

Les bombardements alliés sur la région lyonnaise en 1944

Nuit du 23 au 24 mars 1944, Bombardement de l'usine de la Société Industrielle Générale de Moteurs d'avions (SIGMA) à Vénissieux (Rhône). Pour cette mission, 20 quadrimoteurs Lancaster de la Royal Air Force décollent de leurs bases anglaises aux environs de 19 heures 30 (heure anglaise) dans la soirée du 23 mars :

- ☐ 6 appareils du 106th squadron de la base de Metheringham, :Lancaster, serial JB 663, JB 567, ND 511, ND 331, JB 601, JB 664
- ☐ 14 appareils du 617th squadron de la base de Woodhall Spa, :Lancaster, serial DV 380, ME 559, DV 403, ME 557, ME 560, DV 394, JB 139, DV 385, EE 131, EE 146, EB 763, DV 393, ME 555, ME 562,

Extrait du livre "Bombardements sur la France"

La mission de ces appareils est le bombardement de l'usine de fabrication de moteurs d'avions SIGMA à Vénissieux, près de Lyon. Pas de nuage, mais la visibilité est réduite par la brume. Le bombardement a lieu entre 22 heures 50 et 23 heures 05 avec des bombes de 1.000 lb par les appareils du 617th squadron. Les six appareils du 106th squadron illuminent la cible avec des fusées éclairantes, et ne peuvent bombarder la station électrique après l'attaque, car elle n'est pas localisée. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 3 heures 15. Vers 0 heure 30 (heure française), l'usine SIGMA n'est que partiellement bombardée. Les quartiers environnants subissent de gros dégâts.

Nuit du 25 au 26 mars 1944, Bombardement de l'usine de la Société Industrielle Générale de Moteurs d'avions (SIGMA) à Vénissieux (Rhône). Pour cette mission, 22 quadrimoteurs Lancaster de la Royal Air Force décollent de leurs bases anglaises vers 19 heures 30 (heure anglaise) :

- ☐ 6 appareils du 106th squadron de la base de Metheringham : Lancaster, serial ND 339, ND 583, JB 663, ND 332, JB 601, JB 663
- ☐ 16 appareils du 617th squadron de la base de Woodhall Spa : Lancaster, serial DV 380, XXX, ME 559, ME 557, JB 139, DV 394, DV 402, EE 146, DV 391, EE 131, ED 763, DV 385, ME 555, ME 561, DV 393, ME 554

Extrait du livre "Bombardement sur la France"

La mission de ces appareils est le bombardement de l'usine de fabrication de moteurs d'avions SIGMA à Vénissieux, près de Lyon. Le bombardement a lieu vers 23 heures 50 depuis 9.000/10.000 pieds, par temps clair et bonne visibilité, avec des bombes de 500 lb. Les six appareils du 106 illuminent la cible en cerclant celle-ci, et en larguant des bombes incendiaires de 30 lb. Les appareils sont de retour à leurs bases le lendemain matin vers 3 heures 30.

Vers 0 heure 30 (heure française), ce nouveau bombardement de l'usine SIGMA ne donne pas les résultats escomptés.

Nuit du 29 au 30 mars 1944 , Bombardement de l'usine de la Société Industrielle Générale de Moteurs d'avions (SIGMA) à Vénissieux (Rhône). Pour cette mission, 19 quadrimoteurs Lancaster de la Royal Air Force décollent de leurs bases anglaises vers 19 heures 30 (heure anglaise) :

- ☐ 4 appareils du 106th squadron de la base de Metheringham : Lancaster, serial ND 682, ND 332, JB 601, JB 664
- ☐ 15 appareils du 617th squadron de la base de Woodhall Spa : Lancaster, serial DV 380, ME 557, ME 560, JB 139, DV 391, DV 402, EE 131, DV 246, DV 385, ME 562, ME 561, ME 559, DV 394, ME 554, DV 403

Vers 0 heure 30 (heure française), l'usine SIGMA est entièrement détruite au cours de ce bombardement.

