressionné par la personnalité du scientifique : « sa curiosité d'esprit et ses intérêts ouverts inspiraient un respect immédiat »¹⁸. Le charme, l'aisance relationnelle et l'habileté de Zuckerman « font également effet » sur Carl Spaatz, le puissant chef des forces aériennes américaines, qui se prend d'une réelle et durable amitié pour lui. Parfaitement inconnu quelques semaines plus tôt, Zuckerman est ainsi appelé en renfort à la fin du mois de mai pour préparer l'attaque de Pantelleria, une île minuscule située entre la Tunisie et la Sicile. C'est une nouveauté pour Zuckerman, qui passe de l'observation et de l'analyse au *targeting* : la méthode scientifique appliquée à la sélection des cibles et la planification des bombardements. Une discipline encore largement vierge, dont Zuckerman s'annonce comme l'un des grands initiateurs. Le plan de bombardement de Pantelleria est suivi à la lettre par les grands chefs alliés. Le succès est écrasant : l'île, martelée par près de 3 000 tonnes de bombes du 18 mai au 10 juin 1943¹⁹, capitule le 11 juin sans combat²⁰. La performance est saluée par Spaatz et remonte jusqu'à la connaissance d'Eisenhower ; favorablement impressionné, Tedder décide de garder Zuckerman auprès de lui et d'en faire son conseiller scientifique. La promotion est de taille pour ce dernier, qui passe en quelques semaines de l'anonymat aux sommets de la hiérarchie militaire alliée. Zuckerman poursuit par la suite ses travaux d'investigation, créant une unité de recherche opérationnelle baptisée *Bombing Survey Unit* (BSU) le 26 octobre 1943. Il publie en fin d'année ses conclusions sur les bombardements alliés réalisés en Sicile et dans le sud de l'Italie. D'après les travaux de la BSU, les plus importants effets obtenus par les bombes l'ont été sur le système ferroviaire italien. La dislocation des grands centres ferroviaires obtenus a permis d'impacter décisivement le mouvement de troupes ennemies, facilitant l'avance des troupes alliées²¹. Zuckerman recommande en substance, pour les prochaines campagnes, de frapper les communications ferroviaires du nord et du centre de l'Italie, où se situent les grands centres ferroviaires. Les points de mire des bombardements devraient particulièrement cibler les centres de maintenance et de réparation des locomotives, dont la destruction porterait un coup fatal à la distribution des machines dans tout le réseau ferré italien. Une fois l'ennemi privé de son système ferroviaire, il serait ainsi contraint de se déplacer par route, de manière beaucoup plus lente et à la merci des attaques de l'aviation tactique. Cette pensée stratégique représente le fondement du grand projet de Zuckerman, intitulé *Transportation Plan* : la paralysie ferroviaire chez l'ennemi. Brillante, originale et audacieuse, cette théorie reste toutefois à être expérimentée sur le terrain.

18. ZUCKERMAN Solly, *Six Men out of the Ordinary*, Londres, Peter Owen, 1992, p. 77.

19. SIMPSON Albert F., *Sicily and Southern Italy*, dans W.E. CRAVEN & J.L. CATE, *The Army Air Forces in World War II*, Volume II, *Torch to Pointblank*, August 1942 to December 1943, Chicago, University of Chicago Press, 1983, p. 425 – 426.

20. Même si, pour relativiser la victoire, les généraux alliés notent que la garnison de Pantelleria n'était composée que de troupes italiennes, déjà démoralisées avant même le début des frappes. UEA, *The Zuckerman Archive Air Attacks on Rail and Road Communications* (Sicily Report) BSU Report Bo. 4, 28 December 1943, General Conclusions, SZ/BSU/4 Sicily and Italy, 1942 – 1946.

21. UEA, *The Zuckerman Archive Air Attacks on Rail and Road Communications* (Sicily Report) BSU Report Bo. 4, 28 December 1943, General Conclusions, SZ/BSU/4 Sicily and Italy, 1942 – 1946.

Il s'agira en l'occurrence du nord de l'Italie, de la Belgique, de l'Allemagne mais surtout de la France.

La « Guerre des Lords »

Pour illustrer ses mémoires, Solly Zuckerman a choisi un titre évocateur : *Des primates à la guerre des Lords*. Ce dernier épisode imagé renvoie aux sérieux conflits d'intérêt des grands généraux alliés dans les premiers mois de l'année 1944, déclenchés bien involontairement par Zuckerman. A la fin de l'année 1943, le scientifique britannique quitte le théâtre d'opérations méditerranéen à la suite d'Eisenhower et de Tedder, nommés en Grande-Bretagne à la tête des forces d'invasion d'*Overlord*. Zuckerman est ainsi conseiller scientifique au sein du SHAEF, chargé de préparer le plus efficacement possible le débarquement de Normandie. Logiquement, Zuckerman émet la possibilité de mettre en œuvre son *Transportation Plan* sur la France, au plus tard trois mois avant le Jour-J. Cette proposition, d'abord isolée, déclenche une série de réactions de plus en plus virulentes à partir de janvier 1944, qui finit par remonter jusqu'au *War Cabinet* britannique en mars et à la Maison blanche à Washington en mai.

