Le séjour du Groupe 'Bretagne' en région lyonnaise, hiver 1944/45

Texte dédié à Henri Bourrassier

Henri BOURRASSIER est né le 12 septembre 1921 à Yzeure dans l'Allier, breveté pilote le 10 août 1939 à la section d'aviation populaire de Moulins, contrat d'engagement dans l'Armée de l'Air pour la durée de la guerre le 24 novembre 1939, démobilisé le 16 août 1940, il se rengage dans l'Armée de l'Air le 30 avril 1941 et rejoint Casablanca, départ aux Etats Unis en juillet 1943 pour une formation au pilotage sur multimoteurs, qualification de pilote sur B 26 Marauders en avril 1944, affecté au Groupe 'Bretagne', blessé lors d'une mission le 28 février 1945, affectation dans des groupes de transport en

Afrique de 1948 à 1953, en Indochine en 1953/1954, en Afrique de 1954 à 1958.

Chevalier de la Légion d'Honneur en 1959, Officier de la Légion d'Honneur en 2000, Médaille Militaire, Croix de Guerre 39/45, Diverses médailles françaises et étrangères, Médaille de l'Aéronautique. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 624 en date du 21 février 1980.

Le séjour du Groupe 'Bretagne' en région lyonnaise, hiver 1944/45

Henri Bourrassier décède le samedi 6 avril 2013, jour où l'on rendait hommage à Colombier-Saugnieu aux victimes de l'accident du 28 février 1945.

Venant de la base aérienne d'Istres pour les avions, et du cantonnement de Saint Chamas pour le personnel, où s'est écoulé un mois d'activité très ralentie, permettant ainsi de nombreux départs en permission, et la remise en état des matériels, la 31ème Brigade de bombardement moyen rejoint la région lyonnaise entre le 10 et 15 novembre 1944. Cette dernière composée des Groupes Maroc, Bretagne et Gascogne est dotée de bombardiers bimoteurs B 26 Marauders.

Le terrain de Bron devient sa base opérationnelle et les cantonnements des personnels des groupes sont répartis à Meyzieu pour le Groupe Maroc, à Décines pour le Groupe Gascogne et à Genas pour le Groupe Bretagne. L'état-major de la Brigade s'installe à Chassieu. Le terrain ne répond qu'imparfaitement aux besoins d'unités équipées de B26. La piste n'est longue que de 1400 mètres, et son extension commencée par le génie américain n'est pas terminée. En attendant l'achèvement des travaux, seuls les B 26 de Type G sont utilisés.

Le séjour du Groupe 'Bretagne' en région lyonnaise, hiver 1944/45

Nous nous intéresserons qu'au seul Groupe Bretagne, lors de son séjour lyonnais.

Fait notable, au cours de ce séjour méridional, le Commandant Meyrand est remplacé à la tête du Groupe Bretagne, par le Commandant Ducray, secondé par le Capitaine Mahé. Accueilli avec froideur, ses qualités reconnues de tous lui permettent cependant de s'intégrer à ce groupe à l'histoire particulière.

Le groupe Bretagne comprend à l'époque 363 hommes, possède 14 appareils dont 12 B 26 de Type C et 2 de Type G, et 35 véhicules de tous types.

En ce mois de novembre, les équipages constamment en alerte, mais privés peu s'en faut de toute activité aérienne, voient s'écouler lentement, sous un ciel immuablement gris, de longues journées d'ennui. Sur le terrain, les mécaniciens font connaissance avec de redoutables ennemis : la boue et le froid. La malchance semble s'acharner sur le groupe : plusieurs accidents de voitures, des vols de véhicules, deux incendies (dont l'un faillit détruire tous les parachutes) s'abattent sut lui en quelques jours. Le Capitaine Prudhon et le Lieutenant Netter quittent le groupe, alors qu'un contingent de sous-officiers et hommes de troupe, la plupart d'anciens FFI, est incorporé. Un grand nombre d'aviateurs du Groupe Bretagne loge chez l'habitant à Genas, parfois dans des conditions très difficiles. Les principaux cantonnements se situent :

