

YONNE 40/44 mémoire

N° 31 / mai 2014 - 4€ / ISSN1620-1299

SOMMAIRE

LE DOSSIER

1943, LA MARINE ALLEMANDE SUR LES ROUTES DE BOURGOGNE Par CLAUDE DELASSELLE / page 2

HISTOIRE DES RÉSEAUX

LE RÉSEAU SAMSON Par JOËL DROGLAND / page 11

1944 / 70^E ANNIVERSAIRE / 2014

IL Y A 70 ANS, L'YONNE ÉTAIT LIBÉRÉE!

Par THIERRY ROBLIN / page 15

ANNIVERSAIRE

69^E ANNIVERSAIRE DE L'ATTAQUE DU MAQUIS AILLOT (18 JUIN 1944) Par FRÉDÉRIC GAND / page 18

LIVRES

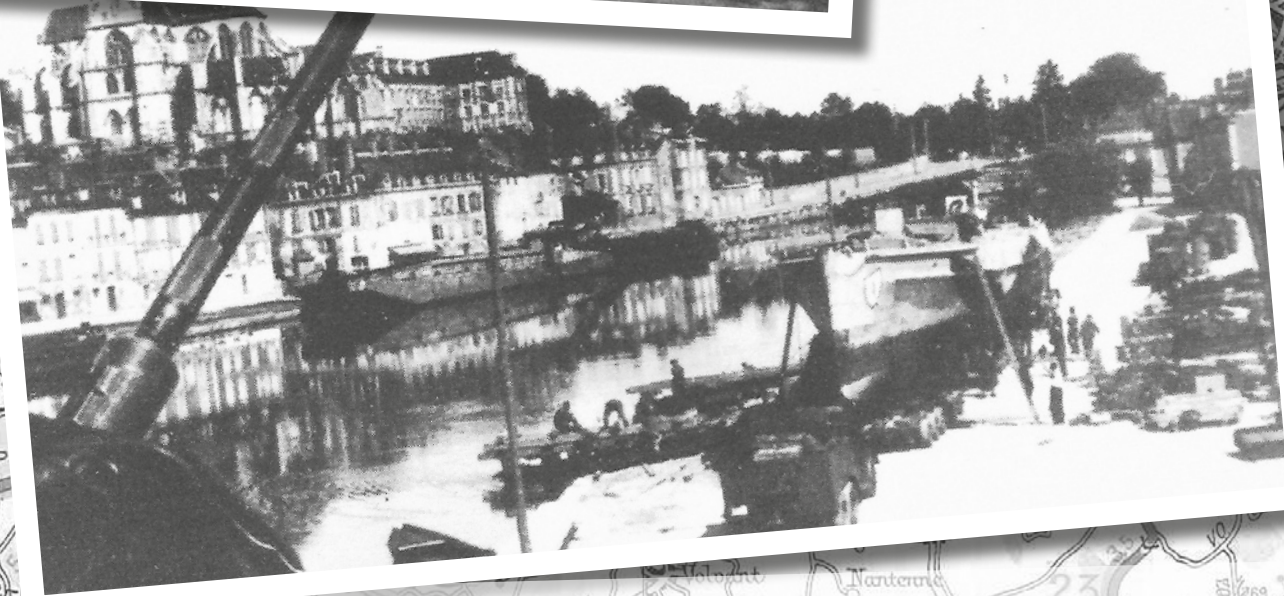
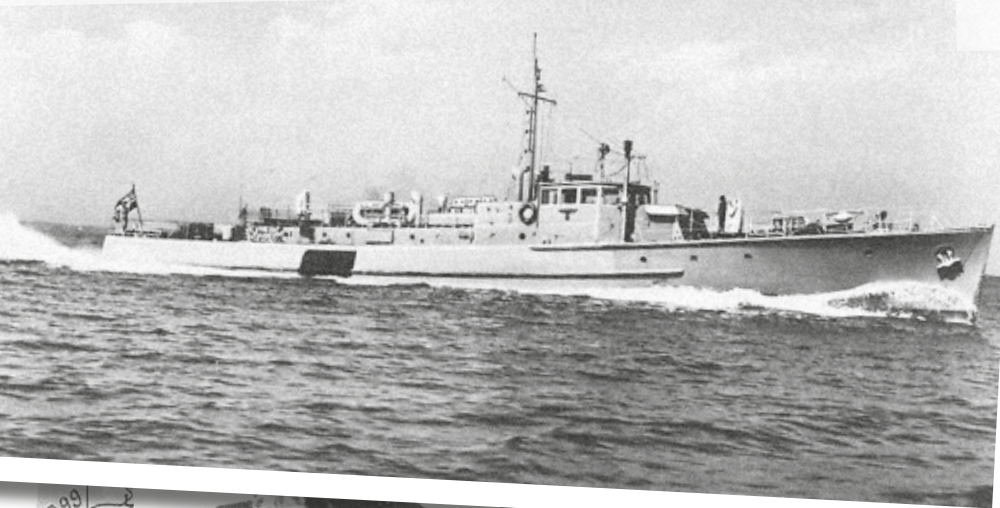
ARMAND SIMONNOT, BÛCHERON DU MORVAN, COMMUNISME, RÉSISTANCE, MAQUIS DE JEAN-YVES BOURSIER

Par JOËL DROGLAND / page 23

[LE DOSSIER]

1943, LA MARINE ALLEMANDE SUR LES ROUTES DE BOURGOGNE

Par CLAUDE DELASSELLE



ARORY

• Association pour la Recherche sur l'Occupation et la Résistance dans l'Yonne •

Yonne mémoire 40/44 / Bulletin de l'Association pour la Recherche sur l'Occupation et la Résistance dans l'Yonne /
Directeur de publication : C. Delasselle / Rédacteur en chef : C. Delasselle / Iconographie : Arory / Coordination : T. Roblin, J. Rolley /
Graphisme et réalisation : F. Joffre / Arory, 2014 / Photos : D.R. / Site internet : www.arory.com / e-mail : arory.doc@wanadoo.fr /
Centre de documentation : 15 bis, rue de la Tour d'Auvergne - 89000 Auxerre / Tél. / fax : 03 86 48 23 68 / Couverture : montage
photo réalisé avec des documents d'archives officielles et archives privées (©Arory D.R. 2014) /

[LE DOSSIER]



Un MFP sur la route d'Egriselles, à l'entrée d'Auxerre [collection privée Karsten Klein].

1943, LA MARINE ALLEMANDE SUR LES ROUTES DE BOURGOGNE

par Claude Delasselle

UN ÉVÉNEMENT SPECTACULAIRE MAIS MAL CONNU

Entre le début mai et la fin juillet de l'année 1943, pendant l'occupation allemande, plusieurs dizaines de bateaux de guerre allemands ont traversé le département de l'Yonne au cours d'un voyage terrestre qui les conduisait du port d'Auxerre à celui de Chalon-sur-Saône. Cet événement est resté dans les mémoires des habitants des villes et villages traversés. Quelques personnes l'ayant vécu sont encore vivantes et peuvent en témoigner, beaucoup d'autres ont entendu leurs parents ou grands-parents l'évoquer.

Malheureusement, comme c'est souvent le cas, les témoignages qui ont été recueillis à diverses époques¹ divergent souvent, notamment sur la période pendant laquelle il s'est déroulé et quant au nombre et au

type des bateaux qui ont traversé le département. Curieusement, cet événement étonnant n'avait jamais été véritablement étudié sérieusement jusqu'à présent : bien au contraire, de nombreuses légendes ont circulé à ce propos, de nombreuses erreurs ont été écrites, encore récemment. Nous-mêmes l'avions évoqué, dans le cédérom *La Résistance dans l'Yonne* et dans le livre *Un département dans la guerre*, en reprenant certaines de ces erreurs, en particulier celle concernant le destin de ces bateaux, dont nous avons écrit, en nous basant sur des sources non vérifiées, qu'aucun n'avait sans doute dû arriver jusqu'à la Méditerranée, ce qui est totalement faux comme nous le verrons plus loin.

Ce n'est que par la consultation d'archives, allemandes en particulier, que la vérité pouvait être rétablie. Rémy Cantin, un membre

[LE DOSSIER]

de l'ARORY habitant Saint-Bris, un des villages traversés par ces transports spectaculaires, avait déjà recueilli de nombreux témoignages provenant d'habitants de ce village. Très intéressé par cet événement, et collectionneur spécialisé dans l'étude de la période de l'Occupation, il a cherché et trouvé sur internet de nombreuses archives émanant notamment de la Kriegsmarine, ainsi que des photos prises par des Allemands, totalement inédites. Grâce à ces documents, il m'était possible de reprendre la question sur des bases sérieuses².

LES RAISONS DE CES TRANSPORTS

Avant de décrire leur déroulement, il est nécessaire d'expliquer les raisons de ces transports terrestres de bateaux de guerre allemands à travers la Bourgogne au printemps 1943. Pour cela, il faut rapidement évoquer le contexte militaire de l'époque. La France, dont l'armée a été écrasée en quelques semaines, en mai et juin 1940, par l'attaque allemande, n'est plus en guerre depuis l'armistice signé le 22 juin 1940 : elle est occupée par les troupes du III^e Reich, d'abord seulement dans la zone nord jusqu'à la mi-novembre 1942, puis dans sa totalité.

Mais la guerre s'est étendue rapidement dans de nouvelles régions du monde, au printemps 1941 dans l'Europe du Sud, en Méditerranée et en Afrique du Nord, puis en Europe de l'Est avec l'attaque allemande contre l'URSS le 22 juin 1941. La raison essentielle de l'extension de la guerre en Méditerranée est la faiblesse militaire de l'Italie mussolinienne, alliée d'Hitler. Mussolini, jaloux des succès de l'armée allemande et désireux d'accomplir ses rêves de domination impérialiste en Europe du Sud et en Afrique, avait lancé en septembre 1940 les troupes italiennes se trouvant en Libye (qui était sous protectorat italien depuis l'avant-guerre) à la conquête de l'Égypte qui était sous protectorat britannique. Mais les troupes italiennes ont été rapidement stoppées et refoulées par une contre-offensive britannique, les Anglais faisant la conquête de toute la partie Est de la Libye qu'on appelle la Cyrénaïque (Tobrouk, Benghazi).

Même scénario catastrophe pour le régime fasciste en Europe du Sud : Mussolini a attaqué la Grèce le 28 octobre 1940 mais, là aussi, les troupes italiennes ont été rapi-

dement refoulées par l'armée grecque. L'Italie fasciste ne pouvait donc plus compter alors que sur le soutien militaire du III^e Reich pour sortir de cette situation difficile. Après avoir rencontré Mussolini en janvier 1941, Hitler a donc décidé d'envoyer des troupes en Sicile, fait bombarder Malte qui était sous contrôle britannique puis décidé, en février 1941, l'envoi d'un corps armé (qui deviendra le célèbre Afrika Korps) en Libye, commandé par un de ses meilleurs généraux, Erwin Rommel (c'est l'opération « Sonnenblume », Tournesol en allemand). Peu de temps après, en avril 1941, l'armée allemande envahit la Yougoslavie et la Grèce, puis la Crète en mai 1941.

LE VERROU DE GIBALTAR

La Méditerranée est donc devenue dès le printemps 1941 un théâtre d'opérations militaires très important et l'Allemagne a besoin de bateaux de guerre en Méditerranée, les unités de la marine italienne ne suffisant pas à acheminer les troupes allemandes et italiennes et le matériel nécessaire sur les champs de bataille, en particulier les côtes de Libye. Mais le transfert de bateaux de guerre depuis la mer du Nord ou la Manche vers la Méditerranée est impossible par

IMPOSSIBLE DONC POUR LES ALLEMANDS D'ATTAQUER GIBALTAR ET D'EN DÉLOGER LES BRITANNIQUES ; IMPOSSIBLE DONC DE FAIRE PASSER DES NAVIRES DE GUERRE ALLEMANDS EN MÉDITERRANÉE PAR MER.

mer puisque les Anglais tiennent toujours la citadelle de Gibraltar, au sud de l'Espagne, et empêchent ainsi, par leur artillerie et leur aviation, tout passage de navires de surface dans le détroit entre l'Espagne et le Maroc. Hitler avait espéré que Franco, le dictateur espagnol qu'il avait aidé à gagner la guerre d'Espagne contre les Républicains espagnols, entre 1936 et 1939, signerait une alliance militaire avec le III^e Reich et l'autoriserait à lancer des troupes à travers l'Espagne pour chasser les Anglais de Gibraltar. Mais Franco, rencontré par Hitler à Hendaye le 23 octobre 1940 (la veille de la rencontre entre Pétain et Hitler à Montoire), a finalement refusé une alliance militaire avec l'Allemagne nazie et le passage de troupes allemandes à travers le territoire espagnol. Impossible donc pour les Allemands d'attaquer Gibraltar et d'en déloger les Britanniques ; impossible

donc de faire passer des navires de guerre allemands en Méditerranée par mer (seuls quelques sous-marins allemands réussiraient à le faire). Les Allemands devaient donc envisager de faire passer ces bateaux à travers la France, depuis la mer du Nord ou la Manche jusqu'à la côte méditerranéenne de la France.

LA MAÎTRISE DES TRANSPORTS TERRESTRES DE BATEAUX DE GUERRE PAR LES ALLEMANDS

Or les Allemands savaient faire ce genre de transport puisqu'ils avaient déjà commencé à transférer, à partir de 1941, dans le cadre de la guerre contre l'URSS, de nombreux bâtiments de guerre depuis l'Allemagne du Nord jusqu'en mer Noire. En effet non seulement le détroit de Gibraltar était bloqué par les Anglais mais le détroit des Dardanelles, à l'est de la Méditerranée, appartenait à la Turquie restée neutre, ce qui empêchait de faire passer les navires italiens ou allemands se trouvant déjà en Méditerranée jusqu'en mer Noire. La seule possibilité d'acheminer des bateaux de guerre allemands en mer Noire était donc le transport par voie d'eau et par voie terrestre, à travers l'Allemagne et l'Autriche

(qui était annexée au Reich depuis 1937), puis par le Danube jusqu'à la côte roumaine de la mer Noire (la Roumanie étant alors alliée de l'Allemagne). Ces bateaux, et même de petits sous-marins, étaient tirés par des remorqueurs sur l'Elbe, depuis Hambourg jusqu'à Dresde, puis hissés sur d'énormes remorques tirées par des camions et circulaient sur l'autoroute jusqu'au Danube, où ils étaient remis à l'eau et descendaient ce fleuve jusqu'à la mer Noire. Au total, 428 bâtiments de tous types (sous-marins, dragueurs de mines, péniches de débarquement, vedettes, tankers, cargos et même deux brise-glaces) furent transportés sur cet itinéraire entre 1941 et 1944.

De la même façon, les Allemands ont aussi transporté, en 1943 et 1944, près de 140 bâtiments de tous types (péniches de débarquement, dragueurs de mines, sous-ma-

[LE DOSSIER]

rins, tankers, cargos, etc.) entre Gênes et la plaine du Pô, par la route à travers les montagnes des Apennins, puis par le fleuve Pô jusqu'à Venise : en effet, à partir du débarquement allié en Sicile en juillet 1943 puis dans le sud de l'Italie en septembre 1943, les bateaux allemands ne pouvaient plus contourner la botte italienne pour rejoindre l'Adriatique. On voit donc que les Allemands avaient une grande habitude de ce genre de transport et qu'ils en maîtrisaient parfaitement tous les aspects techniques³.

LES PREMIERS TRANSPORTS DE BATEAUX À TRAVERS LA FRANCE (1941-1942)

Les premiers transports de bateaux allemands à travers la France ont été effectués en 1941 et 1942, alors que l'Allemagne n'occupait encore que la zone nord (en gros la moitié nord de la France, plus la côte atlantique jusqu'à la frontière espagnole). De ce fait, les autorités allemandes ont demandé l'accord du gouvernement de Vichy pour faire transiter ces bateaux à travers la zone sud non occupée qui échappait à leur tutelle. La première demande allemande a concerné des vedettes de sauvetage (Flugbetriebsboote, ou FL. Boote, vedettes de secours d'aviation), destinées à récupérer en mer les aviateurs allemands qui seraient abattus au-dessus de la Méditerranée. Le gouvernement français de Vichy a, bien

entendu, prétextant du caractère « humanitaire » de ces missions de sauvetage, accepté la demande allemande mais réclamé des concessions de la part des autorités allemandes : tout aspect militaire devait être ôté à ces navires (effectivement, les photos dont nous disposons montrent qu'ils arborent seulement le pavillon de la marine marchande, que les équipages sont en tenue civile et que les armements sont dissimulés). Le gouvernement de Vichy en a aussi profité pour demander aux autorités allemandes des compensations, comme la libération de prisonniers de guerre appartenant à la Marine française⁴.