Dans le cadre du débarquement de Normandie, plus de 150 000 soldats doivent prendre pied le premier jour sur les cinq plages de débarquement prévues, appuyés par près de 6 000 navires et 11 000 avions de tous types²². Contrairement à ce que le laisserait à penser l'imagerie populaire entourant le débarquement de Normandie²³, la réelle inquiétude pour Eisenhower se situe après le Jour-J, dans la semaine suivant le débarquement²⁴. Huit divisions alliées devront avoir débarqué le 6 juin, pour un total de dix-sept divisions le 9 juin et vingt le 12 juin²⁵. Malgré ces performances remarquables, les prévisions des services de renseignement alliés sont inquiétantes. Au 12 juin, les divisions allemandes seraient probablement au nombre de vingt-quatre face à la tête de pont, soit quatre divisions de plus que les forces alliées²⁶. Un constat particulièrement alarmant, car il s'agit là de la hantise du chef suprême du SHAEF, Eisenhower : renforcer la tête de pont le plus rapidement possible, c'est-à-dire faire traverser la Manche à un maximum de divisions possible, et surtout plus rapidement que les renforts allemands à destination de la Normandie. Tout l'enjeu de la phase préparatoire au débarquement se trouve résumée ici.

Pour Eisenhower, cette crainte lancinante de l'après-débarquement remonte à son

22. Trois divisions aéroportées complètent le dispositif d'attaque, deux américaines et une britannique. Pour une vision générale de la bataille de Normandie, voir D'ESTE Carlo, *Histoire du Débarquement, janvier – juillet 1944*, Paris, Perrin, 2013 ; BEEVOR Anthony, *D-Day et la bataille de Normandie*, Paris, Calmann-Lévy, 2009.

23. RYAN Cornelius, *Le Jour le plus Long*, Paris, Robert Laffont, 2003 ; ANNAKIN Ken, MARTON Andrew, WICKI Bernhard, OSWALD Gerd, ZANUCK Darryl, *Le Jour le plus long* (film), 1962.

24. Le succès du débarquement ne saurait toutefois être assuré ; dans la perspective d'un échec, Eisenhower rédige le 4 juin un communiqué officiel : « Nos débarquements dans la zone comprise entre Cherbourg et le Havre ont échoué à prendre pied sur le rivage, et j'ai dû retirer les troupes. Ma décision d'attaquer était sur le moment fondée sur les meilleures informations disponibles. Les forces terrestres, l'armée de l'Air et la marine ont fait tout ce que la bravoure et la dévotion au devoir pouvaient accomplir. Si quelque blâme s'avère à porter sur la tentative, il me revient uniquement ». EISENHOWER Dwight D., *The War years, Volume III, Papers of the Papers of Dwight David Eisenhower*, Londres, John Hopkins Press, p. 1908.

25. MAN John, *Atlas du Débarquement et de la bataille de Normandie*, Paris, Autrement, 1994, p. 26.

26. UNIVERSITY of EAST ANGLIA (UEA - Norwich), *The Zuckerman Archive, AEF Planning 1943 - 44, SZ/AEAF/1/13: An Appreciation of the Results, An Appreciation of the Results, Up to D+30 of the Overlord "Transportation Plan"*.

