



Martin B-26 Marauder du GB II/20 Bretagne en vol au-dessus des côtes de Provence.

# Les opérations aériennes du débarquement de Provence

Lucien Robineau (51 – Jeandet)

À l'occasion du 70<sup>e</sup> anniversaire du débarquement de Provence, l'auteur nous propose ce texte tiré de la communication qu'il a présentée au colloque "Armées et marines militaires en Provence, vingt siècles d'histoire" tenu au musée de l'Empéri de Salon-de-Provence en septembre 1988.

Le 23 août 1944, le lieutenant-colonel Bouvard, de l'Armée de l'air française, envoyait depuis Toulon au général américain commandant de l'aviation tactique alliée en Méditerranée, le message suivant : « *Mission OK. Rentrons avec l'objectif* ». En fait, la mission n'était OK que dans sa conclusion. Le colonel Bouvard et les six autres membres de son équipage étaient à Toulon depuis le 19 août peu après midi. Ils y étaient arrivés à la nage après une descente en parachute collective lorsque le B-26 Marauder<sup>1</sup> avec lequel ils bombardaient les batteries de Saint-Mandrier eut été abattu par l'artillerie antiaérienne allemande. L'objectif avec lequel cet équipage français disait rentrer à sa base, c'étaient les quatre cents Allemands qui avaient constitué la garnison du Fort Gardanne et que ces aviateurs, leurs prisonniers, avaient persuadés de se rendre à une unité militaire régulière, fût-elle réduite à sept personnes désarmées, plutôt que risquer l'issue incertaine d'un assaut sanglant par des partisans présentés, allégation triplement inexacte, comme nombreux, proches et féroces...

Cet épisode héroï-comique, historiquement authentique, prouve qu'il se trouvait au moins un avion de guerre français au-dessus de la Provence quatre jours après le débarquement du 15 août. Il y en avait bien d'autres : non seulement les Marauder du groupe II/52 Franche-Comté rescapés de la même expédition, tous criblés par la Flak, mais aussi les trois autres groupes de bombardement moyen, mais encore trois groupes de chasseurs-bombardiers, trois groupes de chasseurs d'escorte et de supériorité aérienne, un groupe de reconnaissance tactique et stratégique. Le reste de l'Armée de l'air était alors, soit engagé depuis l'Angleterre sur la Normandie, l'Europe du Nord et l'Allemagne, avec quatre groupes de chasse et trois groupes de bombardement, soit engagé sur le front russe ▶

1- Le pilote commandant de bord de ce B-26 était le capitaine Charles Lasnier-Lachaise (EA-35). Le lieutenant-colonel Bouvard, désigné pour commander la 31<sup>e</sup> escadre, faisait cette mission en supplément d'équipage, à titre d'information.

## Les opérations aériennes du débarquement de Provence

- avec le régiment Normandie-Niémen (deux groupes), soit en attente d'engagement en Afrique du Nord avec encore six groupes de chasse et deux groupes de bombardement moyen.

L'action des groupes aériens de combat français engagés dans ce qu'on appelle le débarquement de Provence et que l'histoire retient sous les deux appellations successives d'opération *Anvil* et d'opération *Dragoon*<sup>2</sup> peut sembler noyée dans celle de la gigantesque machine de guerre alliée. Elle n'a pourtant pas été négligeable, ni en effectifs, ni en activité, ni en efficacité. Elle doit s'étudier dans le cadre allié et compte tenu des circonstances de la renaissance de l'Armée de l'air, en Afrique du Nord, après le débarquement de novembre 1942.

Dire que cette action doit s'étudier dans le cadre allié c'est reconnaître qu'elle ne peut pas ne pas se placer dans ce cadre, hors duquel elle n'aurait pas eu de sens. Deux constatations, qui sont des faits d'expérience, vont montrer pourquoi il est à la fois difficile et peu justifié de distinguer les unités françaises parmi l'ensemble des forces aériennes alliées dans lesquelles elles se fondent.