Ces vedettes de sauvetage étaient des bâtiments d'assez petite taille (28 m de long pour les plus grands) et pouvaient donc emprunter sans difficulté les voies d'eau et canaux français. Les vedettes FL. Boote, en provenance de la Manche, remontaient la Seine depuis Le Havre jusqu'en amont de Paris, puis la Marne de Bonneuil à Vitry-le-François, puis elles empruntaient le canal entre Champagne et Bourgogne jusqu'à la Saône et enfin, en passant par Chalon-sur-Saône, elles descendaient la Saône jusqu'à Lyon puis le Rhône jusqu'à Port-Saint-Louis-du-Rhône, où de là elles gagnaient la Méditerranée. Douze vedettes, réparties en quatre groupes, emprunteront cet itinéraire entre le mois de mars 1941 et le mois

de décembre 1942. Un autre groupe de huit vedettes du même type, venant de la mer du Nord, suivra un autre itinéraire, en remontant le Rhin jusqu'à Mulhouse puis en empruntant le canal Rhin-Rhône jusqu'à la Saône, en février 1942 (signalons que cinq autres FL. Boote passeront par Chalon au cours de l'année 1943).

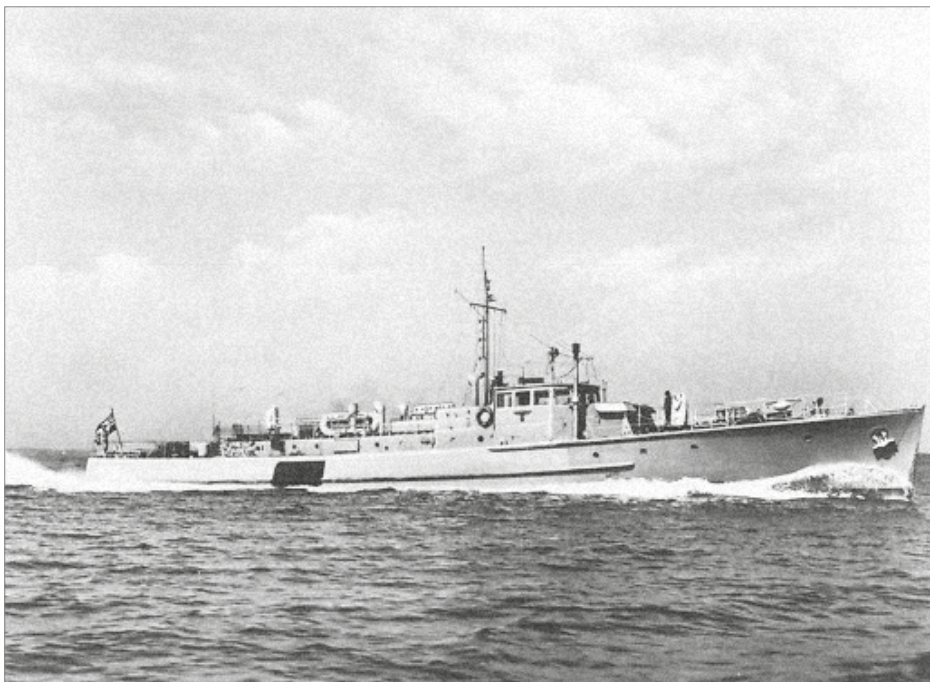
Toujours en 1941-42, les Allemands feront également transiter par la France de vrais navires de guerre, des dragueurs de mines (les Minenraumboote, ou R. Boote) et des vedettes rapides lance-torpilles (Schnelltorpedoboote, ou S. Boote) sans que le gouvernement français n'y voie d'inconvénient, à condition toujours que leur caractère militaire soit camouflé. Quatre groupes de vedettes lance-torpilles, totalisant 22 unités, ainsi qu'un groupe de huit dragueurs de mines, tous venant de la mer du Nord par le Rhin et le canal Rhin-Rhône, passeront par Chalon-sur-Saône entre novembre 1941 et novembre 1942. Il faut aussi mentionner le passage (surtout en 1943) sur les voies d'eau françaises de plus de 300 péniches fluviales réquisitionnées par la Kriegsmarine pour être utilisées comme moyen de transport de matériel en Méditerranée⁵.

Tous ces bateaux d'assez petite taille, circulant sur les voies d'eau, rivières et canaux, camouflés en bâtiments civils, n'ont semble-t-il guère attiré l'attention des populations françaises. Les choses vont changer en 1943 lorsque les Allemands décident de transférer des bateaux plus gros depuis la Manche ou la mer du Nord vers la Méditerranée à travers le territoire français, qui était alors, rappelons-le, soumis en totalité à l'occupation allemande depuis le 15 novembre 1942⁶. L'armée allemande d'Afrique du Nord avait un besoin urgent de ces bateaux de guerre, pour le mouillage et le dragage de mines, pour le transport de troupes et le bombardement des côtes tenues par les Anglais en Libye.

LES TRANSPORTS DE BATEAUX DE GUERRE ALLEMANDS À TRAVERS LA FRANCE EN 1943

Ces bâtiments (que les témoins de l'époque désignaient, à tort, sous le nom de « vedettes », nom qui leur est malheureusement resté dans la tradition), étaient en fait des dragueurs de mines (R. Boote), plus grands (35 m de long) que ceux qui avaient transité par la France en 1941-1942, et

Dragueur de mine (R. Boote) en Méditerranée (collection privée Caré).



des péniches (ou barges, ou chalands) de débarquement, les Marinefährräume (en abréviation MFP), encore plus volumineux (47 m de long, 6,5 m de large). La taille de ces derniers leur interdisait de circuler sur les canaux utilisés en 1941-42, les écluses (au gabarit Freycinet de 38,50 m de long) étant trop petites pour les accueillir. Après étude de la question, un officier de marine allemand, le capitaine Hagen, trouva la solution : remonter la Seine puis l'Yonne jusqu'à Auxerre, puis charger ces bateaux sur des remorques et les transporter par la route nationale 6 jusqu'à la Saône, à travers la Bourgogne. Mais un obstacle insurmontable se dressait sur la RN6 entre Auxerre et Avallon, le tunnel de Saint-Moré, dont la voûte était trop basse pour laisser passer ces convois. Il ne restait comme solution pour aller d'Auxerre à Avallon que la route (actuellement D 956 jusqu'à Lichères-près-Aigremont, puis D 91 jusqu'à Nitry et enfin D 944 de Nitry à Avallon) passant par Saint-Bris-le-Vineux, Lichères, Nitry, Joux-la-Ville et Lucy-le-Bois.

LES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES AU TRANSPORT PAR ROUTE

Les opérations ont commencé dès février 1943 : des équipes de militaires et de spécialistes allemands du transport routier, ainsi que des ingénieurs français des Ponts et Chaussées, étaient chargés de repérer les difficultés du trajet entre Auxerre et Chalon-sur-Saône. Les travaux proprement dits ont commencé début avril 1943. C'est l'organisation Todt (l'administration allemande chargée des grands travaux à but militaire en France, qui a fait construire en particulier le « Mur de l'Atlantique ») qui était chargée des travaux. Elle avait tous pouvoirs pour réquisitionner la main d'œuvre nécessaire parmi la population française et la faire travailler à renforcer la chaussée à certains endroits, élargir des portions de route et des virages (comme ceux qui se trouvent dans la grande descente avant Lucy-le-Bois), détruire les obstacles, maisons, arbres, poteaux, etc.

Le 8 avril, les maires des localités situées sur le trajet routier entre Auxerre et Avallon ont été avertis par le préfet de l'Yonne que des destructions de maisons allaient être opérées. Les maisons risquant de gêner le passage des bateaux sont alors marquées d'une croix à la peinture rouge et leurs occu-



Une péniche de débarquement (MFP) dans le port d'Auxerre (collection ARORY).

pants sont prévenus qu'ils ont deux jours pour les quitter. A Saint-Bris, Lichères, Nitry, Joux-la-Ville, Lucy-le-Bois, Avallon, Saulieu, etc., de nombreuses maisons sont alors rapidement détruites, partiellement ou totalement, à la pioche, à la dynamite, ou parfois avec des câbles tirés par des engins, comme pour la mairie de Nitry⁷.

Au total, plusieurs milliers d'hommes⁸, des jeunes de la classe 1942 surtout, de l'Yonne essentiellement mais d'autres aussi venus de départements voisins, du Loiret notamment, ont été rassemblés par l'organisa-

tion Todt le long de cette route et placés en brigades de travail sous la surveillance, plutôt débonnaire selon les témoignages, de soldats assez âgés, souvent autrichiens semble-t-il. Dans chaque village, des cultivateurs étaient également réquisitionnés avec leurs chevaux et leurs tombereaux pour évacuer les déblais.

Malgré la faible ardeur au travail de cette main d'œuvre forcée et très mal payée (on a cassé beaucoup de manches de pelles et de pioches et on s'est ingénié avec succès à perdre le maximum de temps), les



Passage d'un MFP à Saint-Bris-le-Vineux : on peut observer les destructions de maisons, les déblais amassés sur le côté de la route et les nombreux spectateurs (collection privée famille G.)

[LE DOSSIER]

travaux ont avancé cependant assez vite tout au long du parcours entre Auxerre et Chalon car l'organisation Todt, parfaitement consciente de la mauvaise volonté de ces ouvriers forcés, avait réquisitionné beaucoup plus de monde qu'il n'en aurait fallu normalement. En effet, le temps pressait pour les Allemands car les premiers bâtiments, MFP et R. Boote, avaient commencé à la mi-avril 1943 de quitter le port du Havre, en direction d'Auxerre.

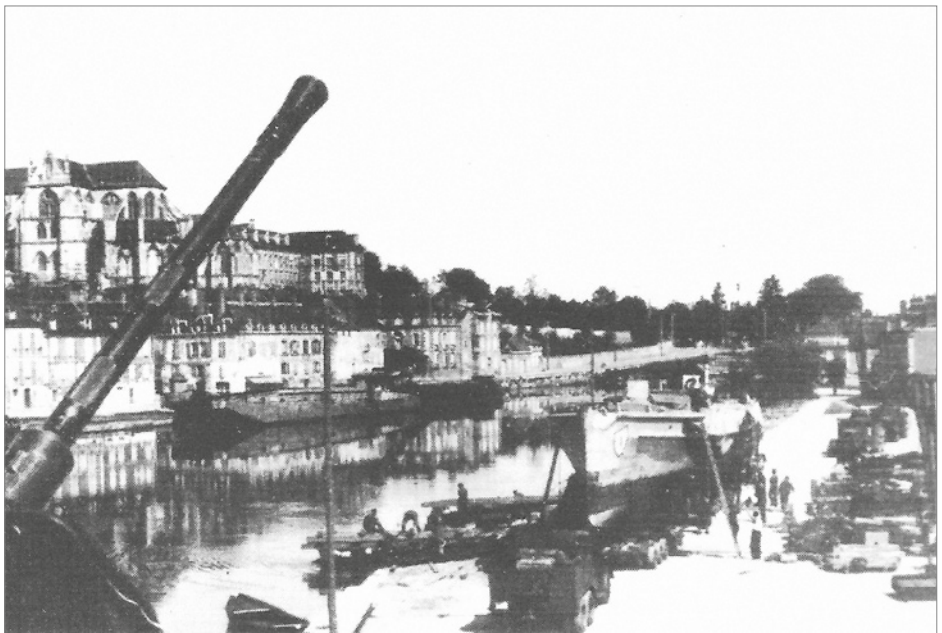
LE VOYAGE PAR VOIE FLUVIALE ENTRE LE HAVRE ET AUXERRE

Regroupés peu à peu au Havre, en provenance de différents ports de la mer du Nord ou de la Manche, ces bâtiments, surtout les dragueurs de mines, devaient d'abord être aménagés pour le passage des écluses puis le transport terrestre : il fallait diminuer leur poids en enlevant tout ce qui n'était pas indispensable et pouvait gêner le transport. Les dragueurs de mines étaient donc dépouillés au Havre de leurs moteurs, de leurs hélices, de deux sur trois de leurs gouvernails, de leur armement, de leurs superstructures, etc., leur poids passant ainsi de 130 à 60 tonnes. Tout ce matériel enlevé des bateaux était chargé dans des wagons et transporté en chemin de fer jusqu'à Marseille, ainsi qu'une partie des hommes d'équipage. Pour les MFP, qui pesaient 155 tonnes, la cure d'amaigrissement était moins forte : eux gardaient leurs moteurs et hélices car ils se déplaçaient par leurs propres moyens sur les voies d'eau, alors que les dragueurs de mines étaient tirés par des remorqueurs.

A AUXERRE COMMENÇAIT LE TRANSFERT PAR ROUTE : LES EMBARICATIONS ÉTAIENT HISSÉES PAR UN SYSTÈME DE TREUILS ET DE CÂBLES LE LONG D'UN PLAN INCLINÉ, SUR LE QUAI RIVE DROITE.

Une fois ainsi préparés, les bâtiments partaient sur la Seine, avec des équipages réduits, puis empruntaient le cours de l'Yonne près de Montereau, jusqu'à Auxerre : ce voyage durait huit à neuf jours. Les premiers dragueurs de mines sont partis du Havre le 18 avril et sont arrivés le 27 à Auxerre mais nous ne savons pas exactement quand sont arrivés à Auxerre les premiers MFP, qui avaient, semble-t-il, priorité sur les dragueurs de mines⁹.

Nous disposons du témoignage très inté-



Le port d'Auxerre au printemps 1943 : un MFP amarré sur le quai Saint-Nicolas, un dragueur de mines tiré de l'eau sur le quai rive droite (collection ARORY).

ressant d'un officier faisant partie de la 11^e flottille de R. Boote, qui parle de ce voyage du Havre à Auxerre comme d'une véritable partie de plaisir : « *Un beau matin, nos bateaux partirent et remontèrent la Seine tranquillement en convoi. C'était juillet et le soleil brillait. La guerre et les supérieurs hiérarchiques étaient loin. Et nous, une petite douzaine de bienheureux sur chaque bateau, nous nous prélassions du matin au soir sur le pont, admirions le merveilleux paysage qui changeait constamment de la charmante vallée de la Seine et nous nous sentions* » comme Dieu en France.»

Il raconte qu'après une halte à Paris où les marins ont pu, à leur grande joie, obtenir la permission de débarquer quelques heures, le voyage, toujours aussi agréable, a continué sur la Seine puis l'Yonne. « *Puis nous avons atteint la première étape, Auxerre. Si vous allez dans cette petite ville calme et endormie, vous ne devrez pas manquer de visiter les deux magnifiques églises gothiques dont les superbes vitraux se reflètent dans la rivière tranquille.* »

A Auxerre, sans doute parce que les tra-

voux d'aménagement du tronçon routier n'étaient pas encore terminés, les deux premiers R. Boote arrivés sont restés assez longtemps à quai : arrivés le 27 avril, ils ne prendront la route que le 13 et le 14 mai, mais les premiers MFP étaient partis avant eux, début mai. En attendant que ces bateaux soient hissés hors de l'eau et chargés sur les remorques, les Allemands, craignant une attaque aérienne, les ont déplacés et amarrés en aval du barrage de la Chaînette et les ont camouflés avec des bâches. Pour éviter l'embouteillage dans le port d'Auxerre, d'autres bâtiments, partis entre temps du Havre, étaient maintenus en attente dans des ports intermédiaires, à Paris, Corbeil, Melun ou Joigny. Ensuite, au fur et à mesure que les départs se faisaient d'Auxerre, ces bateaux reprenaient leur route sur la Seine et l'Yonne : ainsi il n'y avait dans le port d'Auxerre que quelques bâtiments en même temps, ce qui limitait les risques en cas d'attaque aérienne.

