

LE RÉSEAU RAIL

Ma détermination dans l'Honneur et le Devoir

Le destin m'a fait passer, sans transition de mon service militaire légal en Tunisie, appelé en 1937, jamais libéré, retenu une troisième année, prolongée de la campagne de 1940.

L'armistice du 17 juin 1940 m'a surpris dans une infirmerie de fortune à l'Institution du grand Lebrun à Caudéran (Bordeaux) à la suite d'une crise foudroyante de paludisme, fièvre contractée en 1939 lors de l'occupation de la *Ligne Mareth* (sud tunisien).

La débâcle de juin 40 a été pour moi un traumatisme majeur, et un tournant clé de mon existence. Je me sentais humilié et, surgir en moi une non acceptation spontanée de la situation. Autre fond de ma conscience patriotique, décidé à retrouver mon régiment, j'étais seul, silencieux, foncièrement convaincu à quitter Bordeaux.

J'ai pensé rejoindre mon régiment replié à Bergerac, où se trouvait, paraît-il, les restes de celui-ci me sentant libre, alors que le gouvernement de la France avait failli. Je me suis alors décidé à rejoindre Bizerte par mes propres moyens, base du 8^e RM, en embarquant clandestinement à Marseille.

C'est ainsi que le 24 juillet 1941, trompant la Commission d'armistice italienne du port, j'ai réussi à partir pour Tunis et ensuite reprendre ma place dans mon unité.

Cette détermination était la réflexion dans mon esprit et la certitude que les territoires de l'Empire continueraient le combat auprès des alliés de la France, "*l'armistice n'étant qu'une suspension des combats*". Mon sens moral du devoir et de l'honneur s'opposait à toute velléité d'abandon.

La France, ni les colonies ne continuant les combats, et ayant appris "l'Appel du 18 juin" du Général de Gaulle, j'ai voulu rejoindre au plus tôt "la France libre".

J'ai demandé ma démobilisation à Avignon, et ensuite je suis rentré en zone occupée, afin de revoir mes parents avant de partir à Londres via l'Espagne. Arrivé à Paris, j'ai appris le décès de ma mère, qui s'était éteinte quelques jours avant. J'ai alors dû m'occuper de mon père et différer mon départ.

Trois jours après mon arrivée dans la capitale, j'ai rencontré un de mes tirailleurs qui m'apprenait que mon ami le capitaine Davout d'Auerstaedt avait été blessé lors de la retraite de Paris, et se trouvait à l'hôpital américain de Neuilly. Le lendemain de cette rencontre fortuite, je me suis présenté à l'hôpital. Je trouvais là mon ami en traitement, et je lui ai fait part de mon désir de rejoindre Londres via l'Espagne.

Il me proposa avant tout de prendre contact avec le représentant du Général de Gaulle à Paris, son ami, le colonel Michel Brault, celui-ci me ferait rejoindre Londres par *Lysander* en retour de mission.

Quelques jours plus tard, j'ai été reçu par Michel Brault, dit "colonel Michel", fondateur des réseaux *Étoile* et *Interallié*. Interrogé par lui sur mes intentions et ma personnalité, je lui avais fait part qu'au cours de mes trois années d'études aux Arts et Métiers, j'avais fait deux stages : l'un en 1935 comme élève mécanicien sur le *Paria* des Messageries Maritimes, et en 1936 sur les locomotives rapides de la Région Nord de la France, à Paris au dépôt de La Chapelle.

Au terme de ses réflexions, il m'a dit, que ces stages l'intéressaient au plus haut point, et m'a proposé de m'engager dans les services spéciaux de la France libre, *mission en Zone occupée*, en rentrant officiellement aux chemins de fer, région nord, afin de fournir aux alliés tous les renseignements sur l'activité de l'armée allemande susceptibles de les intéresser, et de créer, sous ma responsabilité, un réseau de renseignements structuré sur l'ensemble du territoire entre Paris et la Belgique. Cette proposition allant dans le sens de ma détermination, je lui ai donné mon accord.

Il m'a demandé alors de me mettre immédiatement en puissance et de rentrer aux chemins de fer Nord, comme "attaché de traction", bénéficiant de l'*ausweis* officiel de circulation de jour et de nuit des autorités allemandes, ce qui était indispensable à ma mission militaire. De fait, j'ai été présenté par le colonel Michel au chef du réseau *Interallié* et par ce dernier à *La chatte*, responsable du poste de radio TSF de la villa "Léandre", de transmission avec Londres et communiquant avec le service anglais : le fameux M6 anglais et le BCRA du Général de Gaulle.

