

parmi les résistants isolés



Cl. Michel François

Nous avons lu, dans les pages précédentes, que la plupart des cheminots ayant une activité dans la Résistance recevaient leurs instructions, soit du BCRA à Londres, soit de réseaux français organisés qui coordonnaient les actions dans une zone déterminée.

Mais certains cheminots jouèrent également un rôle important en matière de résistance, sans être affiliés à aucune organisation ; c'est de leur propre initiative et en fonction des possibilités offertes dans leur vie professionnelle, qu'ils luttèrent contre l'occupant, parfois avec des résultats remarquables.

TEL a été, par exemple, le cas de M. François Depoorter, qui fut chef de gare à Montcornet (Aisne) d'octobre 1942 à mai 1945 et qui est en retraite à Loos-lès-Lille depuis 1954. Chevalier de la Légion d'honneur, titulaire de la Médaille militaire et de la rosette de la Médaille de la Résistance, M. Depoorter continue aujourd'hui à se consacrer avec beaucoup de dévouement aux activités municipales et sociales à Loos-lès-Lille.

Voici son témoignage :

« Dès mon arrivée à Montcornet, en 1942, je tente d'adhérer à un réseau de résistance mais les responsables locaux agissent alors avec beaucoup de prudence et il m'est impossible de prendre contact avec eux.

Mon chef de circonscription-mouvement, M. Barbier, qui connaît mes sentiments patriotiques, me conseille alors de former un petit groupe de trois ou quatre cheminots qui travailleraient en liaison avec un mouvement plus important. Je sus par la suite qu'il s'agissait du réseau commandé par M. Baudez, chef d'arrondissement à Saint-Quentin, qui fut arrêté en décembre 1943 par les Allemands et mourut en déportation.

Je forme donc une équipe de quatre cheminots de la gare de Montcornet : Henri Lacaille, facteur enregistrant ; Jean Buisset, chef de canton ; Fernand Champagne, homme d'équipe, et moi-même. Notre objectif est, dès le débarquement allié en territoire français, d'exécuter des sabotages ferroviaires afin de paralyser ou de ralentir la circulation des trains de troupes ou de matériel allemand qui seraient dirigés vers le front. Malheureusement, l'arrestation de

M. Baudez décapite le réseau, duquel nous ne devons jamais recevoir d'instructions.

Notre équipe étant formée et le besoin d'agir de mes camarades étant difficile à modérer, nous décidons d'agir seuls, sur notre propre initiative.

Il faut vous dire que Montcornet se prête admirablement bien aux actes de résistance. Cette gare de la ligne de Laon à Liart est en effet située dans une vallée et les deux sections encadrantes sont en rampe de 9 ‰, ce qui, sur la région du Nord, peut être considéré comme un profil difficile ; aussi tous les trains de marchandises s'arrêtaient-ils à Montcornet, soit pour y laisser une partie de leurs wagons, soit pour y prendre la double traction. En ma qualité de chef de gare, j'étais donc informé de tous les mouvements circulant sur la ligne, qui était alors à double voie et très fréquemment utilisée par les convois militaires allemands.

Premières actions

Immédiatement je commence une action individuelle qui, si elle n'est pas spectaculaire, n'en perturbe cependant pas moins les transports effectués par l'ennemi.

C'est ainsi que, dès que l'occasion se présente d'agir sans être vu, je remplis de sable des boîtes à huile des wagons à indice. De même, je subtilise les étiquettes de ces wagons qui sont alors considérés comme matériel vide et envoyés sur une gare de triage : nous avions un important trafic de munitions à destination du terrain d'aviation voisin de Samoussy et il fallait souvent plus de trois semaines d'enquêtes et de correspondances entre les services de la Reichsbahn et de la Wehrmacht pour retrouver un wagon de bombes ou de moteurs d'avion qui avait été dévoyé dans un triage.

La résistance de François Depoorter
Chef de gare de Montcornet

Nous sabotons également tout le matériel allemand qui passe à notre portée. C'est ainsi qu'un jour arrive à Montcornet un wagon RRY belge chargé d'un locotracteur de manœuvres destiné à l'Organisation TODT. Connaissant les activités de cette dernière, nous décidons de mettre hors d'usage cet engin de traction. Le wagon est garé au fond d'une voie du faisceau et, le dimanche, alors qu'il n'y a personne en gare et qu'aucun train n'est annoncé, nous détruisons à coup de marteaux ou de masses tous les organes essentiels : manomètres, robinets, pistons, tuyaux ; les réservoirs sont défoncés et tous les débris sont jetés dans la Serre, qui coule à proximité de la gare. Le lendemain, le wagon repart vers sa destination définitive. Plusieurs semaines après, une enquête est effectuée dans les différentes gares où le wagon a transité, mais il est alors impossible de trouver les responsables.