commandement suprême du théâtre d'opérations méditerranéen, en 1943. Deux expériences troublantes de débarquement ont particulièrement et durablement marqué Eisenhower et Tedder. Les précédents débarquements alliés en Méditerranée entre juillet 1943 et janvier 1944 ont été sérieusement perturbés par les rapides contre-offensives ennemies, surtout lors de la bataille de Salerne²⁷. Eisenhower, puissamment impressionné, évoque dans ses mémoires la « leçon éclatante de Salerne », et la nécessité, dans chaque débarquement, de faire « intervenir le moindre élément de puissance disponible »²⁸. Afin de tenir éloignés les spectres de la Sicile, de Salerne et d'Anzio, la clé repose dans une nécessité logique : empêcher ou tout au moins retarder l'arrivée des renforts ennemis en prévision de l'inévitable contre-offensive sur la tête de pont alliée. Dans cette optique, le plan de Zuckerman consiste à bombarder environ 70 centres ferroviaires en Europe de l'Ouest, principalement en France²⁹. Le but est de renouveler à plus grande échelle le succès observé en Sicile et dans le sud de l'Italie : paralyser le système ferroviaire français, afin de réduire au maximum le flot des renforts ennemis vers la Normandie à l'issue du débarquement. De cette manière, l'inévitable contre-offensive allemande contre la tête de pont devrait être suffisamment retardée et affaiblie pour permettre aux forces alliées de se renforcer et de se retrancher solidement pour faire face. Sur le papier, le *Transportation Plan* semble logique et répond aux attentes d'Eisenhower, qui souhaite à tout prix ne pas répéter les sombres affaires de Salerne et d'Anzio-Nettuno. Dans les faits, Zuckerman déclenche un vent mauvais dans les états-majors alliés, qui se transforme en tempête. Les grands chefs de l'Air alliés, surnommés les « Barons » ou « Lords » se dressent rapidement contre le *Transportation Plan*. Sous couverts d'alibis techniques et stratégiques fumeux, Arthur Harris, chef des bombardiers lourds britanniques, et son homologue américain Arthur Spaatz redoutent tous les deux la même chose : voir leurs bombardiers stratégiques détournés des cieux allemands, pour être basement affectés en France à un rôle tactique d'appui au sol des troupes alliées. Une perspective impensable pour les deux militaires, qui entendent bien continuer leur campagne indépendante sur le Reich. Au demeurant, le contrôle des bombardiers stratégiques échappe à Eisenhower. Harris et Spaatz n'ont ainsi de compte à rendre qu'aux seuls chefs d'état-major combinés à Washington, qui ont pour l'heure d'autres sujets à traiter.

Outre les « Barons » de l'Air, Zuckerman heurte la susceptibilité d'une foule de comités, qui n'ont pas été consultés dans l'élaboration du plan, et se sentent quelque peu bafoués par un civil inconnu qui n'entend rien à l'art militaire. Le ministère de l'Air, les services économiques britanniques et américains, la cellule des opérations du *Bomber Command*, les services combinés de renseignements et même la division de renseignements du SHAEF se liguent dans une coalition fratricide contre le *Transportation Plan*. La situation devient très vite totalement bloquée en janvier et

27. Offensive alliée contre la Sicile (opération *Husky*) le 10 juillet 1943, débarquement de Salerne (opération *Avalanche* le 8 septembre 1944), débarquements d'Anzio – Nettuno (opération *Shingle*) le 22 janvier 1944.

28. EISENHOWER Dwight D., *Croisade en Europe*, op cit., p. 298.

29. Quelques cibles sont également identifiées en Belgique, Luxembourg et Allemagne.

février 1944. Le ministère de l'Air autorise seulement une dizaine de raids « tests » sur la France en mars. Neuf opérations sont réalisées, avec un total de 2 513 sorties³⁰. Trappes inaugure officiellement la série de raids dans la nuit du 6 au 7 mars 1944 avec une attaque de 267 appareils britanniques. Le Mans est bombardé le lendemain par 304 avions, et à nouveau dans la nuit du 13 au 14 mars. Amiens reçoit la visite de 140 appareils le lendemain, puis 130 le jour suivant. Laon, Aulnoye, Vaires et Courtrai en Belgique sont également touchés à la fin du mois³¹. En revanche, la Belgique, qui n'inclut que quelques cibles du *Transportation Plan*, démarre bien mal le premier de ses bombardements dans la nuit du 26 au 27 mars sur Courtrai, avec 313 immeubles détruits et 252 civils tués, et peu de dégâts sur la gare³². Les premiers constats sont cependant largement positifs. Le *Bomber Command* a fait d'immenses progrès de précision depuis les résultats calamiteux du début de conflit. Les gares de Trappes et du Mans sont particulièrement dévastées et les pertes civiles relativement légères. Malgré tout, l'opposition au *Transportation Plan* se durcit, renforcée par l'arrivée d'un adversaire de poids, Winston Churchill. Le Premier ministre, qui depuis 1942 s'était désintéressé des affaires du bombardement stratégique, s'inquiète subitement des conséquences des bombes alliées sur les pertes civiles. Churchill est certes un sincère francophile, mais aussi un visionnaire : le ressentiment des populations civiles pourrait porter préjudice aux relations internationales à l'issue du conflit, alors même que la sympathie de l'allié occasionnel soviétique est à son apogée, auréolé de ses succès sur le front Est. Eisenhower d'un tempérament calme et modèle de diplomatie, s'énerve. Il rappelle avec une justesse mordante l'histoire récente du *Bomber Command*, qui en 1941 et 1942 n'a pas hésité à matraquer plusieurs cités portuaires françaises, anéantissant plusieurs quartiers à Lorient, Brest et Saint-Nazaire³³. De son côté, Arthur Tedder en arrive à inciter son chef à prendre de sérieuses résolutions pour emporter la décision : « Vous devez prendre le contrôle des bombardiers, ou il me faudra démissionner »³⁴. Excédé, Eisenhower finit par frapper du poing sur la table, et menace ses supérieurs à Washington : « Si une solution satisfaisante n'est pas obtenue, je suis prêt à prendre une décision drastique et informerai les chefs d'état-major combinés qu'à moins que le problème ne se règle immédiatement, je demanderai à être relevé de ce commandement »³⁵. George Marshall, chef d'état-major de l'armée américaine et proche d'Eisenhower, se met à son tour « sérieusement en rogne sur le sujet »³⁶. Le chef suprême finit par obtenir la décision des chefs d'état-major combinés : les bombardiers

