



UNIVERSITÉ ÉVRY VAL D'ESSONNE

UFR Sciences humaines et sociales

IDHES Département d'Histoire économique et sociale et des techniques

En partenariat avec l'association pour l'histoire des chemins de fer

Master de recherche en Histoire

Soutenu en juin 2014

Benjamin PEREIRA

Le site ferroviaire de Juvisy/Athis-Mons pendant la Seconde Guerre mondiale 1939-1945

Quotidien, résistances et destructions d'un
des principaux triages de la région parisienne

Directeurs de recherche :

HATZFELD Nicolas : Professeur d'histoire à l'université d'Évry-Val d'Essonne

LOUBET Jean-Louis : Professeur d'histoire à l'université d'Évry-Val d'Essonne

REMERCIEMENTS

- Aux membres de l’AHICF (association pour l’histoire des chemins de fer).
- Bruno Carrière : historien spécialiste des chemins de fer rattaché à l’AHICF.
- Christian Fonnet : bibliothécaire de l’AHICF.
- Marie-Noëlle Polino : secrétaire général de l’AHICF.
- Georges Ribeill : historien et sociologue du rail.
- Laurence Bour : directrice du centre d’archives multirégional de la SNCF.
- Camille Sansoit : responsable adjointe du CAH de la SNCF.
- Cherifa Beniken : archiviste du SARDO , CAH SNCF.
- Caroline Chalier : Responsable des archives fédérale, IHS CGT Cheminots.
- Roberto Lample : passionné d’Histoire, spécialiste des brigades internationales.
- Les archivistes du musée national de la résistance de Champigny-sur-Marne.
- Les Amis du Maitron : association responsable du dictionnaire biographique du mouvement ouvrier et social.
- Aux archivistes des A.N de Pierrefitte.
- Aux archivistes des A.D.Y de Montigny-Le-Bretonneux.
- Aux archivistes des A.D.E de Chamarande.
- Aux archivistes de la CALPE d’Athis-Mons.
- Au personnel du fond cheminot de Paris.
- Christine Bourg : présidente de l’association des Juvisiens de Juvisy.
- Béatrix Goeneutte : directrice de la MdbA d’Athis-Mons.
- Daniel Gressy : de la médiathèque Simone de Beauvoir, blogueur, Athis-Mons.
- Xavier Courtray : passionné d’Histoire, spécialiste du repli de 1940.
- Marc Chantran : passionné d’histoire, spécialiste du réseau Vengeance.

- Aurélien Mortagne : chargé de communication à la mairie de Juvisy.
- Pierre Tessier : passionné d'histoire locale, ancien cheminot
- La regrettée Madeleine Tessier : passionné d'histoire locale.
- Guy Miaux : ancien cheminot de Juvisy.
- Guy Hospod : ancien cheminot et adjoint au maire de Viry-Châtillon.
- Antoine Peyrat : passionné d'histoire locale et ancien Juvisien.
- Patrick Parra : passionné d'histoire locale, Blogueur.
- Daniel Keller : passionné d'histoire locale.
- François Lauzeral : ingénieur de maintenance infrastructure de la SNCF.
- Geneviève Cotty : ancienne Juvisienne, blogueuse, témoin de guerre.
- Karim Lozes : webmaster de la ville d'Athis, Blogueur, passionné d'histoire locale.
- Serge Bardet : professeur d'Histoire ancienne, université d'Évry.
- Serge Benoit : professeur d'Histoire moderne, université d'Évry.
- Stéphane Blond : professeur d'Histoire moderne, université d'Évry.
- Jean-Louis Loubet : professeur d'Histoire contemporaine, université d'Évry.
- Nicolas Hatzfeld : professeur d'Histoire contemporaine, université d'Évry.
- Melissa et Anh Dao pour m'avoir relu.
- Mes amis et ma famille notamment ma sœur Charlène et mes parents qui m'ont supporté durant toutes ces années.

RESUME

Soixante-dix ans après sa destruction et quarante années après la fermeture du triage, la gare de Juvisy n'est plus que l'ombre d'elle-même. Située à la croisée des RER C et RER D, elle ne revête d'autre intérêt pour la majorité des usagers, que de servir de correspondance. Témoignage d'un passé glorieux, c'est encore une station de la banlieue sud de Paris, dont la fréquentation aux heures de pointe, n'a rien à envier aux grandes gares parisiennes.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, ses installations et sa situation géographique lui confèrent le statut de « grand triage » de la région parisienne, d'importance stratégique au sein du réseau SNCF. Chaque jour, les cheminots s'emploient au fonctionnement du site. D'abord pour l'armée française, qui entame sa troisième guerre en moins d'un siècle contre son ennemi d'outre-Rhin, puis sous l'occupation allemande pendant quatre longues années. Car il s'agit bien de contrainte : le régime de Vichy est loin d'être populaire parmi la plupart des ouvriers du triage, habitant de « la Banlieue rouge ». Si les trains continuent de rouler, c'est que derrière chaque cheminot, se dresse un homme en arme. En effet, les Allemands et les agents de l'État contrôlent le travail sur le triage, dont l'activité contribue allègrement au pillage des denrées dévolues à l'Allemagne.

Pourtant, loin de se laisser totalement intimider, les travailleurs du rail avec l'aide de la résistance locale puis des libérateurs, vont mener une lutte au prix du sang et des larmes, pour, contrarier chaque jour un peu plus, les plans de l'occupant...

Mots-clés : Juvisy, Athis-Mons, Paris, triage, gare, cheminot, voie, train, wagon, travail, SNCF, Seconde Guerre mondiale, Résistance, Occupation, répression, Vichy, allemand, police, communisme, bombardement, sabotage.

ABSTRACT

Seventy years after it was destroyed and forty years after the marshalling yard's shut down, Juvisy railway station is a shadow of its former self. Situated at the junction of the RER C and RER D, the majority of its users only sees it as a rail interchange. Despite its glorious past, Juvisy is a station in the southern suburbs where during rush hour, the number of passengers are comparable to those of famous Parisian stations.

During the Second World War, its infrastructure and location granted Juvisy the status of the "great marshalling yard" of the Paris region, with strategic importance within the SNCF network. During this time, railway men worked each day, albeit under duress, to keep the site functioning, first for the French army embarking on its third war in less than a century against its enemy from across the Rhine, then under their occupation four long years. Because it really is about duress: The Vichy regime was far from popular amongst the railways workers, who lived in the "Red suburb", and if the trains continued to run, it was because there was a man with a weapon behind each worker. The German and the civil servants controlled the marshalling because this activity was contributing to the pillage of the commodities destined for Germany.

However, far from being completely intimidated, the railways workers, assisted by the local French Resistance, then by their liberators fought with blood and tears, to obstruct their occupiers' schemes a little more every day...

Keywords: Juvisy, Athis-Mons, Paris, marshalling yard, station, railroad worker/railway man, railway/railroad, train, wagon, work, SNCF, Second World War, Resistance, Occupation, repression, Vichy, German, police, communism, bombardment/bombing, sabotage.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	2
RESUME.....	4
ABSTRACT.....	5
TABLE DES MATIERES.....	6
LISTE DES DOCUMENTS.....	8
LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES.....	14
INTRODUCTION	16
1^{ERE} PARTIE: VEILLE DE GUERRE AU TRIAGE.....	22
1/ LE POIDS DU FER: LA GARE, SES INFRASTRUCTURES ET SON QUARTIER.	23
<i>A/ Une porte entre Paris et la province.</i>	<i>23</i>
<i>B/ La gare et la ville.</i>	<i>34</i>
<i>C/ Portrait des emprises ferroviaires.</i>	<i>46</i>
2/ LE POIDS DES HOMMES: LES CHEMINOTS, LEURS ORIGINES, LEURS ACTIVITES.	61
<i>A/ Typologie des cheminots: les origines sociales, géographiques et les caractères démographiques.....</i>	<i>61</i>
<i>B/ La coroporation: ses effectifs, ses métiers et leurs grades en fonction des différents services.....</i>	<i>69</i>
<i>C/ Le militantisme politique et syndical.....</i>	<i>78</i>
3/ LE POIDS DE LA GUERRE.	88
<i>A/ La gare dans la mobilisation et dans la défense du territoire.....</i>	<i>88</i>
<i>B/ La défaite et la prise de controle allemande.....</i>	<i>102</i>
<i>C/ Une nouvelle donne pour la population cheminote.....</i>	<i>112</i>
2^{EME} PARTIE: L'OCCUPATION ET LES REACTIONS A LA DOUBLE TUTELLE.....	121
1/ LE RECIT CHRONOLOGIQUE.	122
<i>A/ 1940-1941.....</i>	<i>122</i>
<i>B/ 1942.....</i>	<i>134</i>
<i>C/ 1943-1944.....</i>	<i>143</i>

2/ LES ECHELLES DE LA RESISTANCE: DEGRES D'ENGAGEMENT ET PRATIQUES RESISTANTES AUTOUR DU TRIAGE.	156
<i>A/ La résistance individuelle, spontanée du quotidien et la désobéissance civile. ...</i>	157
<i>B/ La résistance défensive, politique et symbolique.</i>	169
<i>C/ La résistance collective et offensive.</i>	179
3/ CHEMINOTS ET RESISTANTS DANS LA TOURMENTE: LA REPRESSION.....	188
<i>A/ Les outils de la répression.</i>	188
<i>B/ Les sanctions: de l'avertissement à l'internement.</i>	200
<i>C/ Les chatiments : déportations et exécutions.</i>	216
3^{EME} PARTIE: LES VOIES DE LA LIBERATION.....	227
1/ LES BOMBARDEMENTS : LA DESTRUCTION DU FER PAR LE FEU.	228
<i>A/ Les 18 et 19 avril 1944: « operation on Juvisy marshalling yard. »</i>	229
<i>B/ Des destructions majeurs: le témoignage par l'image.....</i>	247
<i>C/ Mai, juin, juillet 1944: les échos d'avril.</i>	257
2/ L'ETE 1944 DEPUIS LE TRIAGE.....	269
<i>A/ Travailler à la gare après le 18 avril 1944.....</i>	269
<i>B/ Les conséquences du Jour-J.</i>	280
<i>C/ Les ultimes combats.</i>	289
3/ L'IMMEDIAT APRES GUERRE.	297
<i>A/ Vivre aux abords de la gare: larmes et bilan.....</i>	297
<i>B/ La destruction créatrice.....</i>	307
<i>C/ Les hommages.....</i>	320
CONCLUSION	326
BIBLIOGRAPHIE.....	329
SOURCES.....	339
LISTE PARTIELLE DES CHEMINOTS DE JUVISY 1939-1945	349

LISTE DES DOCUMENTS

BLASON DE LA VILLE DE JUVISY-SUR-ORGE ADOPTE LORS DU CONSEIL MUNICIPAL DU 22 MAI 1942.	15
CARTE DES RESEAUX DE CHEMINS DE FER EN 1938.	23
SCHEMA DE LA DISTRIBUTION INITIALE DES LIGNES PO ET PLM DANS LA GARE DE JUVISY VOYAGEURS.	25
CARTE SCHEMATIQUE DU RESEAU DE LA GRANDE CEINTURE ET, PARTIELLEMENT, DE CEUX DU PO ET DU PLM. .	26
CARTE D'ETAT-MAJOR DE JUVISY ET D'ATHIS REVISEE EN 1893, TIRAGE DE 1924.	27
SALLE DES COMMUTATRICES DE LA SOUS-STATION DE LA PLAINE A VILLENEUVE-LE-ROI EN 1926.	29
PHOTOGRAPHIE DE LA VUE GENERALE DU TRIAGE VERS 1920.	30
PHOTOGRAPHIE D'UNE LOCOMOTIVE TYPE BB REMORQUANT UN TRAIN DE MARCHANDISE PROVENANT DE LA GRANDE CEINTURE.	31
CARTE POSTALE DE L'AVENUE DE LA GARE ET DE LA NOUVELLE SIGNALISATION LUMINEUSE DU P.O AU DEBUT DES ANNEES 1930.	31
CARTE DE SITUATION D'ATHIS-MONS ET D'UNE PARTIE DE JUVISY AVANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE.....	34
PLAN D'ENSEMBLE DU BATIMENT VOYAGEUR ET DU QUARTIER DE LA GARE DATE DU 18 FEVRIER 1931.	35
PHOTOGRAPHIE D'UN PAVILLON ISOLE DE L'HABITAT CHEMINOT D'ATHIS-MONS, RUE DE LA PREVOYANCE.....	38
CARTES POSTALES DE L'INTERSECTION DE LA RUE DU MIROIR ET DE LA GRANDE AVENUE D'ATHIS ET DE LA RUE DU MIROIR DEPUIS LA RUE DE JUVISY.	41
CARTES POSTALES DE LA RUE DE JUVISY ET DE LA RUE JULES-SIMON.	41
CARTES POSTALES DE LA RUE ÉDOUARD VAILLANT ET DE LA RUE DU TRIAGE	41
PLAN DE LA CITE OUVRIERE DE CHEMINOTS DITE CITE DU COTTAGE D'ATHIS	42
PHOTOGRAPHIE DE L'HOPITAL CHIRURGICAL DE JUVISY DANS LES ANNEES 1930.	45
SCHEMA DE SITUATION DES BATIMENTS PRINCIPAUX ET DES INSTALLATIONS MAJEURES EN 1939.	46
CARTE POSTALE DE LA VUE GENERALE DES VOIES DU PO AMENANT A LA GARE DE JUVISY DEPUIS LE PONT DES BELLES FONTAINES AU DEBUT DU XX ^E SIECLE	47
CARTE POSTALE DE LA GARE VOYAGEURS PEU APRES SA CONSTRUCTION EN 1907.	48
CARTE POSTALE DE LA SALLE « DES PAS-PERDUS » ET DES CONSIGNES DE LA GARE APRES 1907.	48
CARTE POSTALE DU BATIMENT VOYAGEUR DE LA GARE ET PONT ROUTIER, FIN DES ANNEES 1930.	49
LE BATIMENT VOYAGEUR DE JUVISY FIN DES ANNEES 1930 AVEC LE TRIAGE AU FOND ET LES VOIES DU PO A GAUCHE.	49
PLAN DES PREMIERES TRAVEES ET ELEVATION D'UN PIGNON DE LA HALLE DE TRANSBORDEMENT N° 1.	50
PHOTOGRAPHIE DE LA GARE D'ATHIS-MONS EN 1937.	51
PHOTOGRAPHIE DU CHATEAU DE CHAIGES.	51
CARTE POSTALE DU PONT DE LYON EN 1907.	52
PLAN DE L'AGRANDISSEMENT DU BATIMENT DE LA DISTRIBUTION NORD DATE DU 6 FEVRIER 1918.	52

PHOTOGRAPHIE DES VOIES DU PLM VERS CORBEIL AVEC AU FOND A DROITE LA HALLE DE TRANSBORDEMENT.	
DEBUT DES ANNEES 1920.	53
PHOTOGRAPHIE DU FAISCEAU PRINCIPAL DU TRIAGE VERS 1935.....	53
LITHOGRAPHIE DES VOIES DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS A L'INTERSECTION DE LA ROUTE ROYALE N° 7.....	54
PHOTOGRAPHIE DU PONT ROUTIER DE JUVISY ET VOIES DU PLM A DROITE FIN DES ANNEES 1930.....	54
PHOTOGRAPHIE DU PONT DE DRAVEIL AU DEBUT DU XX ^E SIECLE.	55
PLAN DE SITUATION DU BATIMENT VOYAGEUR, DE LA MAISON DU CHEF DE GARE, DU BUFFET, DE LA CAFETERIA ET DU BUREAU DE POSTE DATE DU 24 JUIN 1922.	56
PLAN DU CORPS DE GARDE DES CONDUCTEURS PO ET GC : PROJET DE 1930.....	57
HISTOGRAMME DES PYRAMIDES DES AGES EN 1936 A ATHIS-MONS.	62
CARTE DE SITUATION DES LIEUX DE NAISSANCE D'UNE PARTIE DES CHEMINOTS DE JUVISY.....	63
HISTOGRAMME DES ORIGINES DE LA POPULATION ATHEGIEENNE ENTRE 1891 ET 1936.	65
FICHE DE RENSEIGNEMENT DE RENE-MAURICE VIVEYROL.....	68
FICHE CARRIERE DE GABRIEL DUMAITRE DU SERVICE MATERIEL ET TRACTION.....	70
ILLUSTRATIONS DE QUELQUES METIERS DU RAIL.....	77
HISTOGRAMME DE LA PROPORTION DES CHEMINOTS DANS LA POPULATION TOTALE D'ATHIS-MONS ENTRE 1891 ET 1936.	78
MANCHETTE DE L'HEBDOMADAIRE LOCAL « LE REVEIL DE JUVISY » QUI PARAIT JUSQU'EN 1940.....	81
PHOTOGRAPHIE D'UNE PAGE DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL D'ATHIS-MONS ATTESTANT QUE LES CHEMINOTS MIDOL, PINÇON, LACOMBE, MAURIERAS ET GUILLON SONT CONSEILLERS MUNICIPAUX.	84
PHOTOGRAPHIE DE LA DISTRIBUTION DE NOURRITURE AUX FEMMES ET ENFANTS ESPAGNOLS LE 7 FEVRIER 1939.	85
PHOTOGRAPHIE DE L'ACCUEIL MILITANT DES CHEMINOTS ENVERS LES REFUGIES REPUBLICAINS ESPAGNOLS LE 7 FEVRIER 1939.....	87
PHOTOGRAPHIE REPRESENTANT LES VOIES DU PLM VUES DU PONT ROUTIER DANS LES ANNEES 1920.	90
CARTE DES OPERATIONS MILITAIRES EN JUIN 1940.	92
PLAN DES PONTS DETRUIITS ET DES PONTS INTACTS ENTRE PARIS ET CORBEIL AU 15 JUIN 1940.....	95
PHOTOGRAPHIE DU PONT DE LYON APRES SA DESTRUCTION EN JUIN 1940.	97
PHOTOGRAPHIE DU PONT DE DRAVEIL APRES SA DESTRUCTION EN JUIN 1940.	97
PHOTOGRAPHIE DU PASSAGE DES TROUPES ALLEMANDES A JUVISY SUR L'AVENUE DE LA COUR DE FRANCE (RN7) VERS LE 15 JUIN 1940.	102
PLAN DU QUART SUD-EST DE LA GRANDE CEINTURE EN 1937.	105
CARTE DES LOCALITES D'INTERNEMENT DES CHEMINOTS FAIT PRISONNIER DE GUERRE EN 1940.....	109
LETTRE DE DEMANDE DE REINTEGRATION DANS LA SNCF D'UN CHEMINOT MOBILISE EN 1940.....	111
FICHE DE RENSEIGNEMENT SNCF SUR SES AGENTS COMMUNISTES D'ALBERT HERNOT.....	118
FICHE DE RENSEIGNEMENT SNCF D'UN « AGITATEUR DANGEREUX ».....	120

PEREIRA Benjamin

PHOTOGRAPHIE DE SOLDATS ALLEMANDS ASSIS SUR LES QUAIS DE LA GARE DE JUVISY.	122
PHOTOGRAPHIE DES MEMES HOMMES POSANT SUR LE QUAI DE LA GARE.	123
PHOTOGRAPHIES D'ERIKA LE TRAIN SPECIAL D'HITLER HERISSE DE CANONS DE DCA.	125
PHOTOGRAPHIES DES RESISTANTS : PIERRE BROSSARD, OLIVIER NICOLAS ET IVAN LAGRANGE, RESPECTIVEMENT AJUSTEUR-BALANCIER (IVRY), SOUS-CHEF DE GARE ET FACTEUR MIXTE A JUVISY.	133
RAPPORTS DES INSPECTEURS DES RENSEIGNEMENTS GENERAUX CONCERNANT LE SABOTAGE SURVENU EN GARE FIN MAI 1942.	138
PLAN DES POINTS DE RACCORDEMENTS FERROVIAIRES PARTICULIEREMENT IMPORTANTS DE LA REGION PARISIENNE TROUVEE PAR LA POLICE SUR UN RESISTANT.	142
AFFICHE DE PROPAGANDE POUR LE STO.	143
RAPPORT D'ENQUETE DE LA BS1 SUR LE DERAILLEMENT SURVENU EN GARE DE JUVISY LE 27 JUILLET 1943	148
NOTE DE LA POLICE DE SURETE DE VICHY CONCERNANT UN PROJET D'ATTENTAT A LA GARE DE JUVISY.	150
PLAN DE L'ABRI TRANCHE SNCF DATANT DE 1943.	152
PHOTOGRAPHIE DE L'ENTREE D'UN ABRI A JUVISY.	153
LETTRE DE JEAN LAFON ET D'ELIE BAYNAT QUI EXPLIQUE LES RAISONS DE LEUR DETENTION.	161
PHOTOGRAPHIE DE ROBERT HERNIO, MEMBRE DU TRIANGLE DE DIRECTION DES COMITES POPULAIRES DE LA REGION PARISIENNE A PARTIR DE NOVEMBRE 1940.	162
RAPPORT DES AGENTS DU SERVICE DE SURVEILLANCE GENERALE CONCERNANT LE VOL DE CARBURE.	166
PAPILLON RETROUVE LE 8 OCTOBRE 1941 A LA GARE.	169
ÉDITION CLANDESTINE DE « L'AVANT-GARDE » N° 53 FAISANT L'APOLOGIE DU SYSTEME BOLCHEVIQUE.	170
TRACT RETROUVE EN SEPTEMBRE 1941 SUR LE TRIAGE.	172
NOTE DU COMMISSARIAT DE JUVISY RELATIVE AUX EVENEMENTS SURVENUS EN GARE LE 28 JANVIER 1943 VERS 20 H.	176
PHOTOGRAPHIE DE DENIS RAKE DU SOE.	180
PHOTOGRAPHIES D'ANDRE BRIER, ET DU LIEUTENANT JEAN-PIERRE EN 1941 A BEYROUTH.	185
PHOTOGRAPHIES DE LA BOMBE DU « PONT DES SOUPIRS »	186
PLAN DU POSTE D'AIGUILLAGE D, POSTE DE TRAVAIL DE GUILLON ET DEBORDE.	187
PHOTOGRAPHIE DU REGIMENT 287 DE LA 96E DIVISION D'INFANTERIE STATIONNE AU CHATEAU DE FROMENTEAU DANS LE PARC DES BELLES FONTAINES.	191
PHOTOGRAPHIE DU STANDARD TELEPHONIQUE DE POLICE DU COMMISSARIAT DE JUVISY EN 1944.	195
PHOTOGRAPHIE D'OCTAVE ANGERAND, RESPONSABLE DES COMITES POPULAIRES DE LA REGION PARISIENNE.	197
FICHE DE LA BS2 DE SAMUEL DEBORDE.	199
LETTRE DU DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION SIGNIFIANT LA REVOCATION, « ULTIMA RATIO » DE LA SNCF EN MATIERE DE SANCTION PUNITIVE.	202
PHOTOGRAPHIE DU PORTAIL DU CAMP D'AINCOURT GARDE PAR UN GENDARME FRANÇAIS.	204
PHOTOGRAPHIE DU CAMP DE PITHIVIERS EN 1941.	205
PHOTOGRAPHIE DE LA MAISON D'ARRET DE CLAIRVAUX.	209

PEREIRA Benjamin

LETTRE DU DETENU ADMINISTRATIF N°82, LE CHEMINOT REVOQUE RAMOND.	213
LETTRE D'UNE FEMME DE CHEMINOT ADRESSEE A L'INGENIEUR SNCF DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION.	215
CARTE DES DEPORTATIONS EN ESSONNE, REPRESSION ET PERSECUTION (PROVISOIRE AU 4 JUIN 2011).	217
CARTE DES FUSILLES EN ESSONNE.	218
LA UNE DU JOURNAL LE MATIN DU 11 AOUT 1942 QUI REPRODUIT L'AVIS ALLEMAND ANNONÇANT L'EXECUTION DE REPRESAILLES DE 93 OTAGES (88 EN FAIT).	219
PORTRAIT PHOTOGRAPHIQUE DE SAMUEL DEBORDE ET MAURICE GUILLON REALISE PAR LA BS2.	221
PHOTOGRAPHIE DE LA TOMBE DE MAURICE GUILLON AU CIMETIERE MUNICIPAL D'ATHIS-MONS.	222
PHOTOGRAPHIE D'UNE FUSILLADE AU MONT-VALERIE EN FEVRIER 1944.	223
LETTRE DU MINISTERE DES PRISONNIERS DE LA GUERRE ATTESTANT DE LA MORT EN DEPORTATION DE L'OUVRIER GASTON CHABROL LE 20 MARS 1945.	225
CARTE POSTALE COMMEMORATIVE DU BOMBARDEMENT DU 18 AVRIL 1944 DU 617 ^E DAMBUSTER SQUADRON QUI MENE L'ASSAUT.	229
PHOTOGRAPHIE D'UN BOMBARDIER AVRO LANCASTER III DU TYPE DE CEUX UTILISES A JUVISY.	229
PHOTOGRAPHIE DE J.MORGAN, MITRAILLEUR ARRIERE D'UN AVRO LANCASTER , PRISE AVANT LE DECOLLAGE POUR LE BOMBARDEMENT DU TRIAGE LE 18 AVRIL 1944.	233
PHOTOGRAPHIE AERIENNE DE LA PARTIE NORD DU TRIAGE APRES LES BOMBARDEMENTS.	237
PHOTOGRAPHIE AERIENNE DU TRIAGE ET DE LA CITE CHEMINOTE LABOUREE APRES LE PASSAGE DE L'AVIATION ALLIEE.	238
TRACT LARGUE PAR LA RAF POUR AVERTIR LA POPULATION DU « SUCCES » DU BOMBARDEMENT.	
	239
PHOTOGRAPHIE DE CE QU'IL RESTE DU TRIAGE PRISE DEPUIS LE QUARTIER DU VAL.	240
CERCUEILS ENTREPOSES A L'INTERIEUR DE L'EGLISE NOTRE-DAME DE FRANCE, AU LENDEMAIN DU BOMBARDEMENT.	241
PHOTOGRAPHIE DE L'ENTREE DE LA PERMANENCE DU COSI.	242
PLAN DESSINE PAR LE CHEF DE GARE FAISANT ETAT DES DESTRUCTIONS SUBIES PAR LE TRIAGE ET SES ALENTOURS.	244
PHOTOGRAPHIE DU DEPOT DES MACHINES VAPEUR ET DU CHATEAU D'EAU RESCAPE.	248
PHOTOGRAPHIE DU DEPOT DES MACHINES VAPEURS.	248
PHOTOGRAPHIE DU DEPOT DES MACHINES VAPEURS ET D'UNE LOCOMOTIVE 141TB.	249
PHOTOGRAPHIE DES VESTIGES DE L'ENTRETIEN.	249
PHOTOGRAPHIE DE L'EPAVE D'UNE 230 K DE L'EST (EX SERIE 3100-3200 EST) EN RELAIS TRACTION.	251
PHOTOGRAPHIE DE TROIS CHEMINOTS QUI POSENT DEVANT UNE 141C DE L'EX PLM DUREMENT TOUCHEE. ..	251
PHOTOGRAPHIE DES RESISTANTES DU DEPOT VAPEUR.	252
PHOTOGRAPHIE DE WAGONS ENCHEVETRES ET DE CHARS ALLEMANDS RETOURNES.	252
PHOTOGRAPHIE D'UN CHEMINOT POSANT SOUS « LES DEUX AMOUREUX ».	253
PHOTOGRAPHIE DE WAGONS AYANT SOUFFERT DU BOMBARDEMENT.	253

PEREIRA Benjamin

PHOTOGRAPHIE CAUSEE PAR L'EXCAVATION DE LA 1 ^{ERE} BOMBE EN PARTANT DE JUVISY.....	255
PHOTOGRAPHIE TEMOIN DE LA DESTRUCTION DES VOIES, AVEC DES TRAVAILLEURS A L'ARRIERE-PLAN.....	255
PHOTOGRAPHIE DE RAILS A LA VERTICALE.....	256
PHOTOGRAPHIE D'HOMME TRAVAILLANT SUR LES VOIES PRES DU DEPOT.....	256
NOTIFICATION CONCERNANT UNE MESSE TENUE A LA MEMOIRE DES CHEMINOTS DECEDES.....	258
PHOTOGRAPHIE DE L'ARRIVEE DU CONVOI PEU AVANT 10 H DU MATIN.....	258
PHOTOGRAPHIE LA DESCENTE DE VOITURE DU MARECHAL PETAIN.....	259
PHOTO DU MARECHAL ALLANT A LA RENCONTRE DU CONSEIL MUNICIPAL ET DU MAIRE DEVANT LA FOULE EN DEUIL.	259
PHOTOGRAPHIE DU MARECHAL. À L'ARRIERE-PLAN, L'IMPORTANT DISPOSITIF DE SECURITE.....	260
PHOTOGRAPHIE DU MARECHAL ET DU MAIRE DE JUVISY M ^R AUBERT DEVANT UNE CARTE DE LA COMMUNE. À L'ARRIERE-PLAN, DEUX PHOTOGRAPHES OFFICIELS.....	260
PHOTOGRAPHIE D'UNE PAGE DU REGISTRE DE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL D'ATHIS-MONS SIGNE PAR PHILIPPE PETAIN.....	262
LE PONT DE DRAVEIL ET SA SECONDE DESTRUCTION DE LA GUERRE LA NUIT DU 18 AU 19 AVRIL 1944.....	263
PHOTOGRAPHIE DU PONT PLM DETRUIT PAR LES BOMBARDEMENTS ALLIES ENTRE MAI ET JUIN 1944.....	264
AVIS MUNICIPAL AFFICHE EN JUIN 1944 A ATHIS-MONS.....	265
PHOTOGRAPHIES DU BOMBARDIER HALIFAX QUI S'ECRASE A CORBEIL APRES SON RAID SUR JUVISY ET DE SA PLAQUE COMMEMORATIVE.....	268
CARTE DES LIGNES AUTOUR DE JUVISY PERMETTANT DE COMPRENDRE LES ITINERAIRES DE SUBSTITUTION UTILISES A LA SUITE DES BOMBARDEMENTS.....	272
SCHEMA DES LIGNES DE L'ANCIEN RESEAU PLM.....	274
PHOTOGRAPHIE D'UN CRATERE ENTOURE DE PLUS D'UNE CENTAINE DE TRAVAILLEURS.....	275
CARTES DES DESTRUCTIONS OCCASIONNEES AU RESEAU DANS LA 1 ^{ERE} QUINZAINE DE JUIN 1944.....	280
PORTRAIT D'HENRI GILLET, EMPLOYE DE LA VOIE ET TRESORIER ADJOINT DE LA CFTC.....	288
PLAQUE COMMEMORATIVE SITUEE SUR UNE ANNEXE DU BATIMENT VOYAGEUR D'ATHIS-MONS.....	291
PHOTOGRAPHIES DES SOLDATS AMERICAINS LONGEANT LES VOIES DU TRIAGE RUE DE LA PREVOYANCE A ATHIS- MONS.....	294
PHOTOGRAPHIE DU RETOUR DE LUCIEN MIDOL SUR LE PERRON DE LA MAIRIE D'ATHIS-MONS EN 1945.....	296
PHOTOGRAPHIE DES BORDS DE SEINE A ATHIS-MONS PENDANT L'OCCUPATION : « LE PRESTIGE DES VAINQUEURS. ».....	299
CITATION A L'ORDRE DE L'ARMEE ET ATTRIBUTION DE LA CROIX DE GUERRE LE 26 MAI 1951.....	305
CITATION A LA CROIX DE GUERRE AVEC ETOILE D'ARGENT REMISE A JUVISY EN MAI 1951.....	306
COUVERTURE DE DEUX NUMEROS DE NOTRE METIER CONSACRES A LA RECONSTRUCTION DU TRIAGE DE JUVISY.	307
SCHEMA DE L'EVOLUTION DU TRIAGE DE JUVISY APRES LA RECONSTRUCTION.....	309
PHOTOGRAPHIES DES CHANTIERS DU TRIAGE ENTRE 1944 ET 1948.....	310

