

QUI A DÉTRUIT LE VIADUC D'ANTHÉOR LE 15 AOÛT 1944 ?

Alain DUBREUIL

Le débarquement de Provence (nom de code : Dragoon) a été programmé le 15 août 1944 à 8 h 00 (heure H).

Jusqu'à 2 minutes avant l'heure H un intense bombardement par voies aérienne et navale a été réalisé pour neutraliser les défenses allemandes sur le secteur de la calanque d'Anthéor qui nous intéresse dans cette étude. Le viaduc ferroviaire qui la borde était une cible particulièrement visée, par son importance stratégique.



Le viaduc d'Anthéor, le 16 août 1944

Peu de temps après le débarquement il apparait que les deux piliers à l'est sont détruits.

Deux thèses opposées sont en présence, chacune ayant ses partisans :

Thèse 1 : le viaduc aurait été détruit par les Allemands au matin du 15 août 44 pour couvrir leur retraite.

Thèse 2 : le viaduc aurait été détruit par les Alliés au matin du 15 août 44 pour protéger leur débarquement.

La singularité de cette controverse ne peut qu'éveiller l'intérêt de l'historien ; d'autant qu'aucune recherche n'ayant été faite sur le sujet, il s'avance en terrain vierge.

Chaque thèse sera donc examinée à la lumière des faits découverts, ceux-ci ne présument pas de découvertes futures.

Ce qui est avéré : les faits se sont déroulés au matin du 15 août 1944. Seuls témoins de l'évènement : les soldats allemands (en fait russo-polonais) de l'Ost 661 en poste à Anthéor sur les défenses côtières, d'une part, et le navire de guerre américain USS Brooklyn au large, d'autre part.

Aucun rapport n'a été découvert du côté allemand.

Un rapport est disponible du côté américain : à 04 h 00, le croiseur léger USS Brooklyn (CL-40) est en poste au large, en première ligne devant Camel Blue Beach (nom de code de la plage d'Anthéor), en tant que bâtiment principal du support naval du débarquement assuré par la Naval Task Force 87.

Ses observations débutent avec le lever de l'aube. Son carnet de bord (« Log ») et son journal de bord (« *General Narrative* ») mentionnent :

« Immediately behind the beach was a large masonry rail road bridge, with 9 arches, apparently intact.

From 07 00 to 07 30 there was almost continuous terrific air bombing of the Blue Beach Area, which blanketed the area with dust.

At 07 10 (H-50) BROOKLYN commenced her scheduled bombardment. The target area was well covered by a slow deliberate fire at a rate to expend the ammunition allowance of 450 rounds in the specified time.

07 58 – Ceased fire after expending 414 rounds 6"/47 H.C. ammunition. The area effectively covered and two piers of the bridge collapsed.

08 01 – First wave of landing craft ashore »

The slight breeze soon cleared the smoke and dust. No serious brush or forest fires were started. After the bombardment it was observed that two adjacent piers of the railroad bridge on the east end had been knocked down, collapsing the arches on either side of them. »

Ce qui peut être traduit par :

« Immédiatement derrière la plage se trouve un grand pont ferroviaire en maçonnerie, avec 9 arches, apparemment intact.

De 07 h 00 à 07 h 30, il y a des bombardements aériens intenses presque continus de la zone de Blue Beach, qui la recouvre de poussière.

À 07 h 10 (H-50), BROOKLYN commence son bombardement prévu. La zone cible est bien couverte par un tir lent et délibéré à un rythme permettant d'utiliser les 450 munitions autorisées dans les délais impartis.

07 h 58 – Arrêt du feu après avoir tiré 414 obus de 6"/47 H.C¹. La zone est effectivement couverte et deux piliers du pont se sont effondrés.

08 h 01 - Première vague de péniches de débarquement à terre.

La brise légère a rapidement éliminé la fumée et la poussière. Aucun incendie de broussailles ou de forêt grave n'a été allumé. Après le bombardement, il est constaté que deux piliers adjacents du pont de chemin de fer, à l'extrémité est, ont été démolis, effondrant les arches de chaque côté. »

Il n'y a aucun témoin oculaire de l'effondrement proprement dit du viaduc.

1 NDLR : obus de calibre 16,43 cm à haute charge explosive.

Les photos du viaduc endommagé, prises peu de jours après le 15 août, conduisent à conclure que les deux piles 7 et 8 se sont écroulées verticalement sur leurs bases et presque simultanément, car le tablier surplombant les voûtes correspondantes est peu brisé.