Nous sabotons également les transports commerciaux à destination de l'Allemagne. C'est ainsi que, chaque jour, trois wagons de blé sont chargés à Montcornet et expédiés outre-Rhin. Lorsque le chargement est terminé, l'un de nous se glisse sous le wagon et, à la chignole, percé plusieurs trous dans le plancher. Lorsque le wagon arrivera à destination, quelques jours plus tard, la majeure partie du blé sera répandue le long des voies.

Enfin, lorsqu'un train se présente à Montcornet pour y laisser une partie de sa charge, je diffère systématiquement tous les wagons destinés à l'armée allemande. Ces wagons sont garés au fond du faisceau et, comme les moyens de traction se font rares, ils y restent souvent plusieurs jours, si ce n'est plusieurs semaines. C'est ainsi qu'un jour je remarque, dans un train de passage à Montcornet, deux wagons couverts chargés de 14 tonnes de pain et destinés à l'intendance allemande d'Abbeville. Immédiatement, je diffère les deux wagons,

qui sont mis en garage du 21 avril au 26 mai 1944. Lorsque les Allemands, qui font régulièrement l'inventaire des wagons à indice en attente d'acheminement, s'aperçoivent de la présence à Montcornet de ces wagons, le pain n'est plus qu'une masse gluante et moisie, absolument impropre à la consommation.

13 jours de retard à une division de Panzer

Le 20 juin 1944, je reçois en gare de Montcornet une rame TCO de 30 wagons plats vides, destinés à l'embarquement d'une compagnie de chars de la Panzerdivision « Hitler Jugend » qui doit renforcer le front de Normandie. Il me paraît indispensable de retarder ce transport qui est de première importance pour l'armée allemande.

Quelques heures plus tard, se présente également en gare de Montcornet, le train 2809, chargé de matériel divers et de mobilier volé par les occupants, à destination de l'Allemagne. Estimant que mes voies sont saturées, je laisse filer ce dernier train jusqu'à Rozoy, où il est garé.

Dans la matinée du 22 juin, le régulateur m'annonce une locomotive pour reprendre le train 2809, qu'il croit garé à Montcornet. Mon plan est prêt : lorsque cette locomotive se présente, je l'attelle sur la rame de wagons plats vides et j'expédie le train. Ensuite pour me couvrir, je rédige une fausse dépêche en provenance du régulateur allemand de Laon, me donnant ordre d'expédier ces wagons au train 2809.

Il ne reste plus qu'à attendre – avec une certaine appréhension, je l'avoue – l'arrivée des blindés allemands. À 16 heures, se présentent en gare les officiers, bottés et la tête de mort aux parements de leur uniforme. Lorsque je leur annonce que les wagons sur lesquels ils comptent embarquer sont partis le matin même, l'un d'eux entre dans une violente colère et sort son revolver qu'il m'appuie sur la poitrine. Je crois ma dernière heure arrivée ; sans un geste ni une parole, j'attends que cessent ses vociférations pour lui présenter la soi-disant dépêche du régulateur allemand et lui affirmer que je n'ai fait qu'obéir aux ordres reçus.

Il faut ensuite récupérer les wagons plats et les acheminer à nouveau sur Montcornet. L'embarquement de la compagnie de chars prévu pour la nuit du 22 au 23 juin n'eut lieu finalement, que dans la nuit du 5 au 6 juillet. C'est donc pendant treize jours que ces chars allemands ont été neutralisés et mis dans l'impossibilité de rejoindre le front de Normandie.

Déraillement d'un train de munitions

Ayant appris qu'un train de munitions doit passer à Montcornet dans la nuit du 9 au 10 juillet 1944, nous décidons de le faire dérailler.

Vers minuit, en compagnie de Buisset, nous gagnons le kilomètre 170,700, la voie étant, à cet endroit, en tranchée, en courbe et en pente de 10 ‰. Endroit idéal pour effectuer un sabotage et, de plus, loin de toute habitation, ce qui permet d'éviter d'éventuelles représailles des militaires accompagnant le train.

Parvenus à l'endroit choisi, sous une pluie battante, nous détournons les outils soigneusement dissimulés et nous mettons au travail, lorsque Buisset m'avertit qu'un train approche sur l'autre voie. Nous nous réfugions dans le fossé à moitié rempli d'eau et attendons dans cette position très inconfortable. Effectivement, un train monte péniblement la rampe, patine et

s'arrête ; le mécanicien tente à plusieurs reprises de repartir, mais en vain ; il siffle pour alerter le chef de train, descend de sa machine et se dirige vers l'arrière de son convoi. Il rencontre le chef de train à quelques mètres à peine de l'endroit où nous sommes tapis avec Buisset, et les deux hommes décident de couper le train en deux et d'acheminer séparément chaque partie jusqu'à la prochaine gare.