PEREIRA Benjamin

PHOTOGRAPHIE DU NOUVEAU TRIAGE DE 29 VOIES.....	311
PHOTOGRAPHIE EVOQUANT LA MISE EN VALEUR DES NOUVEAUX ELEMENTS DU TRIAGE.	312
PLAN DRESSE APRES-GUERRE SERVANT A LA RECONSTRUCTION DU TRIAGE AVEC EN ROUGE LES BATIMENTS DETRUITS.....	313
QUARTIER CHEMINOT DU VAL APRES LE BOMBARDEMENT DU 18 AVRIL 1944.....	315
PHOTOGRAPHIE DU QUARTIER DU VAL RECONSTRUIT, AVEC UNE PARTIE DU NOUVEAU TRIAGE, DEBUT DES ANNEES 1950.....	315
PHOTOGRAPHIE AERIENNE DU TRIAGE APRES SA RECONSTRUCTION VERS 1950.....	316
CARTE DES RECEPTIONS JOURNALIERES DES TRAINS A JUVISY.	317
CARTE DES EXPEDITIONS JOURNALIERES DE TRAINS A PARTIR DE JUVISY.	319
PHOTOGRAPHIE D'UNE LOCOMOTIVE ELECTRIQUE TYPE BB-E DEVANT NOTRE-DAME DE LA VOIE, DEBUT DES ANNEES 1950.....	320
STELE AU PIED DE LA STATUE DE LA VIERGE AVEC A GAUCHE UNE BOMBE DESAMORCEE.	321
PLAQUE DU 1 ^{ER} ANNIVERSAIRE DES BOMBARDEMENTS DU 18 AVRIL 1944.....	322
STELE EN L'HONNEUR DES FFI DECEDES AU COUR DE LA LIBERATION DU TERRITOIRE.....	322
STELE A LA MEMOIRE DES VICTIMES DU BOMBARDEMENT DU 18 AVRIL 1944 A ATHIS-MONS.....	323
AFFICHE ANNONÇANT LES COMMEMORATIONS POUR LE 70 ^E ANNIVERSAIRE DES BOMBARDEMENTS.....	323
PLAQUES DES RUES EVOQUANT L'IMPORTANCE DU CHEMIN DE FER DANS LE QUARTIER DU VAL.	324
PLAQUE DES RUES GUILLON, JAILLARD ET DEBORDE.	325
MEDAILLE DE LA RESISTANCE FRANÇAISE DE DEBORDE SAMUEL ET CITATION A L'ORDRE DE LA SNCF D'IVAN LAGRANGE.....	325

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES

- ADE : archives départementales de l'Essonne, Chamarande.
- ADY : archives départementales des Yvelines, Montigny-le-Bretonneux.
- AMA : archives de la médiathèque Simone de Beauvoir d'Athis-Mons.
- AN : archives nationales contemporaines de Pierrefitte-sur-Seine.
- Arch.B: centre d'archives multirégional SNCF de Béziers.
- Arch.mun.A: archives municipales d'Athis-Mons.
- Arch.mun.J: archives municipales de Juvisy-sur-Orge.
- BnF: Bibliothèque nationale de France.
- CAH: centre des archives historiques SNCF du Mans.
- CALPE: communauté d'agglomération des portes de l'Essonne.
- CBC: collection privée de Bruno Carrière.
- CKL: collection privée de Karim Lozes.
- CM: collection privée de Madeleine Tessier.
- DBMOMS: dictionnaire biographique du mouvement ouvrier/mouvement social. (Base Le Maitron en ligne)
- MdbA: maison de la banlieue et de l'architecture d'Athis-Mons.
- MnR: musée national de la résistance de Champigny-sur-Marne.
- p: page.



Blason de la ville de Juvisy-sur-Orge adopté lors du conseil municipal du 22 mai 1942¹.

« De gueules à trois pals d'or, parti de sinople aux deux ponts superposés et surmontés d'une fontaine, le tout d'argent maçonné de sable au chef de France »

Les trois fleurs de lys sur fond bleu rappellent l'Ile-de-France, province à laquelle Juvisy appartient. Les couleurs rouge et verte sont celles des chemins de fer, les trois raies d'or symbolisent les trois grandes lignes qui la desservent, et le pont des Belles Fontaines évoque les déplacements de la Cour et la grande route n° 7.

¹ Registre de délibération du conseil municipal 22 mai 1942 : *« Bien qu'autrefois simple bourgade dépendant des seigneurs de Monthéry, Juvisy était connu par son relai de la poste royale qui se trouvait à l'emplacement de l'observatoire Camille Flammarion au lieudit "la cour de France". De temps immémorial, les rois de France s'y arrêtaient dans leur voyage annuel de Paris à Fontainebleau : Charles VII encore dauphin s'y réfugie en 1405, en 1602 Henri IV y séjourna ; Louis XIV faillit y établir sa résidence et fit construire la terrasse et creuser le miroir ; le 30 mars 1814, Napoléon y apprit la chute de l'Empire. Juvisy possède également un passé scientifique par le souvenir de Picard (1670) de Cassini et de Lacaille (1740) qui la choisirent comme extrémité sud de la base géodésique ayant servi à mesurer le méridien terrestre. Son observatoire, par ses communications sur les phénomènes célestes adressés à l'étranger ont fait connaître Juvisy au monde entier. Le chemin de fer a installé à Juvisy une gare de bifurcation qui a provoqué un accroissement de la population. »*

INTRODUCTION

Juvisy pendant la Seconde Guerre mondiale n'apparaît plus comme « *la plus grande gare du monde* » : elle devient une gare notable qui mérite une attention particulière². Ses agents, ne sont pas le fer de lance de la résistance cheminote parisienne : ils n'en demeurent pas moins de vaillants combattants de l'ombre. En revanche, le triage rentre dans la catégorie des dix centres ferroviaires européens qui reçoivent le tonnage de bombe le plus important au cours du printemps 1944. Il occupe également le quatrième rang des installations françaises qui subissent le pilonnage le plus lourd en un seul raid : 1106 tonnes le 18 avril 1944 à partir de 23 h 30³.

Ce mémoire a pour but de brosser un portrait, réaliser le film d'une époque depuis la gare de Juvisy, en évoquant le panel des thèmes liés à la période. Des travaux sur Juvisy existent déjà. Antoine le Bas est l'auteur d'un énorme travail sur cette ville depuis le XVII^e siècle jusqu'à nos jours, dans le cadre de l'inventaire du patrimoine. Il mène une analyse de l'interaction des voies de communication sur le territoire de la commune. Ce dernier n'aborde la guerre de 1939-1945 que par le prisme de la reconstruction⁴. Thierry Aurissegues et le regretté Jean Fourest (1923-2011), ancien cheminot et historien local, étudient particulièrement les bombardements⁵. Néanmoins, l'Histoire de la gare de Juvisy pendant la Seconde Guerre mondiale ne saurait se limiter à l'étude des destructions causées par l'aviation alliée à partir d'avril

² Notamment par le nombre de wagons qu'elle traite par jour : 2500 de moyenne et jusqu'à 4000. CAH.0039LM0022.Rapports quotidiens d'exploitation 1940.

³ AN72AJ74.II.6. Rapport des résultats techniques des bombardements, daté du 24 septembre 1957 et communiqué par Paul Durand, inspecteur général honoraire de la SNCF : Trappes reçût 1260 tonnes ; Paris la Chapelle 1265 tonnes ; Rouen 1538 tonnes ; Aix-la-Chapelle (Aachen) détient le triste record de 1938 tonnes de bombes en un seul raid. Une autre source affirme que ce sont 1129 tonnes qui s'abattent sur Juvisy.

⁴ LE BAS Antoine, *Juvisy-Sur-Orge un territoire, des réseaux*, Paris, lieux dits, 2009.

⁵ AURISSEGUES Thierry, *Il y a 50 ans Juvisy était bombardée*, la fourche n° 12, mai-juin 1994, MdbA, p.6-13.

1944 en vue de l'opération « *Overlord* » et du « *D-Day* ». C'est ici que le travail du chercheur se complexifie : « *les archives de la gare de Juvisy, se rapportant à cette période, ont été détruites lors des bombardements de 1944* ⁶ ». La documentation et les fonds concernant les bombardements et la reconstruction abondent. Pour le reste du conflit au contraire, les sources apparaissent beaucoup plus rares et éparées. Toutefois, elles existent.

À la croisée de l'Histoire locale et de la grande Histoire, l'intitulé de cette monographie mérite ses explications. « *Histoire du site ferroviaire de Juvisy-Athis pendant la Seconde Guerre mondiale 1939-1944 : Quotidien, résistances et destructions d'un des principaux triages de la région parisienne.* » Chronologiquement, le titre demeure des plus explicites : la recherche embrasse une durée qui va de la mobilisation en septembre 1939, à la Libération en août 1944. L'écriture quant à elle couvre une période un peu plus large. Elle revient sommairement sur la naissance du triage depuis le XIX^e siècle, et présente rapidement sa reconstruction d'après-guerre. Après l'observation topographique des lieux, les limites géographiques sont aisément compréhensibles. Les deux agglomérations se partagent inégalement les installations SNCF. En effet, paradoxalement, le triage s'appelle « Juvisy », pourtant le segment le plus vaste des emprises ferroviaires se situe sur le territoire de la ville d'Athis-Mons⁷. L'étude du site ferroviaire de ces deux communes ne traite pas seulement de la gare et ses dépendances. Elle englobe la description des quartiers cheminots, lieu de vie de ces derniers. La deuxième partie du titre : « *Quotidien, résistances et destructions d'un des principaux triages de la région parisienne* » invite à dépasser l'échelon local, pour intégrer la petite histoire dans la grande Histoire. La combattivité des agents SNCF et des résistants constitue une part

⁶ Arch.B 1998/015/CRCS/629/3. Lettre du 21 avril 1955 d'un ancien cheminot de Juvisy Viveyrol René à l'ingénieur en chef lors de sa reconstitution de carrière.

⁷ CBC Voir carte « *La gare de Juvisy* » réalisée en 1944. La gare d'origine est située sur le territoire de Juvisy. L'expansion urbaine fait que plus des ¾ du triage sont sur la commune d'Athis-Mons, fruit de l'union des villages d'Athis et de Mons en 1817.

généreuse de l'étude. Elle s'opère dans un périmètre plus ou moins large autour des infrastructures ferroviaires, et entraîne des conséquences parfois sinistres pour ses auteurs. Dans ce sens, elle mérite une description avec la plus sensible attention. Enfin, ce titre invite à mener l'enquête sur les destructions subies par le triage et ses alentours au cours de nombreux raids aériens et lors d'opérations au sol.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, le chemin de fer domine le transport de marchandises et de personnes en dépit du déclin amorcé par la concurrence montante du réseau routier. L'automobile et l'aviation, malgré leurs développements rapides depuis le début du XX^e siècle, et surtout dans les années 1930, ne le devance pas encore⁸. Dans les années 1920, beaucoup considèrent Juvisy comme la plus grande gare du monde. Située entre les rives industrialisées de la Seine et la nationale 7, elle constitue un carrefour économique extrêmement fréquenté, qui traite jusqu'à 4000 wagons par jour⁹. Les flux s'acheminent aussi bien par voies ferrées que par routes ou voies navigables. À l'aube de la bataille de France, elle partage avec Villeneuve-Saint-Georges, Trappes et Vitry le statut de triage le plus important du Sud parisien. Les villes d'Athis-Mons et de Juvisy se construisent autour de la gare et connaissent une croissance démographique exponentielle depuis son implantation au milieu du XIX^e siècle¹⁰. Dans l'entre-deux-guerres, près de 50 % des résidents du quartier du val d'Athis travaillent aux chemins de fer. En 1936, le Front populaire arrive au pouvoir, grâce au soutien d'une grande partie des habitants de banlieue. Cette dernière obtient d'ailleurs au cours des années 1930 le qualificatif de « Ceinture rouge ». La population ouvrière de ces deux cités s'organise et se politise. Notamment les cheminots, qui,

⁸ TOUTAIN Jean-Claude, *Les transports en France de 1830 à 1965*, Économie et Sociétés, n° 8 septembre-octobre, PUF, 1967, p. 250, évolution du tonnage kilométrique en 1928,1938 est respectivement pour le rail de 73.5 ; 53,2 ; pour la route de 11.1 ; 24.7.

⁹ CAH.0039LM0022. Rapports quotidiens d'exploitation 1940.

¹⁰ Source pour le nombre d'habitants, Ldh/EHESS/Cassini. Pour Juvisy : 1846 : 444 ; 1876 : 930 ; 1906 : 4245 ; 1936 : 8531 ; 1946 : 7813. Pour Athis-Mons : 1846 : 803 ; 1876 : 976 ; 1906 : 3494 ; 1936 : 10 962 ; 1946 : 8414.

depuis les années 1920, voient un nombre non négligeable de leurs camarades devenir leurs maires ou conseillers municipaux. Ainsi Lucien Midol (1883-1979) occupe des fonctions communales dans les deux localités¹¹. On peut considérer que lorsque le conflit armé éclate en 1939, les deux agglomérations voisines naissent et vivent par, pour, et surtout au rythme du chemin de fer. Avec les organisations préexistantes, et la température politique ambiante, l'endroit prédispose du terreau nécessaire à la constitution d'une force de résistance, que ne démentent pas les années de guerre.

Si dans les années 1930 les routes jouent le rôle de veines de la France, le chemin de fer représente les artères du pays. Juvisy en est un point névralgique, situé juste sous le cœur du pays : sa capitale Paris. Cette métaphore, associée aux précédentes données contextuelles, fait de la gare en temps de guerre un lieu stratégique dangereux. Celui-ci perpétue un enjeu de pouvoir et de maîtrise du territoire, et, *à fortiori*, un pôle actif de contestation envers l'occupant. Sur le site naissent des oppositions qui comportent des risques, pour ceux qui y demeurent, ceux qui y travaillent, ceux qui y transitent et surtout pour ceux qui y résistent. Les origines et les influences des dissentiments qui entraînent une menace constante sont multiples. Les différentes parties de ce mémoire ont pour vocation de les révéler aux lecteurs. Les hommes et les femmes qui traversent cette période doivent prendre des décisions et faire des choix. Cet essai a aussi pour inclination de retracer certains parcours individuels, et de les conjuguer à l'histoire d'une gare, de deux villes, d'une entreprise, d'une corporation, d'un département, d'une région et d'une nation à l'intérieur d'un court, mais intense moment de notre passé. Pour répondre à la problématique posée, on privilégie le plan chronothématique. L'ensemble du mémoire se divise en trois grandes parties qui s'attachent chacune à une période spécifique de la guerre.

¹¹ MIDOL Lucien, *La voie que j'ai suivie. Un ingénieur au cœur des batailles sociales (1900-1970)*, Paris, Éditions sociales, 1973, 221 p.

Elles se décomposent de la manière suivante : la situation de la gare à l'aube de l'Occupation, l'Occupation, la Libération.

La situation jusqu'à l'aube de l'Occupation, d'avant 1939 à juin 1940, permet d'appréhender concrètement la géoéconomie et l'urbanisme du lieu dans une approche multiscalaire : à l'échelle de la région sud-ouest de la SNCF, à l'échelle de la ville, à l'échelle de la gare. Cette sous-partie fait largement appel à l'iconographie. S'en suit une étude démographique et sociale : qui sont les cheminots de Juvisy ? D'où viennent-ils ? En quoi constituent leurs métiers sur le triage ? Les activités syndicales et militantes sont aussi des composantes intrinsèques de la vie cheminote des années 1930 et 1940. Il convient d'en préciser la teneur et leurs manifestations concrètes. Cette première partie s'achève sur la description de l'entrée en guerre vue de la gare : de la mobilisation avec le transit des convois du contingent militaire et des réfugiés, à la défaite et l'invasion de la Wehrmacht. Cet épisode rappelle nécessairement le rôle de la gare dans la défense du territoire, celui des soldats dans sa protection, avant la prise de contrôle des transports ferroviaires par l'ennemi.

À partir de ce moment, la surveillance et le contrôle des cheminots deviennent systématiques. L'étude de l'Occupation à Juvisy permet d'aborder de nouveaux thèmes de l'histoire du chemin de fer, et également de la grande Histoire. D'abord, à travers un récit chronologique, on perçoit la mise en place de l'État français par le régime de Vichy, et les changements que cela augure pour la gare. L'application de la volonté de l'occupant devient un axiome de la politique nationale. Elle comporte l'intensification de « la chasse aux rouges », la prise de contrôle allemande des moyens de transport, les réquisitions, les perquisitions, les lois sur le travail et le STO. Survient alors une nouvelle manière de vivre, caractérisée par les pillages, les privations : la « débrouille ». Celle-ci tend à évoluer rapidement vers la Résistance. Il est de rigueur de poursuivre en s'enquérant du sort des cheminots, qui bien souvent désobéissent. L'épuration administrative les guette alors lorsque ce n'est pas

l'emprisonnement, l'internement dans les camps ou la mort. Plutôt que de se résigner, ces derniers font se lever un « vent mauvais » selon l'expression consacrée du Marechal Pétain¹². La Résistance vibre déjà dans le cœur de certains, dès les premiers jours de l'occupation. D'abord tapie dans l'ombre, elle se diversifie et gagne en intensité à partir de juin 1941¹³. Elle se divise ici en trois catégories : spontanée et du quotidien ; politique et symbolique ; puis guerrière. Cette dichotomie peut paraître à juste titre arbitraire : on retrouve néanmoins une multitude de sous-groupes, correspondant aux différentes manières de faire barrage à la volonté allemande. Le but dans le cas présent est de rappeler la pluralité de cette notion et la difficulté d'établir des barrières et une subordination entre les actes des divers acteurs.

La dernière partie se consacre à la Libération. Ici aussi, l'iconographie est abondamment utilisée. Les intenses bombardements se perçoivent comme le coup de semonce d'une invasion libératrice et imminente. Après le décryptage du martèlement d'avril surviennent ceux de mai de juin et juillet. Bien que moins meurtriers, ces derniers acculent les Allemands. Ces raids aériens sont les prémices des ultimes moments de l'Occupation vus de la gare. Ils précèdent l'intervention parallèle des combattants de l'intérieur et de l'extérieur. Les comités populaires, les réseaux de résistances et les troupes Alliés emmènent conjointement les deux communes dans leur combat pour l'émancipation. Vient enfin le bilan, qui déplore les souffrances des Athégiens et Juvisiens, le ravage de deux villes à reconstruire, et l'hommage rendu aux cheminots pour leurs actions héroïques...

¹² Discours du 12 août 1941. Expression utilisée pour illustrer le passage des communistes à la résistance armée, par suite à la rupture du pacte de non-agression signé le 23 août 1939 entre Molotov et Ribbentrop à Moscou, et à l'invasion par Hitler de l'URSS le 11 juin 1941.

¹³ CHOURY Maurice, *Les cheminots dans la bataille du rail*, Paris, Librairie académique Perrin, 1970, p 103.

1^{ERE} PARTIE: VEILLE DE GUERRE AU TRIAGE.

1/ LE POIDS DU FER: LA GARE, SES INFRASTRUCTURES ET SON QUARTIER.

A/ UNE PORTE ENTRE PARIS ET LA PROVINCE.



Carte des réseaux de chemins de fer en 1938¹⁴.

¹⁴ *Le patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français*, paris édition, Flohic, 1999 p.538. Juvisy se situe au sud de Paris à la jonction des deux principaux réseaux.

La naissance du triage de Juvisy dans le processus de construction du réseau ferroviaire : Paris-Orléans, Paris Lyon Méditerranée, Grande Ceinture.

La gare de Juvisy est vieille d'un siècle lorsqu'éclate le second conflit mondial. Elle subit de nombreuses transformations depuis la création de la fourche de bifurcation en 1839. La monarchie de juillet souhaite alors rattraper son retard sur l'Angleterre Victorienne en matière de chemin de fer¹⁵. L'ambition du pouvoir est double : la confection d'une grande ligne, qui relie l'Océan et la Méditerranée en passant par Rouen, Paris et Lyon ; l'ouverture de lignes entre les grands centres de population, pour faciliter le transport des voyageurs et des marchandises. Dans ce sens, Alexis Victor Legrand (1791-1848) directeur des ponts et chaussées, présente en 1838 un programme du réseau ferré général de sept axes construits en étoile autour de Paris, et de quelques lignes transversales¹⁶.

Pour les ingénieurs, il est nécessaire de tracer les lignes qui partent du sud de la capitale le long de la Seine, afin de simplifier les échanges entre voies ferrées et voies navigables. Parmi ces sept axes, un longe le cours du fleuve pour atteindre Juvisy. Sa première continuité a pour objectif de relier Paris à Orléans via Étampes. Elle est confiée à la compagnie du chemin de fer du PO. L'itinéraire routier est alors fortement fréquenté, et le Val de Loire densément peuplé. Ainsi, la ligne dévie de la Seine vers l'ouest après Juvisy, pour parvenir à son but en mai 1843. La section Orléans-Tours est ouverte en 1846, Tours-Bordeaux en 1852 et les grands centres urbains du Sud-Ouest dans les années suivantes¹⁷. La seconde extension relie Paris à Corbeil qui en devient le terminus, assurément pour ses nombreux magasins et moulins à

¹⁵ LE BAS Antoine, *Juvisy...*, op. cit. p.63.

¹⁶ CARON François, *L'Histoire du chemin de fer en France, 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, vol 1, p.122 à 129.

¹⁷ PALAU François et Maguy, *Le rail en France, Tome I, 1828-1851*, Paris, Chez l'auteur, 2003, p. 97 ; p116-117.

grains qui abondent le long de la Seine¹⁸. En 1857, le Tronçon Juvisy-Corbeil est cédé à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui l'assimile à son réseau en lançant un pont sur la Seine depuis Athis-Mons vers Villeneuve-Saint-Georges. Celui-ci souffre d'être une cible privilégiée lors de la guerre. Cette inauguration est baptisée « Ligne du Bourbonnais » en 1863. En 1864, le terminus s'ouvre de Corbeil à Maisse, il accède ensuite à Montargis en 1867 puis aux autres villes du Sud-Est, assurant ainsi le désenclavement des industries de la vallée de l'Essonne¹⁹. Cette section d'abord en sens unique est doublée entre 1882 et 1883, dans le même temps s'amorce le plan Freycinet qui s'étale de 1878 à 1914.

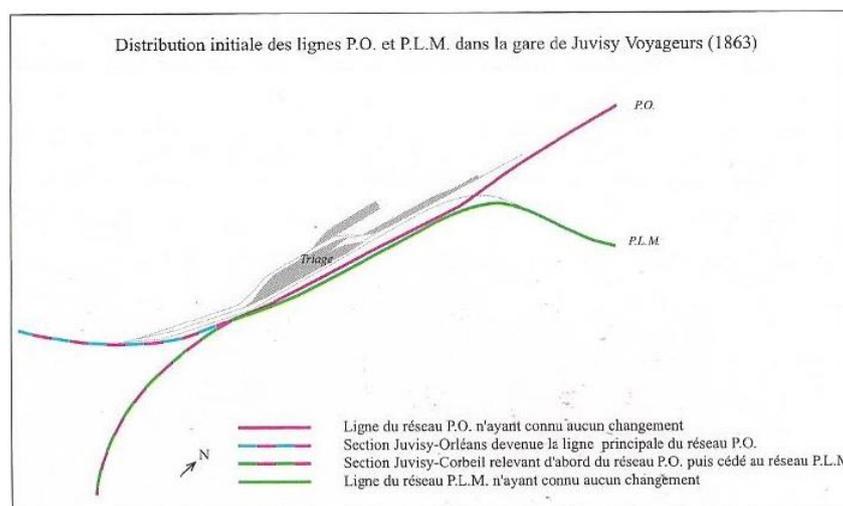


Schéma de la distribution initiale des lignes PO et PLM dans la gare de Juvisy Voyageurs²⁰.

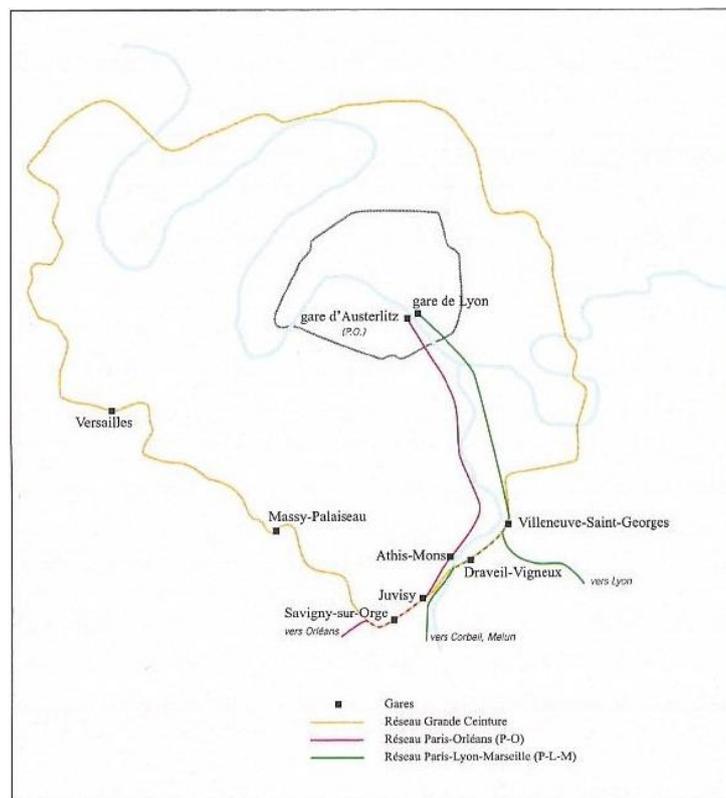
Les deux réseaux se partagent dès lors la gestion de la gare, ses locaux, ses installations. Les années 1870-1880 sont marquées par l'intensification du trafic voyageur et des marchandises, conséquences des politiques libérales de la fin du Second Empire et de la III^e république. Cela entraîne un élargissement de voies cotées PO. La politique de centralisation risque de saturer les gares

¹⁸ BAILLY Roger, *150 ans de chemin de fer en Essonne*. Éditions Amatteis, 1994. p. 15. Les gares Corbeil Juvisy et d'Austerlitz permettent la création d'un « triangle » entre le blé de la Beauce, les magasins et moulins le long de l'Essonne et la population de Parisienne qu'il faut nourrir.

¹⁹ PALAU François et Maguy, *Le rail...* op.cit. 44-45.

²⁰ LE BAS Antoine, *Juvisy-Sur-Orge...* op.cit.p65.

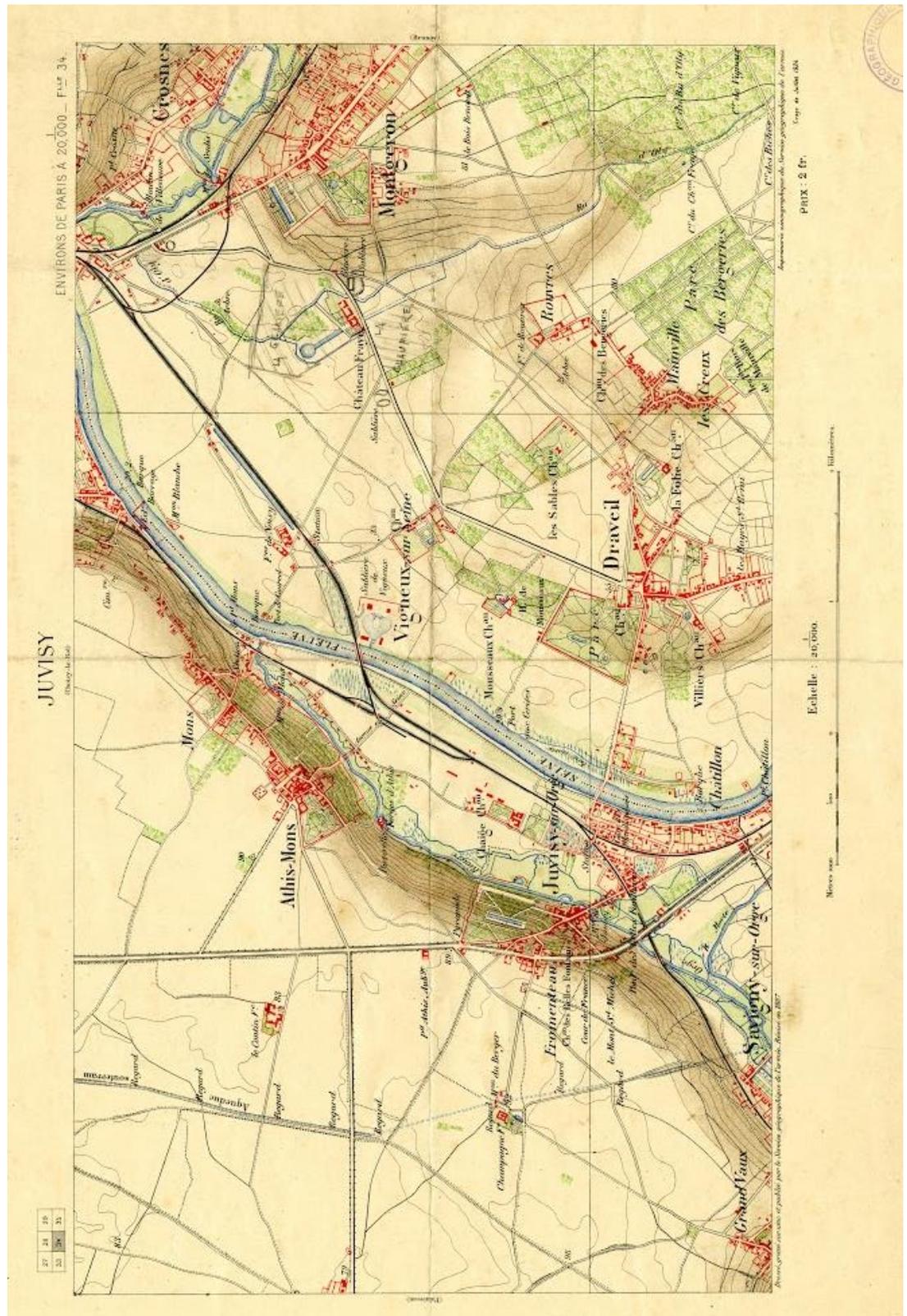
parisiennes. Les compagnies majeures se concertent des 1875, pour aboutir à la création de la « grande ceinture » autour de Paris bouclé en 1883²¹. Le triage, dont la conception se décide dès 1882, est exploitable en 1884 pour faciliter les échanges avec cette ceinture. C'est un triage par gravité. Il comporte un faisceau en impasse de 16 voies et un faisceau de 12 voies commandées par aiguillage à ses deux extrémités. Ce dernier passe à 18 voies entre 1886 et 1890, pour soutenir l'extension du réseau. En 1904, on assiste au quadruplement des voies entre Juvisy et Austerlitz. En juillet de cette même année, les rails « Omnibus » du service banlieue sont électrifiés. Elles permettent une meilleure desserte, afin que les habitants de la grande couronne puissent se rendre plus rapidement sur Paris.