LE TRANSFERT PAR ROUTE ENTRE AUXERRE ET CHALON-SUR-SAÔNE

A Auxerre commençait le transfert par route : les embarcations étaient hissées par un système de treuils et de câbles le long d'un plan incliné, sur le quai rive droite (à l'emplacement de l'actuel port de plaisance et de la capitainerie), et chargées par de puissants vérins hydrauliques sur deux énormes remorques Kuhlemeier portées par six essieux de quatre roues chacun.

Chargement d'un MFP sur les remorques routières (collection privée Karsten Klein).



Un dragueur de mines sur la place Vauban à Avallon (collection ARORY).

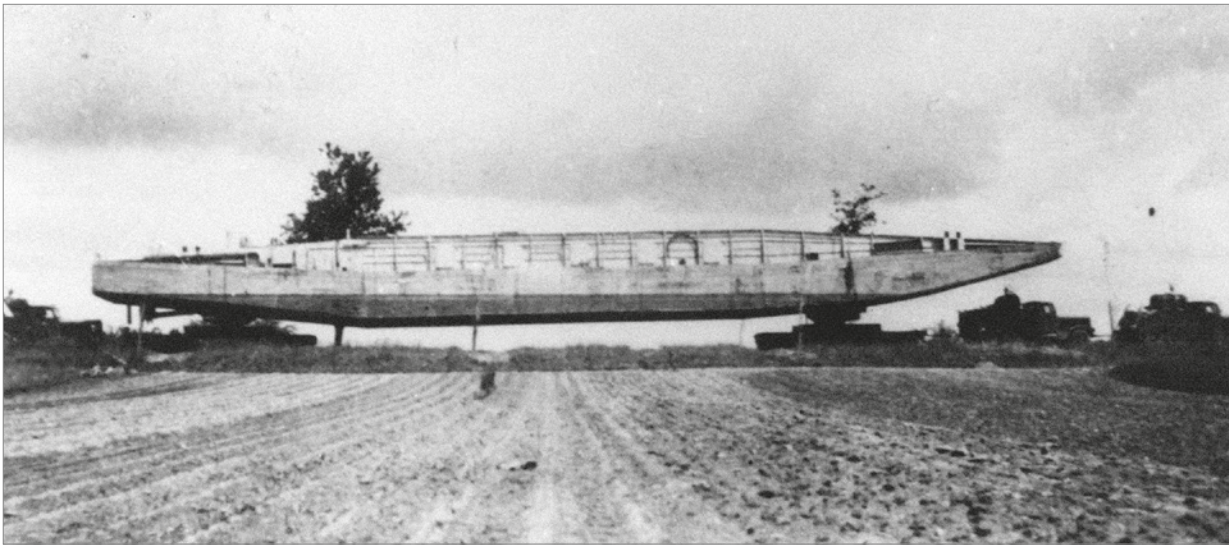


Sur chaque remorque, un disque horizontal monté sur roulement à billes pouvait pivoter, ce qui permettait à l'ensemble de tourner plus facilement dans les virages. A l'arrière du convoi, un conducteur assis sur un siège au ras du sol commandait la direction des roues de la remorque arrière. Les remorques étaient tirées par trois camions tracteurs Kaelble à l'avant, et poussées (ou freinées dans les descentes) par trois ou quatre camions tracteurs à l'arrière. Le voyage terrestre pouvait alors commencer. Les convois imposants (pour les MFP, cela représentait un convoi de plus de 90 m de long, d'un poids dépassant les 300 tonnes) quittaient le port d'Auxerre et prenaient la

route de Lyon par le passage à niveau (actuellement inutilisé) qui se trouve à côté de la gare, puis remontaient ce qui est maintenant l'avenue de la Résistance. Puis le convoi était ramené en marche arrière par la route d'Egriselles pour rejoindre la route de Lyon à hauteur de l'actuel carrefour à l'entrée d'Auxerre, tout ceci pour éviter un virage trop brusque. Ensuite le convoi repartait en marche avant par la RN6 en direction d'Avallon ; quelques km plus loin, dans le virage avant Augy, il empruntait à gauche la route en direction de Saint-Bris. Lors du passage du premier convoi, un MFP, celui-ci est resté quelque temps bloqué au sommet de la côte de Saint-Bris, la partie

de la coque suspendue entre les deux remorques ayant touché le sol ; il fallut creuser sous la coque et finalement raboter le sommet de la côte d'un bon mètre pour éviter semblable mésaventure aux convois suivants. A l'entrée de Saint-Bris, les énormes convois empruntaient à gauche la route d'Avallon qui venait d'être élargie quelques jours plus tôt, ce qui n'a pas empêché les coques des premiers MFP de cogner dans des maisons et de racler leurs façades. L'un des premiers convois a même par erreur tiré tout droit à l'entrée de Saint-Bris mais a pu stopper avant de se retrouver coincé et a pu faire marche arrière. Bien d'autres incidents du même genre se

[LE DOSSIER]



Un convoi transportant un MFP entre Avallon et Cussy-les-Forges (collection ARORY).

sont produits dans différents endroits. C'est ainsi qu'à Avallon, une erreur d'estimation ayant été faite par les équipes de repérage, le premier convoi s'est trouvé bloqué par la façade de l'Hôtel de l'Escargot, route de Lyon. Les Allemands ont alors intimé au propriétaire et aux occupants de l'hôtel l'ordre de quitter les lieux immédiatement : la façade a été démolie à l'explosif et les déblais rapidement évacués ; trois heures plus tard, le convoi pouvait reprendre sa route. D'autres incidents du même genre ont eu lieu à Cussy-les-Forges, où un convoi

LE TRAJET ENTRE AUXERRE ET CHALON-SUR-SAÔNE SE FAISAIT EN DEUX JOURS, À LA VITESSE MOYENNE DE 10 KM/H POUR LES DRAGUEURS DE MINES.

a accroché la façade d'une maison, et peut-être dans d'autres localités de la Côte d'Or et de la Saône-et-Loire.

Chaque convoi (il n'en passait qu'un par jour, et pas tous les jours) était précédé de motocyclistes et de side-cars, chargés d'ouvrir et de sécuriser la route, et accompagné d'un véhicule militaire Horch équipé d'un canon antiaérien, d'un véhicule radio, de camions et camionnettes avec du matériel de réparation et enfin d'un autocar pour le transport du personnel et des marins, dont seuls quelques-uns restaient à bord de l'embarcation pendant le transport terrestre. Des soldats ou des Feldgendarmes stationnaient aussi le long du trajet, notam-

ment aux carrefours, sur les ponts, et dans la traversée des localités pour en assurer la garde. La nuit, les convois stationnaient de préférence sous de grands arbres, sans doute pour éviter d'être repérés par des avions ennemis. Le trajet entre Auxerre et Chalon-sur-Saône se faisait en deux jours, à la vitesse moyenne de 10 km/h pour les dragueurs de mines et de 8 km/h seulement pour les MFP, plus volumineux et plus lourds.

LE VOYAGE DE CHALON-SUR-SAÔNE À LA MÉDITERRANÉE

Arrivés à Chalon, les bateaux étaient remis à l'eau par un plan incliné, ce qui était nettement plus facile que de les sortir de l'eau. Les camions tracteurs et les remorques vides revenaient à Auxerre par la nationale 6, en une journée. Une fois les essais de moteur terminés, les MFP repartaient par leurs propres moyens sur la Saône en direction de Lyon, tandis que les dragueurs de mines étaient accouplés par deux et tirés par des remorqueurs. Le voyage à partir de Chalon-sur-Saône était beaucoup plus rapide. Voici ce que raconte notre officier : « *Nous avons alors descendu le fleuve mais beaucoup trop vite ! (...) Nous avons gagné Lyon à toute allure, où nous avons changé de remorqueur. La vallée du Rhône encaissée nous a accueillis. C'en était fini de la tranquillité, il fallait diablement faire attention. (...) En 48 heures, nous avons dévalé le Rhône jusqu'à l'embouchure en passant par Avignon et Arles.* »

En effet, à cette époque, avant la construc-

tion des grands barrages sur le Rhône dans les années 50 et 60, ce fleuve avait un cours très rapide, dans un lit parfois resserré et parsemé d'écueils, notamment dans la région de Pont-Saint-Esprit. En outre, le niveau de l'eau était bas parce qu'il n'avait pas beaucoup plu au printemps et au début de l'été cette année-là. La coque d'un des derniers bateaux à faire le trajet, en juillet 1943, accrocha d'ailleurs le fond et l'on dût obturer la voie d'eau et pomper l'eau en catastrophe. Les bateaux allaient donc beaucoup plus vite et la navigation était nettement plus périlleuse que sur la Saône ou la Seine. Les bateaux ne mettaient que trois jours pour aller de Chalon à Marseille, alors qu'ils avaient mis huit ou neuf jours pour aller du Havre à Auxerre, parce qu'ils remontaient le courant mais surtout à cause des nombreuses écluses à franchir.

Arrivés à Port-Saint-Louis-du-Rhône, les bateaux rejoignaient le port de Marseille, non pas en longeant la côte méditerranéenne, par crainte des attaques de sous-marins alliés, mais en passant par l'étang de Berre, l'étang de Marignane puis en empruntant le tunnel du Rove (dont la voûte s'est effondrée en 1963 et qui est depuis inutilisable). A Marseille, ils étaient rééquipés et testés avant de partir le long de la côte méditerranéenne en direction de Gênes ou Livourne et de participer aux opérations militaires en Méditerranée¹⁰.

LE BILAN DE CES TRANSPORTS

Au total, 34 MFP et 24 dragueurs de mines ont emprunté ce chemin entre le début mai

et la fin juillet 1943. Mais les habitants des localités situées sur cette route ont eu la surprise de voir, fin juillet 1943, deux dragueurs de mines repasser en sens inverse : en effet l'écluse de Gigny, en aval de Chalon, avait été sabotée dans la nuit du 26 au 27 juillet, stoppant ainsi momentanément la circulation fluviale. Comme le port de Chalon était très encombré par de nombreux bâtiments, et dans la crainte d'une attaque aérienne, les autorités allemandes ont donné l'ordre aux deux derniers R. Boote, qui étaient encore en attente de départ sur la Saône, de revenir dans le port d'Auxerre en attendant que l'écluse soit réparée. Si bien que les habitants des villages situés le long de la route ont pu voir passer une troisième fois ces deux bâtiments, lorsqu'ils ont repris en août 1943 la route de Chalon.

Pendant longtemps, nous avons pensé que ces bateaux avaient été détruits dans la vallée du Rhône par l'aviation britannique et qu'aucun n'avait atteint la Méditerranée. En fait il n'en est rien, les documents d'archives le prouvent, les 58 bâtiments qui ont suivi ce trajet n'ont jamais été inquiétés et n'ont pas subi la moindre attaque, aérienne ou terrestre. La seule action réalisée pendant cette période pour entraver leur transport a donc été le sabotage de l'écluse de Gigny, en aval de Chalon, réalisé à la fin juillet 1943 par un petit groupe de saboteurs composé de deux agents de la France libre, Marcel Pella (« Paquebot ») et Boutoule (« Sif B »), parachutés d'Angleterre, et d'un résistant de Saône-et-Loire, Henri Guillermin (« Pacha »). Plutôt qu'un bombardement du port de Chalon, un moment envisagé, le sabotage d'écluses permettait d'entraver l'acheminement des bateaux de guerre allemands en Méditerranée sans risquer de frapper la population civile d'une grande ville. Mais à ce moment-là, presque tous les bâtiments étaient déjà passés et ce sabotage n'a retardé le transfert que de quelques dragueurs de mines et pour une durée de quelques semaines seulement¹¹.

Pourquoi la Résistance française n'a-t-elle rien tenté plus tôt, et pourquoi les Britanniques n'ont-ils pas essayé de détruire ces bateaux pendant leur transport par des raids aériens ? Pour deux raisons essentielles semble-t-il : d'une part ces bâtiments étaient bien gardés, ils étaient escortés pendant leur transfert sur route par des motocyclistes et un véhicule militaire, des

gardes étaient placés sur le trajet dans la traversée des agglomérations, à Lyon notamment, et dans les ports, ce qui rendait toute tentative de sabotage bien difficile et risquée. D'autre part les dragueurs de mines et les péniches de débarquement ne constituaient pas des objectifs de première importance militaire, en tous cas ils ne justifiaient pas, pour le commandement aérien britannique, le risque de perdre un

CE N'EST QU'EN 1948 QUE LES PREMIÈRES INDEMNITÉS ONT ENFIN ÉTÉ VERSÉES AUX SINISTRÉS...

ou plusieurs avions lors d'un raid au-dessus du territoire français. Les Allemands avaient cependant prévu ce risque d'attaque aérienne puisqu'ils camouflaient les bateaux à l'arrêt dans les ports et les déplaçaient fréquemment lorsqu'ils devaient rester plusieurs jours au même endroit, pour éviter des concentrations importantes de ces navires ; mais pour l'aviation britannique, le jeu n'en valait vraiment pas la chandelle.

Il n'y a donc pas eu d'attaque aérienne contre ce type de transport¹². Signalons qu'un autre sabotage a été réalisé par Marcel Pella au barrage de Port Bernalin, en aval de Gigny, dans la nuit du 8 au 9 novembre 1943 et que l'écluse de Gigny a été à nouveau sabotée, deux jours plus tard, dans la nuit du 10 au 11 novembre 1943, par deux membres de la mission SOE Armada, Basset et Jarrot : tout trafic est alors stoppé sur la Saône pour plusieurs mois¹³. Mais il ne semble pas que les Allemands aient prévu de continuer ces transferts de bateaux après l'été 1943, sans doute à cause de ces sabotages d'écluses et des risques croissants d'attaques aériennes, peut-être aussi en raison de l'évolution des événements militaires en Afrique du Nord et en Méditerranée¹⁴.