La présence du chef de train nous oblige, pendant deux heures, à rester accroupis dans notre fossé qui, gonflé par la pluie d'orage, est maintenant rempli d'eau. Enfin le mécanicien revient à contre-voie et évacue la seconde partie du train. Trempés jusqu'aux os, nous sortons de notre cachette et continuons notre travail : éclisses et tirefonds sont enlevés, puis le rail est dévié vers l'intérieur et fixé dans cette position qui entrainera inévitablement le déraillement du train. À trois heures du matin, nous sommes de retour à notre domicile, et il ne reste plus qu'à attendre les événements. Mais, à 5 h 30, le train n'est toujours pas annoncé : il est immobilisé à une dizaine de kilomètres, à Burcy, où sa locomotive est tombée en détresse. Je téléphone au chef de cet établissement, l'invitant à intervenir auprès du mécanicien pour qu'il se rende jusqu'à Montcornet, où il pourra prendre de l'eau et se garer. Vers 7 h 15, le train de munitions de présente au km 170,700 : la machine et le tender se couchent sur la voie opposée, après avoir parcouru 50 mètres sur le ballast : 14 wagons sont enchevêtrés les uns sur les autres ; un wagon plate-forme équipé de DCA est dressé vers le ciel. L'équipe de traction n'est que légèrement contusionnée, tandis que trois soldats allemands sont grièvement blessés.

Dès que j'ai connaissance de l'accident, je me rends – officiellement, cette fois – sur les lieux, en compagnie du chef de district. Nous prenons immédiatement les mesures nécessaires pour détourner le trafic, car les deux voies sont complètement obstruées. Il faut déplacer la grue de 50 tonnes de Douai et la grue de 32 tonnes d'Aulnoye pour dégager cet amas de ferrailles. La circulation est totalement interrompue sur la ligne pendant trois jours et reprise en voie unique temporaire jusqu'au 17 juillet 1944.

Détail piquant : ces deux dépêches émanent du chef de gare de Montcornet qui était... l'organisateur du déraillement.

VOIE DESTINATAIRE
CIRCUIT DES TRAINS
ARRIVÉE AU BUREAU

N° de transmission A

Dépêche adressée à 10 14/44

GARE D'ORIGINE Montcornet

GARE DESTINATAIRE Liart

N° de transmission 10

20/000 045 - 10/07/44

Liart

10/10

pas suite d'obstruction de 2 Vms pp la entre Clermont et Montcornet dont la durée est à déterminer, détournant le train le cas échéant

Les pérégrinations d'un train de troupes

Mais le déraillement du train de munitions allait avoir d'autres conséquences imprévues.

En effet, dans la matinée du même jour, un train transportant environ 1 500 soldats allemands d'une unité d'infanterie qui est dirigée en toute hâte vers le front de Normandie, se présente en gare de Montcornet, en direction de Laon. Les deux voies étant obstruées au km 170,700, je gare le train... à la satisfaction générale des hommes de troupe, dont le moral paraît bien bas et qui n'ont pas l'air enthousiastes de se rendre à la bataille. Mais les officiers ne l'entendent pas de la même oreille et me harcèlent sans cesse pour que je fasse passer leur train.

Dans l'après-midi, il me vient une idée : je propose au régulateur allemand de Laon d'acheminer le train par la ligne à voie unique de Montcornet à Marle qui, bien qu'utilisée seulement par quelques dessertes marchandises permet de rejoindre la ligne Hirson-Laon. Ce fonctionnaire accepte volontiers ma suggestion et me confirme l'ordre d'expédier, dans la nuit, le train de troupe par cet itinéraire. Immédiatement, je demande à Champagne d'avertir le chef du réseau de résistance de Tavaux de l'heure du passage du train sur la ligne et de la nécessité d'une action pour lui couper la route.

Vers 23 heures, le train arrive à la gare de Malaise, où l'aiguille en pointe d'entrée est maintenue entrebaillée, calée par une pierre : la machine et son tender dérailent, immobilisant à nouveau le train... au grand désespoir des officiers ennemis.

Prévenu de cette nouvelle interception, vers 4 heures du matin, j'attends jusqu'à 9 heures pour demander au régulateur allemand une machine de secours. Celle-ci arrive de Liart dans la journée et ramène le train par l'arrière jusqu'à Montcornet, où il reste bloqué jusqu'au 13 juillet.