Extrait du livre "Bombardements sur la France"

La mission de ces appareils est le bombardement de l'usine de fabrication de moteurs d'avions SIGMA à Vénissieux, près de Lyon. Le bombardement a lieu vers 23 heures 50, par temps clair et bonne visibilité, depuis 9.000/10.000 pieds. De nombreuses bombes de 500 lb sont larguées, mais aussi de 1000 lb, et surtout 8 bombes de 8.000 lb. Les quatre appareils du squadron 106 illuminent la cible avec des fusées éclairantes. Les appareils sont de retour à leurs bases le lendemain matin vers 3 heures du matin. La mission semble être un succès.

30 avril 1944, bombardement de la base aérienne de Bron.. Dans le cadre de l' «Opération 329», la 8th Air Force lance, depuis les bases en Angleterre, 232 B 17 (Forteresses volantes) et des chasseurs d'accompagnement pour les bombardements des terrains d'aviation de Lyon-Bron et de Clermont-Aulnat, et 52 B 24 (Liberator) contre un objectif situé dans le Pas de Calais.

Les appareils sont répartis en deux formations. Celle destinée à bombarder Bron quitte la base de Selsey Bill, près de Portsmouth à 8h 30. Dans la région du Mans, une vingtaine de Fw 190 tentent l'interception de la formation, mais les chasseurs d'escorte du 78th Fighter Group engagent le combat. Entre 10 h 41 et 10 h 55, les bombes tombent sur le terrain d'aviation de Bron. Durant 14 minutes, 114 B 17 des 91, 92, 303, 305, 606, 379, 381 401 et 457th Bomb Groups larguent 555 bombes de 1.000 lb à grande puissance d'une altitude comprise entre 6000 et 7000 mètres. Le rapport d'opération qualifie ce bombardement de «très bon».

Sur le chemin du retour, les B 17 sont à nouveau attaqués par les chasseurs allemands, mais les chasseurs d'escorte ne peuvent empêcher qu'un bombardier soit abattu dans l'ouest de la France.

Tout au long du trajet aller et retour, entre leurs bases d'Angleterre et leurs objectifs, 13 groupes d'avions de chasse américains assuraient la protection des bombardiers.

Pendant ce temps et probablement pour disperser la chasse ennemie, plusieurs reconnaissances armées furent lancées sur la région lyonnaise et la vallée du Rhône. Après avoir participé à l'escorte des bombardiers qui sont intervenus sur la base aérienne de Bron, les P 51 Mustang du 4th Fighter Group effectuent diverses missions d'opportunité sur la région lyonnaise et la vallée du Rhône:

- attaque du poste électrique de La Boisse (Ain), au cours de laquelle le Ju 86 E, Wnr 0245 de la Ln.Sch.4 de Bron est abattu, dans son approche de Bron. On retire six corps carbonisés et un blessé grave des débris de l'appareil qui s'est écrasé au quartier de Saint Martin à Miribel (Ain). La victoire est attribuée aux pilotes : Lt. Leo Long, Lt Monroe Shelton et Major Waclaw «Mike» Sobanski d'origine polonaise, du 334th Fighter Squadron appartenant au 4th Fighter Group

Les bombardements alliés sur la région lyonnaise en 1944

- quatre hydravions LeO 242 d'Air France mouillés sur le plan d'eau du Grand Large à Décines (Rhône) sont mitraillés et coulés par les appareils du 336th Fighter Squadron. La base aérienne de Bron est en grande partie détruite. On ignore les pertes en vies humaines des militaires allemands qui l'occupent, mais il n'y avait pas d'unités opérationnelles stationnées. Dans le voisinage de la base aérienne, il y a 21 maisons détruites, 24 endommagées et 47 légèrement détériorées, dont l'église Saint Denis de Bron et le groupe scolaire Ferdinand Buisson. On déplore seulement 2 brondillants tués.

