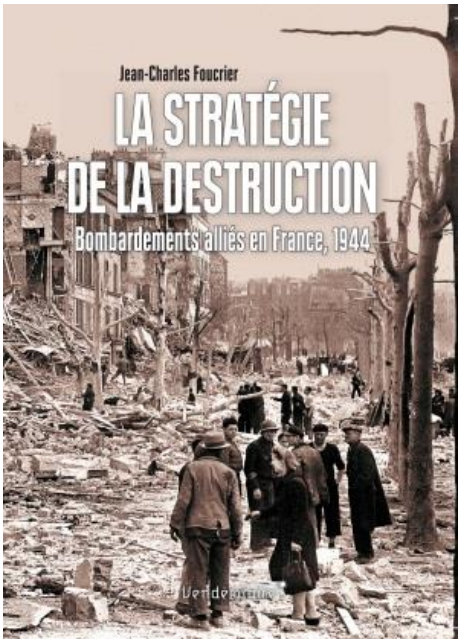
1942 – 1944 Les bombardements sur Andrésy et les Yvelines

Page tragique de l'histoire des Yvelines, les bombardements aériens britanniques et américains de 1944 sur le département ont causé beaucoup de victimes et détruit de nombreuses infrastructures, particulièrement au confluent de la Seine et de l'Oise. Quels étaient les objectifs de ces bombardements, comment les cibles avaient-elles été choisies ?



Historien spécialiste de ces questions, ***Jean-Charles Foucrier*** *explique les objectifs et les plans des états-majors. Il donne des clés pour comprendre des stratégies peu connues du grand public.*

Docteur en histoire *(Université Paris-Sorbonne), il est également* ***réserviste à l'École militaire****. Il est spécialiste de la Seconde Guerre mondiale et auteur de deux ouvrages, l'un sur les bombardements aériens en 1944,*

*L****a Stratégie de la Destruction*** *(Vendémiaire, 2017).*

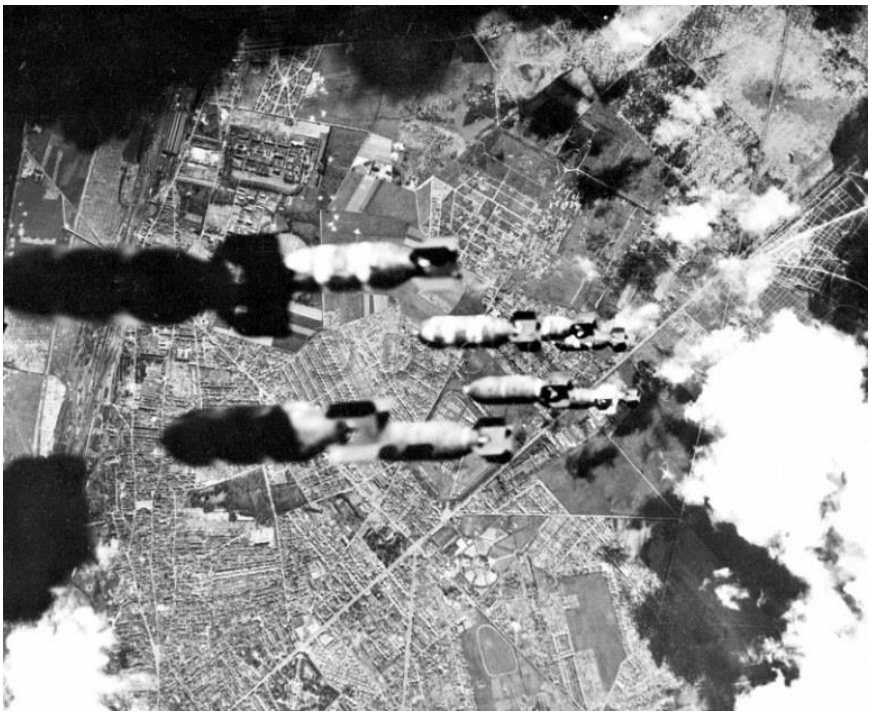
L'autre, ***Scientifiques en guerre*** *(Perrin, 2019), s'intéresse aux universitaires et chercheurs de toutes nationalités impliqués dans la "recherche opérationnelle" durant la Seconde Guerre mondiale.*

Durant la Seconde Guerre mondiale, les Yvelines (ou plutôt la Seine-et-Oise à l'époque) ont connu d'importants bombardements, principalement de la part des Alliés. Jusqu'à la fin de 1943, les frappes aériennes se concentrent principalement sur les usines. Dans le cadre de l'opération ***Pointblank,*** la RAF britannique et l'USAAF se relaient nuits et jours sur l'Europe afin d'entamer le potentiel de la machine de guerre nazie, et en premier lieu son industrie aéronautique. L'objectif est double : préparer les conditions favorables pour un futur débarquement en France, et aussi envoyer des signes de bonne volonté à la Russie, qui s'impatiente en supportant tout le poids de l'armée allemande sur le front Est. L'opération *Pointblank* se matérialise sur la région parisienne avec plusieurs bombardements spectaculaires sur les **usines Renault** de Boulogne-Billancourt, ou encore Hispano-Suiza à Bois-Colombes.