Le tablier est peu brisé. Les trous remplis d'eau sont des cratères de bombes, particulièrement importants près des piliers détruits. Les bouleversements du terrain ont modifié la nappe phréatique qui affleure la surface.

M. J.-F. L. G., responsable de la Cellule Patrimoine Infrastructures SNCF à Nice, responsable des ouvrages d'art de l'est de la région Paca, a cherché à comprendre ce qui a pu se passer, au plan technique, en se reportant aux plans du viaduc disponibles : 1860 (construction), 1936 (renforcement), 1947 (reconstruction).

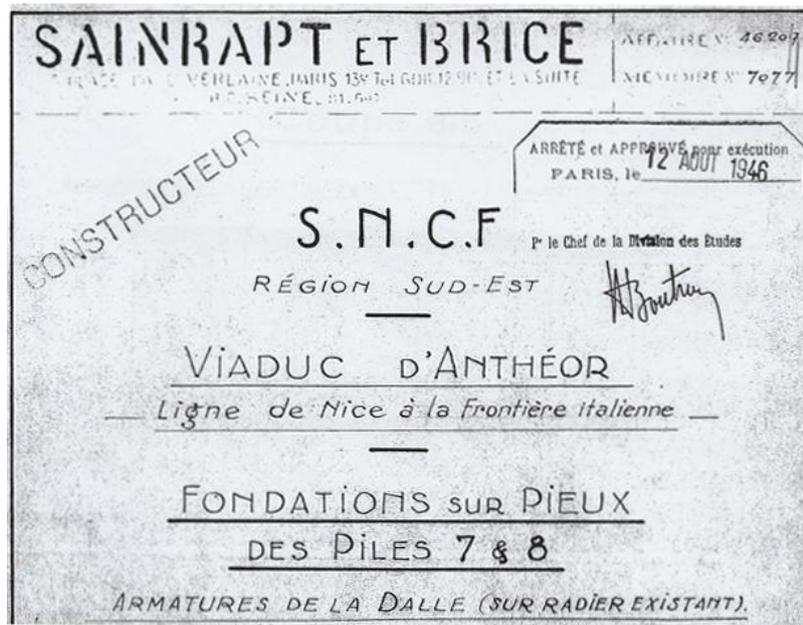
Ses conclusions sont formelles :

L'écroulement a été permis (voire favorisé) par la fragilité structurelle des deux piliers est : ils sont édifiés sur une partie du radier ne s'appuyant pas sur le sol dur, étant situés à l'aplomb du talweg du ravin d'Anthéor, rempli de vases et de sables. Cette zone était d'ailleurs connue comme sensible puisqu'elle fit l'objet d'un renforcement par injections de ciment en amont des piliers lors du confortement général de l'ouvrage en 1936.

La fragilité de cette partie de l'édifice, si elle ne présentait pas de risque dans le cadre d'une exploitation normale de la ligne, n'a pu manquer d'être augmentée par les impacts, souffles et ébranlements causés par les nombreuses bombes de gros tonnage reçues, au vu du nombre et de la taille des cratères visibles à proximité immédiate des piliers.

Cette hypothèse est devenue évidence à l'analyse des travaux de reconstruction conduits en 1946-1947 : les fondations des piliers 7 et 8 étaient très endommagées. Il fut indispensable de les refaire par enfoncement profond de pieux étroitement enserrés par des câbles dans une structure en béton précontraint ; cela n'aurait pas été nécessaire si seules les parties supérieures (piliers et tablier) avaient été touchées.

Cela n'a pas été nécessaire pour d'autres piliers endommagés mais toujours en place, où une reprise des fondations existantes a été suffisante.



Couverture d'un des plans de reconstruction des fondations (1946)

Examinons les deux thèses présentées.

Thèse 1 : le viaduc aurait été détruit par les Allemands au matin du 15 août 1944 pour couvrir leur retraite.

Cette thèse a été émise par des habitants de Saint-Raphaël réfugiés à l'époque du Débarquement dans des maisons forestières à plusieurs km en retrait dans l'Estérel. Thèse émise en toute bonne foi il y a 70 ans, largement relayée par la presse locale et quelques livres, la seule existante jusqu'à une époque récente.

Ces Raphaëlois, réfugiés dans l'Estérel, ont entendu des explosions au matin du 15 août provenant de la côte. À leur retour, ils ont constaté que le pont routier d'Agay était inutilisable et ils en ont déduit qu'il s'agissait d'une destruction effectuée par l'armée allemande, correspondant à l'une des deux explosions entendues le matin.