Carte schématique du réseau de la grande ceinture et, partiellement, de ceux du PO et du PLM²².

²¹ CARRIERE Bruno, COLLARDEY Bernard, *L'aventure de la grande ceinture*. Paris, La vie du rail et des transports, 1992.

²² LE BAS Antoine, *Juvisy-Sur-Orge...* op.cit.p68. Dessin de Diane Bétored.



Carte d'état-major de Juvisy et d'Athis révisée en 1893, tirage de 1924²³.

²³ Carte du service géographique des armées, 1893.

La croissance et les dysfonctionnements de l'entre-deux-guerres.

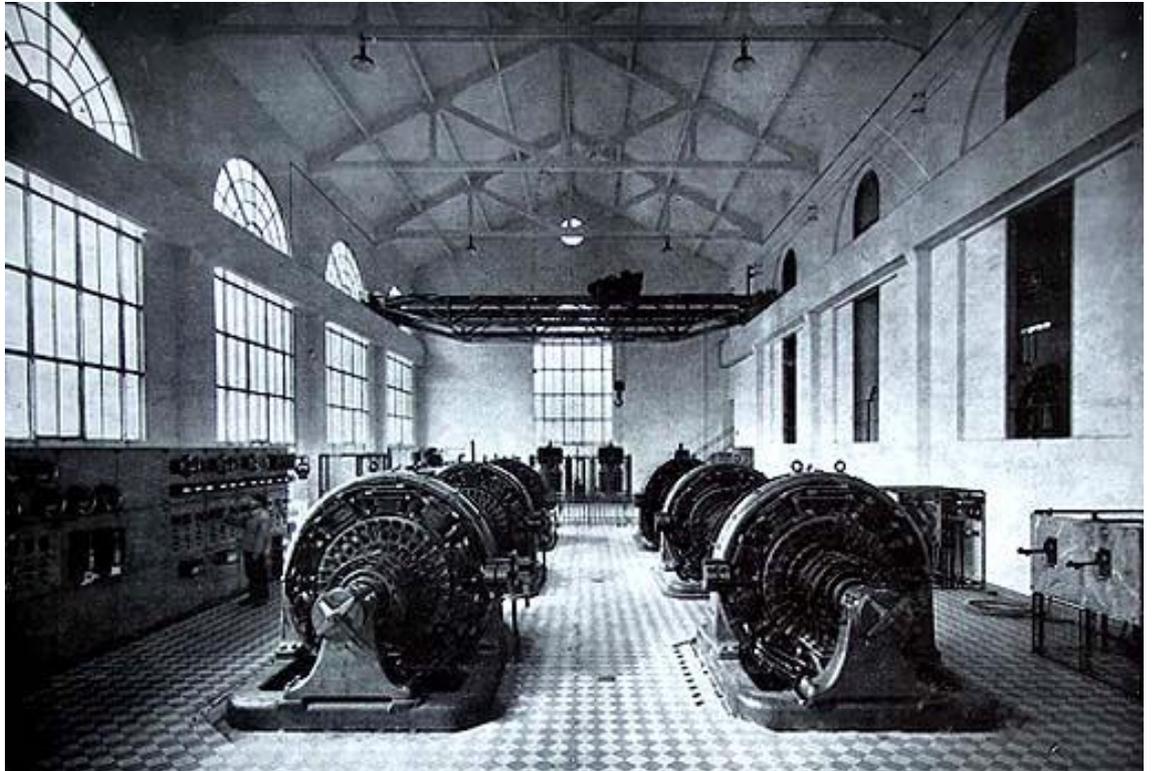
Juvisy ne subit pas de vaste transformation pendant la Première Guerre mondiale. Sa position stratégique dans la grande ceinture en fait un centre de repos pour les poilus, que l'état-major rechigne à voir déambuler oisivement dans les rues de Paris. Un hôpital de l'arrière y est installé, non loin de la gare au collège Saint-Charles. En 1917, l'arrivée des renforts américains sature complètement le réseau, déjà bien engorgé par le va-et-vient des trains des permissionnaires depuis le front. Le trafic double littéralement entre 1913 et 1917²⁴. C'est dans les gares que se ressentent les embouteillages, plus que sur les lignes où le débit semble peu atteint. Cette situation pousse les compagnies de chemins de fer à vouloir moderniser les installations. Cela résulte d'une prise de conscience : en cas d'augmentation de la circulation dans les années suivantes, les flux qui circulent risquent d'être confrontés aux multiples entraves et avaries. Selon François Caron, la modernisation passe par trois tendances : « *La diffusion de nouvelles technologies, le développement de méthodes de gestions des flux plus rationnelles, l'apparition de mode divers de coopération entre les réseaux* ».

En 1918, les machines sont usées, la guerre ne laisse pas le temps pour l'entretien nécessaire à leur bon fonctionnement. De plus, le charbon se raréfie. L'électrification des voies déjà entamée avant la guerre s'impose alors comme seule solution : « *Elle permet d'intensifier le trafic banlieue, de réduire le temps de préparation des machines, d'assurer l'éclairage des rames et de substituer systématiquement le téléphone au télégraphe... Elle permet aussi d'envisager la réversibilité des rames*²⁵. » En 1926, le passage à 1500 volts de la ligne Juvisy-Orléans sert de référence pour celles réalisées

²⁴ CARON François, *L'Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937* vol 2, Paris, Fayard, 2005, p598.

²⁵ LE BAS Antoine, *Juvisy...*, op.cit.p.109.

ultérieurement²⁶. Elle s'effectue sous la responsabilité d'Hippolyte Parodi (1874-1968), qui travaille déjà sur l'électrification 600 volts de la section Austerlitz-Juvisy en 1903.



Salle des commutatrices de la sous-station de La Plaine à Villeneuve-le-Roi en 1926²⁷.

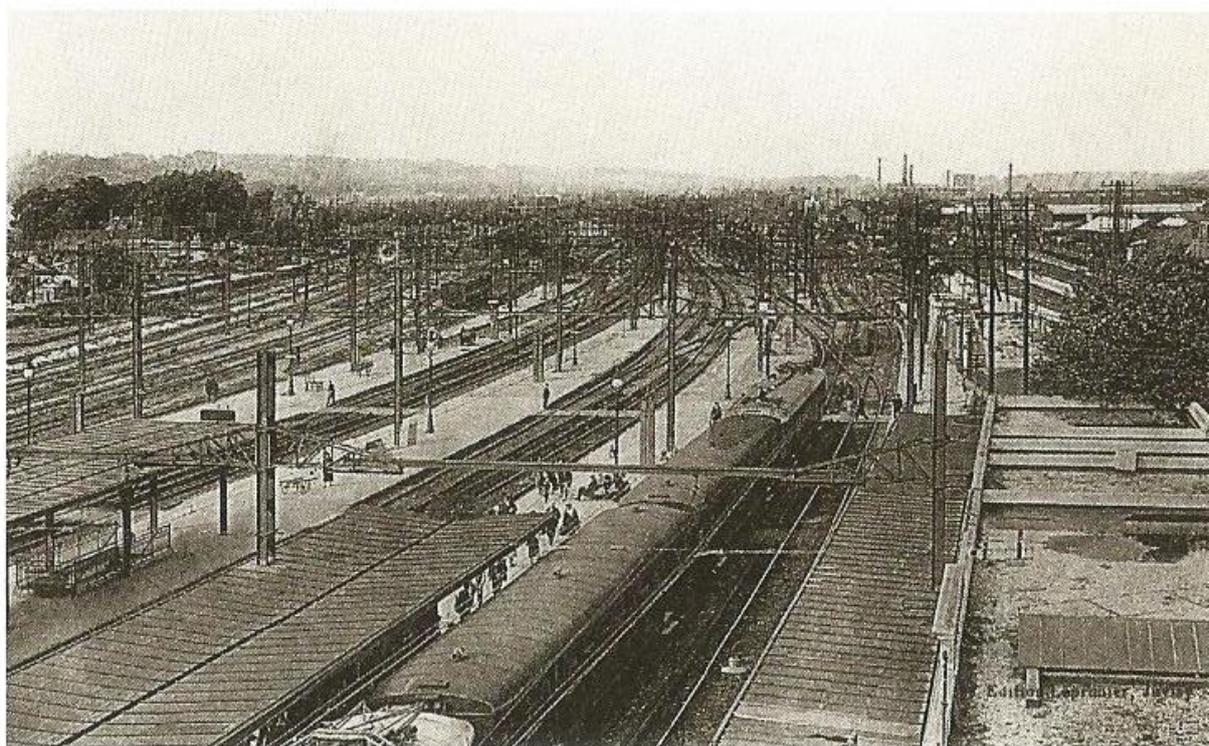
En outre, la construction des *block-system* se généralise : ils permettent l'automatisation de la régulation du trafic, et ainsi, garantissent l'espacement entre deux trains. La circulation dans le même sens sur des voies qui se croisent est assurée contre les collisions, excepté en cas de dysfonctionnement majeur. En 1931, le poste (A) d'Athis Mons se voit équiper d'aiguilles à grands rayons et longues lames qui facilitent le passage en vitesse des trains grandes lignes²⁸. La traction électrique augmente la rapidité, ce qui soumet les rames à davantage de trépidations et requiert donc une

²⁶ PICARD Jean François, *L'électrification du « Paris-Orléans », la grande œuvre d'Hippolyte Parodi*, Archives du chemin de fer, 2008.

²⁷ *Ibid.* Ces commutatrices permettent l'électrification de la section Villeneuve-Juvisy.

²⁸ CARRIERE Bruno, COLLARDEY Bernard, *L'aventure...* Op.cit.p132.

robustesse supérieure des wagons. Les voitures gagnent en résistance au cours des années 1930, grâce à des caisses et des châssis métalliques de tôles rivetées et soudées²⁹. Les portes battantes sont renouvelées par les coulissantes, ce qui améliore leur capacité, notamment pour le trafic voyageur en constante augmentation. Ces améliorations du matériel roulant nécessitent une adaptation des infrastructures : la signalisation électrique remplace peu à peu le balisage mécanique. En 1928, les voies entre Paris et Juvisy passent de quatre à six. La gare en elle-même se dote de nombreux bâtiments dans la décennie d'avant-guerre, ce qui fait l'objet d'une étude à la fin de cette première sous partie. Les ingénieurs entreprennent la quête d'une meilleure productivité au cours des années 1930, projet qui apparaît largement contrarié par la crise économique et la Deuxième Guerre mondiale.



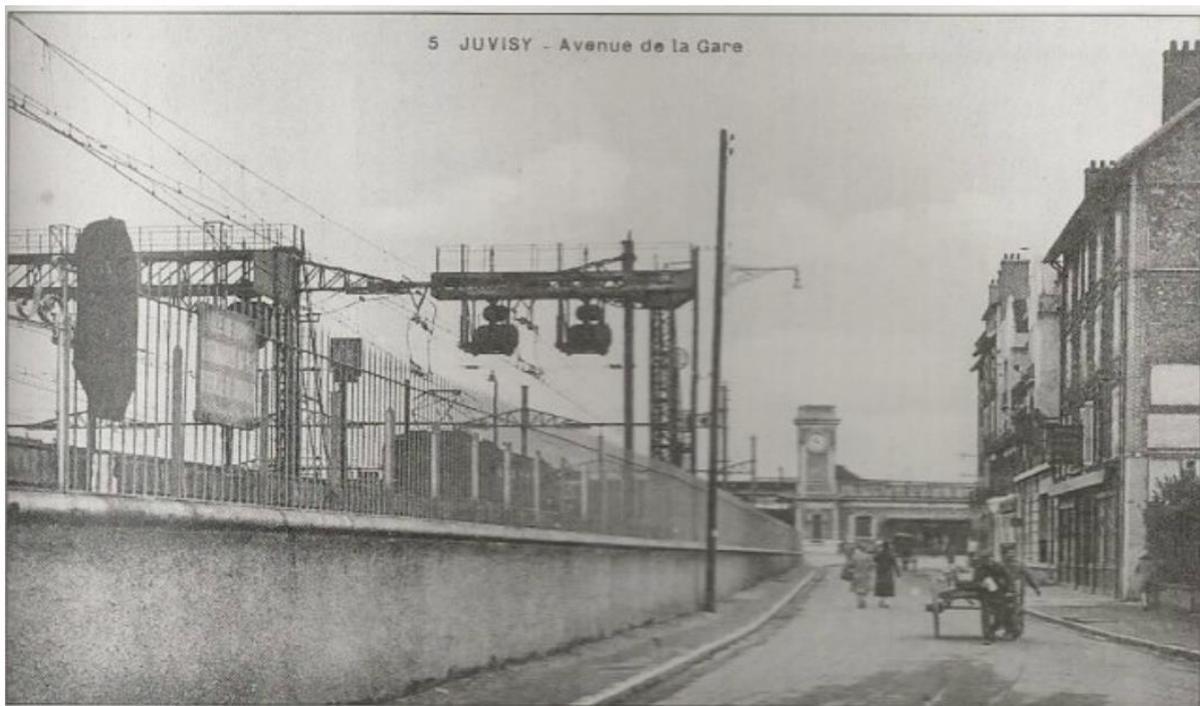
Photographie de la vue générale du triage Vers 1920³⁰.

²⁹ CARRIERE Bruno, *Les trains de banlieue, Tome 1 de 1837 à 1938*, Paris, La vie du rail et des transports, 1998 : p289-291.

³⁰ ADE (2Fi94). À l'arrière-plan, le triage et la forêt de poteaux soutenant les caténaires consécutifs à l'électrification des installations.



Photographie d'une locomotive type BB remorquant un train de marchandise provenant de la grande ceinture³¹.



Carte postale de l'avenue de la gare et de la nouvelle signalisation lumineuse du P.O au début des années 1930³².

³¹ JANSOON Didier, *Paris, gare d'Orsay, Lignes de la banlieue Sud-Ouest*, Paris, Collection Mémoire en images, 2009 p.73. Entre Athis-Mons et Juvisy, après 1924.

³² *Ibid.*p.85.

La situation en 1939 : inconvénients et rôle économique du triage.

« L'acheminement d'un wagon comporte en général trois phases : la concentration de la gare expéditrice vers la gare de triage voisine ; le parcours par trains directs, de cette gare à la gare de triage la plus proche de la gare destinataire, située sur l'itinéraire que doit suivre le wagon avec parfois une ou même plusieurs escales dans les gares de triage intermédiaires ; distribution de la dernière gare de triage à la gare destinataire »³³.

En 1939, la gare est dotée d'un matériel moderne pour l'époque, même si dans le domaine de l'automatisation complète, Trappes demeure la référence parmi les triages parisiens³⁴. En dépit de cette modernité, Juvisy souffre de nombreux inconvénients en matière de dispersion, du rendement et au point de vue des dépenses liées à son utilisation. Ainsi la configuration arachnéenne du triage fait que plus de la moitié des wagons sont traités deux fois ; les risques d'avaries s'accroissent ; à l'intérieur de la gare, les difficultés de circulations s'intensifient ; l'exploitation nécessite des effectifs considérables peut-être 900 en 1939³⁵. Pendant la guerre, ces

³³ LEFÈVRE Daniel, MATHIEU Gérard, *Deux gares de triage dans la région parisienne : Juvisy et Villeneuve-Saint-Georges*, l'information géographique. Volume 23 n° 1, 1959, p26 ; ceci ne concerne pas les transports de masse, effectués directement par train complet.

³⁴ DEVEAUX Pierre, *Automatisme, télécommande, facteurs de progrès dans l'exploitation ferroviaire*. Sciences et vie, n° 236, février 1937, p. 111-115. LEVI Robert, BOILLLOT Marc, *Transformation et modernisation des aménagements de Trappes-triage*, Revue générale des chemins de fer, février 1934, p. 128.

³⁵ TABOURY Sylvain, MARTIN Pierre, *La gare de Juvisy : à la croisée des chemins*, banque des savoirs Essonne, 2012 (« 570 cheminots à sa grande époque »). LEFÈVRE Daniel, MATHIEU Gérard, *Deux gares...* op.cit. p29 (« Pour 2500 wagons 800 agents sont nécessaires en 1939 »). Ici deux sources se contredisent, difficile d'évaluer le nombre exact de cheminots, pour ma part j'ai croisé le nom de 350 d'entre eux. La population active d'Athis-Mons en 1936 s'élève à environ 3125, dont environ 20 % de cheminot donc 625 âmes. Parmi eux, certains cheminots habitants d'Athis travaillent dans d'autres gares : Paris, Ivry, Vitry, Villeneuve Saint-Georges, etc. Entre 550 et 600 travaillent à Juvisy, ce chiffre ne tient pas compte des nombreux cheminots habitants Juvisy et y travaillant (environ 300) ni ceux habitant Viry-Châtillon (plus d'une cinquantaine). Ainsi on peut établir un chiffre moyen d'environ 900 cheminots répartis inégalement dans les différents services SNCF sur le triage en 1939. Avec le roulement des effectifs, ils ne sont jamais tous ensemble sur leur lieu de travail.

dysfonctionnements sont largement cultivés par les cheminots afin de gêner les transports allemands.

Ces maux sont d'ailleurs inhérents à la quasi-totalité des grands triages d'alors. Ils induisent conséquemment des couts importants pour la toute récente SNCF, qui réunit sous sa direction les anciennes compagnies le 1^{er} janvier 1938³⁶. Le triage se trouve en interconnexions avec ses pairs d'Ile de France liés aux autres réseaux : Villeneuve-Saint-Georges pour Le PLM ; Trappes pour la gare de Montparnasse, Achères et Argenteuil pour l'Ouest, Le Bourget pour le Nord et Vaires-Sur-Marne pour l'Est avec lesquels des trains entiers s'échangent parfois³⁷. Il reçoit des convois en grande vitesse (messagerie, finance, valeur, objet d'art), mais principalement en petite vitesse : des marchandises pondéreuses et non urgentes, des denrées non périssables. Du sucre, du bois, du vin notamment³⁸. En outre, il assure aussi le transbordement des colis par les halles prévues à cet effet, et le transit des animaux vivants.

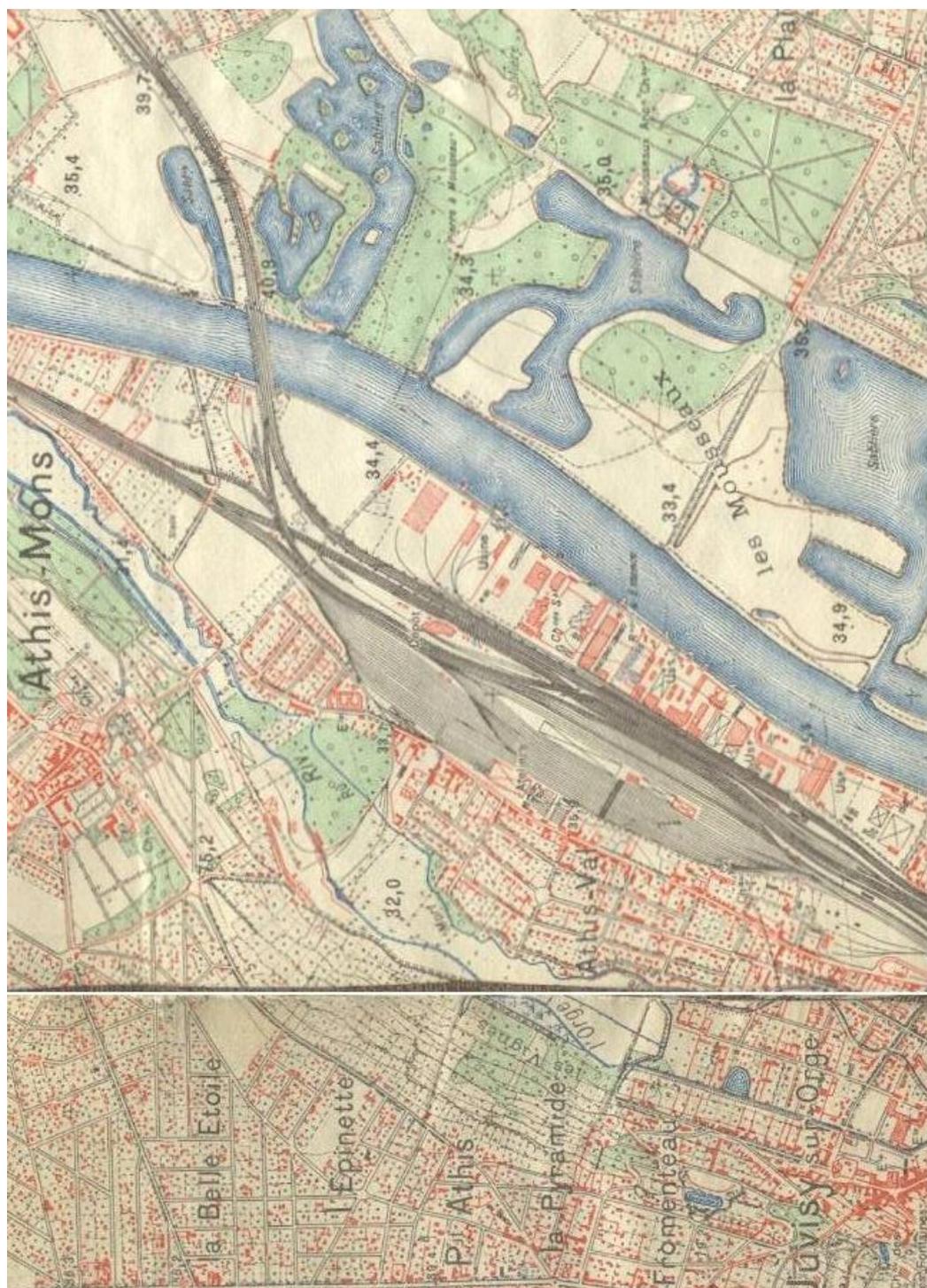
Largement utilisé pendant toute la durée de la guerre, il dispose des infrastructures et techniques nécessaires à la manipulation des chargements les plus lourds, qu'ils s'agissent d'artillerie, de pièces détachées d'avions ou même de chars blindés. À partir de juin 1940, soumis aux impératifs de l'occupant, le triage s'occupe de tous les types de marchandises à évacuer vers l'Allemagne : minerai, bétail, vin et primeur... Pour une moyenne de 40 wagons par trains, le nombre de trains journaliers formés à Juvisy oscille entre 60 pour 2500 wagons et 100 pour 4000 wagons. Certains trains peuvent tracter jusqu'à 80 wagons ! Il apparait que pour 1940 la gare de la région sud-ouest où l'on trie le plus en une journée est Juvisy. Cette intense activité attire les industries, structure l'habitat, et donne une couleur particulière aux deux communes.

³⁶ RIBEILL Georges, *Les cheminots*, Paris, La découverte, 1984, p.14.

³⁷ LE BAS Antoine, *Juvisy...* op.cit.p.244.

³⁸ Arch.mun.J 3 h 20. 1. Contentieux concernant les réquisitions de vin sur le triage en 1940. Ce vin est originaire de Gironde et de Brive.

B/ LA GARE ET LA VILLE.



Carte de situation d'Athis-Mons et d'une partie de Juvisy avant la Seconde Guerre mondiale³⁹.

³⁹ Blog de Daniel Gressy : <http://dandylan.over-blog.com/article-23398046.html>.

La gare centre du tissu industriel : les berges de la Seine et les abords du triage.



Plan d'ensemble du bâtiment voyageur et du quartier de la gare daté du 18 février 1931⁴⁰.

« Un paysage des bords de Seine cantonné d'Ateliers, de halles métalliques, de hangars et d'entrepôts, hérissés de cheminées, cernées de murs aux larges portails, qu'entaillent les embranchements ferroviaires particuliers »⁴¹.

Au début du XX^e siècle, la situation particulière de la gare en fait presque une composante d'une plateforme multimodale avant l'heure : la Seine, l'Orge, la route nationale 7 quadrillent une zone située à « deux pas » du premier aérodrome organisé au monde entre 1909 et 1919, dans l'actuel quartier de Port-Aviation à Viry-Châtillon⁴². C'est sans compter sur les terribles inondations de la crue centennale de 1910, qui poussent les autorités à délocaliser les activités aériennes vers Orly. Juvisy n'en demeure pas moins un pôle industriel actif, extrêmement bien desservi par les voies de communication. Les entrepreneurs les plus divers saisissent rapidement l'opportunité qu'offre le lieu, notamment à travers la réduction des couts de

⁴⁰ C.A.H 40LM130.

⁴¹ LE BAS Antoine, *Juvisy...*, op. cit, p.114.

⁴² BEDEI Francis, MOLVEAU Jean, *La belle époque des pionniers de Port-Aviation*, Paris, Lys Éditions, 2009.

transport, occasionnée par la proximité du chemin de fer. Dès la fin du XIX^e siècle, les usines, ateliers, manufactures et entreprises s'installent en bord de Seine. Les bâtiments sont directement reliés au triage par le rail, et au fleuve par le quai Gambetta à Juvisy et l'Entrepôt d'Athis-Mons⁴³. Ce dernier se trouve en contrebas du pont de Lyon, il sert de dépôt de charbons, ciments, sable, et matériaux de construction. L'établissement assure semblablement le transbordement et le transit de toutes marchandises par fer et par eau.

Quand arrive la 1^{ère} Guerre Mondiale, l'armée s'appuie sur les fabrications locales. Situés jadis le long des frontières, les centres de confection d'armes peuvent désormais compter sur le rail pour distribuer leurs produits sur le front. Pendant les années 1914-1918, l'activité de l'industrie est réorientée vers la génération d'obus et de munitions : les batailles se gagnent également à l'arrière. Les installations retrouvent leurs usages civils dans l'entre-deux-guerres.

Parmi les différentes affaires fonctionnant en 1939, on peut citer : les manufactures de céramiques ; la cimenterie ; une raffinerie d'hydrocarbure, qui avec les livraisons du caoutchouc justifie l'implantation de petites entreprises chimiques (insecticides, engrais, tissage de vêtements caoutchoutés) ; une société de travaux publics ; de futs métalliques ; une fabrique de machines agricoles ; de moteurs ; de matériel aéronautique (fabrication d'hydravion) ; une exploitation de graines et semences ; une marbrerie (en bordure de l'orge) ; une malterie, une chaudronnerie⁴⁴. Il y a aussi la raffinerie de bronze, tenu par un proche de George et Alain Liepietz (le beau-père du premier)⁴⁵. Les forges d'Athis-Mons, localisées en bordure de

⁴³ Voir carte de situation d'Athis-Mons et d'une partie de Juvisy avant la Seconde Guerre mondiale plus loin : Les bâtiments en rouge sur la rive gauche de la Seine et à droite du triage.

⁴⁴ TREUIL Danièle, MORICEAU Jean-Marc, *Athis-Mons 1890-1939, Naissance d'une ville de banlieue*, Lyon, Arem, 1983. P.68.

⁴⁵ Pendant la guerre, la famille ne s'est pas déclarée comme juive et ne porte pas l'étoile jaune. Lorsqu'un représentant de la *kriegsmarine* souhaite acquérir du bronze par cette entreprise, les parents de Georges refusant la collaboration économique fuient vers le sud après avoir fermé l'usine.

l'Orge, permettent le développement d'usines de constructions mécaniques sur les berges de Seine. Elles cessent leur activité au début des années 1930, laissant aux forgerons la possibilité de se reconvertir comme cheminot, ou dans les établissements qui pullulent sur les bords de Seine⁴⁶. Les fabriques mécaniques récupèrent une part des ouvriers formés ou attirés par les ateliers du triage. D'autres industries, le plus souvent édifiées autour des voies, parsèment sporadiquement Juvisy et Athis-Mons. L'entreprise « Claude » spécialisée en réparation de citerne, proche des ateliers du triage et agréée par la SNCF en demeure une parfaite illustration⁴⁷.

Vers 1930, un grand garage s'ouvre. Il permet de garer et manœuvrer tous types de véhicules. Les Camions et camionnettes commencent alors un incessant ballet entre les producteurs, les particuliers et la halle de transbordement du PLM située entre route et voies ferrées et les quais de Seine. Cette agglomération industrielle gravitant autour du triage entraîne l'augmentation du nombre d'habitants dont la majorité travaille sur le triage, ou dans les entreprises du bord de Seine. C'est un élément important qui contribue à dessiner la tendance politique dominante d'Athis-Mons et Juvisy, bien ancrées à gauche avant le début du conflit. Des quartiers entiers sont bâtis depuis les années 1860 jusque dans les années 1930, afin d'accueillir les populations ouvrières et cheminotes⁴⁸. Les deux cités subissent des aménagements en conséquence, financés parfois par les compagnies de chemin de fer PO, PLM, puis, par la SNCF.