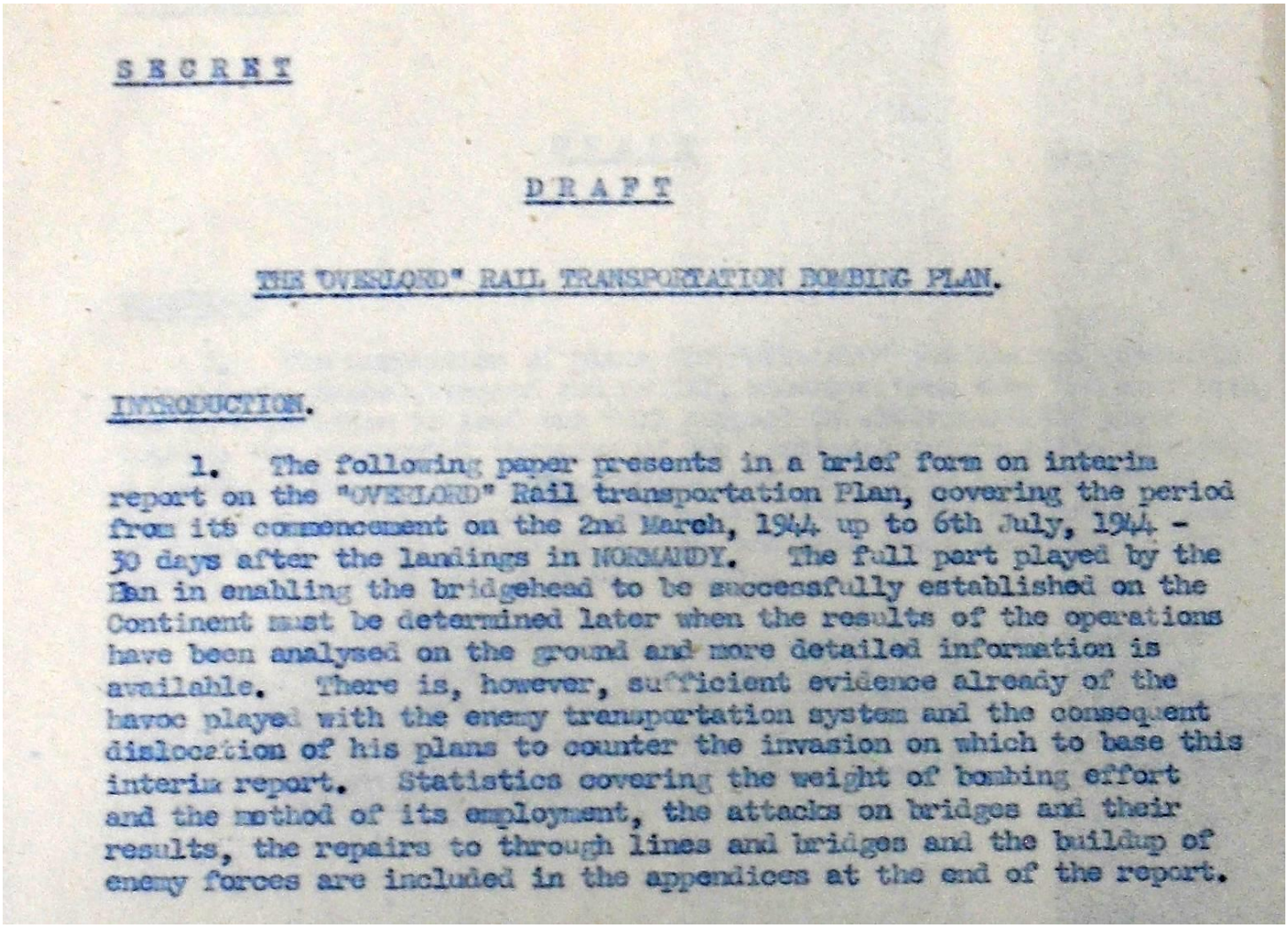
Au début de 1944, la menace se précise sur Andrésy et la Seine-et-Oise. Il s'agit désormais pour les Alliés de directement préparer le débarquement de Normandie, prévu à l'origine pour le mois de mai. Pour s'assurer la réussite d'une opération aussi délicate, le haut-commandement utilise tous les moyens à sa disposition. La Résistance française est mobilisée pour gêner l'ennemi sur ses arrières, l'**opération Fortitude** est mise en action pour faire croire à un débarquement dans le Pas-de-Calais, et des ports artificiels sont construits en secret.

Un scientifique britannique peu connu, **Solly Zuckerman,** propose pour sa part un plan tout à fait original : bombarder 70 grandes gares françaises pour paralyser le système ferroviaire, et ainsi éviter de voir les Allemands utiliser les trains pour amener leurs renforts en Normandie.