Nuit du 1 au 2 mai 1944, bombardement des usines Berliet à Vénissieux (Rhône). La mission des appareils est le bombardement de l'usine de constructions automobiles Berliet à Vénissieux, près de Lyon. Excellent temps sur le trajet et la cible. Le trajet suivi par les appareils est le suivant : de leur bases, Reading, Selsey Bill, Cabourg, coordonnées 4735/0121, 4720/0252, 4537/0508, Vénissieux, 4540/0440, 4735/0121, Cabourg, Selsey Bill, Reading, et leurs bases. Aucun chasseur ennemi ou Flak au cours de la mission. Les 5 appareils du 100th squadron illuminent la cible qui est reconnaissable visuellement. Le bombardement, entre 1 heure et 1 heure 15, se fait dans d'excellentes conditions depuis une altitude comprise entre 8000 et 10000 pieds. Les dernières vagues de bombardiers sont gênées dans leur visée par une épaisse fumée noire qui se dégage des incendies. Tous les appareils sont de retour à leurs bases le lendemain matin vers 4 heures 30.

Pour cette mission, 68 quadrimoteurs Lancaster de la Royal Air Force décollent de leurs bases anglaises aux environs de 21 heures 30 (heure anglaise) :

- 6 appareils du 12nd squadron : Lancaster, serial ND 528, ND 799, LL 909, JB 462, ME 758, LM 514 décollent de la base aérienne de Wickenby vers 21h 30 (heure anglaise), le temps est excellent sur la cible, qui est bombardée vers 1 heure 05 depuis 8.000/10.000 pieds avec des bombes de 500 et 1.000 lb. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 5 appareils du 100th squadron, Lancaster, serial ND 388, ND 356, ND 594, ND 326, ME 670 décollent de la base aérienne de Grimsby vers 21h 30 (heure anglaise). Les 5 appareils sont sur la cible vers 1 heure et depuis 8.000/10.000 pieds illuminent la zone du bombardement.
- 8 appareils du 101st squadron, Lancaster, serial LM 479, ME 616, ME 617, LL 751, LM 617, LM 369, LM 457, LL 756, décollent de la base aérienne de Ludford Magna vers 21h 30. Les appareils sont sur la cible vers 1 heure 15, et larguent leurs bombes de 1.000 lb depuis une altitude d'environ 10.000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 6 appareils du 103rd squadron, Lancaster, serial ND 925, ND 411, ND 905, LL 941, JB 733, ME 673 décollent de la base de Beaulieu vers 21h 30 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible vers 1 heure 15, et larguent leurs bombes de 500 et 1.000 lb depuis une altitude de 8.000/10.000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 10 appareils du 166th squadron, Lancaster, serial DV 367, ND 628, ND 614, ME 647, ME 775, ND 579, LL 743, LL 896, ND 399, ND 707 décollent de la base aérienne de Kirmington, vers 21h 30 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible vers 1 heure 10, et larguent leurs bombes de 1.000 lb d'une altitude d'environ 8.000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 8 appareils du 460th squadron, Lancaster, serial ME 698, ND 656 (de retour prématurément à sa base), JB 741, LL 907, LL 905, ND 674, LM 530, ME 649

décollent de la base aérienne de Binbrook, vers 21h 30 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible vers 1 heure 15, et larguent 88 bombes de 1.000 lb et 8 de 500 lb depuis une altitude d'environ 10000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 15.

- 7 appareils du 550th squadron, Lancaster, serial LL 850, LL 826, ND 733, LL 747, LL 837, LM 455, ME 687 décollent de la base aérienne de North Killinghelme aux environs de 21h 25 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible entre 1 heure 05 et 1 heure 15 et larguent leurs bombes entre 8.000 et 11000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 7 appareils du 576th squadron, Lancaster, serial LL 836, ME 586, LL 796, ME 583, ND 903, ME 703, ND 783 décollent de la base aérienne de Elsham Wolds aux environs de 21h 30 (heure anglaise). Ils larguent sur la cible : 22 bombes de 1.000 lb et 4 de 500 lb. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 5 appareils du 625th squadron, Lancaster, serial ND 619, ME 733, ME 682, LM 512, MD 697 décollent de la base aérienne de Kelstern aux environs de 21h 30 (heure anglaise). Ils sont sur la cible vers 1 heure 05 et larguent leurs bombes depuis 9.000 pieds. Les appareils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.
- 6 appareils du 656th squadron, Lancaster, serial LL 753, MD 952, LL 772 (de retour prématurément à sa base), LL 829, XXX, ME 750 décollent de la base aérienne de Vickersby vers 21 heures 30 (heure anglaise). Les appareils sont sur la cible vers 1 heures 05 et larguent leurs bombes de 500 et 1.000 lb depuis une altitude entre 8.000 et 10.000 pieds. Ils sont de retour à leur base le lendemain matin vers 4 heures 30.