LE DÉDOMMAGEMENT DES DESTRUCTIONS CAUSÉES PAR CES TRANSPORTS

Reste à évoquer la question des dédommagements versés pour les destructions opérées dans le cadre de ces transports. Dans l'article cité en note 3, Friedrich Popp, le directeur des transports continentaux de navires de guerre allemands durant la Seconde Guerre mondiale prétend que les

propriétaires des maisons détruites ont été rapidement indemnisés, à tel point que des habitants de la région auraient demandé aux Allemands s'il n'était pas possible de détruire leur vieille maison pour pouvoir toucher les dédommagements. En fait les choses ne se sont pas du tout passées ainsi¹⁵. En avril 1943, l'organisation Todt avait bien promis d'indemniser les propriétaires et les personnes concernées avaient établi et envoyé dès la fin avril des demandes d'indemnisation à la préfecture de l'Yonne. Le tableau des montants des destructions et privations de jouissance établi sur la base de ces demandes permet de constater que les deux communes les plus touchées par ces destructions ont été Joux-la-Ville (2,1 millions de francs) et Saint-Bris (1,4 million de francs). Viennent ensuite Avallon (un peu moins d'un million), Nitry (0,8 M), Lucy-le-Bois (0,5 M) et Auxerre (0,4 M), puis quelques autres communes, pour des montants plus faibles, le total général se montant à plus de 6,5 M de francs. Mais ensuite les autorités allemandes ont refusé obstinément de tenir les promesses faites et de prendre en charge l'indemnisation des dommages causés, avec l'argument qu'il s'agissait de dommages de guerre incombant à l'Etat français, alors que le gouvernement de Vichy estimait que ce n'était pas à lui de payer. Les choses ont traîné ainsi jusqu'à la Libération et encore après la guerre, où de longues et difficiles négociations entre services français et allemands ont mis plusieurs années avant d'aboutir. Ce n'est qu'en 1948 que les premières indemnités ont enfin été versées aux sinistrés ; mais la monnaie s'étant fortement dévaluée depuis la Libération, ces indemnités ne couvraient qu'une partie des dommages subis¹⁶. Elles ne pouvaient d'autre part pas compenser le traumatisme profond subi par les personnes qui avaient dû quitter en hâte leur maison et l'avaient vue démolie brutalement. ■

[LE DOSSIER]

Notes

- [1].** *L'Yonne Républicaine* a publié à plusieurs reprises (dans les années 1970 et 1980, et le 15 juillet 1993) des dossiers sur cette question, accompagnés de photos et de témoignages de personnes de la région. Plus récemment, la revue *Bourgogne Magazine* de mai-juin 2012 a publié un article de Jérôme Deliry sur ce sujet, intitulé « *Chalon brûle-t-il ?* ». D'assez nombreuses photos ont été prises par des Français, malgré l'interdiction qui en avait été signifiée à la population, et le spectacle de ces énormes bateaux rassemblait beaucoup de monde sur leur passage. Nous disposons aussi de photos prises par des Allemands.
- [2].** Je remercie M. Rémy Cantin de m'avoir transmis cette documentation et de m'avoir autorisé à l'utiliser pour cette étude. Je remercie aussi vivement ma compagne Anne-Marie Hubert, professeur d'Allemand en retraite, qui a passé de longues heures à traduire ces documents, au vocabulaire parfois très technique et souvent assez répétitifs et fastidieux, en particulier les rapports détaillés des commandants des flottilles de dragueurs de mines.
- [3].** Friedrich Popp, *Overland Transport of German Ships during World War II*, revue US Naval Institute Proceedings, janvier 1955, pages 27 à 37. Friedrich Popp est le directeur des transports continentaux de navires de guerre allemands durant la Seconde Guerre mondiale.
- [4].** François Bréchat et Lucien Gandrey, *Bateaux allemands sur la Saône et activité des chantiers Schneider de Chalon, 1940-1944*, plaquette technique n° 11, 2008, Académie François Bourdon (Le Creusot). Ces négociations s'effectuent, en 1941 et 1942, entre la Commission allemande d'armistice de Wiesbaden et la Délégation française auprès de cette Commission. Sans entrer dans le détail de ces négociations, longues et compliquées, le gouvernement de Vichy n'aura finalement obtenu que la libération d'environ 700 marins français.
- [5].** Bréchat et Gandrey, ouvrage cité.
- [6].** A la suite du débarquement anglo-américain (opération Torch) sur les côtes du Maroc et de l'Algérie le 8 novembre 1942, Hitler, inquiet d'un possible débarquement allié sur les côtes méditerranéennes de la France, avait décidé d'occuper militairement la zone sud. Ainsi désormais, toute la France était soumise à l'occupation et à la tutelle allemande (et italienne dans la région de Nice et en Corse). Si une grande partie de la flotte de guerre française stationnée à Toulon s'est sabordée à l'arrivée des Allemands, ceux-ci ont quand même pu s'emparer de navires de guerre français dans d'autres ports de la côte méditerranéenne.
- [7].** C'est depuis cet événement que ces localités sont traversées par une route large, ce qui lui vaut aujourd'hui d'être fréquemment empruntée par des transports exceptionnels. Les personnes dont les maisons étaient détruites, partiellement ou en totalité, ont souvent trouvé provisoirement à se reloger chez des parents ou des amis, mais d'autres ont été obligées de louer des logements.
- [8].** Selon F. Popp [voir note 3], ce sont 6 000 hommes qui ont été réquisitionnés, répartis sur les 190 km du trajet Auxerre-Chalon.
- [9].** Nous disposons des comptes rendus détaillés du transfert des 11^e et 12^e flottilles de dragueurs de

mines en Méditerranée, établis par les chefs de ces deux flottilles, le lieutenant-capitaine Freytag pour la 11^e flottille, le lieutenant-capitaine Maurer pour la 12^e flottille. Ces comptes rendus permettent de savoir la position exacte de chacun des bâtiments de ces deux flottilles à chaque jour du trajet. Malheureusement, nous ne disposons pas de documents aussi précis pour les MFP transférés en Méditerranée.

[10]. Les rapports des commandants des 11^e et 12^e flottilles de dragueurs de mines nous permettent aussi de savoir où et à quoi ces navires ont été utilisés et quelle a été leur destinée, funeste pour beaucoup d'entre eux, coulés en Méditerranée par des attaques de l'aviation britannique.

[11]. Michael Foot, *Des Anglais dans la Résistance. Le service secret britannique d'action (SOE) en France, 1940-1944*, Tallandier, 2011, pages 356-357.

[12]. Un très long article intitulé *Des sous-marins aux champs. L'opération Sonnenblume*, disponible sur internet (site www.1940lafrance.com), relate les péripéties du transfert d'un convoi de 27 sous-marins allemands de la mer du Nord à la Méditerranée, au printemps 1943. Cet article explique qu'un commando de huit hommes, parti d'Alger et débarqué par un sous-marin français sur la côte méditerranéenne, et guidé ensuite par des résistants français, aurait saboté des écluses du canal du Rhône au Rhin dans la nuit du 18 au 19 mars 1943. Le 23 mars, une escadrille de 27 bombardiers B 25 appartenant aux Forces Aériennes Françaises Libres aurait bombardé les sous-marins immobilisés. Les Allemands ayant réussi à réparer rapidement les écluses et à remettre en eau le canal, huit sous-marins restés intacts auraient pu reprendre leur voyage dès le 9 juin et seraient arrivés à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 5 juillet.

Malgré la précision des indications techniques et le caractère très vivant des témoignages cités (notamment des aviateurs, dont Romain Gary, censés avoir participé à ce raid aérien), tout ceci est faux. En effet, selon cet article, l'escadrille de bombardement aurait décollé de l'aérodrome de Calvi, en Corse, le 23 mars 1943, puis serait revenue s'y poser une fois sa mission accomplie, ce qui est bien évidemment impossible car en mars 1943, la Corse était toujours sous la domination de l'Italie fasciste. D'autres invraisemblances et incohérences, trop longues à expliquer ici, amènent à conclure que ce récit est en fait un exercice d'« histoire-fiction » (ce qu'on appelle l'« uchronie », très à la mode chez les Anglo-Saxons et qui commence à apparaître aussi en France), habilement fabriqué mais totalement inventé. Je remercie Mme Hélène Chaubin, spécialiste de l'histoire de la Corse pendant cette période et M. Bréchat, co-auteur de l'article cité en note 4, pour m'avoir aidé à éventer cette mystification, à laquelle j'avais cru dans un premier temps.

[13]. Michael Foot, ouvrage cité, pages 358-360.

[14]. Les troupes allemandes ont évacué la Libye puis la Tunisie au printemps 1943, et les Alliés ont débarqué en Sicile en juillet et dans le sud de l'Italie en septembre 1943.

[15]. Archives départementales de l'Yonne, 1 W 616. Dans ce dossier d'archives, il est indiqué que l'organisation Todt a effectivement procédé, très tôt, dès la fin avril 1943, au règlement de certaines indemnités, à Saint-Cyr-les-Colons et à Avallon (sans doute le pro-

priétaire de l'Hôtel de L'Escargot, qui avait été détruit lors du passage du premier convoi]. Mais ensuite, toutes les autres demandes d'indemnisation seront rejetées par les services allemands.

[16]. Les pertes financières subies par les propriétaires lésés ne concernaient pas seulement les destructions, mais aussi les dépenses provoquées par leur expulsion de leurs maisons (obligation notamment de payer un loyer pour se reloger).

LE RÉSEAU SAMSON

L'histoire des réseaux de résistance a longtemps été laissée de côté par les historiens français et étrangers, qui ont largement privilégié l'étude des mouvements, et « les réseaux restent aujourd'hui les parents pauvres de la recherche scientifique ». Si quelques chefs de réseaux (le colonel Rémy, le colonel Passy, Marie-Madeleine Fourcade) ont publié assez tôt leurs mémoires, « le temps de l'histoire tarde à s'imposer¹ ».

par Joël Drogland

Quelques monographies historiques ouvrent la voie à une véritable recherche scientifique dans les années 1980, à laquelle l'étude de Sébastien Albertelli consacrée au BCRA fit franchir un pas décisif². La traduction récente de l'ouvrage ancien de Michael Foot a fourni quantité d'informations sur l'importance de l'action des réseaux du SOE³, tandis que la publication en 2013 du Dictionnaire historique. *Les réseaux de résistance de la France combattante* (voir note 1) nous donne de claires informations et quantités de sources sur les 268 formations que les autorités françaises ont homologuées après la guerre.

La majorité de ces réseaux actifs en France furent créés par le BCRA de la France libre à Londres ; d'autres le furent par les Britanniques (réseaux de l'IS et du SOE), par les Américains (OSS), voire par Vichy. Tandis que les mouvements donnent la priorité à la propagande, les réseaux privilégient l'action : renseignement, sabotages et organisation de filières d'évasion, les cloisons entre ces trois principales formes d'action n'étant pas étanches.

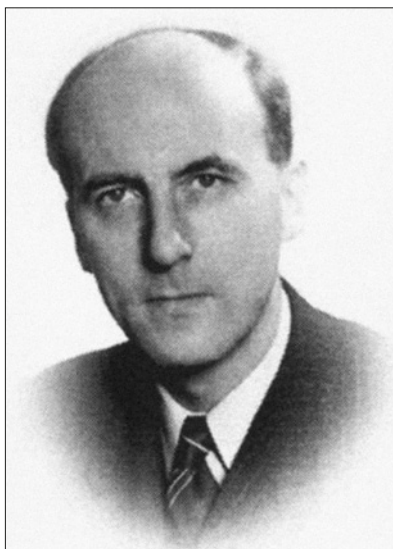
Nous savons que dans le département de l'Yonne les réseaux furent nombreux, même s'ils n'ont pas tous évidemment une action qui s'étende dans le temps à toute la période de l'occupation, et dans l'espace, à tout le département. Les uns étaient subordonnés à la France libre (réseaux Comète, Bordeaux-Loupiac, Vélites-Thermopyles, Ronsard-Troëne), les autres rattachés aux services britanniques (Alliance et Jean-Marie Buckmaster) ou encore aux services polonais en exil (F2)⁴. Nous savons aussi qu'ils furent actifs dans les trois domaines du renseignement, du sabotage et de l'évasion et que beaucoup recoururent simultanément à plusieurs de ces actions, dont ils n'avaient d'ailleurs pas le monopole, mais qu'ils partageaient avec les mouvements puis les maquis.

Dans un premier temps, les réseaux concentrèrent leurs actions sur l'organisation de filières d'évasion

pour les aviateurs alliés, les prisonniers évadés et les proscrits du régime de Vichy ou de l'occupant, et sur la collecte d'informations relatives à l'armée allemande d'occupation. Dans le domaine du renseignement, des recherches récentes nous ont permis de mettre en évidence la présence dans notre département de résistants intégrés au réseau de renseignement Samson, que nous ne mentionnons ni dans notre cédérom, ni dans notre ouvrage, *Un département dans la guerre*. Exploitant quelques rares publications, quelques informations parcellaires et quelques sources primaires, nous nous proposons de faire le point sur ce que nous savons de ce réseau.

Un réseau de renseignement fondé par Robert Masson à partir d'éléments du SR Air

Samson est un réseau de renseignement spécialisé dans la recherche du renseignement militaire. Homologué le 16 novembre 1946, il est reconnu comme unité combattante du 1^{er} avril 1943 au 30 septembre 1944⁵. Il a compté 942 agents, dont 380 occasionnels, 413 P1 et 149 P2⁶. Ce réseau s'est constitué en partie à partir d'éléments du SR Air en zone nord, lorsque ce dernier est réorganisé en 1943. Jusqu'en 1940, le SR Air a été une branche du SR Guerre. Son dernier chef, le colonel Ronin, décida dès août 1940 de remonter une organisation clandestine pour continuer la lutte contre l'Allemagne. Il reprit sa place dans les services spéciaux et s'installa près de Vichy. Avec une implantation nationale et internationale, le SR Air recherche des renseignements de tout ordre sur la Luftwaffe, la Wehrmacht, les organisations allemandes de toute nature en Allemagne, Italie et autre pays d'Europe, occupé ou libre. Il passe des cour-



Robert Masson, fondateur du réseau Samson (site de l'Ordre de la Libération).

HISTOIRE DES RÉSEAUX

riers par l'Espagne et est en contact avec le SR belge, l'OSS, l'IS et d'autres réseaux français. Il fut réorganisé en 1943 et Robert Masson s'est alors appuyé sur la partie du réseau implanté au nord de l'ex-ligne de démarcation pour créer le réseau Samson.

Robert Masson (« Samson », « Bob ») fonda ce réseau et le dirigea avec **François Aubry** (« Conrad », « Albin »). Fils d'industriel, Robert Masson⁷ est né en 1914 à Paris. Il devient cadre dans l'industrie et effectue son service militaire en 1936-1937 dans l'armée de terre, après être passé par une école d'élèves officiers. Mobilisé en 1939 comme sous-lieutenant de réserve, il est démobilisé à Alger après l'armistice de juin 1940. De retour en métropole, il entre dans la Résistance en janvier 1941 comme agent du SR Air à Paris. Il assure la liaison avec le mouvement de résistance Ceux de la Libération et se trouve dès lors en contact avec les membres du comité directeur de ce mouvement : Maurice Ripoché, Henri Pascal, Jacques Ballet et Gilbert Védry (« Médéric »). En même temps, Robert Masson monte un réseau personnel et assure une liaison mensuelle avec le commandant Badré à Vichy, où il achemine le courrier dont les renseignements sont transmis à Londres par radio. Il traverse ainsi la ligne de démarcation à 50 reprises. En décembre 1942, il passe en Espagne mais il est arrêté et emprisonné à Lérída. Il s'évade, rejoint Gibraltar avant de gagner Alger puis Londres. En avril 1943, il est parachuté en Normandie avec un poste de radio ; il a pour mission de mettre sur pied un nouveau réseau remplaçant le précédent. Il crée alors le réseau des Forces françaises combattantes « Samson », assure des liaisons radio, organise un service de reproduction du courrier. En mai 1943, il regagne Londres. À sa demande, à la suite d'arrestations compromettant le fonctionnement de plusieurs sous-réseaux (structure locale dépendant d'un réseau), il est de nouveau parachuté en France le 9 février 1944. Il organise le regroupement des postes du SR de zone nord et du réseau Samson. Le 3 juin 1944, il se rend à nouveau en Grande-Bretagne et est affecté au BCRA de Londres, tout en gardant la direction de Samson jusqu'à la libération du territoire national. En décembre 1945, Robert Masson quitte l'armée avec le grade de commandant et devient administrateur d'une société de transport aérien. Par la suite il fera carrière à Sud-Aviation. Il a été fait Compagnon de la Libération par décret du 12 juin 1945.

François Aubry nous reste largement ignoré en l'état de nos sources. Né à Pont-à-Mousson en 1908, il était parisien, marié et père de deux enfants. Son dossier individuel conservé par le Bureau Résistance est purement administratif et ne nous permet pas de reconstituer son parcours résistant. Avec le pseudo « Albin », il est homologué comme agent P2 du réseau à compter du 1^{er} mai 1943⁸.

Plusieurs sous-réseaux ont été identifiés : sur le littoral méditerranéen, en Bretagne et Normandie, à Bordeaux

et à Caen, en région parisienne, à Laon et à Troyes. Le réseau a réceptionné une dizaine de parachutages en 1943-1944 et cinq atterrissages entre août 1943 et juin 1944. 41 de ses membres ont été déportés, 17 ont disparu et trois ont été fusillés.

En février 1943, la section Renseignement du BCRA décide la création d'une centrale de renseignement et de transmission en France occupée, dont la mission est de rassembler tout le renseignement d'ordre militaire recueilli par divers réseaux ou organisations de résistance et de le transmettre par radio ou opérations aériennes au BCRA en vue de son exploitation. Cette centrale, qui transmet les renseignements collectés par Samson, a changé plusieurs fois de nom selon les pseudonymes de ses chefs successifs : Parsifal, Péricle, Phidias puis Praxitèle⁹. Son rôle est très important : assurer la coordination entre la France occupée et le BCRA, permettre à des réseaux privés de moyens de transmission autonome de faire parvenir le renseignement, préparer les grandes opérations aériennes de 1944.

Un réseau actif dans l'Aube

À partir de mars 1943, un jeune officier sorti de Saint-Cyr, Maurice Dalit (« Deborre »), implante le réseau Samson dans le département de l'Aube¹⁰. Il dispose de deux adjoints : Hugues Portailier (« Ridder »), entrepreneur de peinture à Troyes, et Albert Cligny, à Romilly-sur-Seine.