Mais le ravitaillement s'épuise et les soldats allemands se répandent dans la campagne pour piller les jardins, clapiers et magasins des

VOIE DESTINATAIRE
CIRCUIT DES TRAINS
ARRIVÉE AU BUREAU

N° de transmission A

Dépêche adressée à 10 14/44

GARE D'ORIGINE Liart

GARE DESTINATAIRE Montcornet

N° de transmission 10

20/000 045 - 10/07/44

Liart

10/10

Je t'informe que le train de troupes allemandes qui devait passer à Montcornet le 10/7/44 a été détourné vers Liart en raison de l'obstruction de la voie à Montcornet. Le train est actuellement bloqué à Liart. Je t'informe également que le train de munitions déraillé à Burcy le 10/7/44 a été ramené à Montcornet le 11/7/44. Le train de troupes allemandes qui devait passer à Montcornet le 10/7/44 a été détourné vers Liart en raison de l'obstruction de la voie à Montcornet. Le train est actuellement bloqué à Liart. Je t'informe également que le train de munitions déraillé à Burcy le 10/7/44 a été ramené à Montcornet le 11/7/44.

environs. Le maire de Montcornet vient alors me supplier de trouver une solution qui permette d'éloigner ce train militaire. La voie 2, en direction de Laon, ayant été dégagée le 13 juillet, j'expédie le train et ses occupants vers 22 heures... après avoir prévenu l'abbé Avot, curé de Bucy, qui dirige un groupe de résistants dans cette localité.

Le train n'a pas parcouru vingt kilomètres qu'il déraile à nouveau, au lieudit du « Pont de l'Enfer », la voie ayant été, une fois de plus, sabotée.

Ce transport de troupes avait quitté Sète le 1^{er} juillet et était arrivé à Montcornet le 10, ayant ainsi parcouru 1 200 km en onze jours, soit une moyenne supérieure à 100 km par jour. Pour se rendre de Montcornet à Laon, soit 34 kilomètres, il a fallu quinze jours, soit une moyenne de l'ordre de 2 km par jour. Vous pouvez juger du moral des militaires allemands à leur arrivée sur le front de Normandie, après un voyage effectué dans de telles conditions.

Destruction des grues hydrauliques

Dans la nuit du 21 au 22 juillet 1944, je reçois la visite du lieutenant Maujean, dit Jojo, qui dirige le groupe B 3/21 du maquis de l'Aisne. Celui-ci a eu connaissance de nos activités en matière de résistance par Champagne, qui appartient également aux Forces Françaises de l'Intérieur.

Pendant que je mets au point avec Maujean un plan d'action en commun, les hommes du groupe B 3/21 sabotent au plastic les deux locomotives affectées à la ligne de Montcornet à Marle et détruisent tous les circuits téléphoniques de la gare. Pour donner le change, j'alerte la gendarmerie vers 5 heures du matin, l'informant que nous avons eu la visite des « terroristes » au cours de la nuit et que, sous la menace de leurs armes, nous n'avons pu nous opposer à leurs destructions. Les gendarmes français paraissent peu convaincus de ces explications et ne retrouvent jamais les coupables.

Le 7 août 1944, je reçois à nouveau la visite du lieutenant Maujean et de ses hommes. Quelques jours auparavant, je lui avais proposé la destruction au plastic des deux grues hydrauliques de la gare, et Londres avait donné son accord. Vers 2 heures du matin, nous pénétrons dans la salle des pompes électriques, sur le corps desquelles sont placées les charges de plastic et les détonateurs. Quelques minutes plus tard, l'explosion illumine la nuit, tandis que l'eau jaillit à gros bouillons.

A peine les maquisards se sont-ils éloignés, que les Allemands, alertés par les explosions, surgissent dans le bureau de la gare. Nous invoquons une nouvelle fois l'action des « terroristes », et l'enquête suit son chemin.

Mais le résultat recherché est obtenu : les grues hydrauliques de Liart ayant été également sabotées le 4 août, aucun train ne peut plus circuler sur la ligne, car il est impossible aux locomotives à vapeur d'effectuer, sans prise d'eau, le parcours de Mohon à Laon. Aussi, jusqu'à l'arrivée des Alliés, le 31 août 1944, cette portion du réseau ferré français reste-t-elle fermée à tout trafic, alors que l'armée allemande met tout en œuvre pour assurer sa retraite.

Le 2 septembre 1944, lors du rétablissement de la circulation, il faut faire appel à la pompe à incendie du village pour alimenter en eau les locomotives assurant la remorque des premiers trains militaires alliés.

Une longue page d'histoire était tournée... »