⁴⁶ BRIGAT Michel, *Les Forges d'Athis-Mons, l'exemple de l'importation des techniques métallurgiques sous la Restauration*, La région parisienne industrielle et ouvrière : culture et recherches, ministère de la Culture et des Communications, DRAC ile de France, CNRS, U.M.R.306. Séminaire d'étude 2000 n° 6. p 115-124.

⁴⁷ AYRAUT Philippe, *Inventaire général du patrimoine culturel*, Inventaire général, 2008, ADAGP. Entreprise créée en 1931. 180 employés y travaillent, 150 wagons y passent par mois. 1285 m de voies ferrées sont posés ainsi que des embranchements de liaisons avec la gare de Juvisy et 10 aiguillages et une plaque tournante. Son atelier s'installe proche de l'entrepôt d'Athis-Mons.

⁴⁸ BLANC Brigitte, AYRAULT Philippe, *Athis-Mons Paray-Vieille-Poste*, Paris, APPIF, 2004, p18-20.

L'Habitat cheminot dans des cités remodelées par le rail.



Photographie d'un pavillon isolé de l'habitat cheminot d'Athis-Mons, rue de la prévoyance⁴⁹.

« Dans notre rue (avenue du Miroir), située pour une petite partie du Juvisy et tout le reste sur Athis, je crois bien que seuls mon père et trois ou quatre autres n'étaient pas cheminots !⁵⁰ »

Avec l'activité du triage, se développent des quartiers à forte proportion cheminot, surtout à Athis-Mons. La construction des lotissements est propre à l'ensemble de la région parisienne dans l'entre-deux-guerres. Depuis les troubles révolutionnaires du XIX^e siècle, les classes laborieuses sont associées aux classes dangereuses par le pouvoir⁵¹. L'œuvre d'Hausmann (1809-1891) sous le Second Empire entame une longue politique de travaux visant à vider progressivement Paris de sa substance populaire. La commune de Paris de 1871 devient ainsi la dernière grande révolte populaire de la capitale. L'évolution du chemin de fer permet l'installation périphérique de l'habitat ouvrier, classe pour laquelle il reste aisée de se rendre sur les

⁴⁹ BLANC Brigitte, AYRAULT Philippe, *Athis-Mons Paray-Vielle Poste*, Paris, APPIF, 2004.

⁵⁰ Échange d'E-mail effectué avec madame Geneviève Cotty effectué en février 2013.

⁵¹ CHEVALIER Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses*, Plon, collection Civilisations d'hier et d'aujourd'hui, 1958, 566 p.

chantiers parisiens. La plupart des industries parisiennes sont également délocalisées dans les faubourgs. Désormais, « la menace populaire » émane de cette ceinture prolétarisée⁵².

La cité cheminote du cottage d'Athis naît le 7 avril 1894, lorsque sous l'instigation de quelques agents du PO soutenus par leur direction et la coopérative ouvrière des HBM (habitations bon marché), tout juste créée. Ces constructions, les lotissements, sont destinées au personnel du chemin de fer : « *personnel d'élite, ignorant le chômage, capable de comprendre et de pratiquer l'épargne* »⁵³. En 1903, le nombre total de logements est de soixante-dix-sept. Ils sont répartis autour de quatre rues sur des terrains avec jardins, cédés par la compagnie d'Orléans le long du triage. L'entretien d'un potager peut pour les travailleurs, constituer une source substantielle de revenus. Soixante-et-onze sont vendus en 1923, la société voit sa liquidation intervenir en 1925 alors que la seule maison restante devient l'école maternelle du quartier. Contrairement à sa voisine, l'habitat ouvrier de Juvisy apparaît plus sporadique. Les pavillons de cheminots s'élèvent parmi les autres⁵⁴.

Si l'espace entre les voies et la Seine reste dévolu à l'industrie, l'étendue entre le triage et l'orge est résolument occupée par les travailleurs du rail, et les divers équipements urbains. Les habitations évoluent le long du flanc occidental du triage, aux alentours des ateliers de l'entretien, dans le quartier dit du « Val ». En plus des cheminots de Juvisy, ce dernier héberge ceux d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine, de Villeneuve-Saint-Georges ou

⁵² FOURCAUT Annie, *Banlieue rouge 1920-1960*, Paris, Autrement, 2008, p15. « *Mais surtout, autre marée qui surprend et inquiète politiques, aménageurs et géographes, celles des bicoques, pavillons et villas de meulières des lotissements ; elle fait reculer les zones maraichères et les terres à betterave le long des voies du chemin de fer ou de tramways, créant les fameuses extensions urbaines en "doigts de gant". Villeneuve-le-Roi, Athis-Mons...* »

⁵³ BLANC Brigitte, AYRAULT Philippe, *Athis-Mons Paray-Vielle Poste*, Paris, APPIF, 2004.p58.

⁵⁴ LE BAS Antoine, *Juvisy...*, op.cit.p127 « *Ainsi la société de crédit immobilier créée par la compagnie d'Orléans, qui accorde des prêts hypothécaires à ses agents pour la construction ou l'acquisition d'un logement, peut-elle estimer avoir consenti à l'Échelle nationale 2413 prêts au 31 décembre 1933. La compagnie préfère alors aider son personnel à bénéficier de la loi Loucheur plutôt que de bâtir ou d'acquérir des logements pour les mettre à la disposition de son personnel comme le font alors les chemins de fer de l'État. En sorte qu'on n'observe pas ici de cités ferroviaires, mais des pavillons de cheminots parmi d'autres* ».

encore de Paris. C'est une donnée importante, qui facilite la communication entre les résistants des différents centres ferroviaires du Sud parisien pendant la guerre. En 1926, les vestiges du domaine du château de Chaiges sont achetés par la Compagnie d'Orléans, qui installe dans le corps de logis principal les logements des sous-chefs de dépôt et de gare. Celui-ci ne résiste pas aux bombardements de 1944. En 1938, à Athis-Mons et Juvisy perdurent quelques cabanons en bois, alors même que des bâtiments de meulière de trois étages construits au cours des années 1920 accueillent les cheminots et leurs familles⁵⁵. La majeure partie des édifications est bâtie en dur, en meulières des carrières de Grigny⁵⁶. Néanmoins, à partir de 1910, les agents du service de l'exploitation quittent les immeubles collectifs pour des habitations individuelles, une fois atteint un certain rang dans la hiérarchie professionnelle.

À l'échelle de la banlieue parisienne, les conditions d'habitat dans les lotissements restent souvent défectueuses : la plupart des lots profitent de l'électricité, mais 58 % seulement jouissent du gaz, et 25 % bénéficient de tout-à-l'égout. C'est d'ici que naît l'expression « mal lotis », d'autant que les constructions à Athis et Juvisy s'élèvent en zones inondables... Les mécontentements s'expriment à travers les urnes, et octroient au parti communiste une influence considérable. En 1928, 50 % du parc immobilier ne possèdent que deux chambres. En 1930, 45 % à 64 % sont pourvus de trois pièces, tandis que plus de la moitié souffre du surpeuplement⁵⁷. À côté de ces bâtisses bon marché, de riches propriétés sont construites aux abords des voies du chemin de fer. Elles permettent à leurs propriétaires de disposer d'une maison de campagne à moins d'une heure de Paris. Dans l'entre-deux-

⁵⁵ *Ibid.* p60.

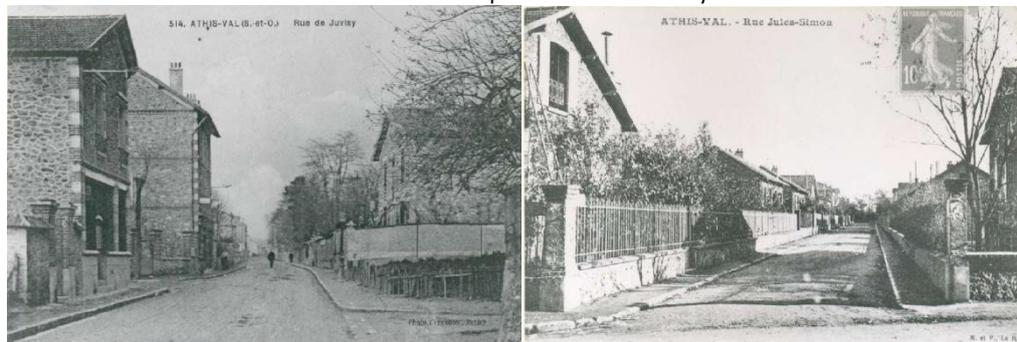
⁵⁶ Monsieur Piketty maire de Grigny dans l'entre-deux-guerres est le propriétaire des carrières qui se situent à l'actuel emplacement des lacs de Viry-Châtillon.

⁵⁷ SOULIGNAC Françoise, *La banlieue parisienne, cent-cinquante ans de transformations*, Paris, La documentation française, 1993, p63-65 : Les lois Sarraut 1928 et Loucheur 1929 viennent endiguées ce cinglant constat. La première loi est un gage de qualité pour le bâti, la seconde doit aider la location et l'acquisition des biens aux niveaux financiers.

guerres, même si Athis et Juvisy s'urbanisent rapidement, le cadre rural et boisé des alentours offre toujours un parfait terrain de chasse aux classes aisées parisiennes, et la Seine autorise de nombreuses activités nautiques. Les municipalités de l'Hurepoix sont d'ailleurs grandement sollicitées dans l'attribution des permis de chasse. Les exercices de nature et le plein air deviennent possibles à proximité, une fois dépassé l'*urbs*. Voici un aperçu des rues de la cité cheminotes du « Val »⁵⁸.



Cartes postales de l'intersection de la rue du miroir et de la grande avenue d'Athis et de la rue du miroir depuis la rue de Juvisy.

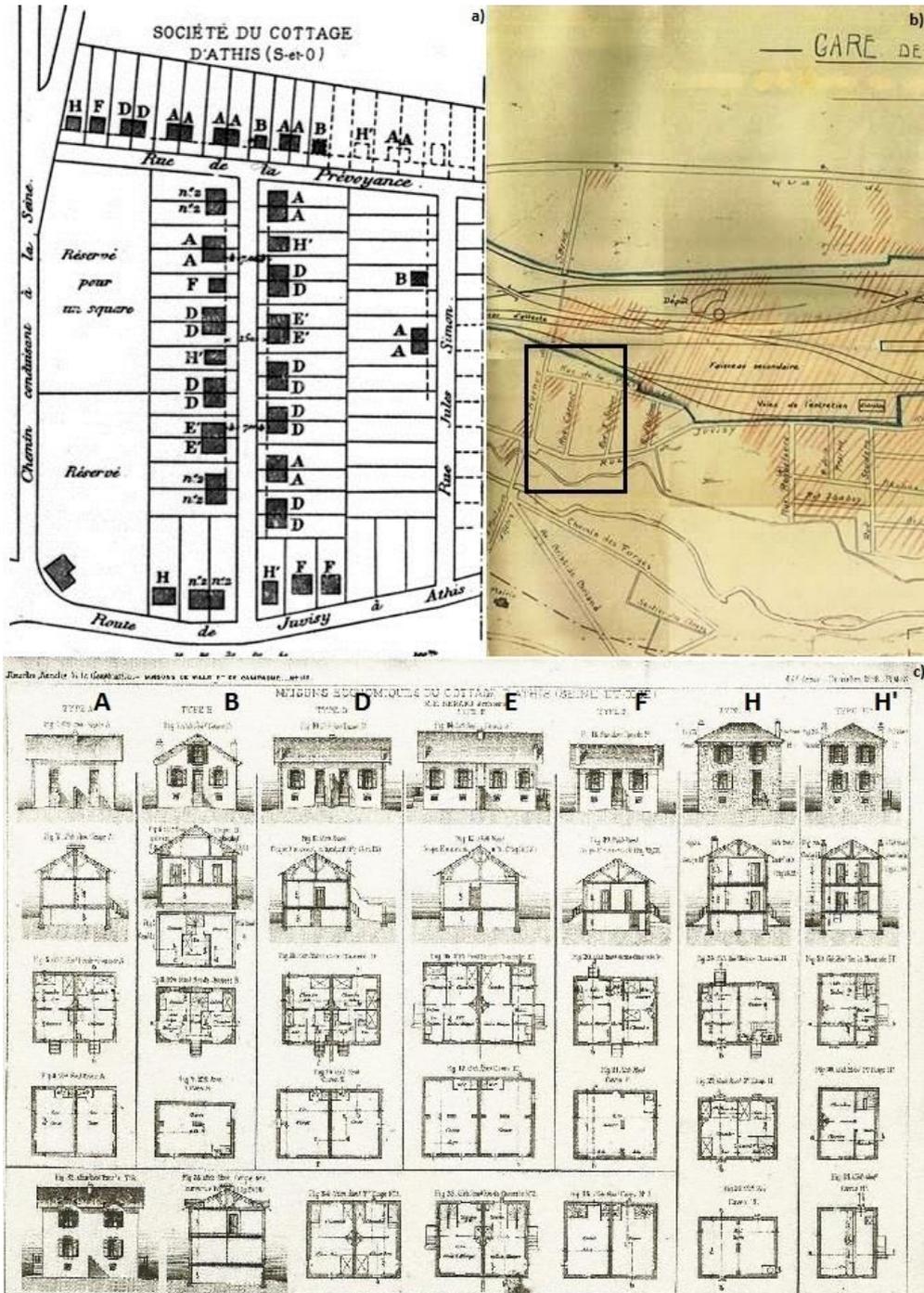


Cartes postales de la rue de Juvisy et de la rue Jules-Simon.



Cartes postales de la rue Édouard Vaillant et de la rue du Triage

⁵⁸ A.M.A. Photographies du premier quart du XX^e siècle Classeur « Val » de 1979.



Plan de la cité ouvrière de cheminots dite cité du Cottage d'Athis⁵⁹

⁵⁹ FOURCAUT Annie, *La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*. Grâne, Créaphis, 2000, p220. Quand elles ne sont pas élevées par des sociétés immobilières comme ici, les constructions sont souvent le fait de l'acheteur par l'autoentreprise. Les entrepreneurs vendent fréquemment les terrains en friche. Ils se sont rarement souciés du manque d'équipements collectifs et de l'absence de plan directeur conférant l'aspect désordonné « d'une vie urbaine sans urbanisme ». Près de 3500 personnes

Les commerces et équipements urbains : leurs liens avec le chemin de fer.

En trente ans, entre 1906 et 1936 la population de Juvisy double alors que celle d'Athis-Mons triple. Des crèches, des établissements scolaires sont fondés pour accueillir les enfants des cheminots des deux communes. Le groupe scolaire du centre à Juvisy est construit en 1927. L'ancienne école devient la salle des fêtes, ses soubassements des garages pour les véhicules municipaux. Le quartier du « Val » à Athis Mons dispose aussi de son établissement d'enseignement public qui disparaît sous les bombardements.

Les halles du marché sont créées en 1935 et la poste de Juvisy est érigée en 1937, ce qui entraîne la fermeture de bureau postal près de la gare⁶⁰. Le stade et les terrains de football jouxtent les quartiers cheminots. Entre ce lieu dédié au sport et la cité du cottage, se trouve le complexe « Cinésport » (bar, bal, cinéma), propriété de M^{me} Nonque entièrement détruite en 1944. Les citadins disposent de multiples cafés et restaurants entre Juvisy et la place du cottage. On en compte plus de trente. Deux acquiert une certaine renommée : le café d'Orléans dirigé par la famille Sallera est situé en face du centre de maintenance des wagons. De nombreux cheminots viennent s'y restaurer ou se rafraîchir ; le Toulousain, tenu par la famille Paul, est fréquenté par les ouvriers des forges et de l'entretien également. Il est démoli pendant la guerre, après qu'un wagon s'y encastre⁶¹. Un autre bâtiment, l'hôtel-restaurant Rothe et sa baignade donnant sur la Seine sont fortement appréciés par les travailleurs, et ensuite par les soldats durant l'occupation. À proximité du pont d'Athis se trouve une guinguette où les hommes et les femmes se retrouvent pour danser. En face de la gare d'Athis, entre les voies et la Seine, existe également un bar fréquenté par les

habitent le quartier du val en 1944. Source pour le montage : a) Actuality. b) CBC c) Bnf, Planche publiée dans les nouvelles annales de la construction décembre 1898.

⁶⁰ LE BAS Antoine, *Juvisy...* op.cit.p.135-136.

⁶¹ Classeur « Val » de 1979 , A.M.A. Lors du bombardement du 18 avril 1944.

Allemands : « La chaumière » tenue par « la mère Lili ». C'est une maison de joie, assidument visitée par les Américains à la libération⁶².

L'entredeux guerre est marqué par l'intensification du mouvement d'hygiène sociale, née dans la deuxième partie du XIX^e siècle, et l'intervention des pouvoirs publique en matière de prophylaxie. Jusque dans les années 1930, il faut lutter contre la tuberculose et ses effets dévastateurs sur la démographie. C'est ainsi que non loin du nouveau bâtiment de la poste sont déplacés et agrandis les bains publics, proche du lavoir de l'orge. La municipalité de Juvisy, sous la houlette du ministère de l'Hygiène de l'assistance et de la prévoyance sociale, dote la ville d'un dispensaire antituberculeux. Les inondations fréquentes et l'insalubrité partielle de l'habitat cheminot ne favorisent pas une santé solide pour les agents SNCF et leurs familles. Ainsi en 1939, les élus d'Athis votent une subvention pour le préventorium des enfants du chemin de fer français à Asnelles, en faveur de la section de Juvisy⁶³. Pour prévenir, les villes disposent maintenant d'un dispensaire, pour guérir il leur faut un hôpital. Celui-ci est conçu en 1932. La violence des accidents ferroviaires nécessite cette construction à proximité du triage⁶⁴. Dès lors, la compagnie PO subventionne l'installation : « *En raison du grand nombre d'agents de chemin de fer résidant à Juvisy, la compagnie PO alloue, depuis de nombreuses années, une subvention à l'hôpital chirurgical.* » La caisse de prévoyance de la SNCF fait perdurer cette entreprise, « *Pour rémunérer les services effectivement rendus par cet hôpital à la SNCF ou à ses agents* »⁶⁵. Ces subventions sont versées pour compenser les tarifs spéciaux dont bénéficient les cheminots jusqu'au 1^{er} aout 1940, date à laquelle les

⁶²Archives Athis-Mons et Juvisy en ligne :

<https://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&t=h&oe=UTF8&msa=0&msid=106840594132644734156.000444574842679a888af>.

⁶³ Registre des délibérations du conseil municipal d'Athis-Mons, séance du 27 octobre 1939.

⁶⁴ LES JUVISIENS DE JUVISY, *image du XXe siècle*. Édition Juvisy. 1993 p.212.À l'image de celui du 5 aout 1899, où deux trains se percutèrent en gare faisant 17 morts et 70 blessés.

⁶⁵ CAH 0505LM0453-015. Subvention à l'Hôpital chirurgical de Juvisy, entre 50 000 et 130 000 francs annuellement entre 1938-1941.

tarifs hospitaliers pour le personnel des chemins de fer s'alignent sur celui des autres résidents⁶⁶. En marge de ces équipements communaux, les cheminots disposent aussi des services médicaux professionnels, installés rue de Juvisy à Athis-Mons. La compagnie d'Orléans ouvre ici un dispensaire⁶⁷. Outre la prévention des troubles de la vision, la tuberculose et les maladies vénériennes, la consultation demeure obligatoire pour le recrutement, et, pendant la carrière, elle permet les examens de dépistage des pathologies gênantes causées par une activité prolongée sur le triage.⁶⁸



Photographie de l'hôpital chirurgical de Juvisy dans les années 1930.⁶⁹

⁶⁶ RIBEILL Georges, *Les cheminots...* op.cit.p.8-9 : Ce qui peut être mis en relation avec « les privilèges » dont dispose la corporation cheminote.

⁶⁷ *Ibid.* p29. Les compagnies ferroviaires puis la SNCF pouvaient ainsi, grâce au médecin-référent nommé par l'entreprise, réguler efficacement l'absentéisme lié aux maladies.

⁶⁸ LE BAS Antoine, *Juvisy...* op.cit.p.140 : En carcinologie et orthopédie notamment. Les assistantes sociales qui y travaillent s'intéressent, à l'occasion, à la famille de l'agent auquel le dispensaire peut accorder soutien, soins et conseils.

⁶⁹ LES JUVISIENS DE JUVISY, *Images du XXe siècle*, p.122.

C/PORTRAIT DES EMPRISES FERROVIAIRES.

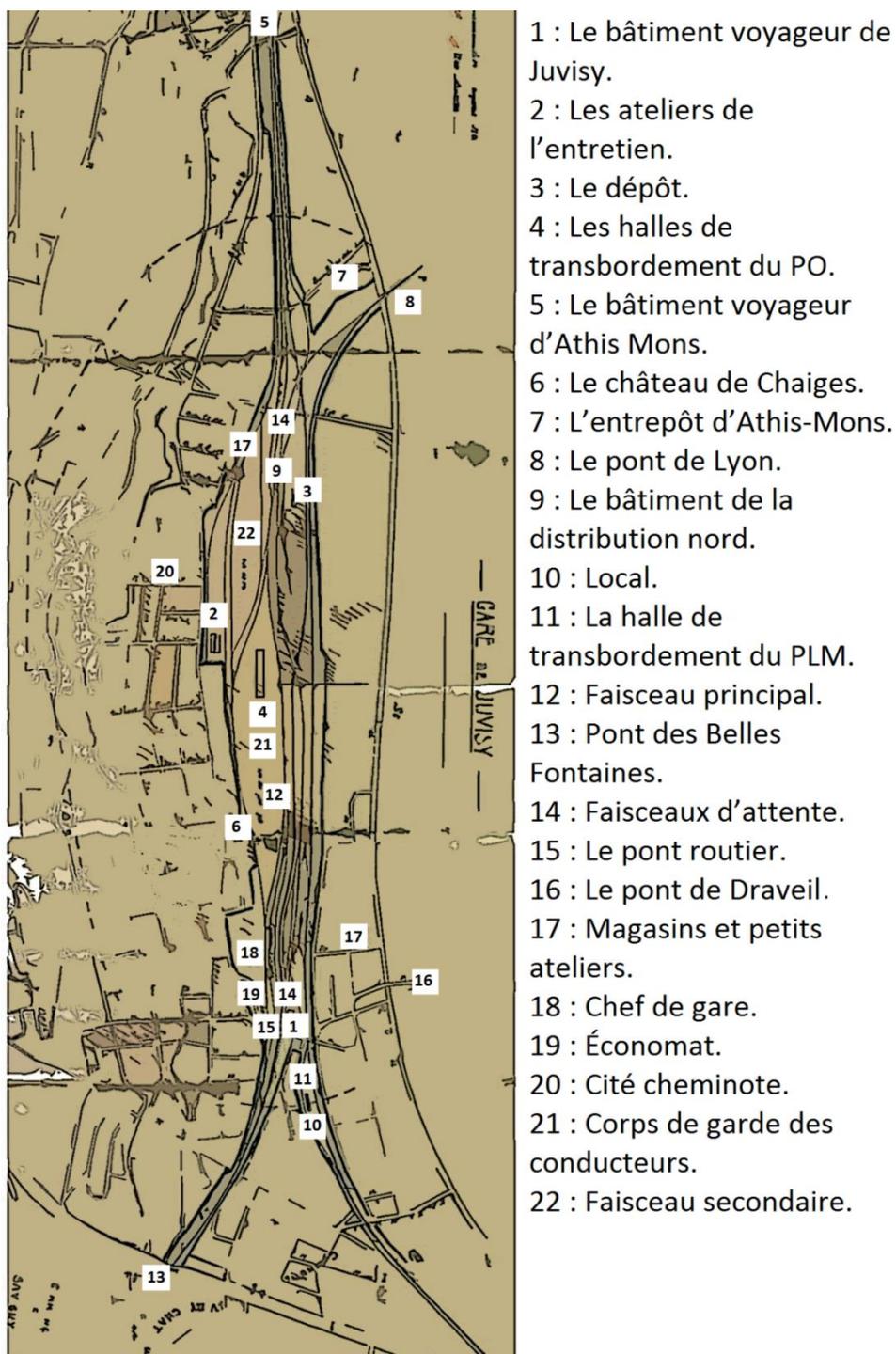
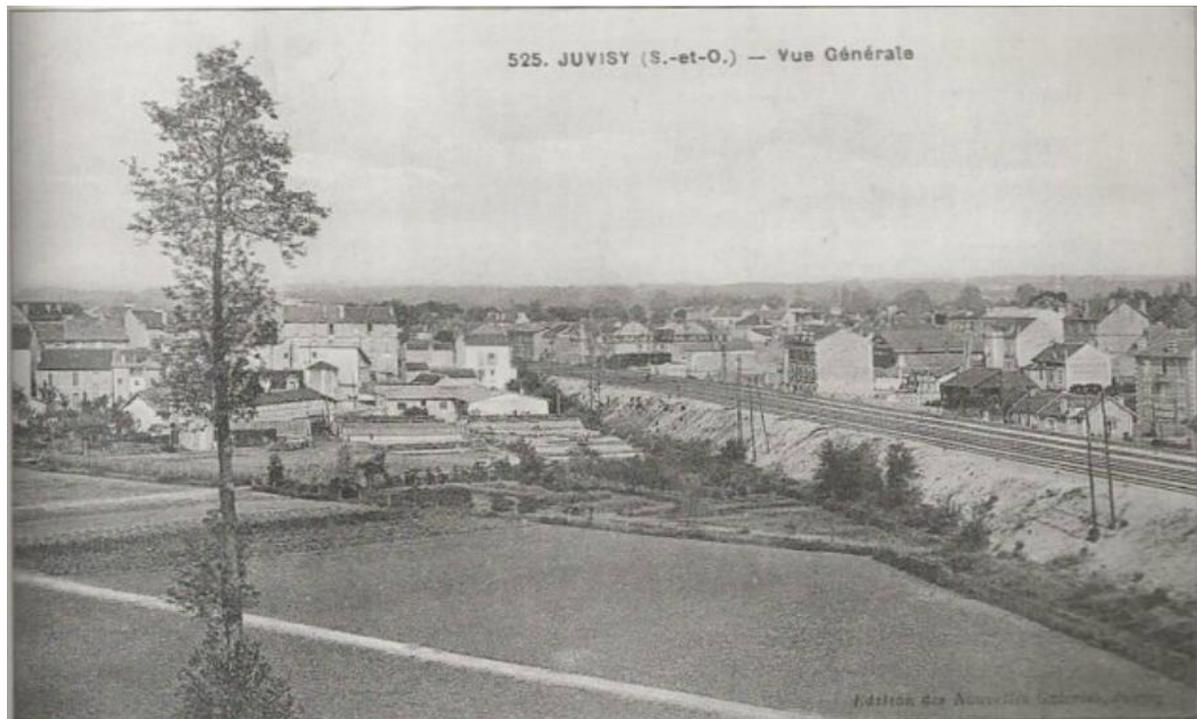


Schéma de situation des bâtiments principaux et des installations majeures en 1939⁷⁰.

⁷⁰ Les installations s'étalent sur environ 4 km le long de la Seine pour 1 km de largeur au point le plus important (quartiers cheminots compris). Réalisé d'après le plan fait par le chef de gare après les bombardements d'avril 1944. CBC.

De quels services et bâtiments la gare de Juvisy se compose-t-elle en 1939 ? Comment s'organisent les voies du triage ? Pour répondre à ces questions, les sources iconographiques sont très instructives : photographies d'époques ; plans des villes ; représentations de la gare. Une partie de ces documents sont regroupés par les soins de Philippe Ayrault sur le site de l'inventaire général du patrimoine culturel. Certains proviennent du centre des archives historique de la SNCF du Mans. D'autres encore viennent d'ouvrages variés concernant l'héritage ferroviaire. Ensuite, les rapports de destruction de la gare en 1944, conservés aux archives départementales de Chamarande et municipales de la CALPE, permettent de confirmer l'existence de certains bâtiments avant leur disparition.



Carte postale de la vue générale des voies du PO amenant à la gare de Juvisy depuis le pont des Belles Fontaines au début du XX^e siècle⁷¹

⁷¹ JANSOON Didier, *Paris...* op.cit.p.77.

Les bâtiments et infrastructures de la gare : iconographie, rôles et situations.

- (1) Le bâtiment voyageur de Juvisy :



Carte postale de la gare voyageurs peu après sa construction en 1907⁷².



Carte postale de la salle « des Pas-Perdus » et des consignes de la gare après 1907⁷³.

⁷² Le bâtiment est construit entre 1906 et 1907, il ne comporte plus de logements de fonction après cette date. Au premier plan les voies du PLM au second le PO. Carte postale vers 1907. Collection Francis Attou.

⁷³ LES JUVISIENS DE JUVISY, *Images du XXe siècle*, op.cit.p.57.



Escapienne

www.delcampe.net

Carte postale du bâtiment voyageur de la gare et pont routier, fin des années 1930⁷⁴.



Joellou

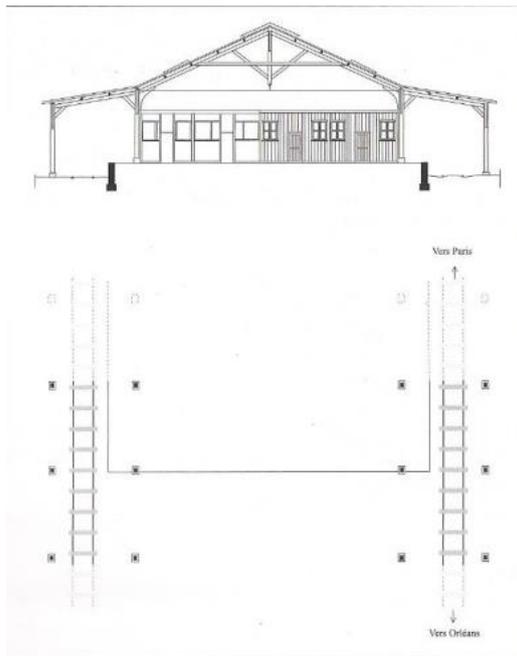
www.delcampe.net

Le bâtiment voyageur de Juvisy fin des années 1930 avec le triage au fond et les voies du PO à gauche⁷⁵.