- propriété Seignemorte, devenue par la suite l'Hôtel de Ville : mess et logement des officiers ;
- propriété Peillon, au château de la Tour, rue de la Libeté : mess et cantonnement des sous-officiers (appelé Sénéclauze, par les anciens cultivateurs de Genas, en souvenir du bon vin d'Algérie consommé au retour des travaux des champs) ;
- propriété Janez, allée des Cèdres, devenue rue du Général de Gaulle : logement des mécaniciens et garage du groupe ;
- à proximité du centre commercial actuel, rue de la République : l'infirmerie.

Le 2 décembre, le temps et la piste permettent de lancer une mission de bombardement sur l'Allemagne. L'objectif est le pont de Neuenburg sur le Rhin, qui avec celui de de Neufbrisach, alimentent la poche de résistance allemande de Colmar. Leur destruction est d'importance capitale, aussi les défenses antiaériennes 'Flack' y sont-elles exceptionnellement denses et fortes. Un calcul très simple permet de se faire une idée du feu que les B 26

rencontrent sur leur objectif : le pont de Neufbrisach est défendu par 120 canons de 88 mm, chaque pièce tire environ 8 à 10 coups par minute, et l'appareil reste 2 à 3 minutes dans la zone d'action. C'est dons plusieurs centaines de coups de canon que l'équipage doit subir passivement au cours du bombardement. Les 10, 12 et 16 décembre, cette mission de bombardement sera poursuivie sur les mêmes objectifs.

Le temps très défavorable de la deuxième quinzaine de décembre permet d'atteindre Noël sans nouvelle mission. Le temps menaçant de rester mauvais, aussi chacun s'apprête à réveillonner à Genas où à Lyon, quand à minuit, on annonce une mission au petit jour le matin de Noël. On imagine la course éperdue dans la banlieue lyonnaise pour retrouver les équipages, mais à l'heure dite, tout le monde était là. La formation décolle, mais on reçoit en vol un message annulant la mission.

C'est alors que la neige fait son apparition, accompagnée d'un froid intense (-29° à l'altitude de vol). Les routes et les pistes deviennent presque impraticables. Les commandes des avions sont gelées, les ailes recouvertes par le verglas. Le travail ces mécaniciens devient infernal. Le personnel navigant continue de se lever à l'aube pour assister au briefing et, après quelques heures de station dans la neige et le vent glacial, revient au cantonnement sans avoir décollé.

En ce début de janvier 1945, on apprend que la 31ème Escadre de bombardement revient sous le contrôle du 42ème Wing américain. Le commandant de l'Escadre est le Lieutenant-Colonel Gelée, le commandant en second, le Lieutenant-Colonel de Chassey et le Chef d'Etat-Major, le Commandant Rouzeaud.

Le 8 janvier, avec le retour des meilleures conditions météorologiques, nouvelle mission. La formation engagée dans les nuages, se disloque, et frise la catastrophe. Une partie des appareils se pose sur d'autres terrains. Le 22 janvier, nouvelle mission sur le pont de Neuenburg, suivie le 29 d'une mission sur la gare de Taleschwiller.

A ce moment, d'importants mouvements de personnels se dessinent. Des volontaires sont demandés pour former un groupe en Russie, et l'on commence à relever les équipages ayant accompli un grand nombre de missions.

Le journal parisien 'Ce Soir' décide de parrainer le Groupe Bretagne. Ainsi, il procure des marraines de guerre, offre des cadeaux et des séjours à Paris. Sa générosité est un précieux encouragement en cette période difficile.