30. WAKELAM Randall T., *The Science of Bombing – Operational Research in Bomber Command*, Toronto, University of Toronto Press, 2009, p. 188.

31. MIDDLEBROOK Martin & EVERITT Chris, *The Bomber Command War Diaries*, op cit., p. 473 - 476.

32. *Ibid*, p. 486.

33. Churchill, alors président d'un *Anti U-Boat Warfare Committee* chargé de faire face à la menace sous-marine, était prêt à tout pour sauver le Royaume-Uni menacé d'étouffement, et n'avait rien trouvé à redire contre les bombardements sur la France, particulièrement imprécis et meurtriers. « La seule chose qui m'ait vraiment effrayé au cours de la guerre, ce fut la menace des sous-marins », avoue Churchill dans ses mémoires. CHURCHILL Winston, *Mémoires de Guerre*, Annotées par François Kersaudy, Tome III, *La Grande Alliance*, p. 19.

34. BEEVOR Anthony, *D-Day et la bataille de Normandie*, Paris, Calmann-Lévy, 2009, p. 62.

35. EISENHOWER Dwight D., *The War years*, Volume III, *Papers of the Papers of Dwight David Eisenhower*, Londres, John Hopkins Press, p. 1784 - 1785.

36. WEBSTER Charles & FRANKLAND Noble, *The Strategic Air Offensive against Germany 1939 – 1945*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1961, p. 19 – 20.

stratégiques seront placés sous son commandement, et appuieront donc l'opération *Overlord* sur la France³⁷. Eisenhower convoque et remet à leur bonne place Spaatz et Harris le 25 mars, qui n'ont plus qu'à obtempérer. Les militaires rentrés dans le rang, il reste encore à faire face à la fronde des hommes politiques britanniques, parmi lesquels un certain Winston Churchill.

Sous les bombes

Entre la stratégie militaire compliquée, les intrigues d'état-major sournoises et la réalité perçue de l'autre côté de la Manche, le fossé est pour le moins profond. Les civils français, à mille lieux d'imaginer les enjeux de la controverse alliée, subissent douloureusement les ratés inévitables des bombardements en pleine ville. Lille est bombardée dans la nuit du 9 au 11 avril 1944 par 239 appareils, qui parviennent à placer 49 bombes sur la gare de Lille-Délivrance mais touchent également 5 000 habitations et provoquent 456 tués parmi la population civile. La même nuit 225 appareils s'en prennent à Villeneuve-Saint-Georges, détruisant une partie de la gare mais tuant 93 civils et blessant 167 autres personnes. Pour cette seule nuit d'avril, les équipages du *Bomber Command* ont opéré 697 sorties et perdu « seulement » 11 appareils, un taux de pertes de 1.6% bien inférieur au douloureux 5% quotidiennement de rigueur sur le Reich³⁸. Deux autres nuits marquent sérieusement les esprits. Dans les premières heures du 19 avril 1944 Rouen, Juvisy, Noisy-le-Sec et Tergnier sont bombardées par respectivement 289, 206, 181 et 171 appareils britanniques. Le bombardement de Tergnier est tout aussi médiocre avec cinquante voies ferrées touchées mais un grand nombre de bombes égarées sur les habitations avoisinantes. La gare de triage de Noisy-le-Sec est en revanche anéantie avec ses dépôts de locomotives et ses ateliers de maintenance, cible privilégiée du *Transportation Plan*³⁹. Cependant les coups hors-cibles provoquent de très sérieuses pertes, avec 750 habitations détruites, 2 000 endommagées, 464 civils tués et 370 blessés. L'importante gare de triage de la Chapelle est visée dans la nuit du 20 au 21 avril par 269 appareils. A l'instar de Noisy-le-Sec, la gare de la Chapelle est désorganisée, mais des bombes se perdent jusqu'à Saint-Ouen et Montmartre, où le Sacré-Cœur est miraculeusement épargné à quelques mètres près. Le lendemain, les propagandistes se ruent sur les marches de la célèbre basilique, cernée d'entonnoirs de bombes. 2 000 engins explosifs se sont dispersés sur un rectangle de 3 600 à 1 800 mètres, provoquant 670 victimes tuées sur le coup ou écrasées dans les décombres, ainsi que 143 blessés⁴⁰. Les bombardements de Noisy-le-Sec et de La Chapelle semblent confirmer les craintes de Churchill, avec plus de 800 victimes dans les deux cas.