Ils en ont déduit que l'autre avait pu être la destruction du viaduc d'Anthéor.

Aucun habitant n'était présent sur place.

Aucune preuve historique n'a été retrouvée d'une action quelconque de l'armée allemande à ce sujet.

Aucun livre portant sur le Débarquement, ni français, ni américain, ne mentionne une action quelconque de l'armée allemande à ce sujet.

Les archives allemandes détenues à Draguignan, à l'état-major de la région, ont été brûlées ou ont disparu lors de l'avancée des troupes alliées en 1944.

On ne dispose, à ce jour, d'aucune archive militaire allemande prouvant qu'il y ait eu un plan de destruction programmée, que le viaduc ait été miné lors de la mise en œuvre des opérations de défense de la côte en prévision d'un possible débarquement allié, ni qu'il y ait eu un plan de mise à feu, ni l'exécution de cette mise à feu par une unité désignée.

L'unité d'infanterie présente à Anthéor le 15 août 1944 était l'Ost-661, unité supplétive constituée de soldats russo-polonais plus ou moins volontaires, dont certains se sont révélés très combattifs dans la défense de la plage et de ses abords, causant des pertes alliées.

Aucun document, aucune source ne mentionne la présence de soldats allemands du génie, les seuls disposant (en principe) du savoir-faire pour mettre en œuvre la destruction par explosifs d'un ouvrage maçonné aussi important (chaque pilier a une masse de 1 350 tonnes).

Aucune unité allemande présente dans le secteur Camel n'a battu en retraite le 15 août 44, ni à Anthéor, ni à Agay, ni au Dramont, ni à Boulouris, ni au Trayas, ni même à Théoule lors de l'avancée des troupes alliées le 16 août. Au contraire la quasi-totalité de l'Ost-661 fut faite prisonnière sur place les 15 et 16 à Anthéor et au Trayas par les Américains débarqués à Anthéor. Si des plans prévoyant une retraite avaient existé, ils auraient pu être mis en œuvre localement par les commandements d'unité ; cela n'a jamais été le cas, au contraire, au vu de l'intensité des combats pour interdire toute tentative de débarquement à Saint-Raphaël – Fréjus, d'une part, et pour la défense de ces villes contre l'avancée alliée, d'autre part.

Cette thèse s'appuie en outre sur une information selon laquelle les deux piles est du viaduc (7 et 8) auraient contenu des fourneaux à mine ménagées par le génie militaire français à la base des piles lors de la construction de l'ouvrage en 1860-1862. Ces fourneaux auraient été remplis d'explosifs et mis à feu lors du Débarquement. Cette situation expliquerait l'écroulement vertical simultané des piliers sur eux-mêmes.

La présence des fourneaux est affirmée par M. J. B., retraité, anciennement technicien supérieur aux ouvrages d'art SNCF de la région PACA, habitant Marseille et résident d'Anthéor. M. J. B. aurait été informé en son temps, par son supérieur hiérarchique, de ces cavités visibles sur un plan classé secret militaire, détenu à l'époque dans les archives SNCF à Marseille, plan qu'il n'a jamais vu lui-même.

Ce plan est inconnu du responsable de la cellule patrimoine infrastructures SNCF à Nice, responsable des ouvrages d'art de l'est de la Région Paca. Par ailleurs on n'en trouve pas trace dans le rapport complet des travaux de renforcement du viaduc en 1936.

Questions fréquemment soulevées par cette thèse :

Des fourneaux à mine étaient-ils réservés à la base des piles 7 et 8 ?

Étaient-ils remplis d'explosifs ? Si oui, ces explosifs étaient-ils opérationnels ?

Quelle unité des troupes d'occupation aurait pu actionner la mise à feu ?

Celle-ci aurait-elle pu être faite par une unité autre que le Génie ? Par exemple l'Ost 661 ?

La décision aurait-elle pu être prise localement au matin du 15 août entre 07 h 00 et 07 h 58, alors que l'unité subissait simultanément les bombardements aérien et naval, terrée dans les bunkers ?

Quel était l'intérêt pour les Allemands de détruire volontairement cette voie de communication stratégique, seule possibilité d'acheminement de renforts lourds depuis les Alpes-Maritimes vers la zone du Débarquement (train blindé circulant sur la Côte d'Azur notamment, mais aussi infanterie) ?

Une décision aussi lourde de conséquences, conduisant à la coupure totale de la chaîne d'approvisionnement de l'armée allemande des Alpes-Maritimes, et au-delà de l'armée allemande de Kesselring luttant contre l'avancée de l'armée alliée dans le nord de l'Italie, pouvait-elle être prise localement à Anthéor, voire à Draguignan ?