Solly Zuckerman n'est nullement un spécialiste d'état-major, ni même un militaire. Spécialiste de l'endocrinologie des **singes**, c'est un **professeur de biologie,** réputé dans le seul monde scientifique. Comme plusieurs milliers d'autres savants, Zuckerman a été mobilisé au début de la Seconde Guerre mondiale par le gouvernement britannique, estimant avec lucidité toute l'importance de la science pour l'art de la guerre. Après avoir étudié les effets des bombes sur ses propres singes, Zuckerman a passé deux ans sur le terrain, analysant l'impact des bombardements sur Londres, puis en Afrique et en Sicile sur toutes les cibles possibles. Ses conclusions sont nettes : lorsqu'un système ferroviaire est paralysé, une armée se retrouve très gênée dans ses déplacements, contrainte d'utiliser la route, en perdant du temps et en usant son matériel à l'avance.



Le ***Transportation Plan*** de Zuckerman propose ainsi de **paralyser le système ferroviaire français**, pour éviter ou tout au moins freiner l'acheminement des renforts allemands vers la Normandie.



SECRET

DRAFT

THE "OVERLORD" RAIL TRANSPORTATION BOMBING PLAN.

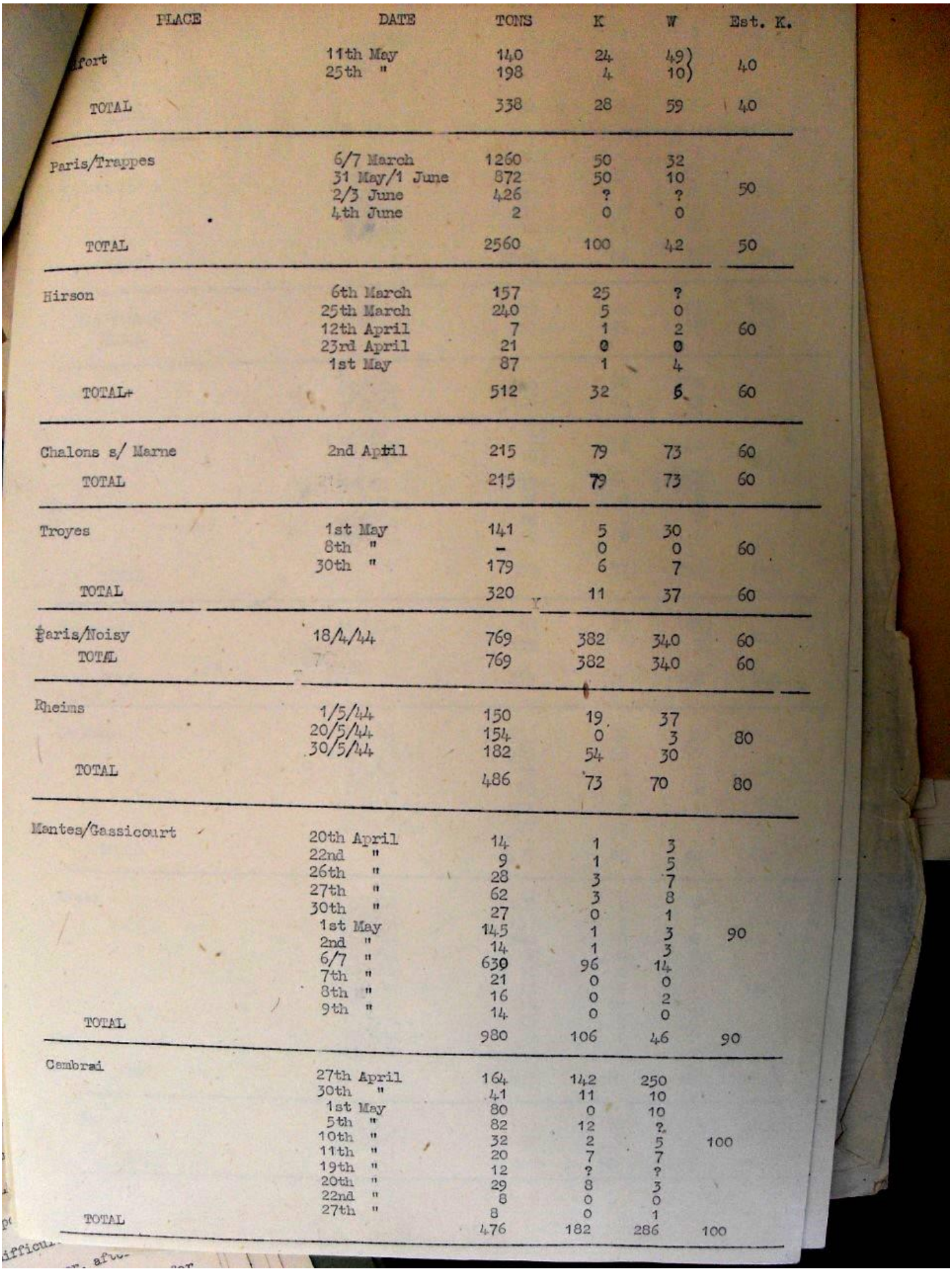
INTRODUCTION.