37. Une décision entrant en vigueur officiellement le 14 avril 1944.

38. MIDDLEBROOK Martin & EVERITT Chris, *The Bomber Command War Diaries*, op cit., p. 492 - 493.

39. La gare de triage de Noisy-le-Sec ne sera complètement restaurée que six années après la fin du conflit. Martin MIDDLEBROOK Martin & EVERITT Chris, , p. 495.

40. FLORENTIN Eddy, *Quand les Alliés bombardaient la France, 1940 - 1945*, Paris, Perrin, 1997.

Quelles sont les réactions des civils face à ce déluge de feu, de la part de pays très largement perçus à cette phase de la guerre comme amis ? Pour obtenir une idée de l'opinion publique française au printemps 1944, une précieuse source d'information est constituée par les rapports et synthèses d'informations des préfets à Vichy, rédigés de 1940 à 1944, disponibles aux Archives nationales (Pierrefitte-sur-Seine). Destinés à renseigner le gouvernement sur « l'état d'esprit » de la population puis à partir de 1936 sur la perception des « événements extérieurs », ces rapports font office de thermomètre de l'opinion publique⁴¹. Le bombardement de cibles ferroviaires au printemps 1944 n'est pas une surprise pour la population française. Ce type d'infrastructure fut bombardé dès les premiers mois du second conflit mondial par l'aviation allemande, puis dès l'été 1940 par la RAF, et enfin par l'aviation américaine à partir de l'été 1942, qui étrennait là de façon sanglante ses opérations sur la gare de triage de Rouen-Sotteville. Le principe de bombarder les gares est généralement admis comme logique, mais les dégâts et surtout les pertes civiles engendrés beaucoup moins. Le plan de Zuckerman, aux objectifs pour le moins difficiles à comprendre, laisse perplexe voire furieux. Les rapports d'opinion publique laissent aisément percevoir le malaise : « Pourquoi ces attaques de gares, de ponts, au cœur même des cités, si longtemps à l'avance que tout résultat pratique est aussitôt réduit à néant ? »⁴², « La plupart des gens qui ont des parents dans les régions bombardées sont indignés par les ravages causés à Paris et à Rouen en particulier »⁴³, « Opinion très déçue et revirement de quelques-uns au regard de la confiance qu'ils témoignaient jusqu'alors aux Anglo-Américains »⁴⁴. Ces mouvements d'humeur plus ou moins virulents ne traduisent cependant nullement une chimérique révolte à l'encontre des Alliés désirée par Vichy, mais dans la majorité des cas l'extrême tension nerveuse accumulée depuis quatre ans d'occupation, ainsi que l'impatience croissante face à l'arrivée tardive des troupes alliées. Les enquêtes d'opinion sur le plan national démontrent ce mécanisme redondant :

L'opinion française tout entière est convaincue de l'imminence d'un débarquement dans l'Ouest de l'Europe. A chaque printemps, à chaque automne depuis trois ans on a pu observer le même phénomène. Les déceptions n'ont pas empêché qu'il se reproduise. Il naît de l'espoir commun dans la libération nationale et de l'acuité croissante des souffrances matérielles et morales que l'occupation cause aux Français. C'est en premier lieu l'énerverment des occupants, l'angoisse qui perce au travers de leur propagande, l'activité fébrile avec laquelle ils essaient de parfaire leurs systèmes de défense. Enfin l'intensification des bombardements aériens apporte à la conviction générale un élément décisif : raids massifs et répétés sur les objectifs ennemis en

41. Archives nationales (A.N. – Pierrefitte-sur-Seine), BRUTTMANN Tal, Les Rapports d'information des préfets à Vichy. Ces sources primaires sont bien sûr à manipuler avec précaution, même si leur nature confidentielle tend à rendre les récits des préfets souvent étonnamment honnêtes. Les Archives nationales abritent par ailleurs un important fonds consacré au BCRA, les services de renseignements de la France libre, offrant la possibilité de comparer les points de vue. De nombreuses analyses du BCRA reprennent toutefois les propres synthèses des préfets, fréquemment envoyées à Londres grâce aux infiltrations de la résistance au sein des organes administratifs de Vichy.

42. A.N., F 1 A, Objets généraux, Mission militaire de liaison administrative, 3847, Opinion publique, France – Air, Résultats de bombardements. Gares de triage et dépôts, 18/06/1944.