⁷⁴ Cliché Alibert, Delcampe.net. Deux Panhard et Levasor : Conduite intérieure noire « 6DS » année 1931 au second plan, une « 6 DS 1929 » au premier plan.

⁷⁵ Editions Leprunier, Delcampe.net. Les halles de transbordements du PO sont visibles à l'arrière-plan.

- (2) Les ateliers de l'entretien : ils sont réputés nationalement pour les réparations des dégâts trop importants. Pendant la guerre, on y fait venir des locomotives depuis Nantes et d'ailleurs pour qu'elles y soient réparées⁷⁶.
- (3) Le dépôt : il est issu d'une partie de la première halle de transbordement après le remaniement de 1892. Le bâtiment du dépôt des machines peut accueillir quatre locomotives. Il dispose d'un petit entretien où sont effectuées les remises en état mineures, et d'un petit réfectoire d'une certaine vétusté⁷⁷. Entre ses voies, des fosses permettent l'entretien du matériel. L'électrification conduit à l'utilisation d'instruments de manutention, de charriots électriques ou de machines-outils.
- (4) Les halles de transbordement du PO :



Plan des premières travées et élévation d'un pignon de la halle de transbordement n° 1⁷⁸.

⁷⁶ AV1 AT L099/E01. Entretien avec René le Goff cheminot de Nantes-Blottereau à partir 1943 réalisé le 30/10/2012 par Cécile Hochard.

⁷⁷ LE BAS Antoine, *Juvisy...* op.cit.p.68. Local de charpente avec un poêle au milieu avec de longues tables dotées de bancs. Le personnel roulant y trouve également un dortoir.

⁷⁸ Dessiné par Diane Betored d'après un plan de 1917, CAH 40LM130. Elles s'intègrent au cœur du faisceau principal, une petite et une grande. À proximité, les bureaux du service organisent et dirigent les manœuvres de transbordement que facilite l'installation d'une grue fixe.

- (5) Le bâtiment voyageur d'Athis-Mons :



Photographie de la gare d'Athis-Mons en 1937⁷⁹.

- (6) Le château de Chaiges :



Photographie du château de Chaiges⁸⁰.

- (7) L'entrepôt d'Athis-Mons : Voir sous partie précédente. (Industrie)

⁷⁹ JANSOON Dider, *Paris...* op.cit.p.72 : ce bâtiment a été construit en 1908.

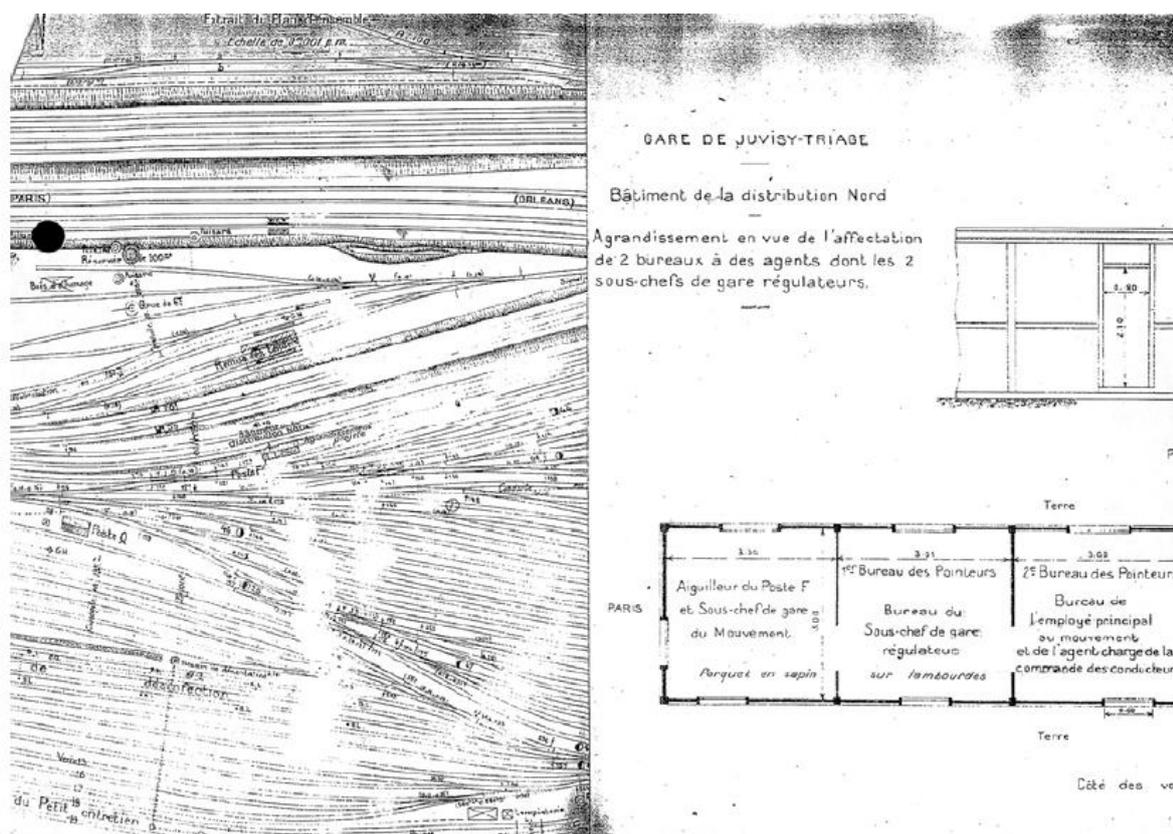
⁸⁰ Logement des sous-chefs de gare de Juvisy acheté par la compagnie du PO en 1926. Blog de Daniel Gressy.

- (8) Le pont de Lyon :



Carte postale du pont de Lyon en 1907⁸¹.

- (9) Le bâtiment de la distribution nord :



Plan de l'agrandissement du bâtiment de la distribution nord daté du 6 février 1918⁸².

⁸¹ Blog de Xavier Courtray : Melun d'hier à aujourd'hui, Melun en juin 1940. Pont PLM construit en 1857 pour relier Juvisy à Villeneuve-Saint-Georges.

- (10) Local : lieu de repos et de réunions.
- (11) La halle de transbordement du PLM :



Photographie des voies du PLM vers Corbeil avec au fond à droite la halle de transbordement. Début des années 1920⁸³.

- (12) Faisceau principal :

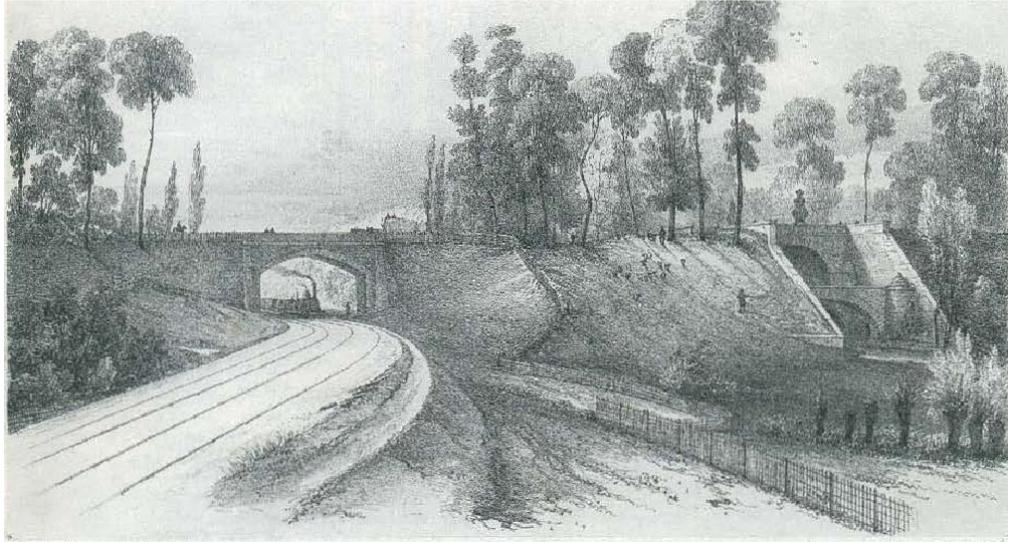


Photographie du faisceau principal du triage vers 1935⁸⁴.

⁸² C.A.H 40LM130. C'est le bâtiment principal des aiguilleurs et des pointeurs, des locaux plus petits sont installés aux différents postes d'aiguillage gérant les entrées et les sorties du triage.

⁸³ JANSOON Didier, *Paris...* op.cit.p.83. Elle est encore debout, c'est une grande halle en bois qui date de 1864. Elle est en connexion avec la route, des camions pouvaient y décharger des denrées à transporter, ou les charger pour les distribuer.

- (13) Pont des belles fontaines :



Lithographie des voies du chemin de fer d'Orléans à l'intersection de la Route royale n° 7⁸⁵.

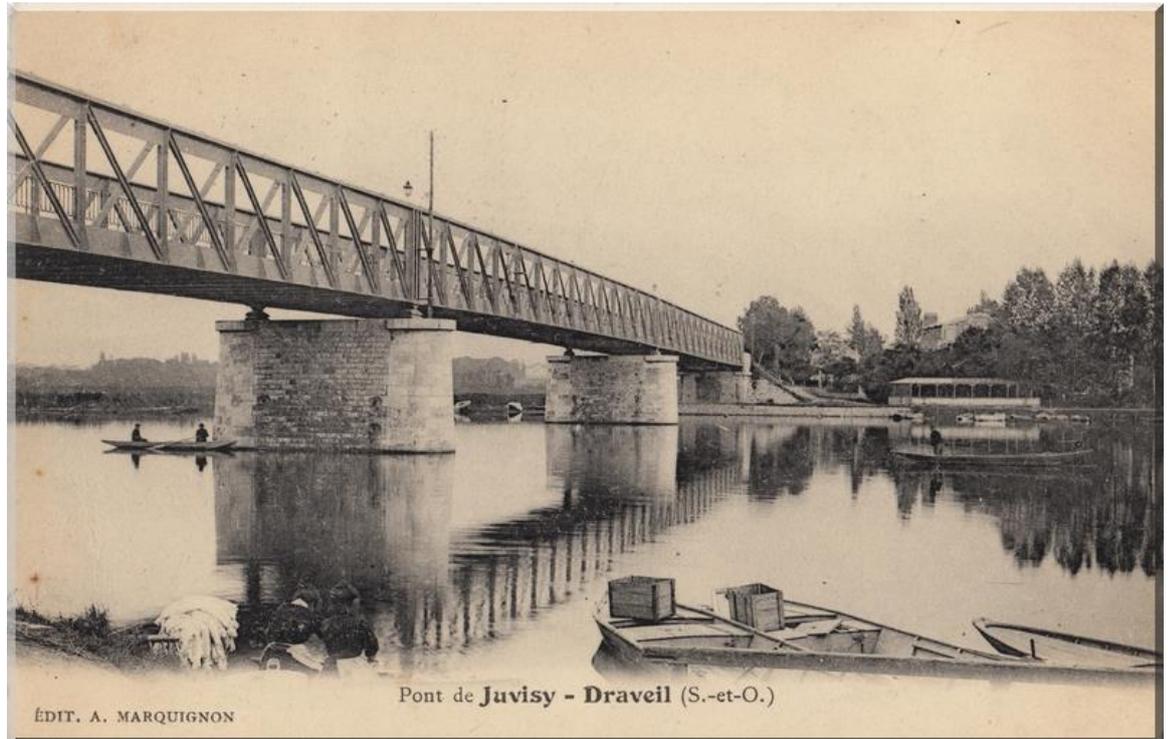
- (14) Faisceaux d'attente : Voir sous partie suivante
- (15) Le pont routier :



Photographie du pont routier de Juvisy et voies du PLM à droite fin des années 1930⁸⁶.

⁸⁴ Collection centre culturel archives PO. Voir sous partie suivante (le fonctionnement du site)
⁸⁵ Lithographie de Jean-Jacques Champlain de 1843, bibliothèque historique de la ville de Paris. Le site est presque identique pendant la guerre et encore aujourd'hui, le nombre des voies a augmenté. Le pont à double arche fut fondé entre 1724 et 1728. La percée du talus eut lieu lors de la construction de la section entre Juvisy et Savigny. L'ensemble est classé comme monument historique en 1914.

- (16) Le pont de Draveil:



Photographie du pont de Draveil au début du XX^e siècle⁸⁷.

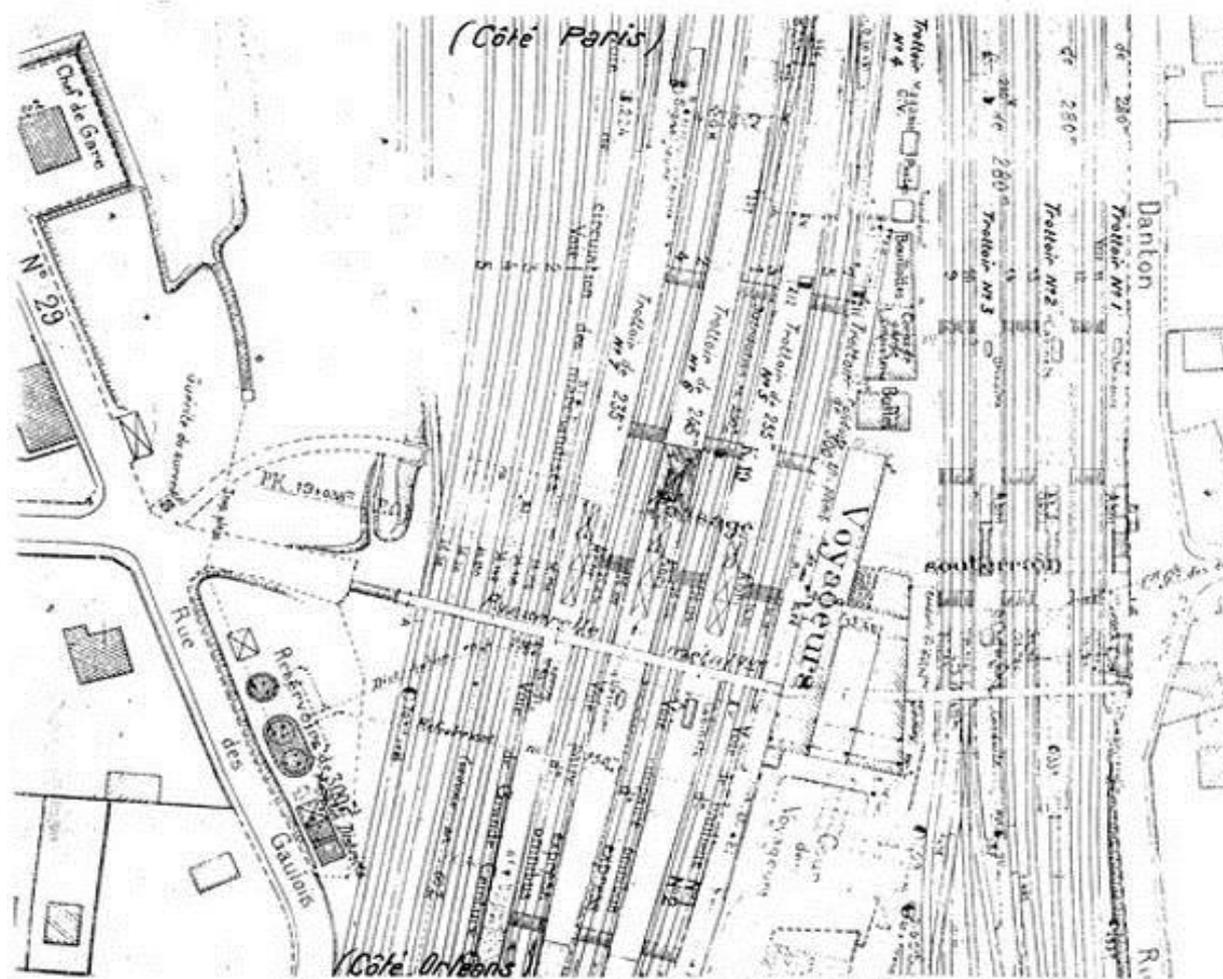
- (17) Magasins et petits ateliers : magasins d'outils, de caténaires, de rails et petits ateliers (mécanique, des apprentis, électrique, etc.) parsèment irrégulièrement le triage de même que les réservoirs qui bordent les voies avec prises d'eau pour laver les machines et les manches à eau articulés pour l'alimentation des chaudières.
- (18) Chef de gare : il s'agit des bureaux du chef de gare M^rRousseau⁸⁸ puis M^rPlazanet⁸⁹ pendant la guerre, d'ici il dispose d'une vue d'ensemble sur l'emprise ferroviaire.

⁸⁶ LES JUVISIENS DE JUVISY, *Images du XXe siècle...* op.citp.130 : Il est construit en 1934, en pour remplacer la passerelle et répondre à l'augmentation du trafic routier afin de libérer la ville des entraves causées par l'emprise ferroviaire.

⁸⁷ Blog de Xavier Courtray. Melun d'hier à aujourd'hui, Melun en juin 1944 : construit en 1894, avant la traversé se faisait par bac.

⁸⁸ CAH.1380LM0001-014 p.2-7. Tableau du personnel de l'Exploitation au premier juillet 1941.

⁸⁹ AN72AJ74 A.II.1. Rapport du chef de gare principal PLAZANET sur le bombardement.



Plan de situation du bâtiment voyageur, de la maison du chef de gare, du buffet, de la cafétéria et du bureau de poste daté du 24 juin 1922⁹⁰.

- (19) L'économat : de la grandeur d'un grand wagon de chemin de fer. Avant le bombardement, c'est un édifice en fibrociment. Puis, un ancien wagon et un édifice préfabriqué après-guerre. Cet économat est assez fréquenté, on y trouve de tout en épicerie, vins, charbon, literie, produits d'entretien, etc⁹¹.
- (20) Cité cheminote. Voir sous partie précédente. (Habitat)

⁹⁰ C.A.H 40LM130.

⁹¹ Échange d'e-mail effectué avec madame Geneviève Cotty effectué en décembre 2013 : Son beau-père travaillait comme aiguilleur à la gare, et pouvait bénéficier des prix attractifs offerts par l'économat. La SNCF achète alors en gros, pour revendre à moindre cout à ses employés.

- (21) Corps de garde des conducteurs : Il est augmenté d'un étage en 1930, il dispose d'une cuisine, d'un réfectoire et dotée du chauffage central qui remplace l'ancien poêle. À proximité s'élève le bâtiment qui accueille les archives, elles sont détruites pendant des bombardements. Il y a aussi la lampisterie qui abrite la préparation de signaux : elle est moins indispensable lors de l'électrification du réseau qui permet l'éclairage et le téléphone entre les chantiers. La signalisation électrique, quasi automatisée, est plus sûre pour le service de nuit⁹².



Plan du corps de garde des conducteurs PO et GC : Projet de 1930⁹³.

- (22) Faisceau secondaire : Les wagons sont souvent amenés à être triés deux fois, passant d'un faisceau à l'autre avant l'effort de rationalisation que connaissent les installations lors de la reconstruction d'après-guerre.

⁹² LE BAS Antoine, *Juvisy...* op. cit. p.69 et p.111.

⁹³ C.A.H 40LM130. Plan du corps de garde des conducteurs 1930.

D'après Georges Ribeill, l'univers des triages et le plus meurtrier des chemins de fer. Quand les règles de sécurité ne sont pas respectées, les conséquences sont dramatiques pour les employés, quel que soit le service qui les emploie. Les poids des rails, des wagons, voitures et machines en font autant d'armes par destination si ces éléments ne sont pas maniés avec les précautions d'usage indispensable au travail sur le triage. C'est au cours d'opérations minutieusement régulées que fonctionne l'activité quotidienne du site. Un documentaire réalisé avant-guerre exprime clairement comment sont triés les wagons sur le triage.

« Ce train vient d'entrer sur le plateau de réception (14) de la gare. Chaque wagon sera expédié sur l'une des voies du faisceau de formation du nouveau train (12 ; 22). Le pointeur examine le wagon et inscrit à la craie le numéro de la voie convenable. Puis, une machine de manœuvre vient se placer derrière le train, elle le pousse ensuite vers la butte de débranchement. Le premier wagon a atteint le sommet de la butte, il passe devant la cabine de l'annonceur. Celui-ci observe au passage le chiffre inscrit sur le wagon et le communique à la cabine des aiguilleurs (9). L'aiguilleur prépare alors sur son tableau l'itinéraire qui conduira le wagon sur sa voie. La machine continue à pousser le train. Les wagons un à un ou par grappe se détachent et s'en vont sous l'action de la gravité vers le faisceau de formation, tandis que l'annonceur et l'aiguilleur continuent de les guider de leur poste respectif. Certains wagons doivent aller moins loin que d'autres, le freineur depuis la cabine de l'aiguilleur manœuvre le frein hydraulique... Les caleurs courent d'une voie à l'autre pour arrêter les wagons qui n'auraient pas été assez

⁹⁴ Les numéros entre parenthèses dans le texte renvoient à la précédente carte schématisée.

freinés. Leur métier est dur, ingrat et très dangereux. Lorsqu'un train est formé, il quitte le plateau de triage pour s'acquitter de sa distribution »⁹⁵.

Le bâtiment voyageur est extrêmement fréquenté avant-guerre alors que l'augmentation du nombre des voies rend impossible l'élargissement des quais. En conséquence, les passages souterrains entre les trottoirs voient leurs escaliers d'accès doubler en 1922⁹⁶. Les voies électrifiées sont dévolues au fonctionnement des trafics de banlieue passager et marchandise. D'autre part, les omnibus et les trains grandes lignes, ne circulent pas sur les rails des deux faisceaux qui sont réservés aux marchandises. Les passagers peuvent se restaurer et se rafraîchir dans les divers édifices prévus à cet effet sur les quais, pour attendre leur train. La gare, en parallèle de son aspect fonctionnel, est aussi un lieu de vie et de rencontre.

La plus grande gare du monde ?

« La France possède aux portes de sa capitale, la plus grande gare du monde. C'est une merveille de la technique et de l'organisation française. Près de 1000 trains y passent chaque jour et 80 voies la sillonnent en tous sens. Le chef de gare est à la tête d'un véritable régiment de cheminots⁹⁷. »

De nombreux documents présentent Juvisy comme la plus grande gare du monde bien avant la parution de cet article. Un chef de gare déclare après la 1ere guerre mondiale. *« Juvisy la plus grande gare du monde, dites-vous ?*

⁹⁵ Explications issues d'un documentaire réalisé en 1938 par Boris PESKINE (1911-1991) : *Sur les routes d'acier*, cinéarchives, fonds audiovisuel du PCF, mouvement ouvrier et démocratique : *Les routes d'acier* réalisé avant-guerre est une source authentique pour comprendre le fonctionnement d'une gare de triage et l'histoire cheminote d'avant-guerre. Les images présentées permettent une réelle immersion dans ce que pouvait être le quotidien des cheminots, notamment à Juvisy dont le triage est semblable à celui présenté dans le film.

⁹⁶ *Ibid.* p.110.

⁹⁷ DE WALEFFE Maurice, Les records de la technique française, *Juvisy la plus grande gare du monde*, Je sais tout, 14 février 1924.

Je n'ai jamais cherché à le vérifier. Juvisy outre la gare voyageur est doté d'un grand triage de 40 voies et d'un plus petit d'une trentaine. C'est le point de jonction entre les compagnies (ou réseaux) PLM, PO et de la Grande Ceinture qui permet les relations entre l'ouest, le nord et l'est. Nous disposons en outre de grandes halles de manutention pour le transbordement de colis : tel wagon qui nous arrive d'Épernay chargé de casses de vin de champagne, peut contenir des colis avec 120 adresses différentes pour des localités comme le sud de la France, par exemple. Comme chef de gare, je ne commande qu'un des services, celui de l'exploitation, avec plus de 800 cheminots. À côté de moi fonctionne le service de réparation des wagons de marchandises avec 500 hommes, le service du dépôt des machines avec 200 hommes et le service de la voie avec lui aussi 200 agents⁹⁸. »

En 1939 la situation est quelque peu différente : La grande dépression a atteint l'économie française, affectant le trafic ferroviaire qui est revu à la baisse. La concurrence des autres moyens de transport commence à faire reculer le chemin de fer, et les avancées techniques ne nécessitent plus une main-d'œuvre si importante⁹⁹. En 1907 le nombre journalier de trains circulant entre Paris et Juvisy est de 230 dont un peu plus de la moitié pour les trains de banlieue¹⁰⁰. On peut estimer que le nombre quotidien de trains passant par Juvisy pendant la guerre se situe autour de 800. Peut-être plus quand toutes les voies de communication sont rétablies et que le mouvement fonctionne à plein régime. Pour son exploitation, les cheminots sont environ 900. À travers des recherches sont ressortis les noms d'environ 450 d'entre eux¹⁰¹.

⁹⁸ MdbA n° 84, FOUREST Jean, Juvisy la plus grande gare du monde.p.23.

⁹⁹ Ainsi les cheminots de Juvisy passent d'environ 1700 en 1925 à environ 900 en 1940.

¹⁰⁰ TABOURY Sylvain, MARTIN Pierre, *La gare de Juvisy...* op.cit.

¹⁰¹ Pour les sources les plus importantes : Arch.Mun.A 5 h 30. Agents SNCF de Juvisy : Liste des prisonniers de guerre, démobilisés, requis pour l'organisation Todt et victimes du bombardement ; CBC : Listes des agents tués, blessés ou sinistrés du bombardement de Juvisy ; CAH.0303LM0020-11. Bombardements liste des agents tués, blessés sinistrés (p.45 ; 55 ; 74 ; 82) ; Le Maitron : Dictionnaire biographique du mouvement social et ouvrier. Les

2/ LE POIDS DES HOMMES: LES CHEMINOTS, LEURS ORIGINES, LEURS ACTIVITES.

A/ TYPOLOGIE DES CHEMINOTS: LES ORIGINES SOCIALES, GEOGRAPHIQUES ET LES CARACTERES DEMOGRAPHIQUES.

L'âge des cheminots.

Cette étude non exhaustive se base sur un échantillon de 141 dates de naissance aléatoirement trouvées au cours des recherches. Loin d'être d'une précision totale, elle permet tout de même d'évoquer des tendances. Sa comparaison avec la pyramide des âges au premier janvier 1921 établie par l'INSEE et celle d'Athis-Mons en 1936 permet de corroborer les conclusions dégagées.

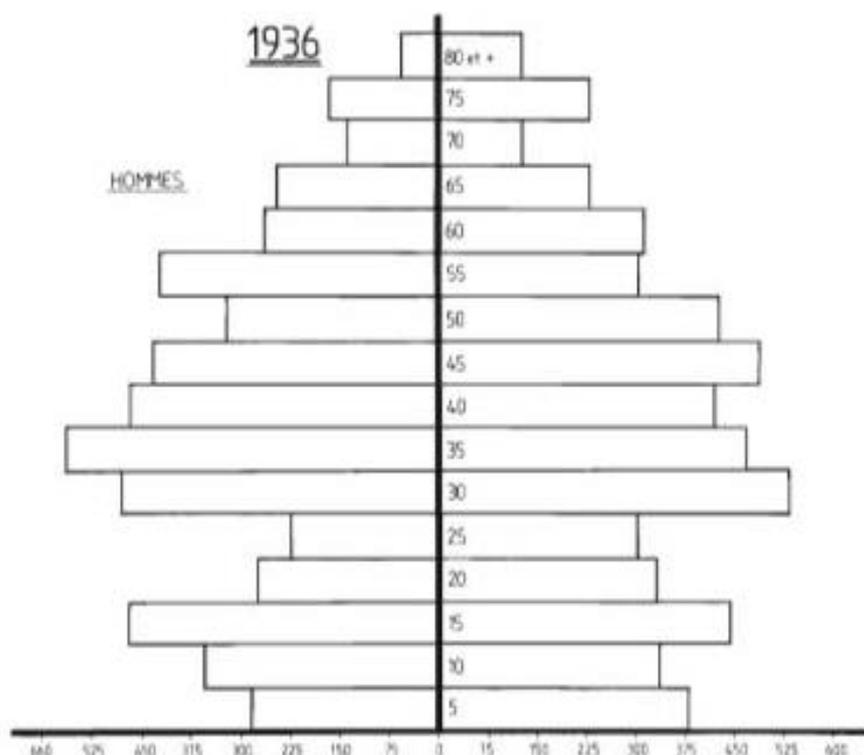
Les années de naissances extrêmes vont de l'année 1886 à 1924. L'homme rencontré le plus âgé, actif, et pour lequel une date est connue, a donc 53 ans en 1939 et 58 ans en 1944. Soit, plus que l'âge de départ admis pour la retraite dans la corporation. Il passe la quasi-totalité du conflit en camps puis en prison. Avant-guerre, l'espérance de vie moyenne ne dépasse pas les 60 ans. Pourtant en 1940, des suites de la défaite et de l'internement des soldats mobilisés, des retraités sont rappelés pour servir le rail. Le plus jeune vient au monde en 1924, il est âgé de 15 ans en 1939 et 20 ans en 1944.

Sur les 140 hommes, seulement 20 naissent après 1914-1918. Ils représentent donc 1 travailleur sur 7, et ont entre 20 et 25 ans en 1944. Ils sont 89 à naître entre 1908 et 1913 soit 3 cheminots sur 5 qui accusent entre

registres des décès de la ville d'Athis-Mons pour l'année 1944, confié par Karim Lozes ; Arch.B. centre multirégional, dossier SNCF des agents de Juvisy.

31 et 36 années en 1944. Ils sont tous enfants pendant la Première Guerre mondiale. La moyenne d'âge des cheminots de Juvisy en se basant sur ces 140 âmes est de 33 ans à la dernière année d'occupation.

