

4 février 1945

Mission du commandant Michaud

L'action de la 34^e escadre de bombardement en France

Le 1^{er} juillet 1944, la 34^e escadre de bombardement est créée à Oran afin de participer aux opérations militaires en Italie. En novembre, les *B-26 Marauder* qui équipent cette nouvelle unité se posent sur l'aéroport de Lyon-Bron afin de soutenir les opérations des Alliés en France. Au début de l'année 1945, 44 membres d'équipage de l'escadre participent aux combats pour la libération de l'Alsace.

En février, 18 avions sont mobilisés pour détruire les ponts qui enjambent le Rhin. À cette époque, celui de Neuenburg am Rhein est vital pour la *Wehrmacht* puisque c'est l'unique point de passage qui permet de ravitailler les troupes retranchées dans la poche de Colmar.

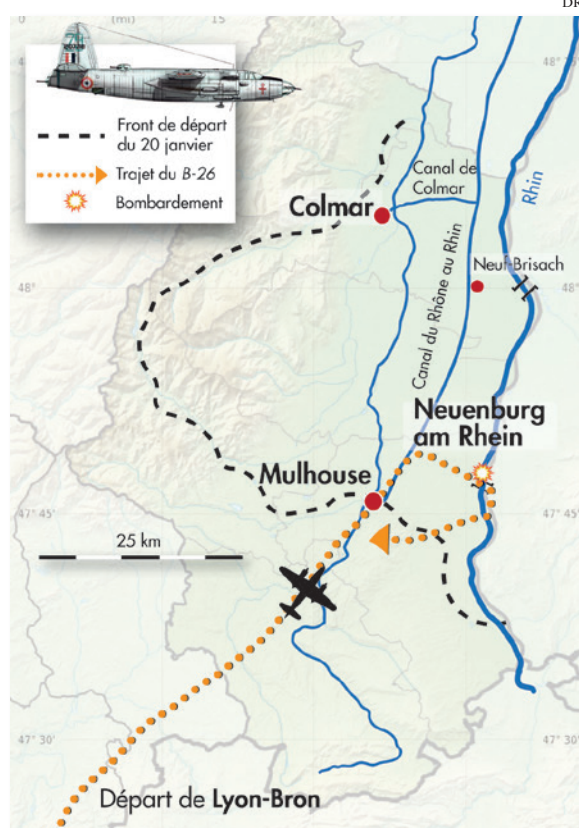
Cependant, les appareils sont cloués au sol. En effet, les conditions météorologiques sont désastreuses puisque le plafond est inférieur à 1 000 pieds. Le 3 février 1945, Colmar est enfin libérée mais le pont de Neuenburg am Rhein, intact malgré les tirs répétés de l'artillerie alliée, offre aux Allemands une voie de sortie vers l'Est.

La destruction du pont de Neuenburg am Rhein : une mission audacieuse

Le commandant Robert Michaud, chef du 3^e bureau de la 34^e escadre et ancien commandant de l'escadrille 2/63 « *Sénégal* », échauffe un plan audacieux. Il estime ainsi que ce temps nuageux est un avantage pour mener des missions avec des formations légères composées de 3 ou 6 avions. Ce projet ne convainc pas sa hiérarchie qui le juge trop dangereux pour un résultat aléatoire.

Le 4 février 1945, pour prouver le bien-fondé de son idée, le commandant Michaud décolle à 15h30 de Lyon-Bron à bord du *B-26 Marauder* n°292. Cet avion de bombardement léger transporte dans ses soutes 4 bombes de 1 000 livres. Le pilote français se dirige vers Chalon-sur-Saône puis Dole où il rencontre du mauvais temps qui l'oblige à voler dans les nuages. Néanmoins, ce qui est un handicap pour piloter est une aubaine pour sa sécurité. Il est en effet invisible pour la DCA adverse. Arrivé au-dessus de la forêt de Hardt, il effectue un virage puis plonge pour se placer dans l'axe du pont. Le commandant Michaud largue ses bombes avant de remonter immédiatement se dissimuler dans la nuée. Les deux premiers projectiles explosent dans l'eau. Les deux autres bombes traversent le pont sans toutefois parvenir à le détruire. Au sol, les soldats allemands ripostent avec acharnement et tirent sur l'avion une quantité colossale d'obus de défense anti-aérienne.

« *Le plus beau feu d'artifice que je n'ai jamais vu* » déclare plus tard le pilote français.



Retour à Lyon

La nuit est tombée lorsque le commandant Michaud aperçoit la piste de Lyon-Bron. Il découvre alors que le circuit hydraulique qui commande l'ouverture et la fermeture du train d'atterrissage de son avion est endommagé. Il réussit cependant à se poser. La pression dans les circuits est en effet suffisante pour verrouiller le train. Les mécaniciens qui accourent sur la piste dénombrent une vingtaine d'impacts dans le fuselage.

Le journal des marches et opérations de la 34^e escadre de bombardement, à la date 4 février 1945, précise : « *Seul à bord d'un Marauder où l'équipage est normalement à cinq, le commandant MICHAUD a fait un magnifique exploit qui n'a été possible que grâce à sa science consommée du vol et à ses qualités d'audace et de froid courage.* »

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CESA

Sous la direction de Jean-Charles Foucrier, docteur en histoire, chargé de recherche et d'enseignement au SHD