43. A.N., F 1 A, Objets généraux, Commissariat à l'Intérieur, Service Courrier, Documentation et Diffusion, 3744, Etat d'esprit (contrôle postal), Concernant un département du midi non précisé, date non connue, 22/06/1944.

44. A.N., F 60, Secrétariat général du Gouvernement et services du Premier ministre, 1690, L'Opinion publique, Généralités (1943 – 1944), L'Etat d'esprit de la population, réactions de l'opinion publique au regard du discours de M. Churchill aux Communes, diffusion 04/05/1944.

France (aérodromes) et plus particulièrement les centres ferroviaires. Il apparaît à tous que des destructions de cette nature ne s'expliquent et ne se justifient qu'autant qu'elles constituent le prélude d'une opération de débarquement⁴⁵.

C'est dans cette dernière remarque que réside le fond de l'incompréhension⁴⁶. Si comme évoqué précédemment les buts concrets des bombardements des centres ferroviaires échappent le plus souvent au plus grand nombre, le principe même de ces frappes est généralement admis comme un prélude nécessaire au débarquement. Or, le *Transportation Plan* débuté en mars s'étire tout le long des mois d'avril et de mai en croissant lentement en intensité, sans pour autant être suivi d'une quelconque opération de débarquement. Comment comprendre de France d'une part les enjeux stratégiques du plan de Zuckerman, et d'autre part percevoir les vastes difficultés d'acceptation du plan, qui se matérialisent sur le terrain par des bombardements de prime abord très limités puis généralisés ? Difficile, voire impossible pour le second paramètre. Faute de comprendre et réaliser les enjeux, face aux déluges de bombes reçues par les gares, on s'attend donc à l'imminence d'un débarquement, dans une acception erronée purement tactique des frappes. De ce constat se matérialise empiriquement l'équation suivante : les bombardements et les pertes subies sont tolérés en fonction des résultats obtenus, ou à défaut par un passage à l'acte subséquent. « La population en entier est dans l'attente d'évènements graves, relève le contrôle postal vichyste de Saône-et-Loire, quoique redoutant ces évènements, la masse aspire à "quelque chose" qui vienne enfin la délivrer de cette angoissante attente »⁴⁷.

Ces constats posés, il n'y a pas et n'y aura pas de franchissement d'une ligne rouge débouchant sur une révolte générale, ni aucun revirement de soutien en faveur de Vichy et encore moins de l'occupant. Le caractère inéluctable des opérations reste admis, tout comme le principe même des bombardements. Seuls la méthode, les résultats et la durée sont souvent contestés. « Il en est ainsi, rappelle un agent français, parce que tout le monde est convaincu qu'il s'agit de la phase finale de la guerre et que cette fois nos alliés frappent le "grand coup" »⁴⁸. Une fois le « grand coup » en question réalisé, il est vraisemblable d'imaginer une rapide relégation au passé des images des bombardements, avec la joie nouvelle d'une libération et aussi la crainte de nouvelles violences. Comme l'évoquait dès février 1943 le préfet de Seine-et-Marne, « d'une manière générale, les nouvelles succèdent aux nouvelles, les évènements passent devant nos yeux avec la rapidité des images d'un film et ainsi, c'est toujours la dernière image qui frappe le plus jusqu'à ce qu'elle soit détruite par une autre plus récente »⁴⁹. Pour l'heure, les bombes alliées restent un souci majeur, à des degrés différents, et qui ne

45. A.N., F 60, Secrétariat général du Gouvernement et services du Premier ministre, 1690, L'Opinion publique, Généralités (1943 – 1944), L'Etat de l'opinion en mai 1944, diffusion 21/06/1944.

46. KITSON Simon, « Criminal or Liberators? French Public opinion and the Allied bombing of France, 1940 – 1945 », dans BALDOLI Claudia, KNAPP Andrew et OVERY Richard, (dir.), *Bombing, States and People in Western Europe 1940 – 1945*, Londres, Continuum, 2011, p. 288.

47. A.N., F 60, Secrétariat général du Gouvernement et services du Premier ministre, 1690, L'Opinion publique, L'opinion en Saône-et-Loire, extraits de synthèses de Contrôle postal sur 11 500 lettres, sd.

48. A.N., F 1 A, Objets généraux, Mission militaire de liaison administrative, 3847, Opinion publique, L'état de l'opinion en mai 1944, diffusion 21/06/1944.

49. A.N., F 1 C III 1189, Rapport de préfecture de Seine-et-Marne, 05 février 1943.

concerne certes pas l'ensemble des Français. La lassitude, l'anxiété ou la nervosité sont en revanche des sentiments partagés à tous niveaux.

