

LE BOMBARDEMENT DE BALARUC LES BAINS

Le 25 juin 1944 : les Alliés visent la Raffinerie

Une opération visant les installations de Frontignan, Sète et Balaruc-les-Bains

Dans le cadre des bombardements stratégiques qui ont pour but d'anéantir le IIIe Reich par le ciel, l'année 1944 constitue un véritable tournant. Depuis le début de l'année, l'aviation alliée – anglaise mais surtout américaine – lance de puissantes offensives aériennes partout en Europe en ciblant particulièrement les nœuds de communication (gares de triage, chemins de fer) et les usines de carburants synthétiques.

Pour opérer plus librement, les bombardiers sont désormais escortés par des chasseurs. En prévision des futures opérations sur le théâtre français – Overlord et Anvil – l'objectif des Alliés est de neutraliser l'industrie des carburants afin de paralyser l'arrivée des renforts ennemis et le ravitaillement en matériel. L'USAAF (*United States Army Air Forces*) et la RAF (*Royal Air Force*) sont en charge de cette mission en Europe.

Dans un rapport déclassifié des services de renseignement américains datant du 24 juin 1944, le Plan A indique que le secteur entre Sète et Balaruc-Les-Bains est la prochaine cible de la 15e USAAF, divisée pour l'occasion en cinq ailes (wings). La 55e wing se charge du secteur de Sète, Balaruc-Les-Bains et Frontignan. Le premier objectif de cette opération est de détruire les voies de communication de Sète ainsi que le terminus de son port afin de couper l'approvisionnement en carburant de la région. Il est également indiqué que les raffineries de Balaruc-Les-Bains et de Frontignan stockent le carburant dans des bacs d'huile ayant une capacité de stockage de 50 000 tonnes par an et alimentent les grandes villes du Sud de la France comme Béziers, Narbonne, Toulouse et Avignon. Une fois les objectifs atteints à Sète, les bombardiers doivent se diriger vers Balaruc-Les-Bains et Frontignan pour détruire les raffineries et les bacs d'huile.

L'attaque doit durer 245 secondes et a spécifiquement lieu un dimanche en raison de l'absence de civils dans les cibles ce jour-là. Pour la première fois, la commune de Balaruc-les-Bains fait partie des cibles prioritaires de l'aviation alliée. Le rapport note la présence d'une défense importante à Sète. Des positions de *Flak* (*Fliegerabwehrkanone*) défendent Sète tandis que six canons lourds ont été cartographiés. Dix-neuf canons du même type sont éparpillés au Sud-Ouest de la ville et vingt-deux autres protègent le flanc Ouest. Les bombardiers doivent donc voler à très haute altitude, entre 5 000 et 10 000 mètres, pour éviter le tir des positions. Cette tactique s'avère cependant coûteuse en vie humaine car les bombardements sont moins précis.

Peu avant 10 heures, près de six cent cinquante Boeing B-17 Flying Fortress et Consolidated B-24 Liberator bombardent la gare de triage de Sète et se dirigent vers les installations pétrolières de Balaruc-Les-Bains en deux vagues. Une fois leur cible atteinte, les bombardiers prennent la direction de Frontignan qui est bombardée à 10 heures.

Source : DELORME, Cedric, « La municipalité de Frontignan face à l'épreuve de la guerre 1935-1950 », *Mémoire de Master 2*, 2023.



Vue aérienne du bombardement de Sète, Balaruc-les-Bains et Frontignan. Source : Archives municipales de Frontignan



Vue aérienne du secteur de Raffinerie et de la gare en 1947 - Les impacts de bombes sont bien visibles, tout comme le paquebot échoué « El Djezaïr ». Source : IGN

Les conséquences du bombardement à la raffinerie du Midi

Depuis 1912, la Raffinerie du Midi, malgré son nom, n'était plus qu'un dépôt d'hydrocarbures. Elle envoyait ou recevait sa marchandise grâce un embranchement particulier la reliant à la voie ferrée et à 3 appontements donnant sur l'étang de Thau. Suite au bombardement, l'usine est sinistrée et n'a plus aucune voie de communication. Si l'indemnité due au titre des dommages de guerre va lui permettre certainement une reconstruction rapide, un problème majeur se pose.

Le bombardement a détruit un paquebot long de 145 mètres et large de 16, le «El-Djezaïr». Il était affecté avant la guerre au service de la liaison France-Afrique du Nord avant d'être saisi par les Italiens, puis réquisitionné par les Allemands. Ne pouvant l'utiliser, ceux-ci le remorquèrent dans l'étang de Thau. Au moment du bombardement, les Allemands avaient pour projet de le couler dans le goulet de Sète, afin de couper la communication entre l'étang et la mer mais ils n'en eurent pas le temps.

Depuis sa destruction, le navire encomrait la pointe de l'actuel Port Suttel et coupait toute entrée de navire à l'appontement de la raffinerie du Midi. Ce n'est qu'à partir de septembre 1947 que commenceront les travaux de renflouement afin de débarrasser l'encombrant paquebot de l'étang.

Sources : Archives départementales 34 (36W372 - GP695 DS) et l'Écho du Centre, 09-01-1947



La Raffinerie CIP de Frontignan après le bombardement du 25 juin 1944. Source : Archives municipales de Frontignan



La Raffinerie du Midi après le bombardement du 25 juin 1944. Source : Souvenir Français



Le paquebot El Djezaïr après le bombardement. Source : Archives départementales 34 (36W372 - GP695 DS)