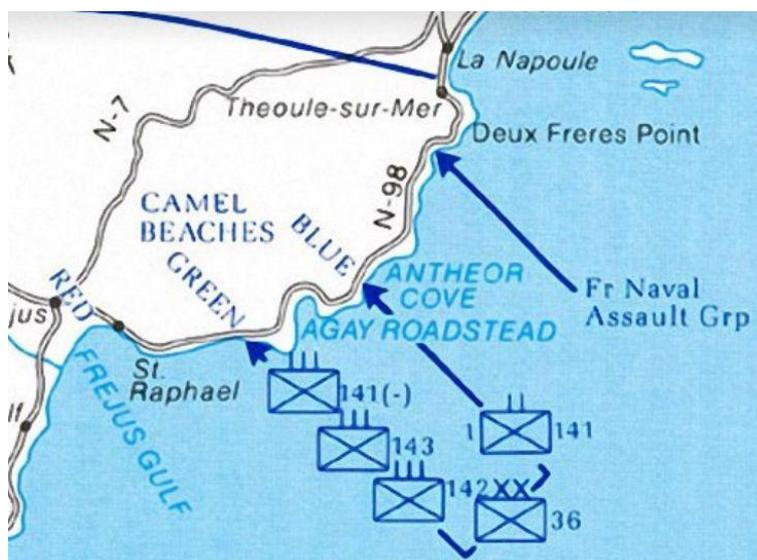
Une décision aussi lourde de conséquences n'aurait-elle pas fait le jeu des Alliés, qui s'étaient acharnés à tenter de détruire le viaduc d'Anthéor par des bombardements répétés (en moyenne un par mois) de septembre 1943 à août 1944, justement pour affaiblir l'armée allemande ?

Thèse 2 : le viaduc aurait été détruit par les Alliés au matin du 15 août 1944 pour protéger leur débarquement.

Cette thèse a été émise vers 2015 par l'association "Anthéor Hier et Aujourd'hui"² suite à l'étude des archives américaines de l'Opération Dragoon, complétée par l'analyse exhaustive des publications françaises et étrangères consacrées au Débarquement de Provence, et une approche technique auprès de la SNCF.

Les archives américaines sont nombreuses, précises et détaillées :

La plage d'Anthéor, pour exigüe qu'elle soit (80 m de large), a été choisie en tant que plage praticable la plus à l'est de la zone, pour sécuriser le flanc est de la zone Camel (zone attribuée à la 36^e division d'infanterie américaine), et indirectement l'ensemble du Débarquement de Provence, en empêchant l'envoi de renforts ennemis depuis l'est (Alpes-Maritimes).



Zone Camel. La calanque d'Anthéor (Anthéor cove) est Camel Blue.

La mission des 860 hommes du 1^{er} bataillon du 141^e régiment d'infanterie qui y débarquent est de couper toutes les voies de communication à l'est, dans un premier temps, pour sécuriser les opérations sur les autres plages. C'est ainsi qu'un barrage routier est dressé aussi vite que possible sur la route côtière vers la calanque du Petit Caneiret (rappelons que la coupure de la route nationale 7 dans l'Estérel est la mission du commando français débarqué dans la nuit du 14 au 15 août dans la calanque des Deux Frères à Théoule-sur-Mer). Il n'est pas formellement avéré que l'unité débarquée à Anthéor ait eu aussi pour mission de couper la voie ferrée, d'autant qu'elle ne disposait d'aucun moyen lourd, mais on dispose d'un témoignage en ce sens de la part d'un soldat « *soulagé de découvrir que le viaduc est pour partie à terre et qu'ils n'auront pas à le faire* ».