Avec le retour du beau temps, le 8 février, attaque de la gare de Fribourg ; le 9, mission sur la gare de Freistett ; le 14, la fabrique de munitions de Jockgrim est détruite ;

le16, neutralisation des batteries de Flack afin de permettre aux autres groupes de bombarder le fort de Landau. Ce jour-là, c'est la 100ème mission du groupe, 12 appareils participent à cette mission et leur retour s'effectue en formation Croix de Lorraine.

Le 28 février, lors de la mission de bombardement de l'usine d'armement d'Emmendingen, le groupe perd un appareil, par suite d'un incident technique survenu peu après le décollage. Le B 26 n° 32 s'écrase à proximité du village de Colombier-Saugnieu, à une vingtaine de kilomètres à l'est de Lyon. Le pilote, Sous-Lieutenant Hentges, le copilote, Sergent Bourrassier, le navigateur, Sergent Pernot et le mitrailleur, Sergent Vesan sont blessés ; le radio, Lieutenant Dravert et le mécanicien, Sergent Moulard trouvent la mort. Les habitants de la localité ont rendu hommage à ces deux aviateurs en élevant un monument à leur mémoire, sur le lieu de l'accident. Chaque année, un hommage est rendu à la mémoire de ces aviateurs.

L'épave du B 26 Marauders après l'accident

Début mars, arrive des Etats Unis d'Amérique un groupe de 28 navigants, alors que 22 anciens quittent le groupe pour la Russie.

Le 9 mars, mission sur le tunnel de San Remo (Italie) à à partir duquel une batterie lourde allemande sur voie ferrée bombarde Menton ; le 14, bombardement du dépôt de munitions de Kirkel ; les 15 et 16 mars, mission d'attaques des défenses de la ligne Siegfried ; les 18 et 19, bombardement de la gare de Landau.

L'avance des armées alliées en Allemagne met hors de portée des bombardiers B 26 la plupart des objectifs ; il faut déplacer le groupe vers un terrain plus proche du front. C'est ainsi, que le 20 mars 1945, le Groupe Bretagne fait mouvement de Bron vers le terrain de Saint Dizier dans la Haute-Marne. En avril, le groupe participe à la réduction des poches de résistance allemande sur l'Atlantique, dans la région de Royan. C'est le 25 avril 1945, que le Groupe

Bretagne effectue sa dernière mission de guerre sur l'Allemagne, en bombardant le dépôt de munitions d'Ebenhausen.

Le 18 juin 195, le Groupe Bretagne défile, au-dessus des Champs-Elysées à Paris, en formation de Croix de Lorraine. Le Commandant Ducray, commandant le Groupe, a l'honneur d'être le leader du défilé aérien, aux commandes du B 26 n°27.

B 26 Marauders exposé au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget

La guerre terminée en Europe, il se pose à la France un urgent problème de transport : rapatriements de militaires libérables vers l'Afrique du Nord, retour en métropole du personnel et des familles bloqués par l'occupation en Afrique du Nord. C'est ainsi, que les soutes à bombes des B 26 sont aménagées pour contenir une quinzaine de passagers. A partir du 6 juin 1945, un pont aérien est établi entre Bron et Alger. La 31ème Escadre qui participe à ce pont aérien, transporte à elle seule, 9595 passagers durant le premier mois, et 23665 avant la fin décembre 1945.

La Légion d'Honneur, la fourragère rouge avec 6 citations viennent rendre un juste hommage au travail accompli par le Groupe Bretagne. Il est bon de souligner qu'à l'origine de ce groupe, tous les les Anciens des Forces Aériennes Françaises Libres étaient des volontaires ayant répondu à l'appel du Généra de Gaulle. Mais, à partir de son arrivée en Afrique du Nord, furent incorporés au Groupe Bretagne, ceux que Pierre Clostermann appelait «les mieux vaut tard que jamais», c'est à dire des aviateurs restés fidèles au régime de Vichy. L'amalgame ne posa pas grand problème, le lien étant la volonté de combattre l'ennemi commun.