Extrait du livre « Bombardements sur la France »

0 heure 28, alerte sur Vénissieux.

75 Lancaster survolent, à la même minute, Roanne, cap sur Lyon où ils sont signalés à 0 heure 45. Un quart d'heure après, les bombes tombent.

Cible : les usines Berliet à Vénissieux, à qui il sera reproché à la Libération d'avoir livré 2239 véhicules aux Allemands. Non sans qu'il soit reconnu que Berliet aura réussi à maintes reprises à freiner les exigences et exactions allemandes. En ce début mai, la production est tombée à quatre véhicules par jour.

480 bombes en quarante minutes : 270 sur l'usine et la Cité Berliet, 170 à l'extrémité du triage, 40 sur le triage SNCF de Vénissieux. L'entreprise avait fait évacuer la cité ouvrière quelques semaines plus tôt : elle est complètement rasée. Plus d'une vingtaine de morts et 70 blessés.

Seuls deux coups au but : l'un au culot de la fonderie et l'autre sur les compresseurs d'air de l'emboutissage. Une vingtaine de machines-outils détruites, soit 10% au plus, 90% des produits fabriqués sont récupérables. Effets spectaculaires, surtout dans l'avenue B qui a reçu le plus grand nombre de bombes : 21 voies de la gare de triage coupées et 67 wagons détruits.

Pour la Royal Air Force qui n'a perdu aucun appareil, « l'usine est seulement endommagée, les voies ferrées et usines adjacentes sont également frappées ».

25 mai 1944, ce jour-là, la 15th Air Force, depuis les terrains d'aviation situés dans le sud de l'Italie, déploie 575 appareils pour les bombardements des installations ferroviaires de Lyon-Vénissieux, de Toulon, de Carnoules, d'Ambérieu en Bugey, de Givors-Badan. Simultanément sont bombardés les dépôts de carburant de Porto Marghera, le port et les chantiers navals de

Les bombardements alliés sur la région lyonnaise en 1944

Monfalcone et le terrain d'aviation de Piacenza en Italie. Un total de 1.180 tonnes de bombes de gros calibre et des bombes à fragmentation de 20 lb sont déversées sur les objectifs.

Les installations ferroviaires (dépôts de matériels roulants et de locomotives, ateliers d'entretien et de réparation, gares de triage), situées dans le sud de la France, et utilisées par l'ennemi, sont bombardées. Il s'agit d'interdire temporairement le trafic ferroviaire vers l'Italie à travers le tunnel du Mont Cenis ou la ligne du bord de mer.

A leur retour de mission, les bombardiers sont interceptés par des avions de chasse allemands dans la basse Vallée du Rhône, et lors des combats aériens des appareils allemands sont abattus.

Au moment où les bombardiers s'apprêtent à quitter le continent, les batteries de Flak côtière entrent en action et leurs tirs abattent trois B 24 du 464 Bomber Group:

- le premier s'écrase dans la banlieue de Cannes (06). MACR n° 5415
- le deuxième, au large de Cannes (06). MACR n° 5054
- le troisième, au nord-est d'Agay (83). MACR n° 5055

Bombardement des installations ferroviaires de Vénissieux

Le 5 Combat Wing fait décoller deux formations : 135 B 17 des 99, 483 et 301 Bomb Groups et 68 B 17 des 2 et 97 Bomb Groups. Ces appareils sont accompagnés par des chasseurs P 38 Lightning et P 51 Mustang du 306 Fighter Wing.