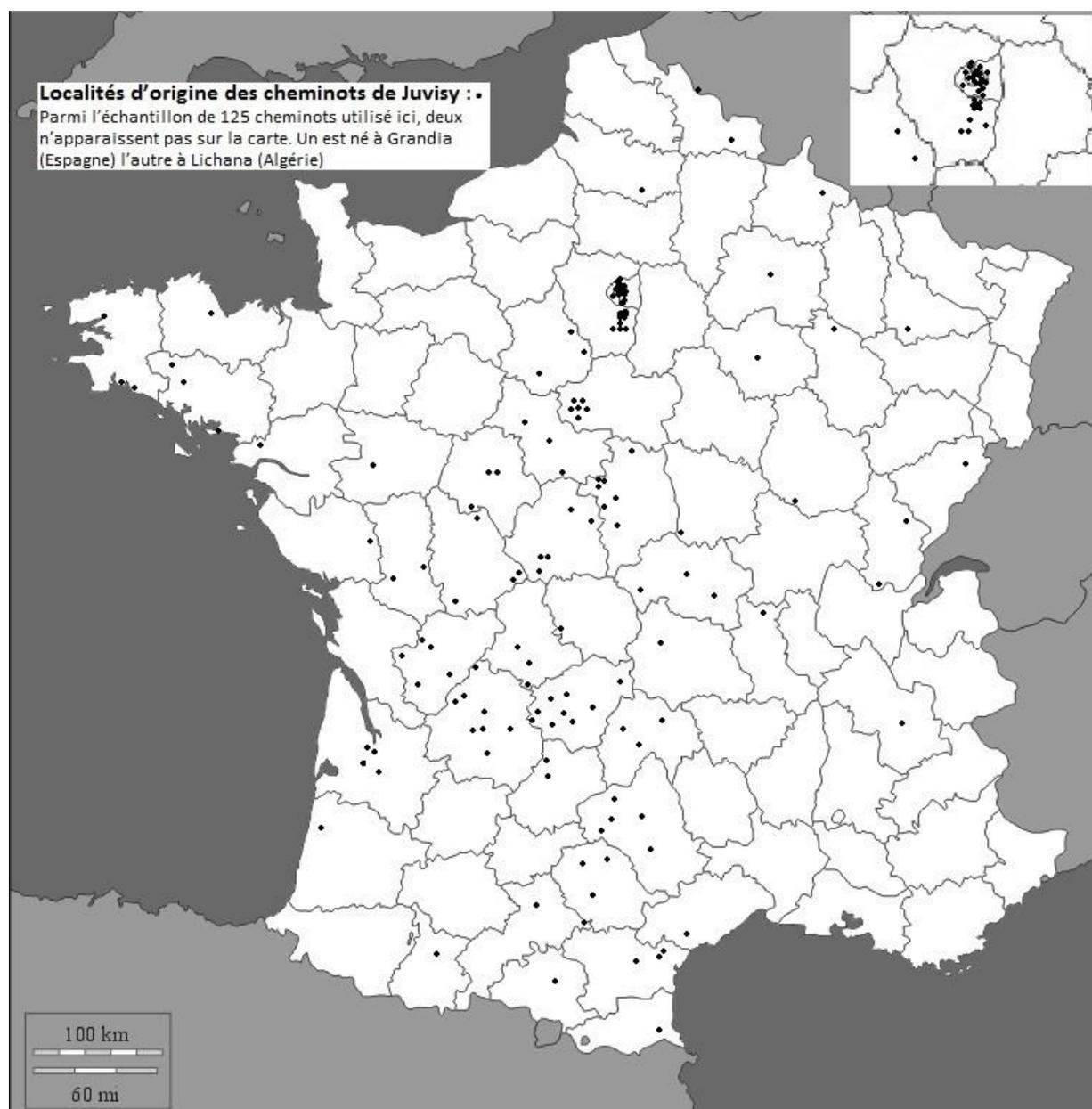
Tragique constat bien connu des spécialistes : L'incidence des années 1914-1918 sur la démographie nationale. À travers le panel à disposition, aucun agent de Juvisy ne voit le jour entre 1915 et 1918, ou la majorité des hommes en âge de procréer sont au combat. Toujours liée à la « Grande Guerre », la part de cheminot issue de la génération des anciens combattants est très faible. À peine 7 voient le jour avant 1901 soit 1 agent sur 20 dont la tranche d'âge se situe entre 43 et 58 ans en 1944. Ils sont donc peu à combattre lors du premier conflit. Ils ne connaissent la guerre que par les récits des aînés et de leurs souvenirs d'enfance.



Histogramme des pyramides des âges en 1936 à Athis-Mons¹⁰².

¹⁰² TREUIL Danièle, MORICEAU Jean-Luc *Athis-Mons...* op.cit.p.150. En abscisse de gauche à droite : 600 ; 525 ;450 ;375 ;300 ;225 ;150 ;75.

Le calque entre les régions de naissances et la région Sud-Ouest SNCF.



Carte de situation des lieux de naissance d'une partie des cheminots de Juvisy.¹⁰³

¹⁰³ Réalisation faite à partir du fond de carte de Daniel Dalet et des diverses données contenues dans les centres d'archives et les bases de données : Source <http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/>

La carte réalisée avec les 125 états civils met en valeur deux tendances importantes concernant la gare de Juvisy. Une partie de ses cheminots voient le jour dans le bassin parisien, alors que la majorité d'entre eux naissent le long des voies du PO, c'est-à-dire au sein de la nouvelle région Sud-Ouest de la SNCF. Juvisy occupe une position particulière à l'intérieur du réseau et se situe à la frontière de la région Nord, de la région Sud-Est, et à une gare de la région Ouest (Savigny-sur-Orge). C'est un nœud ferroviaire reliant toutes les régions de la SNCF¹⁰⁴.

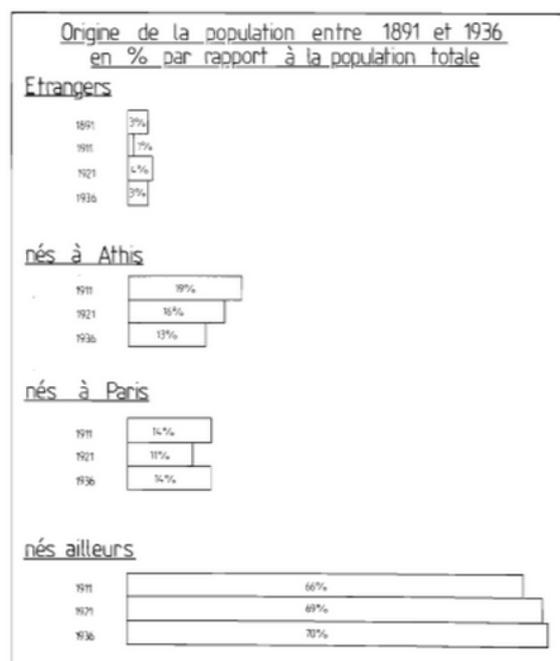
Pour les agents nés dans le bassin parisien, qui représentent un peu moins d'un quart de l'échantillon, on trouve à nouveau deux catégories. Pour la moitié d'entre eux, ils sont natifs de Paris. La crise du logement pousse les habitants des quartiers modestes à quitter la capitale, pour s'installer dans les lotissements de banlieue. Les autres viennent de Seine-et-Oise, ou du département de la Seine et sont attirés par les opportunités qu'offrent les cités industrielles. 1 cheminot sur 25 travaillant à la gare pendant la guerre nait à Athis-Mons ou Juvisy. La moitié des cheminots présents dans cet échantillonnage se trouvent être originaire des régions anciennement couvertes par le PO. Le quart restant est disséminé à travers la France, notamment en Bretagne, et dans la partie Est de la France, le long des voies du PLM. La carte réalisée à partir de l'échantillon confirme les travaux de plusieurs auteurs. Elle renforce l'idée que les compagnies de chemins de fer recrutent majoritairement sur le territoire qu'elles contrôlent¹⁰⁵.

Quelques grands centres urbains et ferroviaires fournissent des cheminots à Juvisy : Bordeaux, Orléans, Toulouse, Châteauroux, Limoge, Périgueux ou Narbonne. La plupart d'entre eux viennent néanmoins des

¹⁰⁴ CAH.0420LM0002-009.

¹⁰⁵ ICOLE.V MAURIN.A *les cheminots de Trappes*, GENESTE.C, *Cheminots de la misère, les origines géographiques et sociales des cheminots de Villeneuve-Saint-Georges à partir du recensement de 1911*. Synthèse de CHEVANDIER Christian, *Origines sociales et géographiques des cheminots français : regards croisés*, Revue d'histoire des chemins de fer, 39, 2008, p. 235-241.

communes rurales ou des villages de l'Allier, de l'Aude, de l'Aveyron, du Cantal, de Charente, du Cher, de Corrèze, de Dordogne, de Gironde, de Haute-Garonne, de Haute-Vienne, de l'Indre, d'Indre-et-Loire, du Loir et cher du Loiret, du Lot, du Morbihan du Tarn et de la Vienne. Cette mobilité géographique : l'exode rural, et la politique de centralisation sont responsables de cette « diagonale du vide » longtemps enseignée dans les écoles. Elle est remplacée aujourd'hui par l'appellation moins offensante de diagonales des faibles densités.



Histogramme des origines de la population athégienne entre 1891 et 1936¹⁰⁶.

La mobilité sociale et géographique : Comment vient-on à Athis-Mons ?

Tous les fils de cheminots ne deviennent pas automatiquement cheminots. Les recherches effectuées attestent que les cheminots sont

¹⁰⁶ Pour 1936 (dernières lignes) la population est constituée de 3 % d'étrangers, 13 % d'autochtone, 14 % de Parisiens et 70 % de provinciaux. TREUIL Danièle, MORICEAU Jean-Luc *Athis-Mons...* op.cit p.151.

davantage des fils de la terre, d'agriculteur, de cultivateur, ou, des fils de l'industrie, d'artisans et ouvrier que des enfants du rail. À l'échelle nationale, on estime que les fils d'agents représentent 10 à 20 % des travailleurs en fonction¹⁰⁷. Pour une étude exhaustive, la méthode de Christian Chevandier se basant sur les recensements de la population demeure un modèle de rigueur¹⁰⁸. Les dossiers contenus au centre multirégional de Béziers sont aussi une source de premier ordre. Les bulletins de renseignements remplis par les agents SNCF comportent la mention « patronage » qui permet d'établir d'éventuels liens familiaux entre les cheminots. On peut également s'appuyer sur quelques témoignages d'Athégiens qui rendent directement compte de la forte mobilité sociale et géographique d'alors¹⁰⁹.

- *« Mon mari travaillait au chemin de fer. Il y a fait toute sa carrière. Ses parents étaient venus du Nord. Ils étaient employés à la ferme Baron. Mon beau-père était charretier. »*

- *« Je suis arrivé en 1920, venant d'Angoulême. Mes parents étaient dans l'agriculture. Mon frère ayant pris la succession de mes parents, j'ai fait une demande pour entrer au chemin de fer et j'ai été affecté dans la région parisienne. »*

- *« Je suis née à Athis-Mons aux environs de 1905, rue du miroir. Mon père était du Lot et travaillait au chemin de fer. Il était poseur à la gare de Juvisy. Ma mère travaillait au pétrole sur le quai. »*

¹⁰⁷ LAMOUREUX David, *Compte-rendu de Christian Chevandier (dir.), Origines sociales et géographiques des cheminots français, 2000-2001*, Le Mouvement social, n° 216 (juillet-septembre 2006), p. 143-144 ; LE DOEUFF Emmanuel, *Origines sociales et géographiques des cheminots français*, Revue d'histoire des chemins de fer n° 22, printemps 2000.

¹⁰⁸ Notamment celui de 1911.

¹⁰⁹ TREUIL Danièle, MORICEAU Jean-Luc *Athis-Mons...* Op.cit, p.149

- « Je suis né en 1897, j'ai habité à la campagne dans le Loiret ou je me suis marié. J'étais garçon de ferme. En 1923, j'ai quitté le pays avec ma femme pour venir chercher une situation dans la région parisienne. Comme ma sœur, mariée à un cheminot, était fixée à Athis-Mons, c'est là que nous sommes venus. »

Il y a évidemment des exceptions et certains contrexemples : Martial Chavagne, originaire de Dordogne, dont le père est chauffeur au dépôt de Juvisy. Lui-même est manoeuvre avant d'être muté comme chaudronnier à l'entretien de Paris¹¹⁰; André Coutant, chauffeur malheureux du dépôt d'Orléans, dont le père est également chauffeur à Orléans. Un de ses frères y est aussi mécanicien, l'autre est ajusteur aux Aubrais¹¹¹. La famille Blard, véritable dynastie du chemin de fer qui comporte quatre générations successives qui perpétuent l'activité cheminote : M^rBlard, fils d'un cheminot du service de la voie, est forgeron avant de terminer sa carrière comme contremaitre aux ateliers de Juvisy en 1946. Son frère est mécanicien de route au dépôt de Savenay. Son fils forgeron entre à la SNCF à sa création aux ateliers de Vitry, son petit-fils Jean Blard entre en 1942 comme apprenti ajusteur à l'Entretien d'Ivry¹¹².

La mobilité est aussi importante dans la carrière. Un agent est souvent amené à changer de gare, mais il reste toujours cantonné à sa région d'origine, politique de la SNCF oblige... Cette forte présence de travailleurs du rail contribue à façonner l'identité cheminote de Juvisy et Athis Mons.

¹¹⁰ Arch. b 2005/028/ETAT/209/5 Dossier de Martial Chavagne qui travaille entre 1919 et 1946 au chemin de fer.

¹¹¹ Arch. B 2005/028/ETAT/66/4. Malheureux car il décède alors qu'il se repose au dépôt du Juvisy la terrible nuit du 18/04/1944. Le cheminot était au premier rang lors du bombardement du 18 avril 1944.

¹¹² GEORGEN Marie-Louise, *Cheminots et militants, un siècle de syndicalisme ferroviaire*, Paris, Les éditions de l'atelier, 2003, p.87.

P.O.-MIDI

Renseignements
sur M^r Viveyrol

Service EXPLOITATION

N^o de N^o 6043.

Demeurant à Juvisy Dép. Seine et Oise

candidat à l'emploi de Facteur aux écritures

Nom : Viveyrol

Prénoms : René Maurice

Date de naissance : 25 Août 1920

Lieu de naissance : Juvisy (Dép. S. Oise)

Profession : auxiliaire à la S.N.C.F.

Degré d'Instruction
(Diplômes ou Certificats présentés) ⁰

Langues étrangères connues
(Indiquer lesquelles et mentionner si le candidat les parle et les écrit couramment)

Parenté avec des Agents ex. mineur facteur
(Nom et emploi des parents au réseau)

Marié, Veuf ou Célibataire : célibataire

Date de naissance de la femme : _____

Nombre d'enfants
(Indiquer dates de naissance)

(1) La femme peut-elle faire une garde barrière ?
(Importance de poste qui peut lui être confié)

(2) Peut-elle être chargée de la délivrance des billets
à certains points d'arrêt ?

(1) Ces pièces doivent être laissées entre les mains du postulant.
(2) Ces renseignements ne sont indiqués, le cas échéant, que pour les candidats à l'emploi de cantonnier.

Renseignements Militaires

Canton et département de recrutement Evry jumeau (S.O.)

Classe et contingent (Classe de recrut^{mt} 1940
dont le candidat fait partie

Classe de mobilisation 1939

Subdivision de recrutement Périselles

N^o au registre matricule 421

Durée du service militaire
du 18-12-39 (engagé volontaire jusqu'à fin de la guerre)
au 28 juillet 1940

(appelé ou engagé)

N^o du régiment et désignation de l'arme : 5^e Régiment à Périselles

Grade obtenu 2^e Sapeur

Affectation portée au fascicule de mobilisation :

N.B. - Lorsque le postulant n'aura pas été soldat, il devra produire un certificat du Préfet, ou du Sous-Préfet de son département constatant les causes de son exemption de service militaire ou, suivant le cas, les raisons qui l'ont empêché de présenter cette pièce.

L'Agent examinateur devra s'assurer que les pièces militaires sont bien d'accord avec les pièces d'état-civil en ce qui concerne l'orthographe du nom patronymique, prénoms, date et lieu de naissance et exiger la présentation du certificat de bonne conduite.

Relater les punitions graves (révocation de grade, par exemple) et les motifs de ces punitions disciplinaires.

Toutes les pièces militaires doivent être laissées entre les mains du postulant.

Notes succinctes sur les antécédents du Postulant et sur ses aptitudes à l'emploi qu'il sollicite

Ex. Mineur facteur ayant donné satisfaction - Est inapte à un emploi de sécurité pour daltonisme - A diriger vers la filière des bureaux comme facteur aux écritures

A PARIS le 12 Mars 1941
L'Agent examinateur
Blanc
Chef de groupe

Voir d'autre part.

Fiche de renseignement de René-Maurice Viveyrol¹¹³.

¹¹³ Arch.B. MIC 1994/1035 : Facteur aux écritures à la gare de Juvisy entre 1937 et 1941, date à laquelle il postule pour Périgueux. Ces bulletins renseignent sur l'âge, l'origine géographique et sociale des cheminots, leur situation militaire et sur leurs métiers.

B/ LA COROPORATION: SES EFFECTIFS, SES METIERS ET LEURS GRADES EN FONCTION DES DIFFERENTS SERVICES.

À chaque service sa culture, son prestige, une situation différente, un cadre de travail particulier : la gare, le poste d'aiguillage, le triage, les voies et le dépôt de locomotives, l'atelier ou les bureaux centraux. Dans chacune des trois principales filières existent des grades indexés sur une grille de 19 échelles : 1 à 9 le personnel d'exécution ; 10 à 14 le personnel de maîtrise ; 15 à 19 le personnel d'encadrement. La hiérarchie cheminote se construit sur un modèle quasi militaire : le personnel d'exécution correspond aux soldats du rang ; le personnel de maîtrise aux sous-officiers, le personnel d'encadrement aux officiers. L'ancienneté est érigée en valeur souveraine. Pour chaque poste, les jeunes sont formés par leurs aînées.

La spécialisation technique dans une filière enferme l'agent dans une logique de continuité verticale : à la manière d'un *Cursus Honorum* pour les citoyens de la Rome Antique, l'agent franchit les échelles, en restant attaché à sa région d'origine avec laquelle il est familiarisé. Il en connaît les contraintes techniques et les particularités. « *S'il y a une empreinte commune du statut, l'empreinte de la technique est diversifiée, à la mesure de la forte division spatiale et technique de l'exploitation*¹¹⁴. » Les moyens de communication, le téléphone pour l'époque permettent de traverser cette division pour établir des relations horizontales¹¹⁵. Le fonctionnement du triage, le respect des horaires et la sécurité dépendent en grande partie de la communication entre les différents services et postes de travail.

¹¹⁴ RIBEILL George, *Les cheminots...* op.cit.p34.

¹¹⁵ CARON François, *Histoire...* tome 2, op.cit.p.447. Le clivage entre le personnel monté et les autres cheminots n'est jamais loin. Les premiers ne se considèrent pas comme ouvrier, disposent de payes avantageuses liées à leurs responsabilités importantes. On peut risquer la comparaison ce dédain parfois exprimé par la plupart des « hommes de la traction » à celui exprimé jadis par les cavaliers envers les fantassins dans les guerres des siècles précédents.

DATE	GRADE	RÉSIDENTE	P.N.	CAN-TON	LON-ELLIE	EQUÉ-LOU	ANCIEN NETE	TRAITEMENT	OPPOSITIONS								
									PRIMES DE FIN D'ANNEE BONIFICATIONS D'ANCIENNETE. PRIME EXPLOITATION			PUNITIONS					
									AN-DE-GRÉ	REDUCTIONS MAL. ABS. PUN.	MONTANT	BON. ANC.	PRIME EXPLOIT ¹⁰	DATE	NATURE	MOT. INFLUENCE	
8.2.19	AJ. ES	St Paris						6.25									
8.2.19								318.75									
1.7.19								322.50									
1.2.20								4300									
23.2.20		EN. Suresnes						4300									
1.2.20		St Paris						4250									
1.2.20	O. 2 ^e gr.							4300									
1.2.22								4450									
1.9.24		Soub. Suresnes						4600									
1.10.24	V	Soub. Louviers					1.6.24	4800									
1.12.26								5000									
1.4.29							1.2.26	12000	19								
1.9.29								10400	20								
1.11.29	SCV	Soub. Paris					1.2.27	10850	21								
1.1.30							1.2.27	11575	22								
1.2.30							1.2.29	12150	23								
1.1.30							1.2.29	12150	24								
1.6.30							1.2.29	12920	25	N		300					
1.2.32	SCV	Soub. Juvigny					1.12.24	12420	26	M ¹		325					
1.12.32								12540	27	M ¹		350					
30.4.34							1.12.32	12850	28	M ¹	Guerra		2				
30.6.36							1.4.36	14150	28	M ¹		475		1			
1.4.39								14790	29	M ²		600		2			
1.12.40	CV						1.4.40	16410	30			800					
1.4.41							1.10.39	16410	31	N		800					
1.4.41							1.10.39	1299	32	N		800					
1.10.42								1322	33	N		800					
1.7.43							1.12.42	1584	34	M ¹		850		1			
3.7.44		Décédé suite blessures au 28.4.44) HS							35	M ¹		800		1			
									36	M ²		1100		2			
									37	M ²		1000		2			
									38	M ³		1200		2			
									39	M ⁴		1310		3			
									40	N		1272		150			
									41	N		1272		150			
									42	M ²		2388	①	240			
									43	M ⁴		5700	②				

Fiche carrière de Gabriel Dumaitre du service Matériel et Traction¹¹⁶.

¹¹⁶ Arch. b.2005/028/ETAT/69/3. Il fut successivement ajusteur à l'essai (AJ ES), ajusteur, visiteur (V), sous-chef visiteur (SCV) et chef visiteur (CV). Il s'illustre en sauvant plusieurs personnes des décombres, avant de périr quelques semaines après le bombardement, des suites de ses blessures.

Le service de la Voie et des Bâtiments.

« Du service voie et Bâtiments relevait les agents d'entretien et des travaux de la voie, les agents du service électrique et de la signalisation, le personnel des ateliers de la Voie, mais aussi les garde-barrières dont les époux étaient en règle générale des cantonniers¹¹⁷. »

Après la direction, ce sont les agents les moins nombreux. Ils représentent moins de la moitié de la main d'œuvre du service de l'Exploitation ou du Matériel et de la Traction, qui se valent plus ou moins en matière d'effectif. C'est ce service qui compte également le plus de femmes¹¹⁸. Pour le service de la Voie et des Bâtiments, le triage dépend du 1^{er} arrondissement de Paris dirigé par M^rChavanne, M^rDalmassy (Ig) et M^rPapillon (Iga)¹¹⁹. M^rGautreau (SIGSNH) et M^rTrarieux (CDTP) sont les deux référents, M^rPhilippe (KP SES) est responsable du service électrique¹²⁰. Les cheminots de ce service sont deux-cents vers 1925. On peut estimer à 100 voire 150 le nombre d'agents des Voies et Bâtiments en 1939.

Ces derniers sont chargés de l'aménagement des infrastructures ferroviaires et des installations fixes de sécurité. La surveillance quotidienne et la maintenance courante de la voie y constituent les activités les plus importantes. Parmi les différents métiers, on trouve : les employés des bureaux ; ceux de cantonnier, ouvrier préposé à l'entretien des rails et à leurs abords ; les poseurs de voie qui disposent d'une force physique considérable pour mouvoir ces immenses barres d'acier. En contrepartie, leurs tâches ne sont pas soumises à la même cadence que celles imposées les travailleurs des

¹¹⁷ RIBEILL Georges, *Les cheminots...* op.cit p.30.

¹¹⁸ CAH.0025LM1940-006. Service central personnel, La SNCF dans la guerre 1939-1940 p.69-74.

¹¹⁹ CAH.1380LM0001-013. Tableau du personnel du service des Voies et Bâtiments au premier juillet 1941. p.2-5 ;(. (Ig) ingénieur (Iga) ingénieur adjoint. S'y reporter pour voir l'organisation d'ensemble des grades des fonctionnaires et agents supérieurs et leur répartition au sein du Service des Voies et Bâtiments de la région Sud-Ouest.

¹²⁰ *Ibid.* (SIGSNH) Sous-ingénieur-chef de section hors classe. (CDTP) Chef de district principal. (KP SES) Contrôleur principal service électrique.

gares¹²¹; les garde-barrières sont les responsables des passages à niveau avant leur automatisation ; le piqueur-voie doit seconder le conducteur de travaux, et surveiller les équipes d'ouvriers et la bonne marche du travail.

Les ouvriers des ateliers des voies et bâtiments doivent usiner, couper cintrer, percer les rails pour réaliser les aiguillages, et aussi leurs postes. À l'aide de la saboteuse, ils fabriquent les traverses en bois venant se loger sous le rail. L'électrification des voies par l'alimentation aérienne motive l'apparition du métier de caténaristes.

Les ateliers du service Voies et bâtiments sont dévoués à l'entretien, la maintenance et la réparation des appareils de signalisations (sémaphore) et des grues. Le dépôt de Juvisy dispose d'ailleurs de la grue de relevage ayant la plus grosse capacité de la région Sud-Ouest¹²². Leurs locaux se trouvent non loin du château de Chaiges¹²³. Un service outillage et les magasiniers gèrent le stock de rails, caténaires, et machines-outils. Soudeurs, forgerons, ajusteurs, fraiseurs, manutentionnaires, grutiers, menuisiers, mécaniciens, métallurgistes, forgerons, et ouvriers électriciens chargés de la pose et de l'entretien des caténaires, forment l'essentiel du personnel du service de la Voie et des Bâtiments.

Le service du Matériel et de la Traction.

« Du Service Matériel et Traction, relevaient trois familles bien tranchées : Les agents de conduite (mécaniciens et chauffeurs des locomotives à vapeur, conducteurs des engins Diesel et électriques), les agents des dépôts

¹²¹ CARON François, *Histoire...* op.citp.447.

¹²² CBC : Document du 18 avril 1943, force et point d'attache des grues de relevage en service de la région du Sud-Ouest : 130 tonnes pour Juvisy, 50 tonnes pour Brive et Tours, 45 tonnes pour Paris et Vierzon, 32 tonnes pour Béziers, Tarbes, Toulouse, Bordeaux Saint-Jean, Ussel, Tours, et 22 tonnes pour Séverac.

¹²³ AN 72AJ74. A.II.1. Rapport de MrPlazanet sur le bombardement du 18 avril 1944.

*chargés de la préparation, de la visite et du petit entretien du matériel moteur, le personnel des ateliers de gros entretien et réparation enfin*¹²⁴. »

Juvisy dépend de l'arrondissement d'Orléans, dont le patron est M^rDubos (Ig) secondé par M^rBlanchardie (Iga)¹²⁵. Avec eux, travaille une équipe chargée du bureau, du matériel roulant, du service électrique, de l'apprentissage et de la traction représentée par M^rSimmonet (KTRA)¹²⁶. Le responsable du dépôt de la gare de Juvisy est M^rBarre (CD2), assisté par M^rFantou (SCD1) et de M^rLours (SCD2)¹²⁷.

Le chef de dépôt assure la liaison entre les roulants et l'atelier de réparation des locomotives, afin de pourvoir à la fourniture des machines demandées par l'exploitation. Les sous-chefs sont responsables des plannings et de l'attribution des tâches aux agents. Parmi ces derniers, ceux de la traction, les « gueules noires », dont les visages et poumons sont souillés par la crasse. Ceux-là ont souvent à l'esprit le risque de la maladie provoquée par la technologie, ce qui entraîne chez eux une grande ferveur syndicale. Ce sont les mécaniciens ou conducteurs, ils sont titulaires de leurs machines et en prennent très soin¹²⁸. Ils assurent la conduite des rames (Trains de luxe comme le Sud express, Le Barcelone-Express, les trains directs, les omnibus banlieues et tous les trains de marchandises). Ces agents roulent toujours en duo avec un chauffeur responsable de la conduite du feu et de la production de vapeur. Cet axiome tend à disparaître progressivement pendant la guerre à

¹²⁴ RIBEILL Georges, *les cheminots...* op.cit.p.30.

¹²⁵ CAH.1380LM0001-012 p.2-6. Tableau du personnel du service du Matériel et de la Traction au premier juillet 1941. S'y reporter pour voir l'organisation d'ensemble des grades des fonctionnaires et agents supérieurs et leur répartition au sein du service matériel et de la traction de la région Sud-Ouest voir

¹²⁶ *Ibid* : (KTRA) contrôleur traction.

¹²⁷ *Ibid* : (CD2) chef de dépôt de 2^e classe ; (SCD1) sous-chef de dépôt de 1^{ere} classe ; (SCD2) sous-chef de dépôt de 2^e classe.

¹²⁸ Cela est visible dans la littérature, mais pas généralisable. Le prosaïsme de Hamp auteur qui fut cheminot vient contredire la dramaturgie de Zola dans *la bête humaine* ou la machine est personnifiée. Elle reçoit un nom : Lison , et de l'amour... Dans les grèves de 1910 et 1920 il y eut deux tendances qui s'affrontèrent : celle du sabotage des machines et celle leur préservation. En règle générale, un rituel affectif s'établit entre l'équipe et sa machine.

cause de la détérioration des machines et la réduction du parc roulant. La ponctualité est la première valeur enseignée par les anciens équipages. Pour chaque tronçon des parcours, les formateurs enseignent la vitesse à atteindre et celle à ne pas dépasser.

Le travail des roulants va de pair avec celui du personnel du dépôt. Celui-ci assure le petit entretien et la préparation des machines. Les opérations d'entretien sont codifiées et divisées en des tâches définies qui sont confiées aux manœuvres : visiteurs, nettoyeurs, laveurs, tubistes, graisseurs, coketiers, allumeurs s'occupent de la maintenance des locomotives, la gestion du charbon, la sablerie et la vidange des fosses. Ces ouvriers sont réputés pour avoir une force physique hors du commun. Par journée de 10 h, la manipulation moyenne d'un homme dépasse les 25 tonnes¹²⁹. On y retrouve aussi tous les métiers des grands ateliers. Les effectifs du dépôt s'élèvent à 163 cheminots en 1942¹³⁰. Parmi eux, les visiteurs de gare doivent s'assurer du bon fonctionnement des organes de roulement. Pendant l'occupation, nombreux sont ceux à saboter les boîtes à essieux. Une autre astuce vise à signaler un wagon comme défectueux, en simulant une avarie sur les roues afin que le train prenne du retard.

Pour l'entretien de Juvisy, M^r Potvin (IS1SA) dirige, il est secondé par messieurs Parthonnaud (Cen), Huguet (SCEN) et Queré (SCEN)¹³¹. L'Atelier de l'entretien est mené par un contremaitre aidé d'adjoints, ayant sous ses ordres des secrétaires, des agents administratifs, des chefs d'équipe, il est chargé de réparer des locomotives¹³². Chaque machine est suivie pour ses

¹²⁹ CARON François, *Histoire...* op.citp.447.

