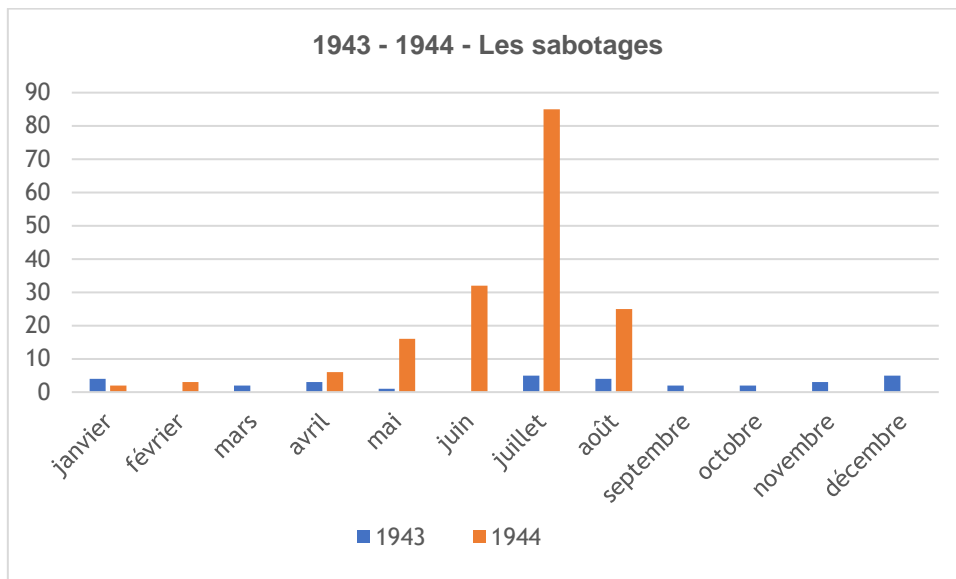


Sabotages



Note : Les bombardements alliés ne sont pas répertoriés dans la base de données, ni les renseignements qui en ont guidé plusieurs.

Même si l'administration de Vichy – forces de l'ordre comprises – a fonctionné presque jusqu'à la fin de la présence allemande en Loir-et-Cher, il n'est pas exclu que les signalements des responsables – policiers, gendarmes, maires, surveillance des voies ou des lignes - se soient faits moins systématiques quand la défaite des occupants est apparue certaine, en particulier en août 44. Mais au total, le recensement ici représenté ne doit guère différer de la réalité.

La distorsion entre des faits et leur représentation ultérieure n'a rien de spécifique à cette période : elle affecte tous les récits mémoriels qui ne peuvent être confrontés à l'expression contemporaine des événements. Dans le cas de l'occupation, elle joue naturellement un rôle amplificateur des actes résistants.

Du sable mis dans le réservoir d'un véhicule allemand arrivé la nuit à Blois : le premier sabotage signalé le 1er mai 1941, n'a, semble-t-il, guère eu d'écho au moment de son déroulement¹. Le commissaire de police se contente d'indiquer dans son rapport de quinzaine du 12 mai 1941 :

Au cours de la journée du 1er mai, j'ai été informé par deux militaires allemands qu'un acte de sabotage aurait été commis sur des voitures allemandes qui stationnaient rue du Pressoir Blanc : une enquête a été

¹ 2 autres « sabotages » sont signalés en août et octobre 1940 à Saint-Romain-sur-Cher et à Thésée, mais il semble qu'il s'agisse plutôt de ruptures de fils en raison de la vétusté des réseaux

faite, et un rapport en date du 6 courant adressé à la Kommandantur. Ce rapport avait été jugé insuffisant, une enquête par audition de témoins est venue la compléter. Il ressort de cette enquête qu'une seule voiture aurait été sabotée (mise de sable dans le radiateur) ; il ressort également que le convoi n'était pas gardé.

Il apparaît extraordinaire que le sabotage ait été fait par un français, étant donné que la rue du Pressoir Blanc est une rue très peu fréquentée, que ces convois sont arrivés assez tardivement le soir (par conséquent le coup ne pouvait guère être prémédité), et qu'enfin ces convois stationnaient devant la porte et sous les fenêtres d'un immeuble dans lequel logent des troupes allemandes, ce qui pouvait toujours faire craindre d'être surpris par quelqu'un entrant ou sortant ou regardant par une fenêtre.