1. The following paper presents in a brief form on interim report on the "OVERLORD" Rail transportation Plan, covering the period from its commencement on the 2nd March, 1944 up to 6th July, 1944 - 30 days after the landings in NORMANDY. The full part played by the Plan in enabling the bridgehead to be successfully established on the Continent must be determined later when the results of the operations have been analysed on the ground and more detailed information is available. There is, however, sufficient evidence already of the havoc played with the enemy transportation system and the consequent dislocation of his plans to counter the invasion on which to base this interim report. Statistics covering the weight of bombing effort and the method of its employment, the attacks on bridges and their results, the repairs to through lines and bridges and the buildup of enemy forces are included in the appendices at the end of the report.

Débuté dès mars 1944, le *Transportation Plan* se prolonge jusqu'à l'été. Les dépôts de locomotives des grandes gares sont visés, notamment **Achères**, **Mantes** et **Trappes** en Seine-et-Oise.

documents d'archives (East Anglia University, Norwich)

Bombardement des gares : lieux, date, tonnage, tués, blessés, estimation pertes civiles



PLACE	DATE	TONS	K	W	Est. K.
fort	11th May	140	24	49	40
	25th "	198	4	10	
TOTAL		338	28	59	40
Paris/Trappes	6/7 March	1260	50	32	50
	31 May/1 June	872	50	10	
	2/3 June	426	?	?	
	4th June	2	0	0	
TOTAL		2560	100	42	50
Hirson	6th March	157	25	?	60
	25th March	240	5	0	
	12th April	7	1	2	
	23rd April	21	0	0	
	1st May	87	1	4	
TOTAL+		512	32	6	60
Chalons s/ Marne	2nd April	215	79	73	60
TOTAL		215	79	73	60
Troyes	1st May	141	5	30	60
	8th "	-	0	0	
	30th "	179	6	7	
TOTAL		320	11	37	60
Paris/Noisy	18/4/44	769	382	340	60
TOTAL		769	382	340	60
Rheims	1/5/44	150	19	37	80
	20/5/44	154	0	3	
	30/5/44	182	54	30	
TOTAL		486	73	70	80
Mantes/Gassicourt	20th April	14	1	3	90
	22nd "	9	1	5	
	26th "	28	3	7	
	27th "	62	3	8	
	30th "	27	0	1	
	1st May	145	1	3	
	2nd "	14	1	3	
	6/7 "	630	96	14	
	7th "	21	0	0	
	8th "	16	0	2	
	9th "	14	0	0	
TOTAL		980	106	46	90
Cambrai	27th April	164	142	250	100
	30th "	41	11	10	
	1st May	80	0	10	
	5th "	82	12	?	
	10th "	32	2	5	
	11th "	20	7	7	
	19th "	12	?	?	
	20th "	29	8	3	
	22nd "	8	0	0	
	27th "	8	0	1	
TOTAL		476	182	286	100

	Date.	Tons.	K.	W.	Lge. K.	
Laon	23/24 Mar.	292	6	15		
	10/11 Apr.	767	10	20	1240	
	22/23 Apr.	704	5	9		
		1763	21	44	1240	9.02
Lille/Fives.	10/11 May	419	163	117	1460	
		419	163	117	1460	0.11
Grand Total.		34272	4751	4565	10360	