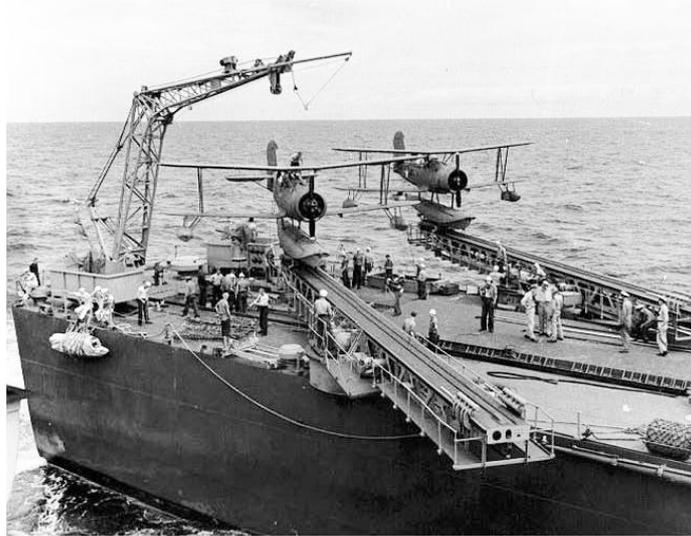
En ce qui concerne la coupure de la ligne ferroviaire, l'une des missions du 340th Bombing Group (bombardements aériens) et de la Naval Task Force 87 (bombardement naval) est de détruire le viaduc d'Anthéor avant le débarquement des troupes à terre, pour empêcher l'envoi de renforts et protéger le débarquement au Dramont.

Le bombardement aérien se déroule dans de bonnes conditions et avec précision, hors la quatrième vague qui ne peut larguer, l'objectif étant recouvert d'une épaisse poussière et de fumées causées par les bombes incendiaires.

² Association fondée et présidée par l'auteur.

Ce succès est permis par l'absence presque totale de Flak (défense contre avions allemande), dont la plus grande part a été démantelée dans les jours précédents dans la vallée du Rhône, pour y défendre les ponts de franchissement du fleuve, objectifs de l'aviation alliée. Les pièces restantes ont été réduites au silence par les bombardements. Les avions peuvent donc évoluer en sécurité, contrairement aux bombardements de 1943 et 1944 où les appareils étaient gênés dans l'approche et fréquemment atteints.

Le bombardement naval se déroule dans les meilleures conditions possibles : pas de sous-marins ni d'aviation ennemie pour gêner l'opération ; la météo a permis le catapultage de petits avions d'observation Curtiss depuis deux LST disposant d'une rampe d'envol. Leur rôle est de guider les tirs en renseignant les artilleurs en temps réel. On dispose de témoignages sur la grande précision des tirs du Brooklyn. Les 414 obus de gros calibre, chargés d'explosif puissant, atteignent la plage, ses abords et le viaduc.



Catapultage des Curtiss d'observation



Trois des 5 tourelles triples du croiseur léger USS Brooklyn qui bombardait Anthéor

Cette thèse est renforcée par l'analyse stratégique de la situation, car la destruction du viaduc d'Anthéor n'a cessé d'être un objectif depuis la décision prise par les Alliés en 1943 d'affaiblir par tous les moyens la capacité du Reich de produire et de transporter les ressources

indispensables à son effort de guerre en Europe. D'où la succession des 12 bombardements conduits entre septembre 1943 et août 1944 sur un ouvrage qui voyait passer un lourd tonnage de matériel militaire (15 000 tonnes par jour en 1943, d'après une estimation alliée).



Bombardement par les "forteresse volantes" B 17

Dans l'hypothèse où les piles 7 et 8 du viaduc renferment des fourneaux à mines, il ne peut être exclu que les tirs les aient atteints, déclenchant leur mise à feu et leurs effets destructeurs.

La destruction du viaduc est donc un objectif tactique et stratégique des Alliés qui se donnent tous les moyens pour l'atteindre, et l'atteignent.

Questions fréquemment soulevées par cette thèse :

Les Alliés avaient-ils intérêt à détruire le viaduc, s'en privant ainsi pour la suite de leurs opérations ?

Comment les Alliés auraient-ils réussi le 15 août à détruire le viaduc, dont 12 bombardements aériens n'avaient pu venir à bout pendant l'année précédente ?

Pourquoi le viaduc s'est-il effondré sur lui-même jusqu'à la base des piliers, sous l'effet de bombes larguées à la verticale, et/ou de l'explosion d'obus frappant la maçonnerie de plein fouet ?

En conclusion, dans l'attente de nouveaux éléments :

- L'armée d'occupation n'avait aucun intérêt à se priver d'un axe de communication essentiel à la poursuite de la guerre ;
- Aucune preuve ne permet d'accréditer la thèse de la destruction du viaduc par les troupes d'occupation ;
- Les Alliés avaient un intérêt majeur tactique et stratégique à priver les Allemands de l'axe de communication passant par le viaduc d'Anthéor ;
- Les moyens concentrés et mis en œuvre par les Alliés, et peut-être aussi la chance, ont réussi à couper la ligne de communication ferroviaire Marseille-Vintimille.

La conclusion logique est que le viaduc a été détruit par les Alliés.

Ainsi est-il mis fin à la légende de la destruction par une armée en retraite.