¹³⁰ CAH.0303LM0022-002 p.11. Fourniture de renseignements concernant les effectifs aux autorités allemandes. Note de M^rBarre, chef du dépôt datée du 1/2/1942 : personnel de direction 4 ; permanence et bureau 7 ; mécaniciens et élèves 37, Conducteurs-électricien et élèves 11, chauffeurs de route 32 ; ouvriers 40, manœuvres 32. Total 163.

¹³¹ CAH.1380LM0001-012. (IS1SA) inspecteur de 1^{re} classe du service actif (Cen) chef d'entretien (SCEN) sous-chef d'Entretien.

¹³² Les ateliers de l'entretien s'occupent de la réparation des dégâts mineurs contrairement aux ateliers qui réparent les dégâts plus lourds. Il semble que l'entretien de Juvisy était néanmoins réputé pour réparer les dommages importants, confiés normalement à des

entretiens réguliers et ses réparations. À partir de ses relevés kilométriques, on déclenche les levages, les révisions régulières, les contrôles techniques.

Dans l'atelier on croise des métiers comparables à ceux de l'industrie mécanique : chaudronnier, ouvrier charron, ferreur, frappeur, ferblantier, menuisier, forgeron, électricien, soudeur, peintre, ajusteur-monteur, ajusteur-outilleur, balancier, tourneur, parmi tant d'autres. Les cheminots de ce service sont les plus nombreux à Juvisy. Les effectifs de l'atelier s'élèvent à 263 en 1942¹³³. Pour le service du Matériel et de la Traction en 1942 il y a précisément 426 cheminots, nombre à partir duquel on peut estimer le nombre d'agents des autres services, et donc de l'effectif total de la gare.

Le service de l'Exploitation.

« Du service de l'Exploitation dépendaient le personnel des guichets et des bureaux de gare, le personnel de manœuvre et de formation des trains dans les gares et triages, les manutentionnaires des bagages et marchandises, le personnel d'accompagnement des trains (dont les conducteurs de train, les aiguilleurs), le personnel du mouvement enfin programmation, suivi et régulation du train¹³⁴. »

Là encore, Juvisy est intégrée au premier arrondissement de Paris dirigé par M^rGuerville (ISP) et secondé par M^rLucas et M^rLe Berd (ISPA)¹³⁵. Guerville est un des meneurs de Résistance-fer pendant le conflit et livre dans ses écrits d'importantes informations concernant le triage. Juvisy a pour chef

ateliers. Entretien réalisé le 30/10/2012 entre Cécile Hochard et René le Goff, cheminot de Nantes-Blottereau a partir 1943 AV1 AT L099/E01.

¹³³ CAH 0303LM022-002 p.16. Fourniture de renseignements concernant les effectifs aux autorités allemandes. Note de M^rParthonnaud chef de l'entretien du 31 janvier 1942 : En 1942 : 153 ouvriers titulaires, 55 auxiliaires, 25 manœuvres spécialisés, 12 manœuvres titulaires 16 manœuvres auxiliaires. Soit 263 cheminots pour l'entretien en 1942.

¹³⁴ RIBEILL Georges, *Les cheminots...* op.cit p.30.

¹³⁵ Pour voir l'organisation d'ensemble des grades des fonctionnaires et agents supérieurs et leur répartition au sein du service de l'Exploitation de la région Sud-Ouest voir CAH.1380LM0001-014 p.2-7. Tableau du personnel de l'Exploitation au premier juillet 1941.

de gare au début de la guerre M^rRousseau (CDGP1) puis monsieur Plazanet, lorsque ce dernier est muté d'Angoulême¹³⁶. M^rBarriac [CG2] et M^rLebel [SCGP] travaillent sous leurs ordres¹³⁷. Ces hommes commandent à environ 400 agents de l'Exploitation, repartis sur différentes activités. D'après une classification établie par George Ribeill on trouve au sein du service de l'Exploitation plusieurs catégories de ces métiers.

Les manœuvres et manutentionnaires : Ils travaillent autour des Halles de transbordement qui couvrent les voies centrales du triage. Il y en a trois à Juvisy dont une qui reste pendant un temps la plus grande de France avec 250 m. En 1925, trois équipes de 100 hommes se relaient pour garantir la manutention des colis. Ils transbordent les contenus des wagons du PLM de l'Est, du Nord et des réseaux de l'État vers des wagons destinés aux gares PO. Une autre plus modeste est installée au-dessus du faisceau de 28 voies, dit de petit triage, qui assure le transbordement inverse, celui des marchandises venant des gares PO affectées aux autres réseaux. La dernière toujours debout s'occupe du transbordement des trains originaire des lignes PLM vers les autres régions. L'effectif des manutentionnaires chute considérablement en 1939 comme suite à l'introduction des machines facilitant le déplacement des colis. Les deux halles du PO sont accessibles par une passerelle métallique qui débute à l'extérieur du foyer SNCF, situé 54 rue de Juvisy. Cette rue est bordée de commerces et de café¹³⁸.

« Le royaume des hommes d'équipe » comporte un grand nombre de postes. À Juvisy, il n'y a pas moins de 78 aiguilleurs, 3 équipes de 2 agents alternent de 8 h en 8 h dans chaque poste d'aiguillage. Ils travaillent avec le pointeur qui leur transmet la voie de destination des wagons. L'aiguilleur est

¹³⁶ AN72AJ74, A.II (1-2). Rapport du chef de gare principal M^rPlazanet concernant le bombardement qui a eut lieu dans la nuit du 18 au 19 avril à Juvisy. CAH.1380LM0001-014 p 8. Plazanet chef de gare de 1^{ère} classe.

¹³⁷ CAH.1380LM0001-014 p7. (IsP) Inspecteur principal. (ISPA) Inspecteur principal adjoint. (CDGP1) Chef de gare principal de 1^{ère} classe. (CG2) Chef de gare de 2^e classe. (SCGP) Sous-chef de gare principal.

¹³⁸ AURISSERGUES Thierry, *Il y a 50 ans Juvisy était bombardée*, op.cit.p.1

chargé de la manœuvre des appareils de voie. Le garde-frein depuis le poste d'aiguillage ralentit les wagons lors de leur descente de la butte. Les saboteurs ou câleurs ont pour rôle d'arrêter les wagons sur le triage. Le signaleur lui est responsable de la sécurité depuis les postes de signalisation. Les postes de freineur et d'aiguilleur nécessitent une grande force physique et beaucoup de sang froid pour manœuvrer les leviers alors que l'automatisation n'est encore que partielle.

L'exploitation regroupe aussi « Le mouvement » chargé de la circulation des trains (le chef de circulation responsable de la circulation sur une ligne, le chef de manœuvre préposé à la formation des trains qui commande aux attelers, commissionnés à l'attachement des wagons entre eux et aux machines) ; les bureaux des gares affectés à la gestion des tarifs, billets, réclamations ; la surveillance et la direction des gares (le chef de service assure sur le terrain l'exécution de l'expédition des trains) ; l'accompagnement des trains avec le responsable du convoi, le contrôleur...

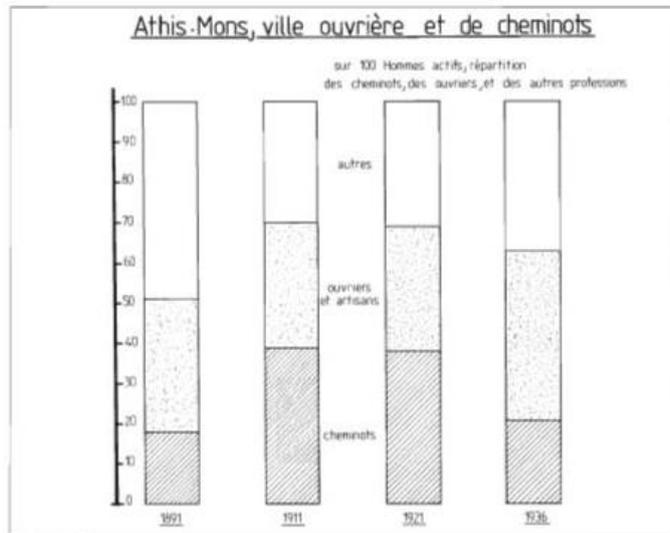


Illustrations de quelques métiers du rail¹³⁹.

¹³⁹ FONTUGNE, *Pierre et Françoise voyagent en train*, Paris, Chaix, 1963.

C/ LE MILITANTISME POLITIQUE ET SYNDICAL.

La domination des ex-unitaires sur le site de Juvisy.



Histogramme de la proportion des cheminots dans la population totale d'Athis-Mons entre 1891 et 1936¹⁴⁰.

Comme l'évoque l'histogramme précédent, 70 % des habitants de la ville d'Athis-Mons appartiennent au monde ouvrier en 1936. Près d'un tiers de ceux-là sont cheminots. Pour Juvisy, la tendance est sensiblement la même. *« Cette concentration ouvrière se traduit bientôt par l'évolution politique d'une commune (Juvisy) dont une part croissante de la population appartient au monde cheminot. Si à l'échelle nationale, la population syndiquée y est estimée au début du XX^e siècle à environ 10 % des effectifs, les grands établissements ferroviaires comme les triages, les dépôts, ou les grandes gares constituent des centres privilégiés de prosélytisme des organisations syndicales auprès d'une main d'œuvre surtout préoccupée du*

¹⁴⁰ TREUIL Danièle, MORICEAU Jean-Luc, *Athis...* op.cit.p.169. De bas en haut : cheminot, ouvrier et artisans, autres. Ici, nous voyons la baisse significative de cheminot dans la proportion d'actif, traduisible par une baisse relative de la main d'œuvre nécessaire au fonctionnement du triage. En 1920, 1700 familles vivent du chemin de fer, soit 57 % de la population du quartier du Val d'Athis.

*niveau des salaires et des conditions de travail dans les dépôts et les chantiers*¹⁴¹. » Jusqu'en 1936, les syndicats sont représentés par deux tendances majoritaires : CGT réformistes ou confédérées ; CGTU dite unitaire, plus politisée et proche du PC après la scission politique du congrès de Tours. À côté de ces deux courants existent des syndicats minoritaires, comme le syndicat catholique, ancêtre de la CFTC. Pour le PO au plan national, les réformistes sont quasiment majoritaires et incarnent presque 50 % des syndiqués. La situation est différente dans les triages, où les unitaires prennent le dessus notamment à Juvisy¹⁴². Ces derniers se réunissent au 3 rue Hoche, non loin de la place de la gare, dans le bâtiment unitaire de Juvisy dit « maison du peuple¹⁴³. » La domination CGTU y est tellement forte que, dès 1912, à Juvisy, se manifeste une municipalité d'inspiration unitaire et qu'en 1919, la mairie d'Athis devient communiste¹⁴⁴. Ces tendances politiques se maintiennent jusqu'à l'éclatement du conflit en 1939.

Au plan national et pour le chemin de fer entre 1932 et 1933, la CGTU compte 80 000 syndiqués soit le tiers du total des syndiqués unitaire (258 000). Ce nombre révèle une forte proportion de communistes chez les cheminots¹⁴⁵. Les dépouillements des congrès confédéraux CGT et CGTU, de 1918 à 1938, permettent d'estimer grossièrement les effectifs de chaque syndicat local à partir du nombre de voix attribuées aux délégués. Pour la cellule de Juvisy en 1935 la CGT dénombre à peu près 175 syndiqués et la CGTU en liste 350. En 1938 deux ans après la fusion réunificatrice des syndicats majoritaires, et grâce à l'effervescence soulevée par le Front

¹⁴¹ LE BAS Antoine, *Juvisy...* op.cit.p123.

¹⁴² CARON François, *Histoire...* tome 2, op.cit.p849.

¹⁴³ BnF, Gallica, *l'humanité* n° 10458 du 31 juillet 1927.

¹⁴⁴ Cette politique anti cléricale se poursuit dans tout l'entre-deux-guerres. Les archives municipales de Juvisy regorgent de lettres écrites entre les différents maires et le clergé local, d'où ressort une acerbité réciproque. Les constructions des établissements municipaux laïcs sont vues comme un recul des prérogatives cléricales. Les hommes d'Église manifestent alors leurs réticences pour chaque mesure portant atteinte à leur influence.

¹⁴⁵ AHICF, *Mouvement social et syndicalisme cheminot*, revue d'histoire des chemins de fer n° 3, Paris, 1990.

populaire, 1500 individus sont syndiqués à Juvisy alors que la section Paris Sud-Ouest en compte 6000, Vitry 625 et Étampes 400. Ainsi il apparaît que Juvisy est la plus importante cellule syndicale du PO après Paris en région parisienne¹⁴⁶. La commune abrite alors l'union des syndicats confédérés des cheminots de la région parisienne au 9 rue du docteur Vinot, son secrétaire général en est Henri Terrien¹⁴⁷.

Dans la base du Maitron, figurent pour Juvisy quelques parcours des cheminots syndiqués¹⁴⁸ : Pierre Lacombe, muté en 1924 aux Ateliers d'entretien, devient secrétaire adjoint du syndicat unitaire des métaux jusqu'en 1948 ; Georges Ruppé, du syndicat des cheminots confédérés, est l'un des signataires (avec des membres locaux de la SFIO et du PCF) de l'appel lancé aux Draveillois pour accueillir la première république des faucons rouges : camps de vacances pour enfants de travailleurs de plusieurs nationalités en 1932.

Les élections syndicales portent un certain Albert Hernot, ouvrier charron à l'entretien, comme représentant des cheminots au congrès fédéral qui a lieu à Paris fin juin 1938¹⁴⁹. Étant ex-unitaire, c'est logiquement un militant rouge. Il fonde en 1927 la cellule communiste de la gare, dont il demeure secrétaire jusqu'en 1929 au moins. Il est peut-être remplacé à ce poste par Louis Piget en 1935 qui devient secrétaire de la « cellule rouge » des cheminots du PO jusqu'à l'interdiction du parti en 1940 ; la même année Marcel Bergé est membre du bureau exécutif fédéral de Paris Sud-Ouest, avec Marc Dupuy. Cette cellule de la gare publie un mensuel « Le Rail électrique » très engagé, ce qui conduit Hernot sur une pente dangereuse. Loin des crimes de Staline dont ils sont loin de se douter de la teneur, ces hommes croient en

¹⁴⁶ Echange avec Georges Ribeill.

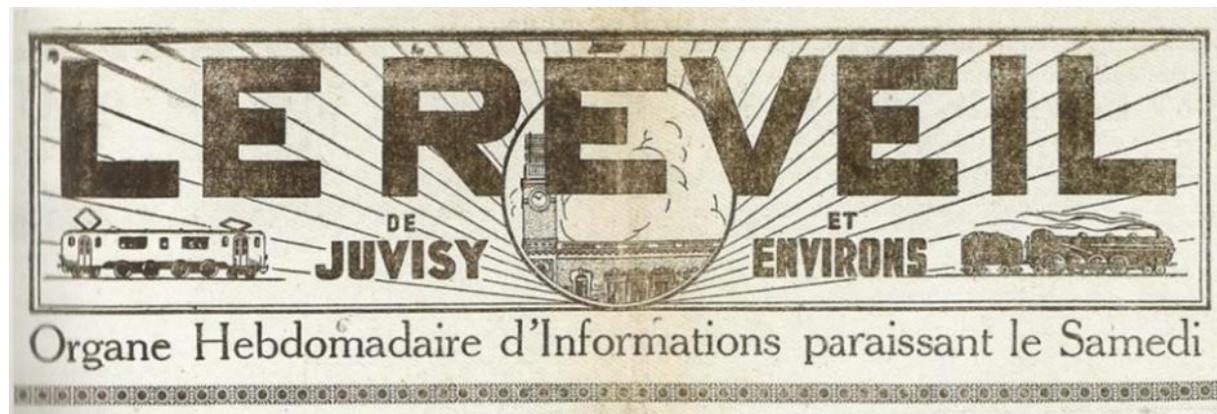
¹⁴⁷ ADE 997W68. Lettre du commissaire de police de Juvisy au commissaire de police d'Athis-Mons datée du 10 avril 1942. DBMOMS Henri Terrien.

¹⁴⁸ Le Maitron : Pierre Lacombe, Georges Ruppé, Albert Hernot, Louis Piget,

¹⁴⁹ Compte-rendu sténographique/fédération nationale des travailleurs des chemins de fer. Congrès tenu les 27, 28, 29,30 juin 1938, Gallica, BnF.

une nouvelle société, et dans les vertus du socialisme. La plupart d'entre eux honorent une place de conseiller municipal à Athis-Mons, Juvisy, Viry-Châtillon ou Draveil, quand ils ne sont pas élus maires ou députés. Là encore, le rail influe considérablement sur la vie locale, cette fois dans le champ politique. Cet engagement coûte cher à partir de 1939, avant même la défaite...

Des Cheminots de Juvisy responsables municipaux : Les amis de Lucien Midol.



Manchette de l'hebdomadaire local « le réveil de Juvisy » qui paraît jusqu'en 1940¹⁵⁰.

« Le réveil de Juvisy et environs » qui paraît entre 1929 et 1940 « se fait le porte-parole fidèle de la ligne d'une municipalité qui, par rapport à une population croissante et au développement des lotissements, doit mener une politique d'équipements communaux dont l'éducation laïque, l'hygiène sociale et la santé publique constituent les fondements¹⁵¹. »

La présence de cheminots dans les postes de conseillers municipaux demeure révélatrice de la place que ces derniers occupent dans la hiérarchie urbaine. La plupart sont amis, issus du monde ouvrier et revendiquent l'étiquette communiste. Ainsi à partir de 1939 aucun d'entre eux n'est

¹⁵⁰ ADE 20694. Hebdomadaire local aux couleurs du chemin de fer.

¹⁵¹ LE BAS Antoine, *Juvisy...* op.cit.p123

maintenu en fonction, tous sont surveillés. Beaucoup deviennent résistants, d'autres sont emprisonnés, certains exilés. On estime à 20 % le nombre de travailleurs du rail proche du parti communiste à l'échelle nationale pendant la Seconde Guerre mondiale. Pour la gare de Juvisy, cet effectif doit sans doute être revu à la hausse au regard de la composition du conseil municipal d'Athis-Mons qui reste un bon indicateur.

- Domicilié à Viry-Châtillon, Louis Piget né en 1892 est élu conseiller municipal communiste en 1935 de cette même ville. Par ailleurs, il est secrétaire de la cellule communiste des cheminots du PO de Juvisy¹⁵².
- Maurice Guillon (1896-1942) adhère au parti communiste en 1936, devient élu conseiller municipal d'Athis-Mons jusqu'à la dissolution du PCF où il est révoqué début 1940. Chef aiguilleur à la gare, il commet de nombreux sabotages et occupe un rôle très actif dans la résistance¹⁵³.
- Henri Pinçon (1873-1942), ancien ouvrier cheminot, est élu en 1936 conseiller municipal communiste d'Athis-Mons¹⁵⁴.
- Pierre Lacombe (1893-1969) est muté en 1924 aux Ateliers d'entretien du PO de Juvisy comme ajusteur, il travaille comme visiteur pendant la guerre. Communiste, il demeure au conseil municipal d'Athis-Mons entre 1927-1940. Il occupe constamment la fonction d'adjoint au maire¹⁵⁵.

¹⁵² DBMOMS : Louis Piget.

¹⁵³ DBMOMS : Maurice Guillon ; GARCIN Martine, Les fusillés de l'Essonne au mont valérien, Paris, Amis essonniers du musée de la résistance nationale, 2012 p33.

¹⁵⁴ *Ibid* : Henri Pinçon ; registre de délibération du conseil municipal d'Athis-Mons.

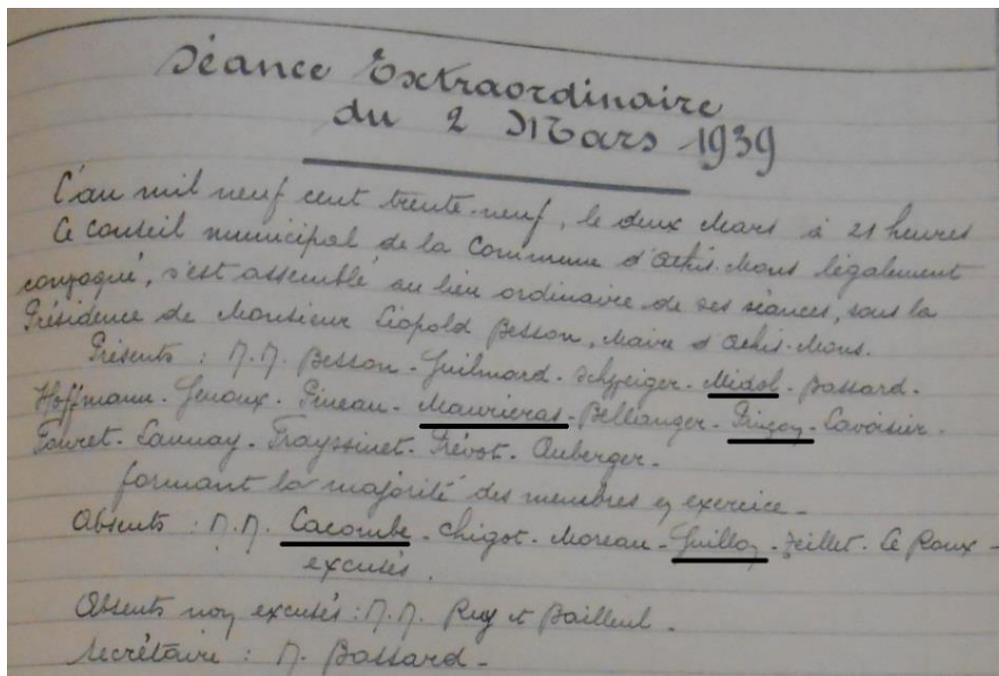
¹⁵⁵ *Ibid* : Pierre Lacombe, un visiteur de gare, contrôle l'état du matériel roulant, par exemple les roues des wagons. Il peut s'occuper de réparations mineures.

- Albert Maurieras (1886-1966) est un cheminot, fils de cheminot. Militant communiste d’Athis-Mons, il est élu conseiller municipal de 1936 à sa déchéance en 1939, puis interné l’année suivante¹⁵⁶.
- Albert Hernot (1891-1945) comme dit précédemment est ouvrier charron à l’entretien et représentant syndical. Une élection partielle, en juin 1936, lui permet d’entrer au conseil municipal d’Athis-Mons, dont le maire est Léopold Besson. Il n’occupe plus ce poste en 1939, ou il commence à subir les persécutions des institutions judiciaires, étant inscrit depuis 1937 au carnet B de Seine et Oise¹⁵⁷.
- Lucien Midol (1883-1979) vit une carrière extraordinaire. C’est un ingénieur des arts et métiers qui devient mécanicien du PLM, d’où il est révoqué en 1920. Il s’engage en politique comme militant puis dirigeant communiste en tant que membre du comité central (1926-1938) et du bureau politique (1924-1959), à ce titre il voyage en URSS. Dans le même temps, il contribue au renouveau du syndicalisme ferroviaire atteint par la Première Guerre mondiale. Secrétaire de l’union PLM, et secrétaire général de la fédération nationale des chemins de fer. Il mène ses combats avec passion et une grande détermination pour faire évoluer le statut précaire de ses collègues cheminots. Il reste un meneur de tous les combats politiques et militants. Cela lui vaut d’être plusieurs fois emprisonnés exilé et amnistié entre 1919 et 1939. Il ressemble en quelque sorte « un Blanqui du rail » avec des incarcérations moins importantes. Après son accession au poste de conseiller municipal de Juvisy, mais invalidé en 1929, il est élu député de la circonscription de Corbeil le 8 mai 1932, réélu en 1936 dans celle de Longjumeau (Seine-et-Oise) coiffant les deux importantes concentrations cheminotes de Juvisy et de Villeneuve-Saint-Georges. Lucien Midol bénéficie

¹⁵⁶ *Ibid*, Albert Maurieras.

¹⁵⁷ *Ibid* Hernot

désormais de la protection de son mandat pour mener une vie militante plus facile. En 1939, il devient conseiller municipal d'Athis-Mons. La guerre l'envoie bientôt sur d'autres routes...



Photographie d'une page du registre des délibérations du conseil municipal d'Athis-Mons attestant que les cheminots Midol, Pinçon, Lacombe, Maurieras et Guillon sont conseillers municipaux.

Le cas des réfugiés espagnols en gare de Juvisy.

Le 1^{er} avril 1939 après trois années de combats, les républicains espagnols pourtant soutenus par les brigades internationales perdent la guerre civile face aux troupes nationalistes de Franco, appuyées par les régimes fascistes européens, italiens et allemands. Le gouvernement du Front populaire (1936-1939), enclin à aider les républicains, est stoppé par l'opposition parlementaire de droite et du Royaume-Uni. Ces derniers voient l'Espagne comme un nouveau foyer du communisme, qu'il faut endiguer. La non-intervention, pensent les Britanniques, est un moyen d'apaiser les velléités expansionnistes d'Hitler. Cette attitude attentiste contribue d'après

beaucoup d'historiens à l'horreur qui doit suivre. L'exode des républicains espagnols commence dès 1936¹⁵⁸. La France demeure la première destination pour ces hommes, la région Midi-Pyrénées la côte atlantique et la région parisienne sont des lieux d'hospitalité pour ces populations¹⁵⁹. Le Royaume-Uni en attire une partie, plus naturellement le Mexique, le Chili, l'Argentine et Cuba également. L'URSS reste évidemment un centre d'accueil, pour les enfants des soldats républicains, ils y deviennent les « *ninos del frio* »¹⁶⁰.



Photographie de la distribution de nourriture aux femmes et enfants espagnols le 7 février 1939¹⁶¹.

L'émigration vers la France connaît un mouvement d'accélération important au cours de la bataille de l'Ebre qui précède la « *Rertirada* ».

¹⁵⁸ BENASSAR Bartolomé, *La guerre d'Espagne et ses lendemains*, Paris, Perrin, 2004.

¹⁵⁹ JORNET José, *Républicains espagnols en Midi-Pyrénées : Exil, histoire et mémoire*, presse universitaire du Mirail, 2005, 362 p. Beaucoup s'installent dans cette région du sud de la France et contribuent à lui donner son identité actuelle.

¹⁶⁰ Littéralement les enfants du froid en espagnol.

¹⁶¹ JORNET José, *Républicains* op.cit.p.112. On voit une bénévole donner un morceau de pain à bout de bras. Les enfants passent leur bras en dehors du train pour s'approprier à le saisir.

Barcelone, le dernier bastion républicain tombe le 26 janvier 1939, le gouvernement Daladier ouvre les frontières le lendemain, ce qui intensifie l'exil, et amène une fraction des 450 000 réfugiés à être reçu en gare de Juvisy. Le maire en témoigne : *« Je veux aborder maintenant, un autre problème. Celui de la solidarité humaine. Juvisy qui, lors de l'exode des réfugiés d'Espagne avait donné la mesure de son grand cœur, a démontré une fois encore que nul effort ne lui coûte lorsqu'il s'agit de soulager les misères humaines¹⁶². »* Leur accueil varie en fonction des sensibilités politiques qui diffèrent selon les régions. À la gare de Juvisy, ils trouvent le soutien d'une population acquise à leur cause. La municipalité d'Athis-Mons n'est pas en reste. Lucien Midol adjoint au maire est favorable à l'intervention en Espagne. Entre janvier et février 1939, il se tient sur les quais de la gare avec sa femme et parmi les cheminots pour *« aidé, réconforté, et même contribué à nourrir les convois de blessés et de réfugiés¹⁶³. »*

À cette époque, la ville d'Athis-Mons héberge aussi des Allemands issus des Brigades internationales dont certains sont fusillés par les nazis. Les survivants occupent des places importantes en RDA. *« Aide aux enfants espagnols, après un exposé de monsieur Midol, député, rapporteur de la situation espagnole. M^rBesson, maire met aux voix la délibération suivante : le conseil municipal, après avoir examiné la situation désespérée de la population espagnole et en particulier des enfants de Barcelone, par les bombardements barbares de l'aviation italienne et des mercenaires des troupes rebelles. Considérant que l'évacuation de 50 000 enfants de la grande ville catalane est envisagée et que les autorités de Barcelone sont entrées en pourparlers à cet effet avec les représentants de la France. Fidèle interprète de la population de la ville d'Athis-Mons et désireux d'aider le gouvernement pour l'hébergement des enfants espagnols. Demande à monsieur le préfet*

¹⁶² Exposé du maire M^rBerthou, conseil municipal du 12 novembre 1939, registre des délibérations du conseil municipal de Juvisy.

¹⁶³ MIDOL Lucien, *La voie...* op.cit.p170.

l'envisager la possibilité de prélever sur le Bureau de bienfaisance, les sommes nécessaires à cette œuvre de solidarité envers les enfants et la population évacuée de la grande République Espagnole et de prévoir si cela est nécessaire leur hébergement dans les locaux des collectivités¹⁶⁴. »

Lors d'un autre conseil municipal le 23 juin 1939 les volontaires de l'Espagne républicaines se voient offrir certains avantages, dont la réduction des tarifs des transports publics, une carte de priorité pour les mutilés et blessés dans ces mêmes transports, un accès au soin réservé aux militaires. Pour leurs familles, la municipalité promet tous les bienfaits offerts par la France. Pour un temps seulement, avant que la défaite et Vichy les condamnent à de nouvelles persécutions.



Photographie de l'accueil militant des cheminots envers les réfugiés républicains espagnols le 7 février 1939¹⁶⁵.

¹⁶⁴ Exposé du maire MrBesson, conseil municipal du 24 janvier 1939, Registre des délibérations du conseil municipal d'Athis-Mons.

¹⁶⁵ Un Cheminot à l'aide d'une cuisine roulante prépare du café chaud, Eydea-keystone France.

3/ LE POIDS DE LA GUERRE.

A/ LA GARE DANS LA MOBILISATION ET DANS LA DEFENSE DU TERRITOIRE.

« La drôle de guerre » vue de la gare.