En février 1943, la section Renseignement du BCRA décide la création d'une centrale de renseignement et de transmission en France occupée...

ly-sur-Seine. Les membres les plus importants appartiennent à la famille troyenne Launay. Le fils, Jacques, instituteur, entre dans la clandestinité en 1943. Doté d'un nouvel état civil, il effectue des missions de liaison entre la Champagne et la Bourgogne. À Romilly-sur-Seine, Maurice André, ingénieur à la SNCF, coordonne la collecte de renseignements que fournissent indistinctement la sage-femme Delphine Aigle, le tailleur Maurice Herzkowicz ou le cheminot André Bachmann. Le garagiste Pierre Férat de Mailly-le-Camp draine également nombre d'éléments intéressants sur le centre d'entraînement allemand proche du village. Afin de permettre au réseau Samson de fonctionner dans de meilleures conditions, deux postes radio sont installés grâce à l'aide de l'organisation auboise Résistance-Fer, et un plan de transmission avec Londres est donné aux opérateurs dès l'été 1943, en vue d'opérations aériennes dans le secteur. Deux agents se rendent alors dans l'Aube pour procéder à cette opération. Ils sont reçus par Maurice Dalit qui les met en relation avec un agent des chemins de fer, et ce dernier leur permet d'installer deux postes émetteurs et une antenne dans les combles de la gare, à l'étage situé au-dessus des bureaux des ser-

vices des cheminots allemands. L'emplacement demeura inviolé jusqu'à la Libération et aucun membre du réseau Samson ne fut arrêté, ce qui permit à Samson d'être l'un des plus efficaces services de renseignement dans l'Aube sous l'occupation. Efficacité d'autant plus grande que ce réseau agit en coopération avec Résistance-Fer, organisation née dans l'Aube au milieu de l'année 1943, avec pour fonction de donner des indications sur les trafics ferroviaires en s'appuyant sur les complicités existant dans la presque totalité des gares champenoises.

De l'Aube à l'Yonne

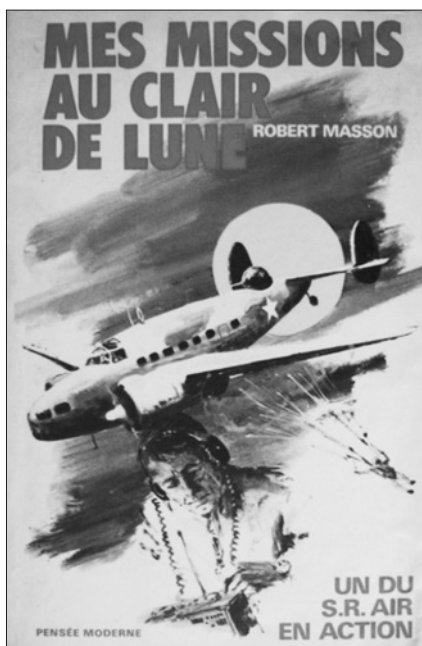
Nous manquons complètement de sources pour connaître les modalités de l'implantation de ce réseau dans l'Yonne, les dossiers nominatifs des membres du réseau détenus par le Bureau Résistance, au Service Historique de la Défense à Vincennes ne nous permettent pas de les caractériser. Ils nous indiquent néanmoins que c'est à partir de Troyes que s'est faite l'implantation dans notre département. On sait que Georges Wauters a contacté le colonel Mathis et Lazare Bertrand à Sens pour y implanter le mouvement Ceux de la Libération et que les deux groupes sont restés en contact. On sait aussi que des liens structurels existent entre le réseau Samson et le mouvement Ceux de la Libération. Quant à son implantation dans l'Yonne, on peut émettre deux hypothèses :

- Par Lucien Daniel, qui a eu une activité au sein du réseau Samson dans l'Aube, dans le groupe d'Hugues Portailier, où il recueillait des renseignements sur le camp de Mailly, et qui fut ensuite employé du Génie à Sens à partir d'avril 1944.

- Par André Conin, qui appartenait à Résistance-Fer dans l'Aube. Il était né le 1^{er} janvier 1918 à Poilly-sur-Tholon dans l'Yonne, où sa famille habitait. Il s'y réfugia en août 1943 pour échapper aux arrestations auxquelles procéda la Gestapo en gare de Troyes, le 2 août. Il réintégra la Résistance au sein du réseau Jean-Marie Buckmaster. Ce ne sont que des hypothèses. Des liens professionnels ont pu aussi jouer car l'on constate que Samson recrute chez des militaires de réserve, affectés dans des lieux stratégiques pour le renseignement.

Les agents du réseau Samson dans l'Yonne

Les archives du réseau Samson au Service Historique de la Défense (SHD) nous permettent d'identifier huit agents qui eurent une activité dans l'Yonne au sein de ce réseau, entre le 1^{er} avril 1943 et la Libération¹¹. Nous avons pu consulter leurs dossiers individuels détenus par le Bureau Résistance mais les dossiers sont essentiellement d'ordre administratif et ne contiennent aucun document qui nous permette d'aborder concrètement



Couverture de l'ouvrage publié par Robert Masson, fondateur du réseau Samson, Pensée moderne, 1973.

les activités du réseau. Mis à part Georges Rapin et Paul Zollinger de Saint-Florentin, ainsi que René Poilliot de Carisey, nous n'avions jamais rencontré dans nos précédentes recherches les noms des résistants de ce réseau. Leur point commun est d'être ou d'avoir été des militaires et d'être affectés dans des lieux qui permettent de prélever des renseignements d'importance stratégique : gares de Saint-Florentin, d'Auxerre et de Sens, camps de Varennes et de Chemilly, usine ou dépôt d'armement et de munitions etc.

Lucien Daniel, né le 28 mai 1912 en Bretagne, père de deux petites filles nées en 1934 et 1941, a été actif dans l'Aube avant de s'installer rue des Arènes à Sens. Militaire de carrière (il a appartenu à l'armée d'armistice), il recueillait des renseignements au camp de Mailly, sous la direction de Portailier. En avril 1944, il est employé du Génie, à

Sens. Son activité sénonaise au sein du réseau Samson semble avoir été faible.

Arthur Lachenaud, né le 13 mai 1895, était chef éclusier à Laroche-Migennes. On peut penser qu'il s'intéressait de près au trafic fluvial.

Lecuyer, qui a résidé à Epineau-les-Voves puis à Laroche-Migennes, est homologué au sein du réseau, mais nous ne disposons d'aucun renseignement le concernant.

René Parisse (« Perdrix »), né le 10 décembre 1906 en Meurthe-et-Moselle, militaire depuis 1926, résidait à Auxerre et a transmis des renseignements concernant les garnisons d'Auxerre, le camp de Chemilly et l'usine de Cravant. Le 20 août 1944, il rejoint le maquis de Merry-Vaux. Après la Libération, il est affecté à l'annexe du Génie, à Auxerre, puis il devient chef du parc automobile de l'Yonne (4^e Bureau de l'état-major FFI). Il est décédé en 1952.

René Poilliot, né le 19 novembre 1912 à Chevillon, dans l'Yonne. Il habitait Carisey. On peut émettre l'hypothèse qu'il s'intéressait au camp de Varennes. Mais son dossier est vide au sujet de son activité. Dans nos précédentes recherches nous l'avions rencontré en tant que membre de la compagnie FTP Aillot.

René Rouzé, né le 20 mai 1908 à Malicorne, dans l'Yonne. Si son homologation ne fait aucun doute, le dossier ne fournit aucun renseignement quant à la nature de son activité.

Paul Zollinger, né le 6 février 1892 en Suisse, était un industriel de Saint-Florentin. Le dossier est vide ; c'est d'autant plus regrettable que plusieurs témoignages recueillis dans le cadre de nos recherches le dépeignent comme l'un des plus importants résistants de Saint-Florentin.

Georges Rapin est le mieux connu de tous car son

HISTOIRE DES RÉSEAUX

activité résistante s'est étendue au-delà du réseau Samson¹². Ingénieur du service des Poudres, directeur du camp de chargement et de l'entrepôt de munitions de Varennes, de l'entrepôt de matériel de Jaulges, des poudrières de Chéu (détruites en 1940) et d'un site de stockage de bombes et d'obus installé dans la forêt proche de Vergigny, il habitait à Saint-Florentin. Au sein du réseau Samson, il était chargé de recueillir des renseignements concernant les unités cantonnées dans le secteur de Saint-Florentin, les passages de trains de matériel, de carburant et de troupes sur la ligne PLM et sur la ligne dite « stratégique » Saint-Florentin-Troyes. Dans le cadre de cette mission, il était en liaison avec le général Paris, retraité à Cuy, et en charge de la même mission dans le secteur de Montbard. D'après le témoignage de Bernard Grossier, dont le père était au service de Georges Rapin, ce dernier était en relation avec Raymond Delagneau, négociant en fruits et légumes à Arces ainsi qu'avec la boulangerie Mory à Châtel-Censoir. H. Houillon, comptable au camp de Varennes, Eugène Grossier qui assure la surveillance générale des sites et un nommé Rapeneau sont mêlés aux activités résistantes de Georges Rapin. Mais ils ne sont pas homologués au sein du réseau Samson.

Georges Rapin affirme avoir été contacté par le Front national en mars 1944 et avoir participé à plusieurs des actions des sédentaires FTP du secteur de Saint-Florentin (sabotages ferroviaires et embuscades). Il aurait également été en liaison avec « Francœur » lorsqu'il s'installa à Saint-Florentin et aurait participé à la transmission de renseignements par le poste radio-émetteur que celui-ci avait installé en ville, ainsi qu'à plusieurs parachutages d'armes et de munitions sur le terrain de Perthes, près de Neuvy-Sautour¹³.

Au moment de la Libération, il intègre la 2^e compagnie FTP Rouget de Lisle qui se regroupe à La Charbonnière, puis entre à Venizy, Saint-Florentin et Germigny. Une partie reste à Saint-Florentin sous les ordres de Rapin (nommé capitaine) et de Taillandier, tandis qu'une autre partie, commandée par Magendie, poursuit sa route. Un article du *Travailleur de l'Yonne* de 1945 présente Rapin comme le commandant de cette compagnie, dont Jean Magendie n'aurait été que le second. Le 31 octobre 1944, Georges Rapin est rappelé dans ses fonctions d'ingénieur à l'atelier de chargement de Saint-Florentin. Il exerce par la suite la fonction de directeur du magasin central de rechange, avec le grade de colonel.

La présence de ce réseau de renseignement est donc avérée dans le département de l'Yonne. Malheureusement, en l'état de nos sources, il n'est pas possible d'en savoir plus sur la vie de ce réseau. L'existence du réseau Samson confirme néanmoins le rôle non négligeable des militaires de carrière dans la Résistance, déjà observé dans nos travaux précédents. Elle confirme

également la place importante du renseignement dans l'activité de résistance. Le renseignement a été surtout pris en main par les réseaux liés à Londres, que ce soit la France Libre ou les Alliés anglo-saxons. Londres souhaitait que la résistance intérieure soit soumise à ses choix stratégiques, alors que les mouvements voulaient participer à l'action militaire le plus rapidement possible. Il est clair que, au-delà des actions spectaculaires de l'été 1944, la Résistance dans l'Yonne a été multiple dans ses activités. ■■■

Notes

- [1]. Ces deux citations sont empruntées à Olivier Wieviorka, dans la préface au *Dictionnaire historique. Les réseaux de résistance de la France combattante*, publié sous la direction de Stéphane Longuet et Nathalie Genet-Rouffiac par le Service Historique de la Défense en 2013. Signalons encore l'excellente synthèse réalisée par Bruno Leroux, *Les Réseaux de résistance*, publiée dans le n° 76, mars 2014, de *La lettre de la Fondation de la Résistance*.
- [2]. Sébastien Albertelli, *Les Services secrets du général de Gaulle, le BCRA 1940-1944*, Perrin, 2009.
- [3]. Michael R.D. Foot, *Des Anglais dans la Résistance, Le service secret britannique d'action, SOE en France, 1940-1944*, préface de Jean-Louis Crémieux-Brilhac, Tallandier, 2008.
- [4]. Sur l'activité et les membres de ces réseaux dans le département de l'Yonne, voir le cédérom *La Résistance dans l'Yonne* ou le livre *Un département dans la Guerre*, publications de l'ARORY.
- [5]. SHD/GR, 17 P 212, réseau Samson.
- [6]. Les réseaux de renseignement comprennent des agents temporaires, ayant conservé une profession normale en dehors de leur activité (P1) et des agents permanents, n'ayant pas d'autre profession (P2).
- [7]. Biographie de Robert Masson sur le site de l'Ordre de la Libération, www.ordredelaliberation.fr/fr_compagnon/660.html et dossier personnel du Bureau Résistance, SHD/GR, 16 P 295545.
- [8]. SHD/GR, 16 P 21394.
- [9]. SHD/GR, 17 P 197.
- [10]. Toutes les informations concernant le réseau Samson dans l'Aube sont extraites du cédérom *La Résistance dans l'Aube*, AERI-CRDP Champagne-Ardennes, 2010, fiches rédigées par Sébastien Touffu que je remercie pour son aide.
- [11]. André Leleux, né le 14 janvier 1916 dans l'Aisne, homologué comme agent P1 puis P2 au sein du réseau Samson, a résidé dans l'Yonne après guerre, à Epineau-les-Voves puis à Sens, mais son activité de résistance au sein du réseau Samson s'est exercée en région parisienne alors que, ancien militaire, il était affecté aux Pompiers de Paris.
- [12]. Archives privées de Charles Guy, déclaration manuscrite de Georges Rapin rédigée après la Libération. Témoignage de Bernard Grossier (1994). Correspondance de Bernard Grossier après une entrevue avec madame Rapin (2003).
- [13]. Né en 1920 à Lavau près de Troyes, instituteur, Jean-Marie Reynaud (« Francœur ») entre dans la résistance à la fin de 1943 et devient chef des opérations du BOA pour le département de l'Aube et le nord de l'Yonne de mai à septembre 1944. Il entretient des relations avec Henri Lefèvre qui prend le commandement de la seconde compagnie FTP Rouget de Lisle et le fournit en armes. Après le combat de Saint-Mards-en-Othe, le 20 juin 1944, il se replie à Saint-Florentin où il s'installe chez le marchand de chevaux Roger Arnould, membre du groupe Front national de Saint-Florentin.

Il y a 70 ans, l'Yonne était libérée !

par Thierry Roblin

Cette année 2014 est placée sous le signe des commémorations, puisque deux événements historiques qui ont profondément marqué l'histoire de notre pays vont être célébrés dans l'été prochain, les 70 ans de la Libération et le centenaire du début de la guerre de 1914-1918. On l'aura compris, le premier événement cité est nettement le plus joyeux car il était porteur d'espoirs, comme l'attestent les nombreuses scènes de liesse générale qui se sont multipliées alors dans tout le pays.

Toutefois, la Libération est aussi une période de troubles importants, avec les règlements de compte de l'épuration extrajudiciaire qualifiée « d'épuration sauvage » par les ennemis de la Résistance, et c'est aussi une période très meurtrière pour les résistants comme en témoigne le nombre important de stèles et plaques érigées à la mémoire des FFI (Forces Françaises de l'Intérieur) morts pour libérer le département entre juin et début septembre 1944. Pourtant, tout avait été organisé par l'Etat-major allié selon une stratégie militaire établie à la fin du printemps 1944.

La préparation de la Libération à partir de juin 1944

La libération de la France s'engage après le Débarquement du 6 juin 1944. Malgré la méfiance de l'Etat-major allié envers les résistants¹, ces derniers sont associés à la stratégie militaire visant à libérer le pays. Ainsi, dès juin 1944, des missions alliées SAS et Jedburgh² sont parachutées dans l'Yonne pour entrer en contact avec la résistance icaunaise. Ces missions ont pour objectif d'aider à préparer militairement les résistants locaux à la guérilla contre l'occupant. Dans l'Yonne, comme dans

toute la France, la stratégie alliée consiste aussi à donner l'ordre aux organisations de résistance armée de saboter les lignes ferroviaires (c'est le Plan Vert), la ligne Paris-Lyon-Méditerranée en particulier mais aussi d'autres lignes secondaires ayant un intérêt stratégique³.