Un court récit dans l'ouvrage Jardel-Casas paru en 1964 en donne une tout autre lecture :

Des tracts et des affiches appelant la jeunesse à refuser de partir en Allemagne sont distribués autour de la gare et, début décembre 1941, André Maillet, dit « Polyte », Robert Audo [sic pour Haudot], Robert Constantin, Bernard Joubert, Chenevière et Juteau, un soir avant le couvre-feu de 23 heures, traversant les voies de chemin de fer au-delà de la gare, gardée par les nazis, vont saboter une colonne de camions en stationnement rue du Pressoir Blanc. Avant de se retirer, ils enlèvent la bannière allemande à croix gammée placée au-dessus du portail d'entrée de la FeldKommandantur au séminaire. (M. Jean Deck, de Bracieux, a depuis vingt ans la garde de ce trophée).

La distorsion des faits est ici remarquable, tant pour la chronologie que pour l'ampleur des actes. La version policière, contemporaine de l'épisode, est évidemment plus proche de la réalité quant à la date, mais quel qu'en soit le déroulement exact, que le « sabotage » ait concerné un seul véhicule ou toute une colonne, la mémoire résistante a construit une représentation positive de cette action, jugée anodine – voire impossible – par le commissaire.¹

Distorsion aussi pour ce qui concerne d'autres sabotages. Celui de la nuit du 14 au 15 mai 1944, sur la ligne Paris-Toulouse, près de Salbris, est alors décrit dans 4 rapports -2 de la surveillance des voies, 1 des RG et 1 du lieutenant commandant la section de gendarmerie de Romorantin, le 17 mai 1944, ce dernier, précis et accompagné d'un plan :

(...) Vingt-huit wagons chargés de marchandises diverses et notamment de charbon de terre se sont couchés et enchevêtrés les uns dans les autres. La locomotive et le premier wagon, bien qu'ayant déraillé, sont restés sur leur roue et n'ont presque pas souffert. Après une rupture d'attelage, ces deux véhicules se sont arrêtés à 100 m environ de la

¹ Rapport de quinzaine du commissaire de police de Blois du 12 mai 1941 - ADLC 1375 W 12. Le récit se trouve page 127 de l'ouvrage (édition déjà signalée)

catastrophe. Les vingt-sept derniers wagons n'ont pas déraillé. Le ballast a été profondément labouré et les deux voies ont été défoncées sur une longueur de 100 m. Les rails de la voie numéro deux ont été arrachés sur une distance de 60 m.

(...) Le trafic ferroviaire interrompu sur les deux voies d'accident a été rétabli sur la voie 1 le 16 mai à 11h15 et sur la voie 2 ce même jour à vingt heures.¹

Une attestation d'un Lieutenant FTP établie en novembre 1948 au bénéfice d'un résistant de La Ferté-Imbault (qui fixe, lui, la date du sabotage au 12 mai) indique :

Est rentré en action de sabotage en date du 15 mai 1944 sous les ordres du capitaine FTP Auguste, sur voies ferrées, en faisant sauter en pleine marche, un train de ravitaillement allemand sur la ligne Paris-Toulouse, entre Salbris et Theillay, (...) qui permet la destruction de vingt-sept wagons et l'arrêt complet des trains pendant cinq jours.

De moins de 48 heures en 1944 à 5 jours en 1948, il y a bien sûr le travail de la mémoire. Il y a aussi peut-être le désir de magnifier un acte résistant au-delà de son efficacité, laquelle était pourtant reconnue indiscutable au moment de son déroulement -et ajoutons, dans un rapport établi par un officier de gendarmerie désigné ensuite comme favorable à la Résistance.