On notera, tout d'abord, que c'est tout à fait arbitrairement qu'on se limitera aux seules unités effectivement impliquées dans l'opération *Dragoon* proprement dite et ses étroites frontières spatio-temporelles. En effet, la stratégie générale de la guerre est une. Les actions militaires décidées en Normandie, en Italie, en Provence sont liées entre elles et sont même en rapport avec les initiatives déclenchées sur le front oriental. Elles ne sont pas non plus, au niveau de la décision politique, indépendantes des événements en cours dans le Pacifique. C'est seulement la disponibilité des moyens nécessaires à telle ou telle des opérations envisagées qui permet leur simultanéité ou, au contraire, impose leur échelonnement. C'est ainsi que *Dragoon* et *Overlord*<sup>3</sup>, initialement projetées de façon concomitante et dès le mois de mai 1944, durent d'abord être dissociées puis repoussées l'une et l'autre par suite de l'impossibilité où se trouvaient des chantiers navals, pourtant actifs et nombreux, de fournir à temps la flotte suffisante des bâtiments indispensables. La remarque vaut aussi, et particulièrement, pour les moyens aériens que le commandement peut balancer d'un point à un autre du théâtre d'opérations et même d'un théâtre d'opérations à un autre : c'est de Grande-Bretagne que vont venir les 480 C-47 Dakota de l'opération aéroportée du 15 août en Méditerranée, et ce sont ceux-là mêmes qui ont parachuté les premiers assaillants de début juin en Bretagne et en Normandie.

On remarquera ensuite qu'un débarquement de vive force est une opération combinée complexe. Ce n'est certes pas une fin en soi, tout au plus une étape qui est le point de départ d'une nouvelle phase de la guerre. Mais c'est déjà l'aboutissement d'une longue série d'actions concourantes dont chacune est une condition préalable à la réussite de l'entreprise tout entière. Les tâches confiées aux forces aériennes au cours de l'opération *Dragoon*, avant, pendant et après le débarquement du 15 août sur les côtes de Provence, illustrent, par la cohérence de leur diversité, la logique du propos. Ces tâches, dans leur principe comme dans leur application, rappellent beaucoup celles qui furent exécutées au cours d'*Overlord*, à ces modifications près que l'analyse des enseignements tirés en Normandie a déjà provoquées. Car le commandement américain – c'est une justice à lui rendre – entré dans la guerre sans certitudes doctrinales, a fait son apprentissage au contact des réalités et a tiré parti de



Bombardement dans la région d'Avignon le 23 août par le GB Bretagne.

toutes les expériences, exploitées avec la plus grande rigueur.

C'est dans les combats de Tunisie, de Sicile, puis de l'Italie péninsulaire qu'il a mis au point l'emploi tactique de l'aviation, en tenant compte des observations faites par les Britanniques en Afrique et, pour le débarquement de Provence, de celles qu'il a lui-même notées en Normandie, par exemple en ce qui concerne l'adaptation aux objectifs des munitions et des procédés d'attaque.

Le plan des opérations aériennes de *Dragoon* comportait donc, au cours de quatre phases successives d'inégale durée, l'acquisition de la supériorité aérienne sur la zone d'action, l'engagement du champ de bataille, la sécurité de la navigation maritime amie, la neutralisation des défenses côtières, l'appui aux forces de surface, le harcèlement des mouvements de l'adversaire éventuellement à distance des combats au sol, des actions destinées à tromper l'ennemi sur le lieu de l'assaut.

Au cours de la première phase, du 5 au 9 août, les opérations aériennes offensives étaient dominées par deux considérations : leur contribution au succès du prochain débarquement, leur contribution aux actions déjà en cours en Normandie et en Italie.

Dans ce premier temps, l'acquisition ou, plus exactement, le maintien de la supériorité aérienne étaient recherchés par la neutralisation des plates-formes soit situées à l'intérieur du rayon d'efficacité des avions allemands repérés, soit aptes à permettre un redéploiement vers cette première région : zones de Marseille, Istres, Valence, Toulouse, les aéroports de l'Italie du nord, jusqu'à Udine et dans toute la vallée du Pô. En fait, très occupée sur le front russe, en Allemagne et en Normandie, déjà largement diminuée par l'effet des bombardements stratégiques sur le territoire du Reich, la Luftwaffe n'eut pas la possibilité de se redéploier de l'Italie vers la Provence et n'opposa au débarquement qu'une résistance insignifiante. On prévoyait une activité aérienne adverse pouvant atteindre de 40 à 70 sorties par jour, de la part des 90 Ju-88 dispersés sur sept terrains dans le delta du Rhône et de la part de 25 bombardiers







Republic P-47 Thunderbolt de la 1<sup>re</sup> escadrille du GC II/5 La Fayette, au point fixe avant le décollage pour une mission.