Responsable du réseau *Rail* sous la tutelle du colonel Michel le 1^{er} novembre 1940. Ce dernier, professionnel exceptionnel, fut très précautionneux afin de me diriger pour l'efficacité de mon propre réseau, et parfaire à mon nouveau personnage : *Yves* fut mon pseudonyme, c'est-à-dire la façon de me comporter afin de ne pas brûler mes agents en cas d'une éventuelle capture.

Ce devoir de vérité doit être assorti d'un devoir de conscience dans la certitude que ce travail est effectué au nom du bien commun au-dessus des passions des hommes.

Des circonstances fortuites au cours de toutes mes activités m'ont permis un soir en rentrant tardivement au dépôt avec ma locomotive de trouver mon chef de dépôt, *M^r Passagez*, dont je m'étais enquis de sa personnalité, ancien de la guerre 14-18, chevalier de la Légion d'honneur. Je l'ai suscité de rentrer dans mon réseau. Il s'attendait à être contacté un jour ou l'autre afin de faire partie des nôtres.

Je l'ai présenté au colonel Michel qui a donné son accord. Il est devenu mon adjoint de réseau. Il fut un élément positif statique de gestion, tandis que moi-même j'étais la partie mobile et dynamique de missions. Tous les deux nous fûmes engagés comme agents P1 immatriculés à Londres.

Grâce au recrutement de *M^r Passagez* dans mon réseau, en plus de la dizaine de mécaniciens qui avaient donné leur bonne volonté à notre cause, d'autres qui connaissaient parfaitement *M^r Passagez* qu'ils avaient en très haute estime se sont ralliés à nous. Les hommes qui parcouraient l'ensemble du territoire entre Paris et la Belgique se prêtaient volontiers à nous communiquer toutes les activités des déplacements continus des unités allemandes sur cette partie du territoire. Toutes ces personnes de bonne volonté étaient classées "Agents P2".

Le réseau *Rail* était cloisonné avec un soin relatif à l'époque. Il était uniquement dédié à "l'espionnage", à ne pas confondre avec la mission du "Service action" de la France Libre. Nous devions faire savoir ce qui se passait chez l'ennemi, connaître ses moyens d'action et deviner ses intentions...

Le développement, au Nord de la France, de la *Luftwaffe* était très important, c'est pourquoi le SOE (*Special Operation Executive*) anglais dirigé par le colonel Buckmaster et le BCRA du Général de Gaulle ont fait appel à nous.

Il était difficile de s'improviser "clandestin" : s'en tenir au minimum lors des conversations, ne rien garder sur soi, afin de faire en sorte qu'en cas de capture, le réseau ne soit pas investi. Aujourd'hui encore après de nombreuses années écoulées, je revois cloisonnées mes rencontres, ne donnant jamais le programme de mes déplacements, me taire et éviter les regards en coin. La formation de ce réseau était assez complexe : difficile d'improviser en ce domaine, composé de novices inexpérimentés, à former sur le terrain, dépourvus de protection, si bien que le bilan de ces hommes de bonne volonté qui s'offraient aux coups de l'ennemi a été important par la masse des renseignements collectés, mais hélas a aussi comporté des grands risques et de nombreux martyrs...

Ce réseau *Rail*, spécialisé dans les renseignements ferroviaires se battait en cherchant à obtenir le plus d'indices, en apparence anodins, sur l'activité des unités allemandes comme, par exemple, j'ai su par hasard que le Haut Commandement allemand avait donné l'ordre aux ateliers du dépôt du Bourget de faire installer un poêle de chauffage au milieu de chaque wagon à bestiaux. Ce qui a confirmé Londres de la détermination d'Hitler à préparer la campagne de Russie.

D'autre part, un renseignement fortuit m'a permis d'apprendre que des travaux en cours permettaient l'aménagement par les allemands d'un terrain d'aviation "interception de chasse" aux environs de Brombos-Sarcus. Je l'ai transmis à Londres et au terme de son installation il a fait l'objet d'un bombardement. À la suite duquel le réseau a reçu le télégramme suivant : "*Félicitation, renseignement de valeur*".

L'occasion m'a été donnée de renseignements sur les travaux de fortification des côtes de la Manche par le recrutement d'un agent ayant une propriété à Saint Honorine des Pertes...