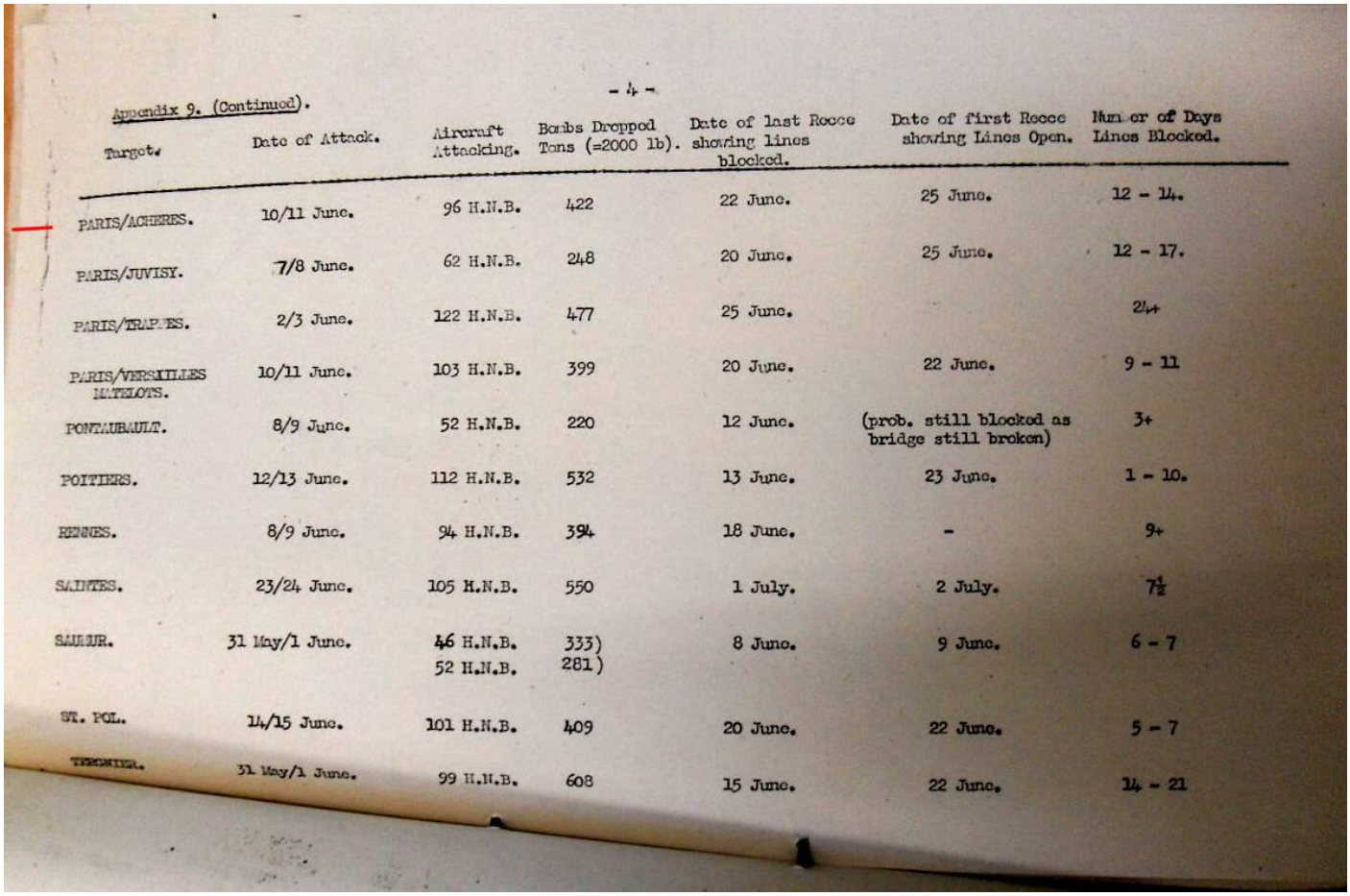
TABLE II.

RAIL CENTRES FOR WHICH NO CASUALTY PREDICTIONS HAD BEEN MADE.

Place.	Date.	Tons.	K.	W.
Serqueux.	1.5.44.	12	0	0
	8.5.44.	11	0	0
	9.5.44	7	0	0
	Total.	30	0	0
Vierzon.	4.6.44.	8	0	3
	Total.	8	0	3
Blainville.	27.4.44.	300	19	80
	25.5.44.	80	0	1
	Total.	380	19	81
Paris/Massy.	2.6.44.	129	40	34
	4.6.44.	282	10	15
	Total.	411	50	49
Paris/Versailles.	4.6.44.	150	15	20
	Total.	150	15	20
Troyes.	1.5.44.	141	5	30
	30.5.44.	179	6	7
	Total.	320	11	37
Chambly.	1/2 May	530	1	0
		530	1	0
Nantes.	27/28 June.	280	53	63
		280	53	63
Orleans.	19/20 May.	616	142	72
	22/23 May.	437	156	48
		1053	298	120
Paris/Acheres.	30.4.44.	4	3	3
	30/4-1/5.	530	?	?
	1/2 May.	2	1	3
	2/3 May.	5	0	0
	2.6.44.	193	0	0
	Total.	734	4	6
Saumur.	31/5-1/6	297		
	1/2 June	251	60	50
		548	60	50
Amiens.	27.6.44	34		
	28.6.44	55	202	250
		89	202	250

Place.	Date.	Tons.	K.	W.
Aniche.	1.5.44	36	20	30
		36	20	30
Chaumy.	3.3.44.	41	?	?
		41	?	?
GRAND TOTAL.		4610	733	709

Durée de blocage des lignes



- 4 -

Appendix 9. (Continued).

Target.	Date of Attack.	Aircraft Attacking.	Bombs Dropped Tons (=2000 lb).	Date of last Recce showing lines blocked.	Date of first Recce showing Lines Open.	Number of Days Lines Blocked.
PARIS/ACHERES.	10/11 June.	96 H.N.B.	422	22 June.	25 June.	12 - 14.
PARIS/JUVISY.	7/8 June.	62 H.N.B.	248	20 June.	25 June.	12 - 17.
PARIS/TRAPPES.	2/3 June.	122 H.N.B.	477	25 June.		21+
PARIS/VERSAILLES MATELOTS.	10/11 June.	103 H.N.B.	399	20 June.	22 June.	9 - 11
PONTAUBAULT.	8/9 June.	52 H.N.B.	220	12 June.	(prob. still blocked as bridge still broken)	3+
POITIERS.	12/13 June.	112 H.N.B.	532	13 June.	23 June.	1 - 10.
RENNES.	8/9 June.	94 H.N.B.	394	18 June.	-	9+
SAINTES.	23/24 June.	105 H.N.B.	550	1 July.	2 July.	7½
SAUMUR.	31 May/1 June.	46 H.N.B. 52 H.N.B.	333) 281)	8 June.	9 June.	6 - 7
ST. POL.	14/15 June.	101 H.N.B.	409	20 June.	22 June.	5 - 7
THOUARS.	31 May/1 June.	99 H.N.B.	608	15 June.	22 June.	14 - 21