Do-217 basés à Toulouse. On n'observera qu'une tentative timide sur la flotte, sans résultat. La défense aérienne ennemie totalisait à peine une vingtaine de chasseurs Me-109 et Focke-Wulf-190 à Aix et Avignon. 18 en tout furent aperçus, trois furent abattus, sans perte pour les Alliés.

Toujours dans la première phase, tandis que le plan de bombardement destiné à annihiler la menace sous-marine n'eut pas à être appliqué par suite de l'inexistence avérée de cette menace, l'effort offensif principal fut porté sur les missions dont l'objet était l'interdiction des communications ennemies. Il s'agissait d'abord de couper, en détruisant les ouvrages d'art, les routes et les voies ferrées du nord-ouest de l'Italie et toutes celles qui reliaient la France à l'Italie, notamment la ligne de chemin de fer Valence-Grenoble-Modane et la ligne joignant Gênes à Cannes. Puis de détruire tous les ponts de chemin de fer sur le Rhône au sud de Lyon ainsi que sur la Drôme et sur l'Isère. Le but de ces actions était d'empêcher tout mouvement de renforcement des armées ennemies depuis l'Italie, et depuis le sud-ouest de la France. Il fut, plus tard, de gêner la retraite des troupes allemandes. Les missions correspondantes furent conduites par l'aviation tactique (chasseurs-bombardiers P-47 Thunderbolt) et par l'aviation de bombardement léger (B-25 Mitchell et B-26 Marauder). Au matin du 15 août, entre Lyon et la mer, le seul passage possible de l'ouest du Rhône à la zone de débarquement était une partie du pont d'Avignon, d'abord coupé puis rétabli le 13 août par les Allemands sur une voie unique. Depuis Lyon, le trafic était totalement bloqué en direction de la mer. Toutes les voies menant en Italie étaient aussi rompues.

La deuxième phase (*Nutmeg*)<sup>4</sup> dura du 10 août à l'aube du 15.

Elle visait

- à neutraliser les batteries de défense côtières,
- à neutraliser les stations de radar de la côte,
- à ruiner le moral des défenseurs en les soumettant à d'incessants bombardements aériens,

- à produire les effets précédents sans dévoiler le lieu de l'assaut ni, si possible, son moment.

Afin de préserver la surprise tactique, tous les objectifs de la zone de débarquement véritable ont été camouflés par des attaques de même ampleur, portées aux mêmes moments, sur des objectifs similaires situés dans d'autres zones vraisemblables de débarquement : entre Sète et Béziers, entre Marseille et Giens, entre Hyères et Fréjus (la zone réelle), près de Gênes enfin. Les objectifs de ces quatre zones, de nature identique, étaient attaqués en permutation circulaire par l'aviation stratégique, le bombardement moyen et les chasseurs-bombardiers. Les chasseurs d'escorte s'en prenaient aux antennes des radars, attaquées au canon ou à la mitrailleuse. Le stratagème réussit à tel point que les Allemands, malgré tout alertés par tant d'activité, attendaient le débarquement dans la région de Gênes. De façon similaire, la zone de l'assaut aéroporté fut couverte, quelques heures avant l'opération elle-même, par la simulation d'une zone de largage factice, simulation réalisée par cinq C-47 représentant, grâce aux *windows* (bandelettes métalliques de brouillage des radars) qu'ils éparpillaient le long d'une trajectoire en boucle, un flot de 200 avions. Cette zone factice, largement à l'ouest de Toulon, fut également marquée par le largage de plusieurs centaines de mannequins attachés à des parachutes miniatures.

La troisième phase (*Yokum*) des opérations aériennes incluses dans *Dragoon* fut une action dense, massive, intense et, cette fois, puisqu'il ne

2- Le mot code *Anvil* désigna l'opération de Provence (sous l'appellation complète de *Bigot Anvil*) pendant la phase de planification. Dès le début d'exécution du plan d'opérations aériennes le 5 août, le nom de code fut changé, pour des raisons de sécurité, en *Bigot Dragoon*, puis *Dragoon*.