85 % des 106 sabotages de voies ferrées recensés se déroulent en 1944, principalement en juillet. Mesurée en dégâts sur les voies et ouvrages d'art, sur les déraillements et le temps d'immobilisation de trains, l'efficacité des actions de sabotage de voies ferrées se présente ainsi dans les PV et rapports qui les détaillent :

Déraillements – oui : 8 / non : 21

Interruptions de circulation – brèves (moins de 10 h) : 24 / prolongée (plus de 24 heures) : 16

Dégâts minimes ou sans conséquences : 18

Par explosifs ou à l'aide de câbles pendant des ballonnets alliés, une vingtaine de sabotages de lignes électriques sont signalés (5 en 1943, 16 en 1944) d'efficacité variable : dans 5 cas, le courant n'est pas coupé et le plus souvent, la détérioration des pylônes n'entraîne pas la rupture des fils.

La soixantaine de sabotages de lignes téléphoniques – tous ou presque en 1944 et la plupart (42) en juillet – présentent une efficacité supérieure à celle notée pour les lignes électriques. Les poteaux, le plus souvent en bois, plus aisément sciables, et l'absence de danger dans la coupure des fils facilitent le travail des saboteurs. Mais par ailleurs, il n'est pas certain que les occupants aient toujours souffert de ruptures de communications – souvent réparées rapidement – sur des lignes locales comme Cour-Cheverny / Fougères dans la nuit du 3-4 juillet 1944, La

¹ Rapport du Lieutenant Dahuron daté du 17 mai 1944 - ADLC 1375 W 58

Chapelle Saint-Martin / Maves, Talcy / Mauvoy le 14 août 1944, ou encore Bracieux / Bauzy, Bracieux / Neuvy le 22 juillet 1944...

L'action la plus visible et une des plus efficaces a été la mise hors service en 1944 de 3 des usines classées « *rüstung* » – armement – en Loir-et-Cher occupé et dont la production était en quasi-totalité au bénéfice des occupants : AMA (Atelier de Matériel Aéronautique) à Vendôme le 1^{er} mai, Bronzavia à Blois le 21 mai et Le Mouillour à Romorantin le 17 juillet. Les rapports policiers soulignent l'ampleur des dégâts occasionnés qui entraînent l'arrêt de la production : même intervenus en fin d'Occupation, ces sabotages ont pu contribuer à affecter l'effort de guerre allemand. ¹

Au total, avant d'apprécier l'efficacité militaire des actions de sabotages en Loir-et-Cher, il convient de les replacer dans le déroulement de l'occupation. Les 2 opérations recensées en 1941-42 n'affectent bien sûr pas le potentiel allemand mais elles témoignent de l'existence d'un refus, premier stade d'un esprit de résistance alors que la domination des occupants apparaît totale et durable. Ces derniers d'ailleurs en prennent vite conscience : ils imposent au préfet la création d'un « *service de surveillance des voies ferrées* » et des réseaux électriques et téléphoniques, qui se révélera en fait peu efficient ². A partir de 1943, les opérations recensées visent principalement les voies ferrées, en particulier au sud du département, la ligne Tours-Vierzon visée par la moitié des sabotages à l'actif également de groupes du Cher et de l'Indre. Mieux formés et mieux équipés, les Résistants gagnent en efficacité : si plus de la moitié des sabotages ne provoquent « *ni accident, ni déraillement* » selon les PV de gendarmerie en 43, ceux de 44 se montrent plus destructeurs, comme en témoignera, après la libération, une part des difficultés pour rétablir les moyens de transport de marchandises³.

Mais plus que l'efficacité, compte ici la manifestation claire d'organisations désormais capables de mobiliser des moyens et des hommes pour des actes concrets de résistance aux occupants. Cette capacité à agir, à déjouer surveillance et poursuites, et ce, quel que soit l'impact spécifiquement militaire des actions, a participé à la constitution d'un pôle combattant français, lequel permit en fin de compte à la Résistance de revendiquer sa part dans la défaite allemande.

¹ ADLC 1375 W 58 et 1652 W 21

² Voir par exemple un arrêté préfectoral de JF Bussière du 28 juillet 1942 - ADLC 580 W 20 - Les réquisitions au profit des Allemands de « gardiens auxiliaires » financées par les sommes affectées aux « frais d'occupation » seront évoquées dans Vainqueurs, vaincus ».

³ Une « Note de service » transmise le 28 juillet 1944 aux Chefs de secteur de garde des voies ferrées précise que « *la plupart des voies ferrées [sont] actuellement hors d'usage dans le département, par suite de sabotages ou de bombardements* ». ADLC 579 W 27