Une victoire difficile pour Zuckerman

86

De l'autre côté de la Manche, la révolte des militaires matée, Eisenhower doit encore vaincre l'opposition des hommes politiques. Churchill, de plus en plus inquiet, multiplie les réunions du *War Cabinet* et les rencontres nocturnes interminables du *Defence Committee*, où Zuckerman est invité à l'occasion, sidéré par la tournure des événements provoquée par son plan. Sur le terrain, le *Transportation Plan* monte en intensité. Les services de renseignements alliés, s'ils notent des réactions parfois virulentes dans l'opinion publique française, surtout lors des erreurs de largage les plus meurtrières, ne relèvent aucun revirement d'attitude contre les Alliés. Churchill, nullement rassuré, réussit à faire cesser en partie le *Transportation Plan* en pleine exécution à la fin du mois d'avril, et demande l'arbitrage du président Roosevelt, le seul homme capable de le faire changer d'avis. Ce dernier répond le 11 mai 1944 : « Si regrettable que soient les pertes civiles consécutives, je ne suis pas prêt à imposer, de cette distance, quelque restriction d'action aux responsables militaires qui de leur avis pourrait préjudicier au succès d'*Overlord* ou provoquer des pertes additionnelles parmi les forces d'invasion alliées⁵⁰ ». Comme à son habitude, pour les affaires militaires, Roosevelt fait toute confiance à son conseiller militaire Marshall, qui soutient Eisenhower.

« Ce fut décisif », note Churchill à propos de cette réponse⁵¹. Beau joueur, le Premier ministre fait circuler le message le 16 mai 1944 auprès du Comité des chefs d'état-major britanniques, et le transmet à Eisenhower. Le *Transportation Plan* reprend normalement, culminant à la fin du mois par un déferlement de sorties aériennes. Le sud de la France est particulièrement touché les 26 et 27 mai, avec plusieurs milliers de morts à Marseille, Nice, Lyon et Saint-Étienne à l'issue de raids américains mal préparés⁵². Le plan s'achève à l'aube du 6 juin, selon la planification imaginée par Zuckerman. Les fortes tensions et la violence des débats autour du *Transportation Plan* se dissipent rapidement avec les pages historiques qui s'écrivent à partir du 6 juin 1944. L'intensité des combats, le nombre de victimes civiles bien supérieur au printemps⁵³ et

50. CHURCHILL Winston, *Closing the Ring, The Second World War*, Londres, Cassel & Co, 1952, p. 468.

51. *Ibid.*

52. Le total des victimes du *Transportation Plan* est impossible à établir précisément, imbriqué avec les dizaines de milliers de victimes des combats de libération de l'été 1944. Le nombre de tués se situe vraisemblablement entre 12 000 et 15 000 tués, et le nombre de blessés graves d'au moins 20 000. FOUCRIER Jean-Charles, *Le Transportation Plan, aspects et représentations – Une histoire des bombardements aériens alliés sur la France en 1944*, thèse de doctorat, Université Paris-Sorbonne, 2015, p. 425 – 433.

53. Au moins 20 000 civils sont tués dans les combats de la libération uniquement en Normandie, avec près de 14 000 victimes pour les trois départements de Basse-Normandie situés en pleine zone de bataille : 2 100 dans l'Orne, plus de 8 000 dans le Calvados et au moins 3 600 dans la Manche. BOURDIN Gérard et GARNIER Bernard, *Les victimes civiles de l'Orne dans la bataille de Normandie, 1er avril-30 septembre 1944*, CRHQ, Caen, 1994, p. 5 ; BOIVIN Michel et GARNIER Bernard, *Les victimes civiles de la Manche dans la bataille de Normandie, 1er avril-30 septembre 1944*, CRHQ, Caen, 1994, p. 6 ; BOIVIN Michel, BOURDIN Gérard et GARNIER Bernard, *Les victimes civiles de Basse-Normandie dans la bataille de Normandie*, Caen, Edition du Lys, 1996, p. VII.

l'euphorie de la libération relèguent les bombardements dans les méandres sanglants de l'histoire de la Seconde Guerre mondiale. Les critiques des milieux politiques disparaissent elles-aussi avec la poursuite de l'offensive alliée vers l'Allemagne, au grand soulagement de Zuckerman. Le scientifique britannique a réussi une ascension fulgurante sur le devant de la scène en imposant ses idées, après une estimation habile des forces en présence. Intelligent, travailleur mais aussi ombrageux et nanti d'un solide égo, Zuckerman a parfaitement su s'entourer des décideurs aux plus hauts niveaux, les seuls en mesure de faire imposer son plan.