3- Nom de code des opérations de débarquement sur les côtes normandes le 6 juin 1944.

4- La première phase n'était pas désignée par un mot code; la deuxième s'appelait *Nutmeg*, la troisième *Yokum*, la quatrième *Ducrot*.

## Les opérations aériennes du débarquement de Provence

► servait plus de rien de se cacher, strictement localisée aux plages choisies pour la mise à terre. Cette action dura une heure et demie, de la première lueur de l'aube du 15 août à quelques minutes avant l'atterrissage des premières barges de débarquement. Elle visait la destruction maximale de toutes les défenses ennemies sur la côte, artillerie et obstacles, ainsi que l'attaque de tous les aérodromes de la région. Elle mettait en œuvre tous les moyens aériens disponibles : chasseurs-bombardiers en petits groupes, formations variables de bombardiers lourds et moyens, tous les chasseurs d'escorte.

La quatrième et dernière phase (*Ducrot*) commença au moment même de la mise à terre des troupes. Les forces aériennes y retrouvaient le rôle qui avait été le leur lors de la première phase, c'est-à-dire la bataille contre les forces aériennes adverses, attaquées sur leurs terrains, et l'interdiction des communications, complétée et continuellement entretenue. Certaines tâches particulières furent privilégiées : parfaire la destruction des défenses côtières qui pouvaient encore gêner la mise à terre puis la progression initiale des forces terrestres alliées. Parfaire l'isolement du champ de bataille par la démolition des ponts restants ou rétablis sur le Rhône, l'Isère et la Durance, ainsi que par la coupure, systématique et aléatoire, des voies ferrées traversant les Alpes. Harceler les colonnes et les troupes allemandes dans l'espace délimité par le Rhône, l'Isère, les Alpes et la mer.

Ces objectifs furent couverts essentiellement par les chasseurs-bombardiers P-47 et P-38, présents quotidiennement du lever du jour à la nuit, attaquant toute concentration ennemie et tous les véhicules observés. De leur côté, les bombardiers moyens B-25 et B-26 s'occupaient des ponts, notamment à Sisteron, Arles, Aramon, Avignon, Tarascon, Pont-Saint-Esprit, Montfaucon. Ils s'occupaient aussi de réduire au silence les 25 batteries du port de Toulon (dont certaines pièces provenaient des tourelles des bâtiments français sabordés), des 26 batteries de l'île Rateneau à Marseille, des 15 batteries de Giens et même du croiseur *Strasbourg*, dont l'artillerie paraissait, à tort, constituer une menace. L'aviation stratégique intervenait exclusivement sur les ponts le long du Rhône, et ne prolongeait pas son action en Provence au-delà de la première journée, après quoi elle retournait à ses tâches traditionnelles contre les centres économiques de l'Allemagne.

À partir du 21 août, les bombardiers moyens commencèrent à s'intéresser à nouveau aux objectifs du théâtre d'opérations italien, où il s'agissait plus d'interdire les mouvements des divisions allemandes entre le nord et le sud de l'Italie que vers l'ouest.

Pendant les quatre phases qui ont représenté la période active de cette opération de débarquement, l'activité aérienne fut soutenue. Elle fut toutefois sans commune mesure avec celle qui avait caractérisé *Overlord*, où 11 000 avions avaient été engagés le 6 juin. Ici étaient mis en œuvre, si l'on ose dire, seulement 3 000 appareils, y compris les 480 avions du flot de transport, les aéronefs embarqués des neuf porte-avions présents, placés sous le contrôle opérationnel du *XII<sup>e</sup> Tactical Air Command* et les 500 bombardiers de la *Desert Air Force*, disponibles sur demande. Non compris les 407 planeurs de l'assaut aéroporté ni les quadrimoteurs lourds intervenant également à la demande.

Les moyens aériens directement attachés à l'opération *Dragoon*, c'est-à-dire identifiés comme tels dans les ordres d'opérations et les comptes

rendus, placés sous l'autorité permanente de la *Mediterranean Allied Tactical Air Force*, étaient donc les suivants :

Transport : les 50<sup>e</sup>, 51<sup>e</sup> et 53<sup>e</sup> *Troop Carrier Wings*, représentant 480 C-47 Dakota ;

Bombardement moyen :

- le 42<sup>e</sup> *Bombardment Wing*, avec 16 *squadrons* de B-26 Marauder, comptant 256 avions,

- le 57<sup>e</sup> *Bombardment Wing*, avec 12 *squadrons* de B-25 Mitchell, comptant 192 avions.