Libération d'Auxerre, le 24 août, scènes de liesse populaire (cédérom *La Résistance dans l'Yonne*, AERI, 2004).



Ces missions alliées peuvent également exploiter les parachutages réceptionnés en grand nombre au printemps et dans l'été 1944. Ces parachutages ont permis d'armer les maquis de l'Yonne, en particulier ceux du Service national maquis implantés en Puisaye, ceux du réseau Jean Marie dans l'Aillantais et même ceux qui dépendaient des Francs-Tireurs et Partisans, très présents notamment en forêt d'Othe. Quelques maquis tirent bénéfice de ces préparations militaires et deviennent des maquis de combat. En juillet 1944, un très important maquis se forme dans le Morvan, au lieu-dit les Iles Ménéfrier, situé à proximité de Quarré-les-Tombes. Le jeune et charismatique Jean Chapelle (« commandant Verneuil ») dirige plus d'un millier de maquisards qui ont joué un rôle important dans la libération du sud du département.

Le regroupement des forces combattantes de la résistance au sein des Forces Françaises de l'Intérieur complète l'organisa-

1944 / 70^E ANNIVERSAIRE DE LA LIBÉRATION / 2014

tion militaire de la Résistance. Ainsi, vers la fin mai 1944, un Etat-major FFI est créé dans l'Yonne. Il est dirigé par Marcel Choupot puis, après l'arrestation de ce dernier, par Adrien Sadoul⁴. L'Etat-major FFI, installé au maquis de Merry-Vaux, en Puisaye, tente de coordonner les actions militaires des résistants mais se heurte aux revendications « anglaises » des membres du réseau Jean-Marie⁵ ainsi qu'à la volonté des FTP de garder leur autonomie⁶.

La libération du département, d'août à septembre 1944

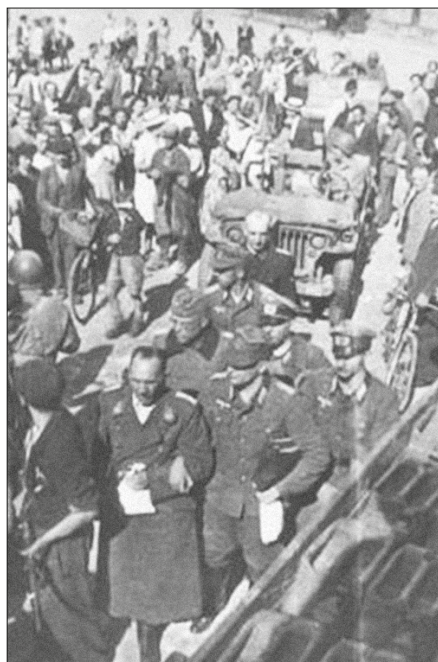
En général, ni les résistants ni les alliés, sauf à de rares exceptions, n'ont eu à combattre pour libérer les communes de l'Yonne. En effet, le département avait commencé à être évacué par l'occupant, qui était pris en tenaille par les Alliés anglo-saxons venant de l'ouest et au sud par les troupes débarquées en Provence le 15 août.

Le 17 août, une patrouille américaine appartenant à une division de la III^e armée du général Patton (la même qui participe à la libération de Sens quelques jours plus tard) arrive à Aillant-sur-Tholon, déjà investie par des résistants du réseau Jean-Marie. Aillant peut donc être considérée comme la première commune du département à avoir été libérée. Mais ce n'est pas encore le cas de tout l'Aillantais car le 23 août, aux Ormes, un commando du réseau Jean-Marie se heurte à un convoi hippomobile allemand qui n'apprécie guère de voir le drapeau tricolore flotter sur la mairie du village. L'affrontement fait une victime, le soldat SAS Jimmy Hall. Cet exemple n'est malheureusement pas isolé car dans tout le département ont eu lieu des accrochages entre des résistants sans doute rendus enhardis par la Libération proche mais moins aguerris au combat et moins bien équipés que les soldats allemands qui traversaient le département pour rejoindre l'Allemagne.

Le 19 août, Avallon est libéré sans combat par les maquisards de « Verneuil » qui organisent un grand défilé dans la ville. Mais tout danger n'est pas écarté, car Avallon est situé sur l'un des itinéraires de repli essentiels des forces allemandes qui cherchent à gagner l'est de la France ; la ville reste donc sous la menace d'un retour

offensif des Allemands. Ainsi, du 19 au 25 août, plusieurs accrochages se produisent à Saint-Moré (à hauteur du tunnel sur la nationale 6), Vézelay et Pontaubert et ils sont très meurtriers pour les résistants qui doivent faire face à un ennemi redoutable. Les FFI sont aussi capables d'actions d'éclat contre l'occupant, comme le combat du 12 août au cours duquel le groupe Chevreuil attaque un convoi allemand au lieu-dit le Pont de Pierre, situé sur la nationale 6 entre Auxerre et Monéteau, ou bien encore comme le combat du 23 août, où un commando composé de membres du groupe Bayard et du réseau Jean-Marie tue le colonel Otto Schrader et s'empare du dépôt d'essence de Monéteau, précipitant ainsi le départ des Allemands du chef-lieu. Le 21 août, les Américains, précédés des maquisards du groupe Kléber, entrent dans Sens sans difficulté. Mais la ville n'est pas libérée pour autant car les soldats allemands réfugiés dans les bâtiments publics comme le collège de Garçons (actuel collège Montpezat) ont créé des îlots de résistance. Des combats assez brefs et très localisés éclatent dans la ville, auxquels prennent part les FFI, dont des résistants FTP, des maquisards du groupe Kléber ainsi que des hommes du groupe Ferry : 5 FFI et 3 civils sont tués et plusieurs dizaines

Des soldats allemands faits prisonniers lors de la libération de Sens le 21 août 1944 (Fonds H. Bernard, Amis du Vieux Villeneuve).



d'Allemands sont faits prisonniers.

Le 23 août, un combat se déroule en plein centre de Bléneau, un autre à Germigny près de Saint-Florentin.

Auxerre est libéré sans combat le 24 août, les Allemands ayant quitté la ville la veille au soir ; les résistants incarcérés ont été libérés de la prison le 23 au soir. Des combats se déroulent encore dans les jours suivants (Seignelay...), et neuf maquisards sont massacrés le 25 août à Fouronnes.

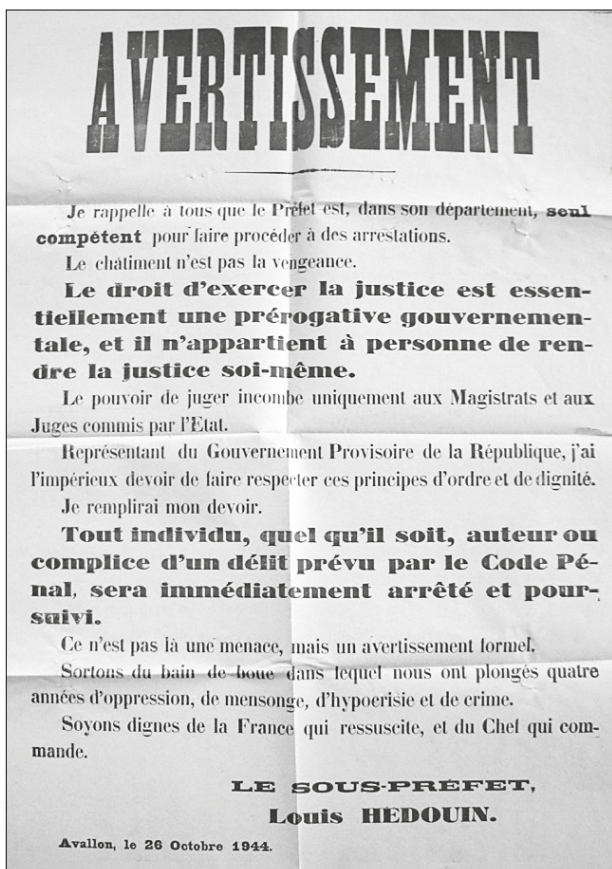
Enfin, dernière ville de l'Yonne à avoir été libérée, le 26 août, Tonnerre est le théâtre d'un important combat, où trois résistants et deux civils sont tués. Mais le bilan aurait pu être plus important car les Allemands avaient, en conséquence de représailles exercées par la Résistance sur leurs soldats, pris 200 otages qu'ils ont menacé de fusiller.

Le département n'est définitivement libéré que le 4 septembre. Ce même jour, à Noyers-sur-Serein, les deux FFI Gilbert Forgeot et Claude Burat tombent sous les balles allemandes ; ce sont les derniers résistants à avoir été tués dans l'Yonne.

L'après-libération et le retour à l'ordre public

La libération de l'Yonne ne signifie pas la fin de la guerre pour les résistants qui poursuivent les Allemands en direction des départements voisins comme la Nièvre, le Loiret et la Côte d'Or. Ainsi le « Régiment Verneuil » participe à la libération de Dijon en septembre 1944. A l'automne 1944, bon nombre de FFI décident de s'engager dans l'armée. Des régiments sont donc créés, le 1^{er} Régiment des volontaires de l'Yonne à Joigny, le 1^{er} Régiment du Morvan à Auxerre et la Compagnie Ferry à Sens. Après quelques semaines d'instruction militaire dans les casernes du département, ces volontaires partent combattre dans les Vosges et en Alsace où l'ennemi est solidement retranché et où les conditions climatiques sont très difficiles. Là aussi, le bilan est très meurtrier.

L'après-libération est aussi marquée par la restauration des institutions républicaines. Ainsi, le Gouvernement provisoire de la République française dirigé par le général de Gaulle nomme de nouveaux préfets. Dans l'Yonne, la tâche du préfet Paul Gibaud et des deux sous-préfets est immense, dans



Affiche signée du sous-préfet d'Avallon Louis Hédouin, fin août 1944, qui lance un appel au calme (Arch. Dép. de l'Yonne 1158 W3).

un département affaibli par quatre années d'occupation et perturbé par de nombreux règlements de comptes. Gibaud est assisté par le Comité départemental de Libération (CDL) dont une majorité de membres provient des rangs de la Résistance. Le CDL effectue dans les mois qui suivent la Libération une œuvre considérable en ce qui concerne particulièrement l'épuration et le ravitaillement. Il est en relation avec les dizaines de Comités locaux et cantonaux de Libération (CLL et CCL) qui se sont créés dans le département⁷.

Le retour à l'ordre public reste néanmoins difficile, l'autorité préfectorale et le CDL devant composer avec la stratégie adoptée par le Parti communiste qui crée dans l'Yonne, à l'automne 1944, les Milices patriotiques. Si les communistes sont d'accord avec de Gaulle pour que le Débarquement ne laisse pas la part trop belle aux Anglo-Saxons, ils n'entendent pas lui laisser le monopole de l'initiative. Ils misent largement sur « l'insurrection nationale », qui doit s'accompagner d'un véritable soulèvement populaire, avec grève générale, occupation des bâtiments publics, etc. Les Milices patriotiques sont donc créées pour

faciliter ce soulèvement. Dès lors elles apparaissent comme un obstacle au rétablissement des institutions républicaines voulu par le chef du GRPF, lequel exige leur dissolution⁸. Enfin, la restauration des institutions démocratiques ne pouvait être effective sans l'organisation d'élections : les premières, les élections municipales, sont organisées les 29 avril et 13 mai 1945. Bien que les prisonniers de guerre, les « requis » du travail et les déportés ne soient pas encore tous rentrés à cette date, le corps électoral est deux fois plus nombreux qu'aux précédentes élections puisque, pour la première fois dans l'histoire française, les femmes peuvent participer au vote, par décret du 5 octobre 1944. A l'occasion de ces élections, les organisations résistantes entendent exploiter le sacrifice des « héros de l'ombre » dans la libération du pays. Elles espèrent constituer une force politique majeure. Mais à part la naissance du MRP (Mouvement Républicain Populaire), parti politique issu de la Résistance et l'élection comme maires d'anciens résistants comme Maxime Courtis à Sens, Robert Montchanin à Avallon ou bien Louis Condemine à Villeneuve-sur-Yonne, la Résistance n'a pas réussi de véritable percée dans la vie politique du département, comme dans toute la France d'ailleurs. Le triomphe de Jean Moreau à Auxerre, maire nommé par Vichy et admirateur zélé du maréchal Pétain est même le symbole de cet échec !

Notes

(1). Les Alliés anglo-saxons se méfiaient aussi bien de de Gaulle que des communistes, au point d'envisager de mettre la France sous tutelle américaine après la Libération : c'est l'AMGOT (Allied Military Government of Occupied Territories).

(2). Les Jedburgh étaient des unités spéciales sélectionnées au sein des armées britannique, américaine et de la France libre, afin d'être parachutées par équipes de trois hommes derrière les lignes allemandes, dans la France occupée. Elles agissaient souvent aux côtés d'autres unités spéciales plus nombreuses et plus puissamment armées, les SAS britanniques (Special Air Service). Dans l'Yonne, il y a eu trois missions Jedburgh et trois missions SAS (voir cédérom *La Résistance dans l'Yonne*, AERI, 2004).

(3). D'autres plans concernent d'autres secteurs : le plan Violet (les lignes téléphoniques), le plan Bleu (les lignes électriques à haute tension), le plan Tortue (les mouvements des chars allemands), etc. Dans l'Yonne, c'est incontestablement le plan Vert qui a été le plus appliqué. Voir à ce sujet l'article de Claude Delasselle, *Yonne-Mémoire 40-44*, n°12, 2004.

(4). Sadoul (« colonel Chevrier ») est loin de susciter l'adhésion inconditionnelle des responsables des organisations de résistance locales, qui le suspectent d'être antirépublicain et d'extrême droite.

(5). Le réseau Jean Marie est une organisation anglaise qui dépendait du SOE, (Special Operations Executive) mis en place en Angleterre en 1941 et dirigé par le colonel Buckmaster. Cette affiliation directe à l'Angleterre explique pourquoi les membres du réseau disposaient d'importants moyens (argent, armes). Cela a aidé au recrutement des groupes locaux. Ainsi, en août 1944, le réseau est devenu une des premières organisations de résistance dans l'Yonne, pouvant s'appuyer sur plusieurs maquis. Lire sur ce sujet, *Des Anglais dans la Résistance*, Michael R. D. Foot, Tallandier, 2008.

(6). L'Etat-major FTP, réuni le 3 juin 1944 à Vergigny, avait décidé de lancer des libérations anticipées en Forêt d'Othe, l'Auxerrois et le Tonnerrois, secteurs de l'Yonne où les compagnies FTP étaient bien implantées. Ces libérations imprudentes ont parfois entraîné, dans certains villages, de violentes actions de répression : ainsi à Guerchy où, le 13 juin, quatre personnes, dont trois membres de la famille Dumont, furent tuées.

(7). Le CDL œuvre jusqu'en septembre 1945, date de l'élection du Conseil général de l'Yonne.

(8). La stratégie d'insurrection nationale envisagée par le Parti communiste avait pour but de mettre en place, dans la France libérée, une démocratie nouvelle, fondée sur le programme du CNR publié en mars 1944, programme largement inspiré d'un texte de Jacques Duclos. Mais les communistes ont mal apprécié l'état de l'opinion qui, dans sa très grande majorité, est restée à l'écart de tout engagement, même si un large courant de sympathie existait en faveur de la Résistance. Finalement, les Milices patriotiques sont dissoutes en janvier 1945 sur ordre de Maurice Thorez.

ANNIVERSAIRE



Tandis que M. Hies lit l'appel du général de Gaulle, Georges Roze s'apprête à transmettre la gerbe aux enfants.