La Marine allemande est venue un jour pour réquisitionner au dépôt de La Chapelle l'ensemble du parc des automotrices. L'ordre nous a été donné de les transformer en groupes électrogènes et de les faire acheminer aux diverses bases sous-marines allemandes de l'Atlantique, accompagnées d'un agent d'entretien sur chacune. Sur place, ces agents me donnaient l'opportunité de renseigner Londres

des résultats réels de leurs bombardements sur ces bases ainsi que le rythme des entrées et sorties des sous-marins. Entre autre, mon réseau a fourni tous les centres de réparation de secours des services ferroviaires allemands pour l'approvisionnement et dépôts (matériel roulant, charbon, huile, essence).

Pour le passage clandestin de la ligne de démarcation nord, nous avons fait aménager sur deux machines à vapeur du dépôt une cache pour un homme derrière un paravent de métal Il était accroupi et l'ensemble camouflé par un mur de briquettes. Ce dispositif n'a jamais été découvert et très souvent l'agent allemand d'accompagnement s'y appuyait innocemment sur tout le parcours.

Souvent, j'étais volontaire à tracter des trains de troupes ou de matériel lourd pour information directe ou pour contrôler la véracité des indications portées à ma connaissance.

Le colonel Brault disposait de l'opportunité d'utiliser ces renseignements transmis en deux exemplaires, l'un qui lui était destiné, l'autre remis au poste radio.

L'interception des ordres officiels aux autorités allemandes, des demandes, des besoins de transports de troupes ou de matériel lourd m'a permis faire connaître à Londres le cheminement des trains allemands sur toute la région nord de la France, et cela environ trente six heures minimum avant leur exécution. L'aviation alliée pouvait ainsi intervenir sur tout le parcours de leur destination...

Peu avant mon arrestation, j'ai pu fournir un itinéraire complet de la frontière espagnole, à sa sortie à la frontière belge, d'un train spécial particulièrement recommandé, transportant de très hautes personnalités allemandes : points de relais prévus et horaire... Il n'a pas eu de suites par l'aviation alliée, à mon avis "pour raison d'État"...

Malheureusement, le 22 novembre 1941, mon activité au service de mon pays a pris subitement fin par suite de mon arrestation due à la délation de *La chatte*.

Mon interrogatoire par un officier supérieur de l'Abwehr en possession de tous mes rapports transmis à Londres, non détruits, saisis au poste radio s'est terminé par ces mots : "*Capitaine vous ne pouvez pas vous imaginer le mal que votre réseau a fait à l'Armée allemande*".

D'abord interné à la prison de Fresnes (troisième division), mis au secret puis otage au Fort de Romainville en 1943, condamné à mort, non exécuté mais déporté "NN" directement de Paris au camp d'extermination de Gusen, via Mauthausen, destiné à mourir à petit feu...

Libéré le 5 mai 1945 par la III^e Armée du général Patton, rentré en France, rapatrié sanitaire le 22 juin 1945 en compagnie du cercueil de mon compagnon le Père Jacques de Jésus, du Carmel d'Avon (Fontainebleau), dont j'ai été le témoin de sa "téméraire charité" journalière et surnaturelle dans ce camp de misères.

Une fois encore, après des soins intensifs pour retrouver ma santé j'ai repris ma carrière aux chemins de fer du Nord. Alors que je me trouvais en stage aux ateliers du Landy, mon attention a été attirée par un wagon plateau, laissé à l'abandon sur une voie de garage, sur lequel se trouvait six engins, type marine avec hélice. J'ai fait part à l'ingénieur des ateliers de ma découverte. Il m'a dit, en connaissant mon passé de résistant qu'il me donnait carte blanche afin de libérer cette place. Nanti de ce blanc-seing, j'ai aussitôt pris contact avec le commandant des services spéciaux de la Marine (Place de la Concorde). Suite à la description des engins que je lui ai faite, il a été intéressé au plus haut point, prenant rendez-vous pour le lendemain. À sa grande surprise, il s'agissait en fait de dragues de déminage acoustique du dernier modèle allemand qu'il a fait enlever d'urgence et acheminer aux ateliers des arsenaux pour modifier notre fabrication en cours. À la suite de quoi j'ai reçu une lettre de l'ingénieur général GM Schennberg me remerciant de mon initiative permettant le déblaiement accéléré de nos côtes d'une part et faisant faire une économie substantielle pour le budget (lettre du 7 janvier 1947 n° 40 071).

Cette découverte "tardive" deux ans après la fin de la guerre n'a pas été appréciée par la SNCF...

La providence a bien voulu que je survive à toutes ces épreuves dans le témoignage de mes devoirs envers ma Patrie la France, et rédiger ces quelques lignes.

Louis-Henri Bousset
Déporté résistant
48261 Mauthausen