Un autre défi attend Zuckerman après la guerre : justifier l'utilité de son plan en démontrant les résultats obtenus. Dès l'été 1944, ceux-ci sont féroce­ment contestés par ses opposants. Le *Transportation Plan*, généralement décrit comme utile aux forces d'invasion terrestres alliées, est loin d'être considéré comme absolument nécessaire. Cette opération ne constituait pas, loin s'en faut, la seule carte stratégique jouée par Eisenhower. Pour entraver l'arrivée des renforts ennemis, Eisenhower pouvait également compter sur deux « armes secrètes ». La première concernait la vaste opération de mystification *Bodyguard*, laissant planer la menace d'un débarquement allié dans plusieurs pays d'Europe de l'ouest et de la Méditerranée, ainsi qu'en France en Gironde et dans le Pas-de-Calais. Ce dernier secteur était spécifiquement visé par l'opération d'intoxication *Fortitude*, rendue célèbre depuis quelques années par de nombreuses parutions. Ultra secrète, *Fortitude* visait à convaincre l'état-major allemand que le débarquement allié aurait pu se dérouler aux alentours de Calais et Boulogne, loin de la Normandie. La deuxième arme secrète d'Eisenhower était « Ultra », nom de code pour désigner les interceptions secrètes des messages ennemis par les équipes de décodeurs basés à Bletchley Park. Utilisée avec succès depuis 1940, cette arme décisive offrait d'incalculables informations sur le dispositif allemand en France⁵⁴. Outre ces armes secrètes, Eisenhower disposait de l'appui de la résistance française, organisée par Jean Moulin au printemps 1943, et structurée en force militaire en février 1944 sous le nom de Forces Françaises de l'Intérieur (FFI). Placées sous le commandement très théorique du général français Pierre Koenig au début de juin 1944, les FFI devaient freiner l'arrivée des renforts allemands, puis faciliter la progression des troupes alliées. Enfin, deux autres grandes offensives d'envergure avaient été prévues en parallèle à *Overlord* pour détourner les forces ennemies : en Provence (opération *Dragoon*) et sur le front Est (opération *Bagration*)⁵⁵. Malgré tous ces éléments, Solly Zuckerman reste persuadé tout au long de sa vie de l'efficacité décisive de son plan, qui prime sur tous les autres leviers d'action mis en œuvre. En 1992, alors âgé de 88 ans, Zuckerman consacre encore une partie de son énergie à se justifier dans son dernier ouvrage sur l'utilité de son plan, quelques mois avant sa mort⁵⁶.

54. Ultra est directement responsable de la destruction du cuirassé Bismarck, le 27 mai 1941, et participe puissamment aux victoires alliées dans la bataille de l'Atlantique et dans les campagnes navales et terrestres méditerranéennes. McKAY Sinclair, *The Secret Life of Bletchley Park*, Londres, Aurum, 2010.

55. Dans les faits *Dragoon* ne sera lancée que le 15 août 1944, sans grande incidence tactique sur *Overlord*. L'opération *Bagration* débutera le 22 juin 1944 en Biélorussie et sera un succès soviétique retentissant, détruisant tout un groupe d'armée allemand, avec des conséquences non négligeables sur la victoire alliée en Normandie. LOPEZ Jean, *Opération Bagration : la revanche de Staline*, Paris, Economica, 2014.

56. ZUCKERMAN Solly, *Six men out of the Ordinary*, Londres, Peter Owen, 1992.

Bibliographie :

BALDOLI Claudia et KNAPP Andrew dir., *Forgotten Blitzes*, Londres, Continuum Publishing, 2012.

CHASSAIGNE Philippe et LARGEAUD Jean-Marc dir., *Villes en guerre*, Paris, Armand Colin, 2004.

D'ESTE Carlo, *Histoire du Débarquement, janvier – juillet 1944*, Paris, Perrin, 2013.

88

EISENHOWER Dwight D., *Croisade en Europe - Mémoires sur la Deuxième Guerre mondiale*, Paris, Nouveau Monde Editions, 2013.

HASTINGS Max, *Bomber Command*, Londres, Pan Military Classics, 2010.

LONGMATE Norman, *The Bombers: The RAF offensive against Germany 1939-1945*, Londres, Hutchinson, 1983.

OVERY Richard J., *Sous les bombes aériennes : Nouvelle histoire de la guerre aérienne (1939 - 1945)*, Paris, Flammarion, 2014.

PAPE Robert, *Bombarder pour Vaincre*, Paris, La Documentation française, 2011.

QUÉTEL Claude, *La Seconde Guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2015

TEDDER Arthur, *With Prejudice*, Londres, Cassel, 1966.

ZUCKERMAN Solly, *From Apes to Warlords: the Autobiography (1904 - 46) of Solly Zuckerman*, Londres, Harper and Row, 1978.