La première formation, avec seulement 63 appareils, bombarde la cible aux environs de 13 h 10 avec des bombes de 1000 lb; la deuxième formation, avec 61 appareils, bombarde la cible à 13 h 02 avec des bombes de 500 lb. Les altitudes de bombardement se situent entre 21.000 et 24.000 pieds (

Les ateliers de réparation de matériels roulants et le dépôt de locomotives sont atteints, l'usine SOMUA, qui fabrique et répare les matériels roulants ferroviaires et divers types d'engins motorisés, est également touchée, ainsi que d'autres établissements situés dans le périmètre du bombardement.

On dénombre une cinquantaine de morts et près de cent blessés dans la banlieue sud de Lyon.

26 mai 1944, ce jour-là, la 15° Air Force qui poursuit ses bombardements sur le système ferroviaire dans le sud de la France déploie, depuis les terrains d'aviation situés dans le sud de l'Italie, 932 appareils :

153 B 17 Forteresses Volantes sur 160 prévus
509 B 24 Liberators sur 547 prévus
114 P 38 Lightnings sur 130 prévus
76 P 51 Mustangs sur 95 prévus

Un total de 1587 tonnes de bombes de 500 livres sont larguées :

407 tonnes par les B 17
1180 tonnes par les B 24

sur les installations ferroviaires de Saint Etienne, Lyon-La Mouche, Lyon-Vaise, Chambéry et Grenoble et Nice, ainsi que sur le pont ferroviaire sur le Var.

La 15° Air Force dispose de :

Bombardiers :

5 groupes de B 17 du 5 Combat Wing (2, 97, 301, 463 et 483 Bomb Groups) sur Saint-Etienne.

Les bombardements alliés sur la région lyonnaise en 1944

4 groupes de B 24 du 47 Combat Wing (98, 376, 449 et 450 Bomb Groups) sur Nice et les ponts sur le Var.

3 groupes de B 24 du 49 Combat Wing (451, 461 et 484 Bomb Groups) sur Lyon-Vaise.

4 groupes de B 24 du 55 Combat Wing (460, 464, 465 et 485 Bomb Groups) sur Lyon-La Mouche, Lyon-La Guillotière.

4 groupes de B 24 du 304 Combat Wing (454 et 459 Bomb Groups) sur Chambéry, et (455 et 456 Bomb Groups) sur Grenoble.

Chasseurs :

3 groupes de P 38 et 2 groupes de P 51 du 306 Fighter Wing

Les pertes, déclarées par la 15° Air Force, pour cette journée, sont de 1 chasseur P 38 et 2 bombardiers B 24. Dans les rapports de pertes enregistrées par MACR, on trouve :

B 17, serial 42-39999, BG 2, crash en mer au large de Calvi, MACR n° 5831

B 24, serial 42-78303, BG 460, crash en mer large de Calvi, MACR n° 5368

B 24, serial 41-28972, BG 449, crash en mer embouchure Var, MACR n° 5435

L'objectif de ces bombardements est de rendre temporairement inutilisable le réseau ferroviaire dans le sud de la France, et tout particulièrement les liaisons vers l'Italie, par le tunnel du Mont Cenis et par la voie du littoral méditerranéen. Le pont ferroviaire sur le Var est d'une importance stratégique. Les cibles d'opportunité sont le viaduc ferroviaire d'Anthéor et les ponts sur le Var.

La Luftwaffe disposait dans le sud de la France d'environ 125/150 chasseurs. La Flak est pratiquement inexistante autour de ces installations ferroviaires, sauf pour Nice et le pont sur le Var qui sont défendus par 17 canons antiaérien de gros calibre.