Les **ponts sur la Seine** font partie du plan, afin de créer une coupure nette en direction de la Normandie. **Le pont Eiffel d'Andrésy**, ainsi que les ponts routiers et ferroviaires, tombent tour à tour sous les coups des bombardiers lourds et des chasseurs-bombardiers au mois de juin.

LOOM

Chief of Ops.
D/Chief of Ops.

ATTACKS ON SEINE BRIDGES.

1. Estimates have been made of the probable weights of attack which will be necessary to destroy the 5 SEINE Bridges referred to in the plan put forward by 21 Army Group on the delay of enemy reinforcements.

2. The calculations have been based upon the performance of the most efficient air formations about which we have definite evidence, i.e. about small formations of heavy day bombers operating in good visual conditions.

3. Detailed estimates are shown on the appended sheet. The computations have been directed to determining the number of bombs which will be required to attain expectations of from one hit to six hits on each bridge.

4. There does not appear to be any significant difference in the effort required where the attack is made along or across the bridge.

5. Since the bridges in question are very strongly constructed of heavy girders, it is improbable that serious damage could be done with bombs weighing less than 1,000 lbs. and in general it is suggested that the U.S. 2,000 G.P. bomb should be used in the attacks.

6. The number of strikes which would ensure destruction of the bridges is very difficult to estimate. Slight variations in choice can make all the difference between a successful hit and a completely unsuccessful hit. Furthermore, it is to be remembered that the actual vulnerable area of a bridge is much smaller than is the presenting area. Such being the case it might prove in one case that one direct hit does all the damage that is required whereas in another up to six hits might be necessary.

7. The overall tonnage of bombs required for this commitment, if accepted, can be read off from the last seven columns of the attached table. Assuming that only 2,000 lb. bombs are used, the figures may be taken to represent the short tons of bombs required. If 1,000 lb. bombs are used, the tonnage required would be half the figure shown in the table.

S. ZUCKERMAN,
Professor,
Scientific Adviser.

2 May 1944
H.Q. A.E.A.F.
Norfolk House.

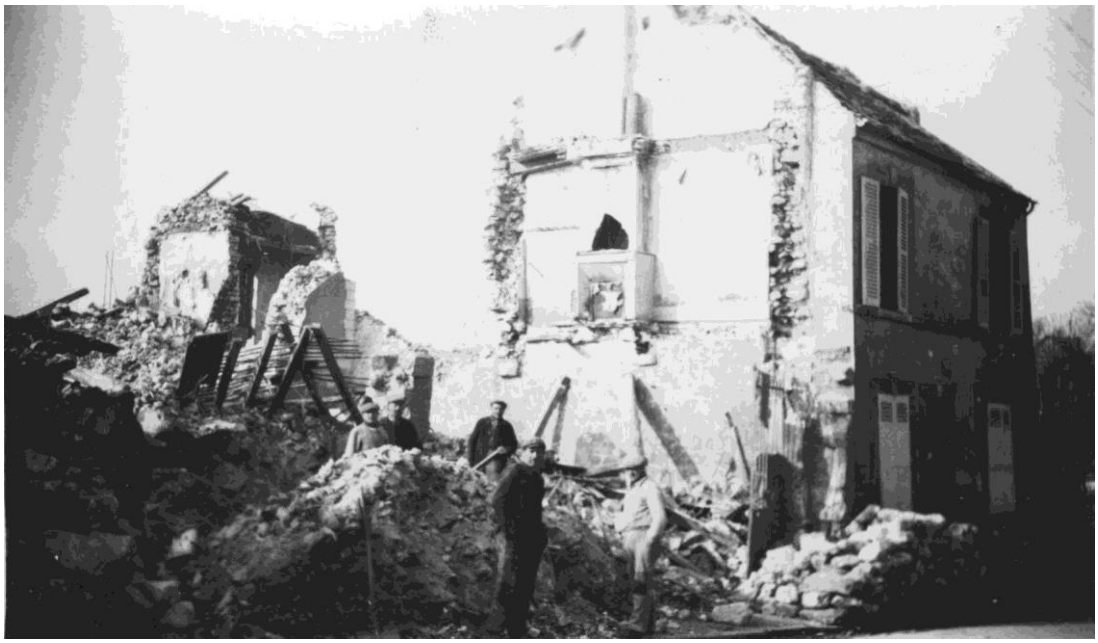
Achères doit être bombardée à plusieurs reprises, afin de réussir à anéantir tous les ateliers de réparation des locomotives, estimés comme des cibles cruciales.