69^e anniversaire de l'attaque du maquis Aillot (18 juin 1944 - 18 juin 2013) Un parcours au croisement de l'histoire et de la mémoire¹

par Frédéric Gand

L'histoire de l'attaque du 18 juin

Le 18 juin 1944, le maquis Aillot (affilié à Libération-Nord), installé depuis le mois de mars dans les bois de l'Hospice de Tonnerre, à proximité de Vireaux, est attaqué par les Allemands et par un détachement de Russes blancs (Armée Vlassov) qui a camouflé ses camions, la veille au soir, sous les allées arborées du château de Tanlay. Dès l'aube (à 5h du matin), les

maquisards sont pris pour cible dans leur cabane du lieu-dit de Pinagault. Aux premières balles ennemies, les sentinelles Maurice Johannet, Jean-Claude Christol et Jean Porrot répondent au fusil-mitrailleur et permettent la retraite de leurs camarades. L'ennemi ne peut donner l'assaut et deux escouades de maquisards, l'une menée par le chef du maquis Émile Menecart (« Wandhuit ») et l'autre conduite par



L'emplacement du maquis en forêt.

son adjoint Georges Navotte, échappent à l'encerclement. Furieux, les assaillants se vengent sur les trois sentinelles qu'ils capturent et exécutent à coups de crosse. J. Porrot est même jeté dans la cabane en feu. Les Russes blancs se dirigent ensuite sur la ferme voisine du Deffroy et y exécutent deux autres maquisards. Pierre Brulé, qui s'y remettait d'une blessure récente, contractée dans un accrochage à Moulins-en-Tonnerrois, est abattu dans le dos par des tirs qui l'atteignent dans sa fuite. Son cousin Jacques Gemble, qui l'hébergeait, est molesté puis attaché à un arbre pendant que les soldats pillent sa ferme et lâchent des rafales de mitraillettes, pour lui faire croire à l'exécution de sa famille. Il est ensuite conduit à l'emplacement du maquis où il est massacré. Son corps est retrouvé défiguré et brûlé par une tôle brûlante du toit de la cabane.

Les parents de Georges Navotte, Alphonse et Gabrielle, sont alors surpris dans leur cabane de bûcherons, située sur le chemin de la ferme du Deffroy. La découverte d'un fusil (sans les munitions qui étaient cachées ailleurs) et de fanions à Croix de Lorraine équivaut à une condamnation à mort pour le couple qui est conduit à la ferme du Deffroy, sans doute pour y être fusillé. Mais un officier les relâche quand Alphonse Navotte évoque sa croix de guerre,

gagnée dans les tranchées. Pourtant, à la sortie de la ferme, quelques Russes qui, après la mort de ses deux maquisards, y étaient demeurés pour piller les victuailles, les rouent de coups, sans doute sous l'emprise de l'alcool.

Entre-temps les Allemands sont arrivés à Vireaux, dès 7 h. Ils sont bien décidés à trouver et capturer les maquisards. Ils ont déjà envoyé des soldats à Tonnerre pour réquisitionner deux cars destinés à leur transport jusqu'à la prison d'Auxerre. Sur les conseils de deux faux maquisards qui s'y étaient présentés quelques jours auparavant pour connaître l'emplacement du maquis, plusieurs arrestations ont lieu : deux jeunes femmes, Thérèse Antiquario et Yvonne Magoni, avec lesquelles ils s'étaient déjà entretenu, ainsi que le maire Henri Machefer et le maquisard en permission Roger Choquenot. Tous sont harcelés et vainement questionnés jusqu'à 10h

Entre-temps les Allemands sont arrivés à Vireaux, dès 7 h. Ils sont bien décidés à trouver et capturer les maquisards.

30, tandis qu'une partie de la population masculine est retenue sur la place. Vers 11h, les cars tonnerrois arrivent à Vireaux. Plusieurs otages, soutiens du maquis, y figurent déjà car ils ont été arrêtés sur la route de Tonnerre : Auguste Ramel, adjoint au maire à Lézinnes, Roger Maitrot, Maurice Duval et Jeanine Labalte-Vadot à Ancyle-Libre. Les quatre otages de Vireaux les rejoignent dans les deux cars, en séparant les hommes des femmes. A la fin de la matinée, les otages sont conduits aux Granges-Sambourg. Les cinq hommes sont fusillés par un peloton mais l'officier qui les achève d'une balle de revolver dans la tête leur administre aussi un violent coup de pied au visage. Les trois jeunes filles, qui ont assisté au spectacle, sont également mises en joue mais sont sauvées de justesse par l'arrivée d'un officier qui ordonne leur retour dans l'autocar, pour un internement à la prison d'Auxerre. Elles y resteront jusqu'à la Libération.

L'histoire de la commémoration du 18 juin
Ce déchaînement de violence a profondément marqué les esprits dans le Ton-

nerrois. Au cours du mois d'octobre 1944, *l'Yonne républicaine* publie une série de numéros sur cette attaque. Dans celui du dimanche 29 octobre 1944, titré *Les crimes allemands dans l'Yonne* et sous-titré « *Comment furent trahis, martyrisés et assassinés cinq compatriotes à la ferme des Granges-Sambourg* », l'introduction évoque ce que l'on appellera plus tard le « devoir de mémoire » : « *Nous nous faisons un devoir d'y revenir en détail non seulement pour honorer la mémoire de ceux des nôtres qui avaient fait le sacrifice de leur vie à la patrie mais aussi pour souligner par des témoignages et des faits précis la barbarie et la cruauté nazies que l'on ne montrera jamais assez sous leur vrai visage.* »

L'opinion est alors marquée par une vision héroïque de la Résistance qui transforme en martyrs républicains les résistants et les maquisards, défenseurs de l'humanité face à la « barbarie » nazie. Leur sacrifice a permis seul la libération du territoire. Le président du Gouvernement provisoire de la République française (GPRF), Charles de Gaulle, entend encourager cette conviction profonde, à la fois pour légitimer son pouvoir et pour faire oublier les années noires de Vichy. Les historiens désignent cette glorification de l'épopée résistante par le terme de « résistancialisme ».

Dans le Tonnerrois comme dans le reste de la France, de Gaulle soutient alors les commémorations unitaires, regroupant des résistants de toutes tendances politiques, chrétiens de préférence et surtout militaires. Ce résistancialisme gaullien s'oppose au résistancialisme communiste, s'appuyant plutôt sur la résistance civile des citoyens. Le dimanche 17 juin 1945, à la ferme des Granges-Sambourg, est inaugurée une plaque commémorative à la mémoire des cinq fusillés. Elle est coiffée d'une Croix de Lorraine. La cérémonie, présidée par le préfet de l'Yonne et la municipalité de Sambourg, s'achève par une messe en l'église de Lézinnes. Un mois plus tard, le dimanche 22 juillet 1945, est « inauguré un monument à la mémoire des héros du maquis Aillot » titre *l'Yonne républicaine* du 24 juillet, qui précise aussi dans sa manchette : «... en présence de l'Amiral Ortoli, chef du cabinet militaire du général de Gaulle ».

L'article nous apprend que le président du

ANNIVERSAIRE

Comité départemental de Libération, Henri Cuinat, était accompagné des maires des communes du Tonnerrois, des représentants des Comités locaux de Libération et des mouvements de résistance, dont le commandant « Verneuil » (Jean Chappelle), ainsi que des familles des disparus. Y figuraient également le socialiste Henri Ribière, membre du Conseil national de la Résistance et fondateur de Libération-Nord, et au nom du général, l'amiral Ortoli et le capitaine de Boissieu. Sans oublier le père de Jean-Claude Christol, pasteur de l'église protestante de Londres, qui fut l'un des premiers à rejoindre le général de Gaulle en Angleterre. Devant le monument de pierre, construit à proximité du maquis et dont l'inscription est surmontée d'une double Croix de Lorraine, s'enchaînent les discours. Ils évoquent tous le sacrifice ultime qui a sauvé la Patrie et qui a redonné sa fierté à la Nation. Après le Chant des

Dans les années qui suivent, il n'apparaît pas encore judicieux de regrouper les différents hommages rendus le 18 juin dans les communes de Sambourg, Vireaux, Lézennes et Ancy-le-Libre. La commémoration du monument en forêt reste même discrète. Vingt ans après, dans un article de *l'Yonne républicaine* (juin 1964), Marguerite Christol, parente de Jean-Claude, évoque avec nostalgie l'inauguration de 1945 et regrette que l'emplacement du maquis ne soit plus accessible et que s'effacent les dernières traces du maquis, « dans l'indifférence des générations qui montent et qui ne savent pas ».

Mais cinq ans plus tard, la cérémonie du vingt-cinquième anniversaire offre un tout nouveau visage. Un véritable parcours de la mémoire s'est dessiné, sous la houlette du Comité d'entente réunissant l'ANACR et Rhin-et-Danube, entre autres organisations : Robert Bailly et Gabriel Lavantu-

suivie parfois par le Chant des Partisans. Ainsi, après l'hommage rendu par G. Lavantureux au monument du maquis (sur la commune de Lézennes), la cérémonie se poursuit devant le monument aux morts de Lézennes, sans oublier le cortège au cimetière. A Vireaux, une cérémonie identique se déroule du monument aux morts au cimetière mais avec la présence des enfants des écoles. Robert Bailly, président départemental de l'ANACR, y fait un discours. Aux Granges-Sambourg sont chantés La Marseillaise et le Chant des Partisans. Enfin, à Ancy-le-Libre, la journée s'achève par l'hommage au monument aux morts.

Depuis 1969, la journée a surtout été organisée par deux associations de tendance politique opposée (l'ANACR et Rhin-et-Danube) mais qui s'accordaient toujours pour maintenir une commémoration résistante et patriotique, honorant la mémoire des morts du 18 juin.

Dans les années qui suivent, il n'apparaît pas encore judicieux de regrouper les différents hommages rendus le 18 juin dans les communes de Sambourg, Vireaux, Lézennes et Ancy-le-Libre.

Partisans interprété par des jeunes filles de Lézennes, le commandant « Verneuil » exalte la mémoire des combattants défunts, comme l'avait fait avant lui M. Clin, président du Comité local de Libération de Lézennes. *L'Yonne républicaine* reproduisit intégralement le discours du pasteur Christol (édition du 24 juillet) qui rapproche alors l'appel du 18 juin 1940 de la journée du 18 juin 1944, avant de comparer, à l'aide de l'Évangile, l'amour sacré de la Patrie à celui du Christ, pour citer enfin la réponse du général de Gaulle apprenant la mort de son fils : « *C'est avec une profonde émotion que j'ai appris la mort héroïque de votre fils Jean-Claude.* » Le sous-préfet d'Avallon Hédouin est à l'unisson et glorifie de son côté le sang des maquisards, gagnant ainsi le « royaume de Dieu ». L'intervention de l'amiral Ortoli clôture la cérémonie et demande à l'assistance de se montrer digne du sacrifice consenti pour la France. La Marseillaise est chantée par la foule puis retentit la sonnerie « Aux drapeaux ». La délégation se rend ensuite en pèlerinage sur le lieu du maquis, situé non loin de là. Une réception est ensuite offerte par la municipalité de Lézennes.

reux² pour l'ANACR, Mattéo Chiavazza pour Rhin-et-Danube, sans oublier les représentants de l'ADIRP (Guy Chevreau) ou des CVR et de la FNCR. Le pèlerinage débute en début de matinée à la stèle des Espagnols, située au carrefour de la départementale (Tonnerre-Ancy-le-Franc) et de la route d'Angy. Le 27 août 1944, trois bûcherons, dont deux Espagnols, Jacques Mazeau, Francisco Doblado et Valérian Palencia, y avaient été fusillés, le long de la route, par une mitrailleuse allemande postée à l'embranchement de la route de Saint-Vinemer pour protéger le reflux des convois allemands. Leur fuite devant les véhicules allemands, peut-être jugée suspecte, a déclenché le feu. Puis débute à proprement parler la célébration de la journée du 18 juin 1944, qui se rend de Lézennes à Ancy-le-Libre en passant par Vireaux et les Granges-Sambourg. Cet itinéraire réunit les associations qui fleurissent les stèles, les monuments aux morts et les tombes, tandis que chaque maire³ prononce un discours aux côtés des résistants. L'hommage aux morts est à chaque fois rendu par les porte-drapeaux et, après la minute de silence, est chantée La Marseillaise,

La mémoire du 18 juin

Cette journée-itinéraire s'est maintenue à peu de choses près jusqu'à nos jours. Le périple actuel est resté le même, depuis la stèle des Espagnols jusqu'à Lézennes. Mais après cette commune, le cortège ne se rend plus à Vireaux, qui termine aujourd'hui la boucle, mais à Ancy-le-Libre puis aux Granges-Sambourg. La journée du 18 juin 2013 a occupé toute la matinée et a réuni un groupe d'une petite vingtaine de personnes, ayant accompli un circuit de 65 km. Après la collation offerte par le maire de Vireaux en fin de parcours, les participants ont pris un repas commun, ne se quittant que pour se retrouver au monument aux morts de Tonnerre à 18h. Ils y ont commémoré l'appel du général de Gaulle du 18 juin 1940.

Cet appel a été lu le matin devant chaque monument aux morts par Claude-Jean Hies qui dirigeait chaque hommage, rappelant les hauts faits des morts, citant leurs noms et réglant le mouvement des porte-drapeaux. Il a également fait office de chef de chœur pour chanter La Marseillaise et le Chant des Partisans.

Mais son action énergique ne peut masquer les difficultés de la commémoration actuelle. Depuis le début de l'année 2013, l'ANACR locale, si active il y a quarante ans, s'est dissoute. Il ne reste donc plus

que Rhin-et-Danube pour financer la journée (achat de gerbes, envois de courriers, transport, rénovation des stèles...). M. Robert Blot, de l'ANACR, rappelle que le monument du maquis Aillot fut longtemps inaccessible et que la délégation du 18 juin devait autrefois solliciter les services d'un agriculteur qui l'emmenait sur le site en tracteur. Mais si le chemin actuel est praticable, le monument et le chemin d'accès au maquis doivent être chaque année fauchés et dégagés avant la cérémonie. Les participants ne pourraient, sans cela, se rendre à l'emplacement de la cabane où se tiennent deux panneaux, l'un évoquant la mémoire de Jacques Gemble, l'autre, flanqué d'un casque français, indiquant l'« Emplacement du maquis Aillot ». Les porte-drapeaux sont également de moins en moins nombreux et sont mobilisés de tous côtés⁴.

Officiellement dirigée par Georges Roze, à la fois président du Comité d'entente et de Rhin-et-Danube, la journée repose en réalité sur les épaules de M. Hies, président de l'Union nationale des Combattants (UNC), dont les adhérents donnent de leur personne. Il ne peut guère compter que sur le soutien financier de Rhin-et-Danube et sur la contribution toujours plus maigre de quelques communes, dont celle de Tonnerre. La participation des maires à la journée se fait d'ailleurs rare. Le temps où le maire de Tonnerre suivait la matinée d'hommages est révolu. Ce jour-là, une poi-

L'hommage aux morts des porte-drapeaux devant la plaque des Granges-Sambourg.



gnée d'élus seulement a répondu à l'appel⁵, tandis que quelques classes ont été mobilisées par leurs enseignants. C'est le cas à Lézinnes, où le maire est entouré par les enfants des écoles. Mais à Vireaux, les élèves attendus sont absents.

Il ne reste bien souvent dans l'assemblée que les derniers survivants et les parents des résistants.

Il ne reste bien souvent dans l'assemblée que les derniers survivants et les parents des résistants. A Vireaux, Jacques Cler, qui a déposé la dernière gerbe de la journée devant le monument aux morts, a disparu deux mois plus tard. Son camarade de maquis, Alfred Dalla Pria, est désormais le seul survivant du maquis. Les parents sont souvent présents pour déposer une gerbe. À la stèle des Espagnols, Mme Maillard en a déposée une puis s'est adressée à l'assistance après la cérémonie : « *Merci, merci pour tout ce que vous faites, et cela depuis des années, et que vous faites beaucoup mieux que moi.* » Diane Aurore Maillard, originaire de Champ d'Oiseau (Semur-en-Auxois) a en effet découvert il y a seulement quelques années, à la mort de sa mère, la véritable identité de son père Valériano Palencia : « *Quand je suis arrivée à Tanlay, le maire m'a demandé pourquoi je n'avais pas relevé les tombes* ⁶. » Mme Lucette Maitrot-Semblat, sœur de Roger Maitrot, a fleuri aussi le monument

aux morts d'Ancy-le-Libre, en présence du colonel Chambris, le maire-adjoint. A Lézinnes comme aux Granges-Sambourg, Jean Ramel, fils d'Auguste Ramel, a honoré la mémoire de son père, tout comme sa sœur Paulette et sa belle sœur Françoise Fertey-Ramel. Son neveu, Yves Imbert, petit-fils d'Auguste Ramel, a déposé avec Mlle Claudine Choquenot-Bouchu, fille de Robert Choquenot, une gerbe au pied de la plaque des Granges-Sambourg.