Bombardement du site ferroviaire de Lyon-Vaise

Le 49 Combat Wing dispose de 116 B 24 Liberators répartis en trois formations :

- 38 B 24 du 461 Bomb Group décollent, à 6 heures 07, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-Vaise. Seuls 31 appareils bombardent la cible vers 10 heures 45, depuis une altitude 22.000 pieds, et larguent 70 tonnes de bombes de 500 livres. 30 appareils sont de retour à leur base à 14 heures 15, 1 appareil s'est posé sur un terrain ami.
- 38 B 24 du 484 Bomb Group décollent, à 5 heures 35, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-Vaise. Seuls 36 appareils bombardent la cible vers 10 heures 55, depuis une altitude de 20.000 pieds, et larguent 81 tonnes (324 bombes) de bombes de 500 livres. 35 appareils sont de retour à leur base à 14 heures 25, 1 appareil s'est posé sur un terrain ami.
- 40 B 24 du 451 Bomb Group décollent, à 5 heures 55, pour une mission de bombardement sur les installations ferroviaires de Lyon-Vaise. Seuls 38 appareils bombardent la cible vers 10 heures 55, depuis une altitude de 19000/21.500 pieds, et larguent 95 tonnes (380 bombes) de 500 livres. 33 appareils sont de retour à leur base vers 14 heures 30, les autres appareils s'étant posés sur des terrains amis suite à des difficultés.

Ces 105 B 24 Liberator qui larguent 246 tonnes de bombes sont escortés par des chasseurs P 51 du 52° Fighter Group.

L'axe de bombardement 215° depuis le dernier point visuel situé sur Bourg en Bresse. Ce sont donc 246 tonnes de bombes qui sont larguées. La gare de voyageurs de Vaise est rasée, le

dépôt des autorails et l'autorail sanitaire S.I.P.E.G (Service interministériel de protection pour les événements de guerre) en partie détruits, la liaison ferroviaire Paris-Lyon coupée en dix points, les docks et magasins généraux ainsi que de nombreuses usines sont touchés, de même que six péniches en bordure de Saône et des immeubles situés quai de Serin en rive gauche de la Saône. On compte de très nombreuses victimes parmi la population civile demeurant à proximité.

Bombardement du site ferroviaire de Lyon-La Mouche

Le 55 Combat Wing dispose de 141 B 24 Liberator en quatre formations :

- 36 B 24 du 464 Bomb Group décollent, aux environs de 5 heures, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-La Mouche. Seuls 31 appareils bombardent la cible à 10 heures 41 en larguant leurs bombes de 500 livres, depuis une altitude comprise entre 20.400 et 21.500 pieds.
- 36 B 24 du 460° Bomb Group décollent, à 5 heures 55, en deux groupes, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-La Mouche. Seuls 32 appareils bombardent la cible principale à 10 heures 43, depuis une altitude de 20.000 et 20.500 pieds, et larguent 63,5 tonnes de bombes de 500 livres. Un B 24 s'écrase en mer au large de Calvi, lors du vol de retour, suite à des ennuis techniques.
- 34 B 24 du 465 Bomb Group décollent, à 5 heures 30, en deux groupes, pour une mission de bombardement des installations ferroviaires de Lyon-La Mouche. Seuls 32 appareils bombardent la cible à 10 heures 45, depuis une altitude de 21.000 pieds, et larguent 62 tonnes de bombes de 500 livres. Le temps clair, au-dessus de la cible, permet de confirmer une forte concentration des bombes sur l'objectif. 31 appareils sont de retour à leur base vers 14 heures 15, 2 appareils en difficulté se sont posés sur des terrains amis.
- 35 B 24 du 485 Bomb Group décollent, à 5 heures 35, en deux groupes, pour une mission de bombardement sur les installations ferroviaires de Lyon-La Mouche. Seuls 32 appareils bombardent la cible vers 10 heures 50, depuis une altitude de 22.000 pieds, et larguent 63 tonnes de bombes de 500 livres. Une importante fumée s'élevait au-dessus de l'objectif suite au bombardement de la précédente formation. 31 appareils sont de retour à leur base vers 14 heures 25, 2 appareils en difficulté se sont posés sur des terrains amis.

Ces 127 B 24 qui larguent 247 tonnes de bombes sont escortés par 40 P 38 et P 51 du 306° Fighter Wing.