Sur le terrain, les dégâts sont rapidement importants, et la liste des victimes civiles s'allonge. La destruction de cibles aussi réduites comme les **ponts d'Andrésy** implique fatalement de nombreux *undershot* (bombes tombées hors-cible), la technologie de l'époque étant dépourvue de tout système de guidage pour les bombes. Les environs des gares souffrent eux-aussi terriblement des erreurs de largage, avec des appareils survolant à plusieurs milliers de mètres leurs cibles. Malgré les accès de colère ponctuels consécutifs aux erreurs de tirs, l'opinion publique subit toutefois de manière relativement calme ces frappes fratricides. L'épuisement est tel après quatre années d'occupation, et le désir si vif d'en finir avec l'occupation allemande, que les bombardements laissent au pire un sentiment amère, et constituent au mieux la promesse d'une libération imminente.

Le bilan des bombardements alliés sur la Seine-et-Oise, et en particulier du ***Transportation Plan***, n'est guère aisé à établir. Certes, les gares et les ponts détruits gênent considérablement les Allemands, sans toutefois les empêcher de réussir à amener des renforts, ni par la suite à retraiter vers l'Allemagne. Surtout, l'armée allemande ne disposait pas de la mobilité nécessaire pour acheminer rapidement ses renforts vers la Normandie, en étant sous-motorisée et en proie au manque de pétrole. Par ailleurs, le système ferroviaire français était déjà paralysé avant même les bombardements par quatre années de réquisitions et de défauts d'entretien. Les bombardements alliés n'ont ainsi fait qu'aggraver une situation déjà fatale pour l'armée allemande, contribuant néanmoins à probablement écourter la bataille de Normandie, et ainsi à réduire les pertes humaines.

- **Documents annexes**

Bombardement de Denouval du 3 mars 1944



COMMUNE

—

ARRONDISSEMENT

—

SAPEURS-POMPIERS

Andrésy, le 3 Mars 1944

RAPPORT D'INCENDIE N°

Heure à laquelle l'alarme a été donnée .... Alerte à 3H 15. Chute des bombes 3H 30

Heure du départ pour le feu 3H 45

Heure de retour 18H

Lieu du feu : Rue .... Quartier de Denouval Grande Rue

Noms des sinistrés .... Lefèvre M, Herboult, Guennet F, Demarine, Guennet M, Lejeune, Foteuil, Merlin, Leroux, Coulard, Vauclin, Fontaineau, Cottard, Lelong.

~~Nature du feu~~ ....

Causes présumées du feu ....

Dégâts, évaluation ....

Assurances ....

Noms des fonctionnaires présents .... Police d'État, gendarmerie.

Blessures accidents ....

Sapeurs qui se sont distingués ....

Piquet de surveillance ....

Matériel et accessoires employés ....

Matériel détérioré et valeur de ce matériel ....

Vêtements et chaussures brûlés .... Bellegarde, chaussures détériorées,

Noms et grades des présents .... Bravuejer S/Lt, Descartes L. Sgt, Le Bléis Sgt, Marre cap.l, Lefèvre, Bellegarde, Horie, Robert, Venard, Le Bléis J.F., Legrand cap.l Guerault, Demets cap.l, Guennet, Mathieu, Buisson, sapeurs, Ducorroy mécanicien,

Nombre de chevaux, voitures, ou autos réquisitionnés ....

Corps voisins présents sur le lieu du sinistre ....

Voir au dos renseignements divers.

Relevé et porté à la mairie le 5 Mars 1944

[signature]

RENSEIGNEMENTS DIVERS

Bombardement du 3 Mars 1944.

Alerte à 3H15. Chute des bombes vers 3H30.
Lieu du bombardement : Quartier de Denouval.
Arrivée sur les lieux à 3H45. Retour à 18H.

Dès la chute des bombes, habitant à proximité, je suis arrivé sur les lieux, où me rendant compte de l'importance des dégats, j'ai jugé utile, n'ayant personne sous la main, d'aller prévenir moi-même le chef de la Défense passive. Monsieur Renault.

Puis je me suis rendu au matériel d'incendie, où j'ai rapidement fait rassembler les hommes de service. Pendant ce temps j'alertais Monsieur Pelé et Madame Coquelin, de la Croix Rouge d'Andrésy.

Avec le matériel d'incendie, nous nous sommes rendus rapidement à Denouval, pendant qu'une personne allait prévenir le reste des pompiers.

A notre arrivée sur les lieux du sinistre, les Allemands cantonnés à proximité, les voisins valides et quelques hommes de la défense passive, avaient commencé le dégagement des victimes. D'accord avec le chef de la défense passive, nous avons désigné aux sauveteurs les points où les recherches devaient s'effectuer et au fur et à mesure de l'arrivée des secours, nous avons renforcé les équipes.

Vers 4H15. Arrivée de la Croix rouge d'Andrésy, la police d'Etat, défense passive de Carrières-sous-Poissy, Croix rouge et défense passive de Poissy, Capitaine Picolet inspecteur adjoint des services d'incendie, défense passive et pompiers de Conflans, défense passive et pompiers de Chanteloup, service des Ponts et Chaussées.

