

RÉSISTANCE FER : UN ÉPISODE

Reprenant une plaisanterie en vogue lors de la création de la SNCF, Louis Armand avait coutume de dire, au sujet du rôle des cheminots dans la lutte : "*Sans Nous, C'est Foutu*". Il disait aussi : "*Les cheminots sont disciplinés et capables. Quel que soit l'amour qu'ils portent à leur matériel, et en particulier à leurs locos, lorsqu'ils s'engagent dans une action de sabotage, ils la réussissent*".

En 1943, rien n'est facile : organiser un déraillement, par explosifs ou sabotage de rails, risquait toujours de provoquer la mort de Français, notamment celle des mécaniciens des locomotives. Pour désorganiser certains convois allemands, la seule solution, à défaut d'explosifs spéciaux, était de faire sauter la voie *après* le passage de la locomotive... Mais cela nécessitait une commande à distance, donc un détonateur et des centaines de mètres de fil...

L'histoire n'a pas retenu combien d'hommes se sacrifièrent pour accomplir cette mission, la plupart étant facilement repérables par les soldats allemands lorsque le nombre de ces derniers était plus important que prévu... Certes, les noms de ces cheminots figurent sur les monuments, mais les circonstances de leur mort sont généralement mal connues sinon oubliées... Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Les cheminots ont payé un lourd tribut à la Résistance. Pendant la période 1939-1945, il y eut :

- 2 361 tués en service
- 2 481 blessés par sabotage, soit un tué et un blessé par jour
- 309 fusillés
- 2 480 déportés.

L'intérêt des opérations de sabotage résidait surtout dans la neutralisation de la voie pendant plusieurs jours, du fait du déraillement, provoquant embouteillage et retards sur certains axes importants.

Il y avait deux catégories bien distinctes de soldats allemands désignés pour convoier les trains. Lorsque le chargement ne nécessitait pas d'opérations de sécurité particulières, le personnel d'accompagnement s'apparentait, malgré la discipline imposée par les sous-officiers, à des "bidasses" ordinaires. L'opération de sabotage pouvait alors être effectuée pratiquement sans risque, quelques rafales de mitraillette permettant généralement d'affoler les convoyeurs.

Malheureusement, les renseignements fournis par les cheminots, pourtant bien organisés en zone nord, n'étaient pas toujours certains. Souvent, au dernier moment, étaient embarqués dans une voiture de voyageurs des permissionnaires plus ou moins aguerris, quelquefois appartenant à des unités SS, qui adoptaient rapidement une tactique de combat et de "ratissage", dès que le train avait sauté.

Celui ou ceux (jamais plus de deux, faute de mitraillette) qui étaient chargés de couvrir le repli, pour ne pas dire la fuite des camarades, devaient rester en arrière pour faire diversion en cas de nécessité si les Allemands réagissaient trop rapidement ; alors, leur chance d'échapper n'était pas grande.

Je n'ai su que son prénom : Raymond, et de surcroît c'était un pseudonyme... Je ne l'ai rencontré que quelques heures, le temps de préparer avec quelques autres un projet "d'action" ferroviaire. C'était fin août 1943, entre Soissons et Reims, à une quinzaine de kilomètres de cette ville. De cet homme rayonnait une tranquille assurance. Il était à la fois déterminé et fier de lutter contre la présence allemande en qualité de responsable d'un petit groupe de résistants et de cheminots. Blond, yeux bleus, le visage ouvert, rieur, il était disponible et suscitait la sympathie. Il m'avait profondément impressionné.

Nous étions quatre. Je n'étais que le spectateur chargé de faire connaître à Londres les méthodes de ce que l'on n'appelait pas encore *Résistance Fer*. Tout avait été minutieusement préparé avec plans à l'appui pour la pose d'un nouvel explosif - modèle plastique - de part et d'autre de la voie. Sous la responsabilité de Raymond, l'emplacement du détonateur avait été choisi dans un endroit boisé. Nous l'entourions dans un rayon de cent à deux cents mètres pour faire éventuellement diversion.

Le lendemain matin, vers 6 heures, tout se déroula comme prévu. Le train dérailla après le passage de la locomotive... Mais les hurlements gutturaux nous firent comprendre qu'une troupe aguerrie se déployait immédiatement. Chacun avec un pistolet 7,65, nous ne pouvions rien contre des fusils et des mitraillettes.

J'entendrais toujours la voix de Raymond nous donnant l'ordre de décrocher afin de témoigner et rendre compte absolument de l'opération. Comme nous hésitions, et pour nous imposer sa décision, il se mit à hurler des injures aux Allemands afin de les attirer vers lui.

Des tirs aveugles commencèrent alors et nous fûmes contraints de nous replier en rampant. Raymond continuait à se battre avec une sorte de fusil-mitrailleur, cherchant à gagner du temps pour nous sauver. Nous étions près des motos lorsque nous entendîmes crier : "*Vive la France*", puis une dernière rafale.

Nous pleurions.

Je n'ai jamais connu un tel sentiment de honte et d'impuissance.

Ceux qui ont vécu - et survécu - à ces moments savent que la détermination, l'exaltation, la griserie même du combat effacent rarement la peur. Ces actions auraient pu inspirer Hemingway, puisqu'elles ressemblaient étrangement à celle de *Pour qui sonne le glas* : un combattant se sacrifiant pour que ses camarades puissent vivre.

Le débarquement n'aurait pas pu réussir sans la Résistance, a déclaré le général Eisenhower. Mais le front ferroviaire, qui en était l'instrument essentiel, n'aurait pu exister sans le sacrifice anonyme de milliers d'hommes.

En effet, la puissance de l'armée allemande était encore considérable et les troupes alliées auraient été rejetées à la mer sans le courage des cheminots résistants, ainsi que l'ont reconnu eux-mêmes les généraux allemands, et notamment le général Blumentritt, ancien chef d'état-major du commandant en chef des Forces allemandes de l'Ouest, qui déclara en 1964 : "*La Résistance et l'attitude des cheminots retardèrent considérablement l'arrivée des divisions destinées à participer aux combats de Normandie... Ils ont contribué de façon majeure à accroître les difficultés opérationnelles du haut commandement*".

Pierre Sudreau
Ancien ministre
Président de la Fondation de la Résistance