L'axe de bombardement est 296° depuis le dernier point visuel situé sur La Verpillière. Ce sont 247 tonnes de bombes qui sont larguées.

Si les installations ferroviaires de Lyon-La Mouche (Vénissieux, Montagny et Moulin à Vent) et Lyon-Guillotière sont endommagées, de nombreuses bombes touchent les quartiers périphériques de la zone (7^{ème} arrondissement), causant de très nombreuses victimes parmi la population civile. Le fort vent du sud soufflant sur la région lyonnaise, ce jour-là, serait à l'origine d'une mauvaise visée. En effet, les fumées provenant du premier bombardement sur les installations de Lyon-La Mouche poussées par le vent se sont répandues sur les installations de Lyon-Guillotière, bombardées en dernier, et eut donc gêné l'appareil de tête chargé d'effectuer la visée.

Le ciel bleu qui régnait sur la ville de Lyon est obscurci par les fumées qui s'élèvent au sud et au nord de la ville. Durant ce quart d'heure que durera le bombardement de ces deux sites, lorsque survient la fin de l'alerte à 11 h 15, les quartiers du Moulin à Vent, du Grand Trou, de

Les bombardements alliés sur la région lyonnaise en 1944

la Mouche, de Gerland, de la place Jean-Macé, de l'avenue Berthelot, sont dévastés. 180 immeubles sont réduits en poussière et plus d'un millier gravement endommagés.

On estime à 1500 environ le nombre de bombes incendiaires et explosives larguées au cours de ces bombardements de l'agglomération lyonnaise. Ces bombardements auraient occasionné environ 700 morts et 1.100 blessés graves. 20.000 lyonnais sont sinistrés. De nombreuses victimes de ce bombardement furent inhumées au cimetière de Loyasse, dans un carré réservé.

6 Août 1944, bombardements d'objectifs industriels divers par les bombardiers B 17 et B 24 de l'USAAF dans la région lyonnaise et dans la Vallée du Rhône. Par un temps magnifique, cette journée, sera marquée par un grand nombre d'alertes et de bombardements : environ 1000 sorties de l'aviation alliée.

Dans la région lyonnaise, on n'observe que deux missions de bombardement :

- A 11 h 23, 35 B 24 du 455 Bomber Group larguent 333 bombes de 500 lb, depuis 21.000 pieds, sur le dépôt d'essence du port Edouard Herriot à Lyon. Plusieurs réservoirs sont touchés, mais des bombes tombent de l'autre côté du Rhône, en faisant des victimes à Oullins.
- A 11 h 25, 41 B 24 du 456 Bomber Group larguent 359 bombes de 500 lb sur le dépôt d'essence de Saint Rambert l'Île-Barbe (une seule bombe serait tombée sur le dépôt). Le quartier de Saint Rambert est gravement touché, mais de nombreuses bombes tombent à Saint Didier au Mont d'Or, mais aussi de l'autre côté de la Saône, sur la commune de Caluire. On compte 36 victimes parmi la population civile..

Ces missions sont escortées par des P 51 Mustang du 31 Fighter Group.

14 août 1944, deux escadres aériennes de la 8th USAAF stationnées en Angleterre ont pour mission le bombardement de l'aéroport de Bron et du complexe industriel du Creusot. Ce Groupe de bombardement se voyait affecter pour accompagnement un groupe de P 47 Thunderbolt et deux groupes de P 51 Mustang.

Entre 11 h 43 et 11 h 51, 108 B 17 du 14 Bomber Wing (44 et 392 squadrons) et du 95 Bomber Wing (489 et 191 squadrons) de la 8th Air Force, larguent 1813 bombes de 100 lb., 494 bombes de 500 lb et 1142 bombes de 100 lb. incendiaires sur l'aéroport de Bron. L'aérogare et le hangar Caquot sont gravement endommagés. Le terrain d'aviation de Bron et parsemé de plus de mille cratères de bombes..

Les bombardements alliés sur la région lyonnaise en 1944 (C) CALM Paul Mathevet 03/2024