Les recherches s'opéraient sur 12 points différents, et malgré la précarité des moyens d'éclairage nous avions retiré des décombres au petit jour la presque totalité des victimes.

A 7H40. le bilan s'établit comme suit.

9 bombes sont tombées dans un rayon de 60m.
12 bâtiments ont été touchés
21 personnes dégagées vivantes dont 3 blessés
10 morts retirés de sous les décombres
A 10H. 1 mort " "
" 1 mort trouvé au bord d'un trou de bombe, derrière les bâtiments sinistrés, qui n'a pu être identifié que dans l'après-midi.

Soit au total 12 morts.

La Croix Rouge de Poissy quitta de très bonne heure, appelée sur un autre endroit. Dans la matinée, départ de la défense passive de Carrières-sous-Poissy et des sapeurs-pompiers et défense passive de Conflans. Ste Honorine.
Dans la matinée, visite du Préfet, de l'Inspecteur des services d'incendie, du Maire, etc.
Restèrent sur les lieux et procédèrent à la continuation des recherches avec nous jusqu'à 18H la défense passive et les sapeurs-pompiers de Chanteloup.

A 14H pensant qu'il restait encore un corps sous les décombres nous reprîmes les recherches, qui furent bientôt abandonnées, la victime trouvée le matin et jusqu'ici non identifiée ayant été enfin reconnue.
Divisés en plusieurs équipes nous aidâmes alors au déblaiement pour les recherches des objets de valeur et du numéraire appartenant aux sinistrés.

Lettre du maire de Conflans suivie d'une liste des bombardements 1940-1944 sur Conflans, Achères et Andrésy

Source CATLA

26 Décembre 1950 .

Le Maire de CONFLANS STE HONORINE

à

Monsieur le Préfet de Seine & Oise

- VERSAILLES -

AN/RA/JT.

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de solliciter, à titre collectif et exceptionnel le port de la fourragère tricolore pour le Corps des Sapeurs-Pompiers de CONFLANS STE HONORINE .

Pendant la guerre 1939-45, ce Corps s'est particulièrement distingué au cours des nombreux bombardements de Conflans et des localités voisines, et sa conduite a été remarquable de courage et de dévouement.

Au cours du bombardement de la Gare d'ACHERES, dans la nuit du 2 Mai 1944, le Caporal LAROCHE a été tué et sept sapeurs ont été grièvement blessés .

Cette épreuve justifie de la conduite courageuse dont ce Corps a fait preuve et l'attribution de cette distinction honorifique serait sa légitime récompense .

A cet effet, je vous joins un état des bombardements où le Corps des Sapeurs-Pompiers de CONFLANS STE HONORINE est vaillament intervenu, contribuant à apporter des secours, à évacuer et à transporter les blessés dans les hôpitaux .

Espérant que cette demande recevra de votre haute bienveillance l'appui qu'elle mérite, veuillez agréer, Monsieur le Préfet, avec tous mes sincères remerciements, l'expression de ma parfaite considération .

LE MAIRE,

ETAT DES INTERVENTIONS DU CORPS DES SAPEURS POMPIERS LORS DES BOMBARDEMENTS
de 1940 à 1944

établi en 1950
Joint à lettre du 26.12.1950 adressée par le maire de CSH au préfet de S et O

LOCALITES	Dates des interventions	Victimes Civiles	Immeubles détruits-sinistrés	Sapeurs tués et blessés	Perte de matériel
CONFLANS	11 Juin 1940	3 tués	9		
"	3 Avril 42	3 civ.blés	1		
"	30 Mai 42	1 " tué	1		
"	31 DEC. 43	2 tués			
ANDRESY	3 MARS 44	12 morts			
		30 blés.	31		
ACHERES	30 Avril 44			1 mort et	
"	2 MAI 44			7 blessés	Auto-pompe détériorée, perte 2 grosses lances, 5 gros tuyaux, 4 petits, 2 divisions, un dévidoir.
CONFLANS	25 MAI 44	29 tués	100		
"	24 "		1		
"	28 "		1		
"	30 "	1 tué			
"	1er JUIN		2		
"	4 "		4		
"	5 "		5		
"	6 "	2morts-3blés.	2		
"	7 "		2		
"	12 "		1		
"	16 JUILLET	4 tués-10blés.	12		
"	12 AOUT		2		
"	13 "	2 " 5 "	6		
"	14 "	1 tué	4		
"	18 "	5 blessés			
"	19 "	2tués-1blés.	bateau détruit		
"	25 "	2 " 2 "			

Conférence de **Casablanca** en janvier 1943 : Giraud, Roosevelt, de Gaulle et Churchill.
Il s'agit de préparer la suite de la stratégie alliée dans sa globalité.

Offensive juin à décembre 1944

Le général Eisenhower commandant suprême des forces alliées au milieu de ses troupes en Normandie