En tout 448 bombardiers moyens.

Chasse :

- le 87<sup>e</sup> *Fighter Wing*, avec 1 028 monoplaces de combat : chasseurs-bombardiers (P-47 Thunderbolt et P-38 Lightning), intercepteurs (Spitfire, P-51 Mustang), avions de reconnaissance (P-38 Lightning).

On comprend qu'il soit difficile d'identifier et de singulariser l'action des uns et des autres, mis en œuvre selon leur disponibilité, en fonction des exigences opérationnelles, par les mêmes centres d'opérations. Les appareils français intégrés au sein de cette armada étaient :

4 groupes de B-26 Marauder, soit 64 bombardiers moyens sur un total de 448 alliés, exécutant les missions au rythme des autres *squadrons*<sup>5</sup>, sur les mêmes objectifs, avec les mêmes pourcentages de réussite et un taux de pertes comparable – exclusivement imputable à la *Flak* (2 avions perdus et 39 fortement endommagés).

Ces *squadrons* portaient, conformément à une tradition établie antérieurement par les Forces aériennes françaises libres, des noms de provinces françaises (ou coloniales) : I/19 Gascogne, II/20 Bretagne<sup>6</sup>, I/22 Maroc, II/52 Franche-Comté ; ils étaient organisés administrativement en une escadre française : la 31<sup>e</sup> escadre de bombardement moyen.

- 3 groupes de P-47 Thunderbolt, soit 75 chasseurs-bombardiers constituant, au sein de la 4<sup>e</sup> escadre de chasse française, les groupes I/4 Navarre, II/3 Dauphiné, II/5 La Fayette<sup>7</sup> ;

- 3 groupes<sup>8</sup> de Spitfire, soit 48 avions de supériorité aérienne et d'escorte : I/7 Provence, II/7 Nice, I/3 Corse.

En y ajoutant le groupe de reconnaissance II/33 Savoie, les monoplaces de combat français totalisaient 148 appareils sur les 1 028 engagés. Le total général des avions français, bombardiers et monoplaces, s'élevait à 212. C'étaient là ceux des seules unités participant directement aux actions de l'opération *Dragoon*, c'est-à-dire les avions de Provence, ceux-là mêmes qui, à partir du 3 septembre 1944, allaient commencer à atterrir à Salon, à Istres, au Vallon, au Luc, à Fréjus, à Ramatuelle et sur d'autres terrains. Ils n'allaient y faire que de brèves escales, se déployant bientôt vers le nord, à Ambérieu, Lyon, Dijon, Luxeuil, Nancy, au fur et à mesure que la retraite allemande augmentait les distances qui les séparaient de leurs mouvants objectifs.

Guère plus de deux cents avions sur presque trois mille, cela peut sembler une proportion bien mince. Certes, l'Armée de l'air de l'été 1944 n'était pas l'*U.S. Army Air Force* ! Mais elle venait de loin. De l'Armée de l'air d'armistice. Autant dire, quatre ans plus tard, de rien. ■

5- Les *squadrons* américains comportaient 25 avions lorsqu'il s'agissait de monoplaces de chasse ou de reconnaissance, et 16 pour les bombardiers moyens.

6- Groupe FAFL constitué au Tchad, ayant accompagné et appuyé la colonne Leclerc avec des bimoteurs Blenheim, rééquipé en B-26 à Telergma en 1943 et intégré à la 31<sup>e</sup> escadre de bombardement.

7- Le groupe (*squadron*) *La Fayette* était l'héritier de l'escadrille du même nom, de la Grande Guerre, formée initialement (1916) de volontaires américains, préalablement à l'entrée en guerre des États-Unis. Il avait gardé le nom de l'escadrille et son insigne représentait une tête de Sioux (initialement de Séminole). D'où sa charge affective pour les Américains et sa valeur symbolique lors d'une réconciliation qui suivait des combats particulièrement âpres.

8- Les *squadrons* britanniques comptaient 16 appareils.