Alfred Dalla Pria, le dernier survivant du maquis Aillot.

Une mémoire partielle se perpétue au contact des derniers acteurs. Rendus sur l'emplacement du maquis Aillot, les participants se sont remémorés son attaque. M. Hies a donné la parole à Jacques Cler, l'un des deux derniers maquisards : « *On nous a dit que c'était des Russes. Ils étaient bien renseignés.* » « *C'est la garde qui nous a sauvés* » dit Alfred Dalla Pria, l'autre survivant du maquis. Il évoque aussi l'étonnante rencontre, sans échange de coups, entre Emile Mennecart et les Allemands : « *... ils se sont tenus en respect et ils sont passés sans tirer.* » Alfred poursuit : « *Au moment de l'attaque, on était dans la cabane ; ça tirait des deux côtés. On s'est divisé en trois groupes et on s'est dispersé. Ils nous ont vus traverser la ligne de la mare (ligne forestière), ils ont tiré mais on était passés. Ils étaient à 40-50 m de nous, avec une mitrailleuse. On attendait tous en rond autour d'un emplacement de charbon de bois. Ils avaient un chien qui jappait et qui est venu vers nous mais ils l'ont rappelé et sont partis. Ils ne savaient pas combien on était, ils avaient peur.* » « *Celui qui l'a échappé belle,* » reprend J. Cler, « *c'est le père Navotte. Ils ont trouvé un fusil dans sa*

ANNIVERSAIRE

cabane ». « Il a dit à l'officier allemand », dit M. Hies, « vous avez la croix de fer, j'ai la croix de guerre. »

Les cérémonies amalgament parfois l'hommage aux résistants avec celui des artisans de la mémoire. Ainsi au cimetière de Lézennes, plusieurs gerbes sont déposées sur les tombes des anciens de Rhin-et-Danube comme sur celle des résistants de la journée : Jean Papon, ancien secré-

« Il est dommage que nos professeurs et instituteurs ne profitent pas de cet emplacement pour faire un cours d'histoire, ou une classe d'histoire... »

taire, Georges Protte, beau-frère de René Rabillon, adjudant d'infanterie de marine (croix de guerre en 1940 et en Indochine), Roland Rabillon, porte-drapeau de Rhin-et-Danube et Mattéo Chiavazza, ancien du 1^{er} régiment du Morvan, qui organisa longtemps en son nom cette journée du 18 juin. Mais les tombes d'Auguste Ramel et des frères André et Albert Girard, deux maquisards massacrés le 15 novembre 1943 à Saint-Ferréol dans la Corrèze, ne furent pas oubliées⁷. La désaffection des

Or à ce moment, depuis 8 h du matin, les futurs bacheliers « planchent » justement sur le sujet d'histoire. Une petite discussion s'improvise sur l'absence regrettable de certaines associations et aussi sur le manque d'implication de certains anciens combattants des guerres coloniales. « Nous sommes la dernière génération à commémorer. Nous manquons d'effectifs » affirme M. Hies, lors de la collation offerte

par la mairie de Vireaux. Depuis 2013, la section locale de l'ANACR, dirigée Jean-Philippe Demay, s'est dissoute. Depuis le printemps 2014, un de ses membres, Marcel Fèvre, cherche à relancer une nouvelle association. Un journaliste de *l'Yonne républicaine* était pourtant présent lors de la dernière cérémonie, au monument aux morts de Vireaux. Son article rapide [édition du 20 juin 2013] rappela les étapes de la journée et titra : « Les Anciens combattants du Tonnerrois commémorent le maquis Aillot ».



Georges Roze devant le monument du maquis Aillot qu'il vient de fleurir.

cérémonies a été plusieurs fois déplorée au cours de la journée par M. Hies, M. Roze et par bien d'autres. À l'emplacement du monument du maquis Aillot, Georges Roze a déposé une gerbe puis a déclaré : « Il est dommage que nos professeurs et instituteurs ne profitent pas de cet emplacement pour faire un cours d'histoire, ou une classe d'histoire. De Tonnerre, on n'a personne. »

Notes

(1). Article rédigé à partir du cédérom *La Résistance dans l'Yonne* (ARORY-AERI, 2004) et du témoignage de Mme Antiquario-Braux (2010), sans oublier les conseils éclairés de MM. Claude-Jean Hies et Robert Blot que je remercie. Les clichés de l'article ont été pris par l'auteur le jour de la cérémonie.

(2). Homme de confiance de « Verneuil », Gabriel Laventureux (« commandant Malo ») organisa dans le chablisien la concentration aux Iles Ménéfrier. Commandant de la place de Tonnerre, il est nommé en octobre 1944 chef de bataillon au 1^{er} régiment du Morvan et participe aux combats de Fresse.

(3). Les maires Hancké d'Ancy-le-Libre, Gemble (oncle de Jacques) de Vireaux, Munier de Lézennes et Gérard de Tonnerre.

(4). Guy Thomas et Maxime Duplessis pour les sections UNC de Tonnerre et de Noyers, Francis Robert pour le Comité d'entente, René Rabillon pour Rhin-et-Danube, André Pacot pour l'ANACR, Roland Fort pour le Régiment Verneuil et Camille Lamarche pour la Légion d'Honneur.

(5). Les maires de Lézennes et de Vireaux, Jean-Claude Gallaud et José Ponsard, Chambris, le maire-adjoint d'Ancy-le-Libre et Maurice Pianon, le conseiller général de Tonnerre.

(6). Son père attendait de recevoir un certificat d'état civil espagnol pour se marier avec sa mère. Il est mort avant de le recevoir et sa mère s'est remariée sans ne jamais rien dire à sa fille. Il est enterré avec F. Doblado au cimetière de Tanlay.

(7). On découvre au passage d'une allée la tombe de Firmin Semblat, membre de Libération-Nord, un résistant à l'origine du maquis Aillot. Il fut déporté et revint du camp de Neuengamme.

(8). Les historiens de l'ARORY préfèrent utiliser l'expression « travail de mémoire » à la fois parce qu'elle rend justice à la démarche historique et parce qu'elle n'est pas une injonction péremptoire et formelle adressée à l'opinion publique, mais plutôt une réflexion conduite sur le passé, aussi tragique soit-il.

Il terminait par une allusion au devoir de mémoire, en citant le conseiller général de Tonnerre Maurice Pianon, présent lors de la commémoration tonnerroise de l'appel du général de Gaulle : « Maurice Pianon (...) a insisté sur la nécessité de perpétuer ce parcours de la mémoire ». Cet article, comme beaucoup d'autres aujourd'hui, appelle donc au « devoir de mémoire⁸ » comme à une évidence. La question des faits historiques et des valeurs n'est même plus posée. ■

VIENT DE PARAÎTRE
Armand Simonnot, bûcheron du Morvan.
Communisme, Résistance, Maquis.
 de Jean-Yves Boursier

par Joël Droglad

Jean-Yves Boursier est professeur en anthropologie à l'université de Nice. Il connaît la résistance dans le département de l'Yonne pour avoir, entre autres, travaillé dans le cadre de la rénovation du musée du groupe Bayard à Joigny ; groupe de résistance sur lequel il a d'ailleurs déjà publié un livre, *La Résistance dans le Jovinien et le groupe Bayard. Mémoire et engagement*, 1993. Il nous propose aujourd'hui un ouvrage assez dense consacré à Armand Simonnot, bûcheron du Morvan, militant communiste des années 30, résistant FTP de la première heure, membre puis chef élu (ce qui est exceptionnel) du maquis Vauban, garde du corps de Charles Tillon qu'il suivit dans son exil politique. Cet ouvrage est le fruit de plusieurs années de recherches, de lectures et de rencontres. Une cinquantaine d'entretiens réalisés depuis le début des années 1980 (les entretiens avec Armand Simonnot ont été réalisés entre 1982 et 1984) constitue la source principale de cette étude qui s'appuie aussi sur des documents d'archives publiques et privées.

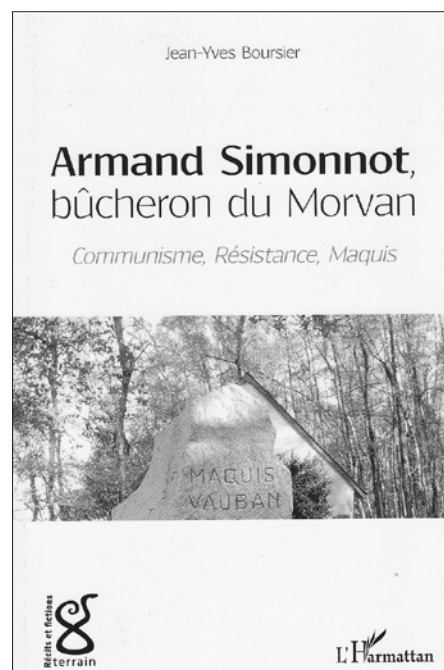
L'influence du Parti communiste sur l'écriture de l'histoire de la résistance dans l'Yonne

Une première partie d'une vingtaine de pages est consacrée à une réflexion méthodologique et historiographique. L'auteur, qui n'est pas historien, y fait part d'une conception très personnelle de l'histoire définie comme « une activité idéologique au sens où elle est fondée sur des jugements de valeur subjective, des manières

de penser. » Il fait un bref résumé des conditions politiques et mémorielles dans lesquelles a été écrite l'histoire de la résistance de l'Yonne. Il rappelle le rôle central qu'a joué le parti communiste dans l'écriture de cette histoire par l'importance essentielle des ouvrages de Robert Bailly, puisant largement dans les mémoires inédites de Robert Loffroy, tous deux militants communistes. Les historiens de l'ARORY sont considérés comme des cautions de la mémoire communiste, du moins pendant une quinzaine d'années. Crédit leur est fait d'avoir publié en 2007 un ouvrage « très documenté et à vocation exhaustive », ouvrage dont les lecteurs de Jean-Yves Boursier connaîtront le titre mais ignorent les noms des auteurs, lesquels, s'ils sont considérés comme désormais émancipés de la direction politique du parti communiste, demeurent néanmoins « dans la même problématique » (on ne sait pas laquelle), ce qui semble être pour l'auteur une tache indélébile.

Prendre de la distance par rapport à l'historiographie

Jean-Yves Boursier semble se méfier des historiens et refuse les problématiques dominantes dans le champ historiographique, en dehors desquelles il affirme vouloir se situer, et qu'il présente de manière très succincte, voire caricaturale. La problématique centrale de l'historiographie de la résistance au début des années 1980 est, par exemple, beaucoup plus diversifiée et complexe qu'il ne semble le considérer dans les quelques lignes qu'il lui consacre. Mais il n'entend pas s'inscrire dans le cadre des recherches historiques sur la résistance, et il y a d'ailleurs peu de référence aux études publiées depuis 30 ans sur la résistance armée et les maquis. Il affirme vouloir prendre « de la distance »



Jean-Yves Boursier, *Armand Simonnot, bûcheron du Morvan. Communisme, Résistance, Maquis*, L'Harmattan, 2013, 301 pages, 32 euros.

Une cinquantaine d'entretiens réalisés depuis le début des années 1980 constitue la source principale de cette étude.

et expose sa méthode : « mettre en récit » dans un premier temps le contenu des entretiens qu'il a eus avec Armand Simonnot de manière à retracer le cours de sa vie et à « replacer les propos dans un système de relations et accéder au mode de pensée de l'interlocuteur, à ses valeurs de référence » puis, dans un second temps, « réexaminer les questions soulevées par Armand Simonnot ». Il poursuivra alors deux objectifs : « Étudier la politique du PCF », « Appréhender la Résistance ».

LIVRES

Récit de vie et commentaires historiques

Cette démarche explique la structure assez particulière de l'ouvrage. Une première partie (65 pages) retrace la vie d'Armand Simonnot qui s'exprime à la première personne, de sa naissance en 1908 à sa mort en 1984. Les quatre parties suivantes se présentent comme un long commentaire de texte historique de la première partie. 45 citations sont extraites du « *récit de vie* » ; elles constituent des titres de paragraphes et sont l'objet d'une analyse et de commentaires historiques. La première partie (27 pages pour 8 citations) est construite autour de l'enfance d'Armand Simonnot dans un milieu rural d'extrême pauvreté, de son entrée en politique dans le mouvement pacifiste puis au parti communiste ; la seconde, la plus importante (63 pages pour 19 citations), traite de la guerre, de l'entrée en résistance, de

l'organisation communiste résistante, de la formation du maquis Vauban, de son itinérance, de son évolution, de son organisation et de ses rapports avec la hiérarchie du parti et des FTP ; la troisième (15 pages pour 5 citations) est une analyse, à partir de l'organisation du parachutage de novembre 1942 dans le Morvan, de la politique du parti communiste dans ses relations avec Londres et son infiltration du Service National maquis ; la quatrième (37 pages pour 9 citations) traite de l'après-guerre du parti communiste, de l'éviction des résistants dans les sphères de direction et plus particulièrement du procès fait à Charles Tillon par la direction du parti communiste qui l'exclut en 1952. Fidèle compagnon, Armand Simonnot suit Tillon dans son exil provençal, lui construit sa maison, puis revient dans son Morvan natal [ce Morvan qui est très présent dans

l'ouvrage] où, au prix d'un travail acharné, il défriche ses quelques hectares de taillis pour se lancer dans la culture du sapin de Noël.

Il s'agit d'une étude de type universitaire, très riche en références (près de 600 notes infrapaginales), à destination d'un public averti. Les analyses sont argumentées [la question du parachutage de novembre 1942 réceptionné pour le Parti communiste dans le Morvan en novembre 1942 par exemple]. Il arrive qu'on ait envie de les discuter. On aimerait que les études historiques sur la résistance de l'Yonne, soient davantage prises en compte ou tout simplement ne soient pas ignorées. On gardera surtout le souvenir d'Armand Simonnot, un homme « *singulier et authentique, une personne de courage et d'abnégation, qui a été pleinement de son temps, de son siècle et de ces tentatives* ». —

publicité

Actes du Colloque
L'entrevue Pétain-Goering en gare de Saint-Florentin-Vergigny (1^{er} décembre 1941)
3 décembre 2011
Salle des fêtes / Vergigny

12€
Une publication de l'ARORY
120 pages

+2€
de frais de port

Le point historique sur un événement méconnu de la collaboration survenu dans l'Yonne en 1941

Vous pouvez commander l'ouvrage auprès de l'Arory : 15 bis, rue de la Tour d'Auvergne - 89000 Auxerre, ou sur notre site www.arory.com, rubrique "Commander les actes".
Adresse mail : arory.doc@wanadoo.fr

Dans le cadre des Chemins de LA RÉSISTANCE

40-44

Entrez dans l'histoire, sur les pas des résistants, au cœur de l'épopée des maquis de l'Yonne...

Pour la commémoration des 70 ans de la Libération, MAQUIS 44 vous propose une grande randonnée en nocturne avec final surprenant !

MAQUIS 44

UNE RANDONNÉE DANS L'HISTOIRE

Proposée par L'ARORY en partenariat avec L'Yonne en Scène sur une idée originale de THIERRY ROBLIN
/ Conseillers artistiques : LUDOVIC FÉMÉNIAS & SYLVAIN LUQUIN /
/ Conseiller historique : THIERRY ROBLIN /
/ Avec l'aimable participation de JEAN-PASCAL VIAULT /

vendredi 13, samedi 14 JUIN 2014
/ à partir de 20 heures /
Durée estimée de la randonnée (animations comprises) : 2 heures 30. Fin prévue vers 23h.

• RANDONNÉE DE 6 KM* /
/ Entrée libre / Réservation obligatoire** /
Le lieu du départ de la randonnée ne sera communiqué qu'après réservation à :
Yonne Réservation – 1-2, quai de la République – 89000 AUXERRE – Tél. 03 86 72 92 10
e-mail : reservation@tourisme-yonne.com