« Camarade, je veux attirer l'attention du Congrès sur ce problème difficile qu'est la défense passive pour les cheminots. Il est temps que la fédération se penche sur ce problème. Il faut que dans tous les triages, dans les gares frontières, dans les grands centres industriels, particulièrement dans la région parisienne on envisage des abris pour les cheminots ne cas de bombardement. Nul ne peut nier qu'on court à la guerre. Malgré nos efforts pour le maintien de la paix, la guerre rode autour de nous, nos camarades de Cerbere ont vu les conséquences des bombardements. Nous à Juvisy nous ne voulons pas que notre vie soit à la merci d'un bombardement. Il ne s'agit pas dans le problème de la défense passive de créer une psychose de guerre, mais afin de lutter pour la paix, dont dépendent notre droit syndical et nos libertés syndicales, pour aider nos camarades espagnols. Tout cela est compris dans la défense passive. Il faut que la fédération se pense sur ce problème pour que la vie des cheminots soit garantie¹⁶⁶. »

Cette allocution tenue par Hernot en 1938 vise à interpeler ses camarades à propos de la carence de protection face au martèlement allemand à venir. Les bombardements restent relativement faibles en 1940, le danger vient de l'ouest et de l'aviation alliée quatre années plus tard. Dans les derniers jours d'aout 1939, des trains militaires font escale sur le triage, ils se

¹⁶⁶ Compte-rendu sténographique/fédération nationale op.cit.

dirigent vers la ligne Maginot que l'on pense imprenable. Dans le même temps Juvisy, accueille les premiers réfugiés d'Alsace Lorraine qui quittent leurs villes et villages, de peur d'une attaque imminente. Les quais de la gare sont alors gardés par les gendarmes et les policiers.

Le 1^{er} septembre, c'est l'ordre de mobilisation générale à la suite de l'invasion de la Pologne, le 3 septembre le conflit éclate. Dès lors, beaucoup de cheminots de Juvisy sont appelés sous les drapeaux. Peut-être un tiers des effectifs de la gare¹⁶⁷. Les prisonniers de guerre recensés combattent dans les RACP, RALT, SIM, RIA, et dans les RI pour la plupart¹⁶⁸. Depuis le pont de la gare, une jeune Juvisienne regarde le ballet incessant des convois de soldats partant pour le front, tandis que des trains de réfugiés du nord et de l'est redescendent vers le sud¹⁶⁹. Sur les wagons elle remarque l'inscription « *Hommes 40, Chevaux en long 8.* » Ce sont ceux datant de la Première Guerre mondiale qui sont réutilisés. Un peu plus tard, l'armée d'occupation s'en sert aussi, à d'autres fins, et sans se soucier des indications de capacités...¹⁷⁰ Les médias de l'époque et l'opinion publique pensent majoritairement que les premières nuits de la guerre seraient des nuits de bombardement intense sur Paris et sa région. Il n'en est rien, les premières frappes ne retentissent qu'en

¹⁶⁷ Arch.mun.A 5 h 30. Les registres contenus aux archives de la Calpe attestent qu'environ 160 soldats ont été démobilisés, et 10 sont prisonnier de guerre. Pour Athis Mons, on a donc environ 170 cheminots qui partent au combat. En établissant un ratio, on peut estimer à environ 80 le nombre de cheminots résidant à Juvisy qui partent au combat, donc 250 cheminots pour la gare. Des recherches supplémentaires sont ici nécessaires.

¹⁶⁸ Régiment d'artillerie coloniale portée, Régiment d'artillerie lourde tractée, Section d'instruction militaire, Régiment d'infanterie alpine, Régiment d'infanterie. Là encore, des recherches supplémentaires sont nécessaires pour retracer les parcours militaires des cheminots de la gare.

¹⁶⁹ BECK Joël, *Le Pays de Bitche 1900-1939*, Paris, mémoire en image, 2005. Notamment le convoi de Bitche en Alsace : « *Au bout de quelques jours, le signal du départ est donné. Un premier convoi ferroviaire composé des habitants de Bitche prend le départ, suivi peu après par un second convoi composé des habitants des villages voisins. Ce n'est qu'à Juvisy, où a lieu la première grande halte, qu'une rumeur se met à circuler dans les wagons : la destination du train serait la Charente* ».

¹⁷⁰ COTTY Geneviève, *Au fil de ma mémoire, Événements, souvenirs, réflexions diverses sur une époque troublée (1938-1945)*, Paris, Edilivre, 2009, p.77-78.

juin 1940¹⁷¹. La situation du triage de Juvisy en fait néanmoins une cible potentielle, ce qui pousse certains résidents proches des voies à s'en éloigner un peu pour un temps...



Photographie représentant les voies du PLM vues du pont routier dans les années 1920¹⁷².

« Dès l'ouverture des hostilités, monsieur le préfet de Seine-et-Oise me priait d'accepter la mission de ravitailler les évacués de la région frontière qui devaient passer en gare de Juvisy. Pour y avoir plus ou moins collaboré, vous connaissez tous l'importance extrême de cette tâche à laquelle nous ne pouvions nous dérober. Plus de 400 000 ont été ravitaillées aussi, de jour et de nuits, par les soins de la municipalité et grâce à des concours bénévoles auxquels on ne rendra jamais les hommages qu'ils méritent¹⁷³. » Pendant la « drôle de guerre », un wagon de marchandises désaffecté sur le triage sert de cantine militaire, on peut s'y restaurer, trouver le réconfort autour d'un café

¹⁷¹ Témoignage de Maurice Nonet, *Vivre à 20 ans une guerre perdue*.

<http://m.tenon.free.fr/vivre/maietjuin.php>

¹⁷² JANSOON Dider, *Paris...* op.cit.p.72.

¹⁷³ Exposé du maire M^rBerthoux, conseil municipal du 12 novembre 1939, registre des délibérations du conseil municipal.

ou d'un verre de vin chaud. Par la suite, des locaux plus appropriés sont mis à disposition de la croix rouge. Le réfectoire est alors déplacé à l'intérieur de la gare Centrale aux abords de la « salle des Pas-Perdus » près du bureau du commissaire de gare, qui est un capitaine de l'armée¹⁷⁴. Les bénévoles de la Croix-Rouge sont aidés par des officiers et soldats en poste à la gare. Celle-ci grouille de combattants. Les bâtiments de restauration servent également d'ouvroir pour les dames qui veulent tricoter pour les mobiliser. Ces femmes fabriquent des pulls, écharpes passe-montagnes kaki, afin que les troupes affrontent la rudesse de l'hiver 1939/1940 en toute sérénité. Les informations et rumeurs portées par les voyageurs sont nombreuses et arrivent de tous les sens. Les bénévoles eux demandent des nouvelles de leurs familles¹⁷⁵.

L'Hiver et le printemps passent ainsi, les cheminots envoient toujours plus de trains vers le front qui évolue peu, tandis que les membres de la croix rouge donnent de leurs personnes pour soutenir les mobilisés. Sur la frontière, en digne héritière de Vauban, l'armée française mise tout sur sa ligne Maginot descendante du pré-carré. La Wehrmacht il est vrai rechigne à venir s'empaler sur les fortifications françaises. La parade provient de ses avantages techniques : elle peut compter sur son la terrible Luftwaffe pour traverser la ligne, et sur sa cavalerie blindée de Panzer et de Tigre pour la contourner, violant au passage la neutralité de la Belgique.

La gare composante de la ligne Chauvineau dans le repli de juin 1940.

Le 10 mai 1940, c'est le début de la bataille de France et de la débâcle pour l'armée française. L'Allemagne envahit successivement les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg puis la France.

¹⁷⁴ Échanges de courriels effectués avec madame Geneviève Cotty effectués en février 2013. Sa mère était bénévole à la croix rouge, elle l'accompagnait souvent à la gare.

¹⁷⁵ Témoignage de Geneviève Cotty qui assistait alors sa mère, bénévole de la croix rouge à la gare.



Carte des opérations militaires en juin 1940¹⁷⁶.

¹⁷⁶ CORNETTE Joël, Atlas de l'histoire de France, 481-2005, Paris, Belin, p.201. On remarque la position de Juvisy sur la ligne Chauvineau, à l'intersection de celle-ci avec la Seine.

Après la percée de Guderian (1888-1954) le 14 mai à Sedan a lieu la bataille de Dunkerque entre le 21 mai et le 4 juin. Malgré une résistance héroïque, les troupes franco-britanniques sont acculées, écrasées contre la paroi maritime du nord de la France. Cette défaite confère la possibilité aux bataillons allemands de s'enfoncer dans le territoire en passant par Paris, et ne laisse d'autre choix à l'armée française que de se replier par vagues le long des lignes de défense établies par l'état-major.

Le 30 mai, le détachement mobile de Juvisy de la division voie de la 7^e section des chemins de fer de campagne sous les ordres du commandant Vinas, reçoit la mission préventive d'assurer les réparations des voies entre Juvisy et Athis, en excluant le pont de Lyon¹⁷⁷. Les 3 et 9 juin Juvisy subit ses premiers bombardements de la guerre¹⁷⁸, respectivement 10 et 15 projectiles, causant chacun trois puis une victimes¹⁷⁹. Un homme témoigne à propos du 9 juin : *« Notre convoi quitte Les Andelys le samedi 8 juin au matin très tôt. Il roule à destination d'Auch, point de chute assez méridional pour éviter d'être trop proche de la zone des combats. Dans la nuit, le train contourne Paris. Il s'arrête un moment. Des avions bombardent les environs. Nous sommes à Juvisy. Cachés sous les wagons, nous assistons à la destruction du château d'eau de la gare¹⁸⁰. »*

Entre le 11 et le 13, des tirailleurs sénégalais arrivent à la gare, ils constatent que les régulateurs militaires sont absents, ainsi qu'une grande partie du personnel. Ils ne peuvent pas rejoindre la 4^e division d'infanterie coloniale (4^e DIC) qui attend pourtant des renforts. Cette troupe se fond alors

¹⁷⁷ AN72AJ74 A.II.7. Extrait du carnet de route du commandant-chef de la division Voie de la 7^e section des chemins de fer de campagne.

¹⁷⁸ Le 3 juin, l'aviation allemande bombarde la région parisienne faisant 652 blessés et 250 morts, ce sont les bases aériennes, dont celle d'Orly proche d'Athis-Mons qui est visée, ainsi que le ministère de l'Air et les usines Citroën.

¹⁷⁹ Arch.mun.J.5H30 : relevé de la défense passive. La note précise, « aucune bombe n'est tombée sur la gare, toutes sont tombées sur les maisons voisines à des distances assez éloignées de la gare. 20 habitations sont endommagées ». Une de ces bombes tombe dans le jardin de madame Cotty.

¹⁸⁰ Témoignage d'Yves Tatin, septembre 1988, les vicissitudes de l'EMP des Andelys durant la Seconde Guerre mondiale 1940-1945.

dans les autres unités en cours de retraite vers la Loire ou elle est capturée un peu plus tard¹⁸¹. Pour éviter la destruction de la capitale et de son patrimoine, Paris est déclarée ville ouverte le 13 juin par ordre du général Weygand (1867-1965)¹⁸². Ce dernier remplace Gamelin (1872-1958) à partir du 19 mai 1940 en tant que généralissime des armées.

La nuit du 13 au 14 juin les militaires se replient rapidement, pour ne pas dire en catastrophe sur la ligne forêt de Rambouillet, Vallée de Chevreuse, Juvisy. Le 14 juin, le général Frère (1881-1945) de la VII^e armée insiste pour que l'armée de Paris du General Hering (1874-1963) se maintienne à sa droite à Juvisy-Draveil juin tandis que le 25^e corps d'armée du général Libaud tient le front de la vallée de Chevreuse¹⁸³. Les Allemands sont à Paris. Il faut protéger la ligne afin de permettre au gros de l'armée de se replier et d'organiser une solide défense sur la Loire. Sur la nationale sept, un petit détachement de l'armée avec un canon antichar se positionne sur le pont des « Belles Fontaines » au-dessus des voies¹⁸⁴. Cette position offre l'avantage de couvrir les voies ferrées, mais aussi l'artère routière. Parallèlement, des batteries d'artillerie prennent place sur les hauteurs de Viry-Châtillon et Grigny.

Pourtant le 15, l'armée bat en retraite vers la Loire, tentant dans sa fuite de ralentir l'avancée de l'occupant. D'ailleurs, dès le 13 juin, des équipes du génie minent les ponts entre Paris et Corbeil¹⁸⁵ : « *Il reste entendu que l'armée de Paris se charge des destructions des ponts de la Seine entre Poissy*

¹⁸¹ MOURAGUES Jean-François, *Soldats de la république les tirailleurs sénégalais dans la tourmente France*, mai juin 1940, l'armatan, Paris, 2010, p.91.

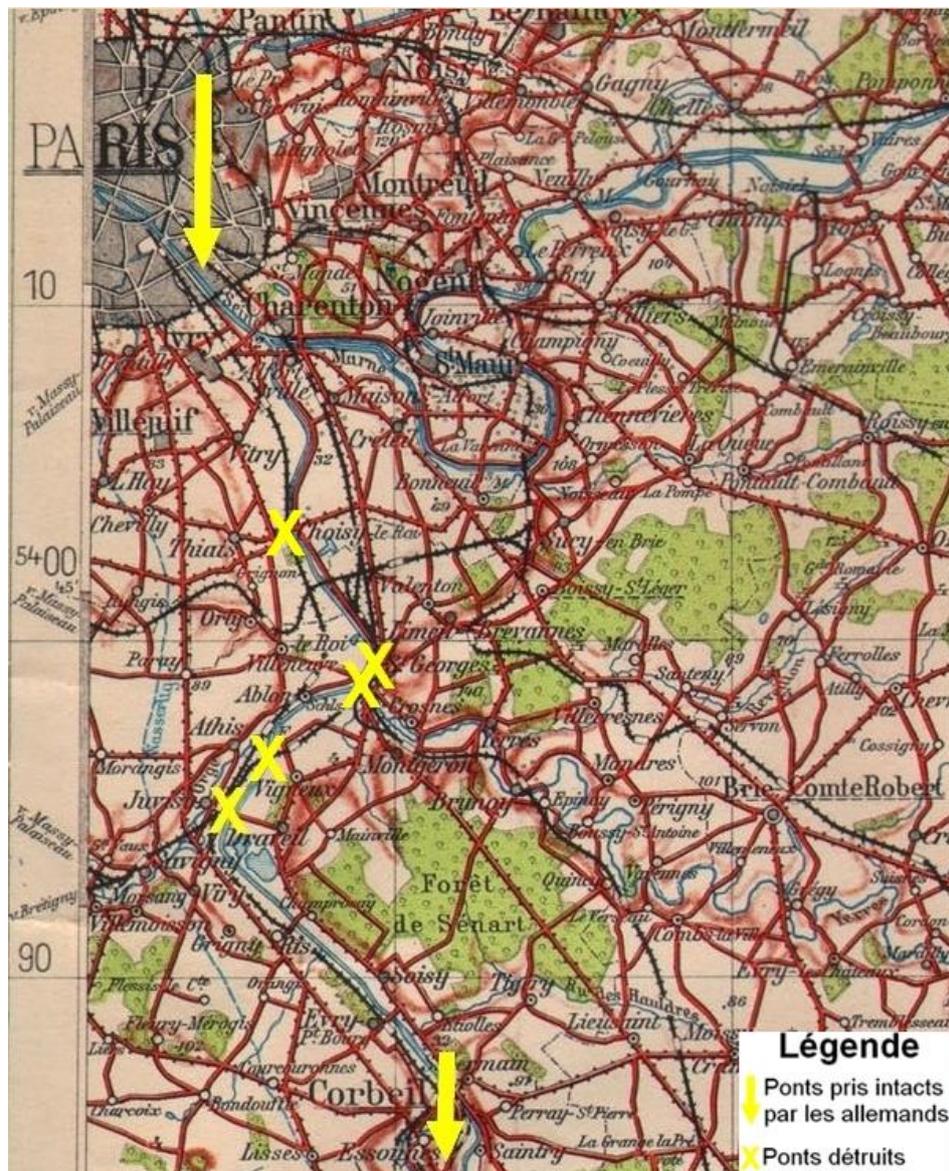
¹⁸² BnF gallica, Assemblée nationale n° 2344. Rapport de la commission chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 par M^r Charles Serre. P.379. Ordre : 1 Paris est une ville ouverte, 4 la défense actuellement sur le Nonette, sera reportée si elle est rompue sur la ligne de sureté Ecouen, Gonesse, Aulnay-sous-Bois ; puis au sud de Paris sur la ligne indiquée par le commandant du G.A 3, forêt de Rambouillet, vallée de Chevreuse, Juvisy-sur-Orge ou l'armée de Paris se reliera à la VII^e Armée. Signé Weygand le 12 juin 1940 à 13 h.

¹⁸³ Extrait du journal de guerre du 10 mai au 23 juin 1940 du général Pierre Hering.

¹⁸⁴ DURAND Paul, *La SNCF pendant la guerre, sa résistance à l'occupant*, Paris, PUF, 1968 p.74

¹⁸⁵ CASTEL Jean-Marie, JURET Raymond, *Les Villeneuvois et Villeneuvoises sous l'occupation 1940-1944*, Paris, Desbouis Grésil 1990, p.16. Contrairement à ce qui y est dit un peu plus loin, les ponts subissent bien des explosions, et des dégâts mineurs empêchant pour un temps toutes traversées.

et Epinay inclus d'une part et entre Alfortville et Juvisy-Draveil, d'autre part, ainsi que des ponts de la Marne entre Neuilly sur Marne et Charenton¹⁸⁶. »



Plan des ponts détruits et des ponts intacts entre Paris et Corbeil au 15 juin 1940¹⁸⁷.

Le 15 alors que certains régiments reçoivent des consignes de leurs états-majors leur ordonnant d'utiliser la porte ferroviaire de Juvisy pour

¹⁸⁶ Journal de guerre du General Pierre Hering du 10 mai au 23 juin 1940.
http://generalhering.org/index.php?option=com_content&view=article&id=382%3Aclarifications-et-commentaires&catid=61%3Aclarification-et-commentaires&Itemid=144

¹⁸⁷ Blog de Xavier Courtray : Melun d'hier à aujourd'hui, Melun en juin 1944.

rejoindre le Loiret, ils sont confrontés à une mauvaise surprise. Ainsi un soldat du 3^e régiment d'infanterie alpine confesse : « Arrivé à Juvisy-sur-Orge, l'ordre nous fut donné de nous regrouper vers la gare où disait-on un train nous attendait pour parvenir à Orléans le plus vite possible. Effectivement, un train de voyageurs attendait prêt à partir ; la locomotive sous pression crachait vapeur blanche et fumée noire. Enfin, nous allions pouvoir nous reposer un peu, après les marches forcées qui nous avaient épuisés depuis la première bataille du 5 juin sur les bords de la Somme. Nous attendions avec impatience l'ordre du départ... Un ordre qui ne vint jamais. Profondément ulcéré, l'État-Major fit rechercher les mécaniciens et les employés. Les bureaux de la gare étaient déserts et les conducteurs ont disparu. Sabotage ? Frayeur des bombardements ? On ne sut jamais. Au bout d'une heure d'attente, nos supérieurs ordonnèrent le départ pour Orléans à marches forcées. Pendant ce temps, les Allemands bombardaient copieusement la gare de la ville et tous les nœuds de communication occasionnant d'importants dégâts et des victimes civiles. La population ignorait que, depuis le 14 juin, l'ennemi occupait Paris¹⁸⁸. » Comme le rappelle Christian Chevandier¹⁸⁹, il y a une certaine corrélation entre ces défections, et la vision de March Bloch plus nuancée et moins idyllique que celle de Paul Durand sur le rôle de la SNCF en mai juin 1940¹⁹⁰.

¹⁸⁸ Témoignage de Marius Autran soldat au 3^e Régiment d'Infanterie alpine (3e R.I.A.)

http://marius.autran.pagesperso-orange.fr/oeuvres/tome4/seynois_au_combat.html

¹⁸⁹ CHEVANDIER Christian, *Cheminots en grève*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002,399 p.

¹⁹⁰ BLOCH Marc, *L'étrange défaite*, Paris, Gallimard, 1990 p.172. « Ce que j'ai aperçu durant la guerre, ce que j'aperçois, pendant l'après-guerre des postiers et, plus encore, des cheminots ne m'a guère édifié. Braves gens, certes, dans leur immense majorité, nul n'en doute, héros mêmes à l'occasion, quelques-uns l'ont bien montré. Mais est-il sur que la masse, que, surtout, ses représentants, aient compris quelque chose à l'élargissement du devoir si impérieux prescrit par une époque comme la nôtre ? J'entends ; dans l'exercice quotidien du métier qui demeure, après tout, la pierre de touche de la conscience professionnelle. En juin, dans plusieurs villes de l'Ouest, j'ai vu ceci : de malheureuses femmes qui d'étape en étape cherchaient à regagner leur foyer, erraient par les rues, en trainant à bout de bras d'inhumains fardeaux. La raison ? De peur d'infliger aux employés quelques heures d'un travail supplémentaire ou plus que de coutume intensif, les gares avaient jugé bon de fermer leurs consignes. »



Photographie du pont de Lyon après sa destruction en juin 1940¹⁹¹.



Photographie du pont de Draveil après sa destruction en juin 1940¹⁹².

¹⁹¹ Blog de Xavier Courtray : Melun d'hier à aujourd'hui, Melun en juin 1944.

¹⁹² *Ibid.*

Quelques irréductibles cheminots.

Le 8 juin, la commission militaire régionale reçoit l'ordre de se replier à Orléans et la sous-commission à Brétigny. Les Parisiens veulent fuir en masse vers le sud par tous les moyens donc avec le train en priorité. Dans un vent de panique des plus terrifiants, la désorganisation règne en maitresse sur les opérations de replis. Un conducteur SNCF témoigne : *« Ce 12 juin, départ à 8 h du matin. Vers 14 h, alors que nous étions arrêtés devant un carré fermé à l'entrée de la gare de Juvisy, une locomotive à vapeur HLP vint nous heurter à l'arrière. Aussitôt, ce furent des cris, des appels au secours. Sous la violence du choc, le fragile attelage s'était rompu et l'avant de notre autorail se trouvait encastré dans l'arrière de la motrice. Cacahouète et moi nous retrouvâmes pataugeant dans les débris de verre de vin et d'apéro ; plus de réserve ! Bien heureux, plus de peur que de mal, des dégâts matériels, mais pour les voyageurs, quelques bosses, égratignures ou contusions sans gravité. Ce fut la locomotive tamponneuse qui sépara les 2 véhicules, mais notre ABJ était HS, seule la motrice pouvait continuer. La moitié des voyageurs se retrouva donc sur le quai de la gare de Juvisy. Un véritable marché arabe. J'avais des débris de verre dans les cheveux et je sentais la vinasse. J'allais à une fontaine proche et là, je retrouvais par hasard un autre de mes camarades, Pierre Volkaert, arrivé là je ne sais comment. La cour de la gare était couverte de vélos entassés les uns sur les autres, sur plusieurs hauteurs, la SNCF n'ayant pu les expédier. Enchevêtrés les uns dans les autres, une montagne de vélos ! Sur la route à proximité, un flot sans cesse grandissant, charriant pêle-mêle vélos, motos, voitures à cheval, chars tirés par des bœufs, voiture de pompiers, corbillard même, triporteurs, des autobus transportant des prisonniers et leurs gardiens. De quelle prison venaient-ils ? De bons Français, en prélude du marché noir, vendaient de l'eau à 10 sous le verre. Notre trio maintenant se demandait bien ce qu'il allait advenir de nous, mais encore un miracle se produisit. Ce n'était pas un rêve, une fumée au loin et derrière une longue file*

de voitures vides. À l'arrêt et même avant, ce fut l'assaut comme dans un western, et il y avait de la place pour tous. Ce train était, paraît-il le dernier¹⁹³. »

Les cheminots de Juvisy ont la consigne de rester à leur poste le plus longtemps possible en vue de maintenir la circulation ferroviaire. Le 13 juin depuis Paris, M^rGuerville un ingénieur de l'exploitation du Sud-Ouest et également régulateur ferroviaire, suit l'armée d'Hering¹⁹⁴. Il apprend en soirée que la commission de la gare de Juvisy reçoit l'ordre de se replier. Il obtient alors la retraite de tous les services au nord de Juvisy. Partant d'Austerlitz à 22 h, il monte dans le train qui doit s'arrêter à toutes les gares pour rassembler les agents et les emmener vers Bordeaux. Ce dernier arrive à Juvisy, il constate que le personnel, démoralisé par le départ du commissaire militaire de la gare et « ses propos défaitistes », anticipe le repli, suivant du reste le chef de gare. Il décide alors de reprendre d'exploitation du triage avec les quelques agents restés sur place et ceux qui l'accompagnent. Plus de cinquante trains attendent sur les lignes de Juvisy au Bourget et de Juvisy à Versailles : « *trains sanitaires, trains militaires, trains d'artillerie lourde, et sur tous les trains, se logeant sur toutes les surfaces du matériel ou pouvait se tenir un homme, des milliers de fuyards, soldats et civils¹⁹⁵.* »

Il faut alors acheminer ces convois, et maintenir libres les voies principales pour les mouvements militaires qui pourraient être ordonnées pour le repli derrière la Loire, des éléments qui combattent encore. Guerville sollicite alors la commission régionale pour qu'on lui envoie une commission militaire et un service d'ordre. De la sous-commission de Brétigny, le capitaine de Jotemps se propose, et arrive à 3 h matin à Juvisy. À la même heure, se déclare un énorme incendie allumé par des bombes dans les entrepôts de pétrole qui bordent les voies de triage. « *Les explosions se succédaient, les*

¹⁹³ Témoignage de Garfield Bonin cheminot entre 1936 et 1971.

¹⁹⁴ AN72AJ74 A.II. Résistance SNCF 1. Témoignage de monsieur Guerville alias TRIOUX 1^{er} arrondissement de l'exploitation Sud-Ouest SNCF gare d'Austerlitz.

¹⁹⁵ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.71.

sautes de vent rabattent sur les voies des bouffées de chaleur brulantes et une horrible fumée. Sur les voies, nous avons des trains de munitions, d'explosifs, et des milliers de personnes affolées. Les agents absorbés par leur travail, et soutenus par le calme que nous affectons, ont assuré jusqu'au bout le service¹⁹⁶. »

Le 14 à midi, tous les trains sont reçus à la gare. Les éléments essentiels sont extraits, et d'autres trains sont reformés et expédiés vers Brétigny et Orléans au sud. Un des évacués raconte : *« Le jeudi matin, en arrivant au métro, on nous annonce que la gare de Lyon est fermée ; celles du PO l'étaient depuis la veille. Je décide de prendre le métro jusqu'à Massy-Palaiseau où l'on nous autorise, avec d'autres voyageurs et des soldats, à prendre un train de marchandises pour Juvisy. Nous quittons Massy à 8 h, installés sur un wagon découvert entre deux hélices d'avion. Nous étions très mal à l'aise, mais pleins d'espoir en pensant que nous n'en avons pas pour longtemps à faire les 14 kilomètres qui nous séparaient de Juvisy. Quelle déception ! À 9 h du soir, le train s'arrêtait à 5 km de Juvisy pour ne repartir que le lendemain matin. La pluie s'étant mise à tomber, nous nous sommes installés, avec les autres voyageurs, sous la bâche que nous avons étendue. Nous étions très mal et nous avons eu frais ! Comme nourriture, un bon sandwich, un peu de café froid, des cerises et des fraises cueillies dans les champs, à chaque arrêt du train, par les soldats qui nous les offraient gentiment. Pour diner, un peu de chocolat et une boule de son remise par les soldats. Le vendredi 14 juin, départ du train à l'aube et arrêt définitif à 500 mètres de la gare de Juvisy. Nous nous y rendons à pied après un long moment d'attente. Nous trouvons un train de voyageurs qui part presque aussitôt¹⁹⁷. »*

Pendant cette nuit, des agents partent chercher à Villeneuve-Saint-Georges, devenue une gare fantôme, un train d'explosifs qu'ils conduisent sur

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ Témoignage de Michel Desmoulins.

<http://www.desmoulin.net/la-vie-a-dinan-sous-loccupation/>

une ligne abandonnée jusqu'à Montereau afin d'en détruire les ponts. Le vendredi matin, l'équipe restée à Juvisy partage un repas en mettant les ressources en commun. Une caisse de sardines trouvée sur le triage et du pain donné par les soldats de passage constituent le petit déjeuner, les temps changent. Les appareils téléphoniques ne fournissent pas de réponses, de Jotemps propose à Guerville de l'accompagner dans sa Simca pour une reconnaissance. Sur la route de Paris au niveau d'Athis Mons, un cycliste fuyant la capitale leur apprend que des motocyclistes allemands sont à 1500 mètres seulement. À la vue de cette découverte, l'exploration s'achève assez promptement. Sur le retour, le duo croise le détachement de l'armée en camionnette qui prend position sur le pont des Belles Fontaines. Ils sont mis au courant de la situation par l'officier du groupe et prennent conscience de la précarité de leur statut. « *Nous sommes en avant des lignes françaises et rien ne nous protège des Allemands. Nous donnons ces renseignements à la commission régionale à Orléans et recevons l'ordre de repli sur Brétigny*¹⁹⁸ ».

À 14 h, une partie importante de l'équipe maintenue à Juvisy monte dans le train. C'est le dernier convoi à quitter le triage avant son investissement par les envahisseurs. À peine dépassée la gare de Savigny les passagers du train entendent le petit poste de défense des Belles Fontaines faire feu sur l'ennemi. Les 12 km séparant Juvisy de Brétigny sont franchis en cinq heures. La progression est lente, les trains envoyés dans la journée roulent au pas à cause de leur grand nombre. L'action des deux hommes se poursuit sur Étampes, qui accuse déjà plus de 250 morts des suites des bombardements. Sur place, des événements tragiques secouent les deux compères. Le lendemain à 11 h 30, un sous-chef de gare de Juvisy part en reconnaissance sur les voies pour connaître la position exacte des trains intéressants revient à bicyclette. Les Allemands sont là, il faut fuir...

¹⁹⁸ DURAND Paul, La SNCF... op.cit.p.74.

B/ LA DEFAITE ET LA PRISE DE CONTROLE ALLEMANDE.

L'État des lieux, la réactivation du réseau et les réquisitions¹⁹⁹.



Photographie du passage des troupes allemandes à Juvisy sur l'avenue de la cour de France (Rn7) vers le 15 juin 1940²⁰⁰.

Le 14 juin à 14 h à la gare de Saint-Lazare, deux officiers allemands dont le capitaine Sedelmeyer, indiquent à Barth un responsable SNCF en poste dans la région Parisienne, qu'ils souhaitent remettre en marche le chemin de fer pour permettre le ravitaillement de la population civile. Cependant, tout le personnel et le matériel sont repliés vers le sud dans l'espoir de continuer la lutte (le dépôt de Juvisy compte alors 18 locomotives électriques et 4 machines de manœuvre). La ville est occupée par les Allemands depuis le 15 au soir sans doute. Le triage est sous leur contrôle et

¹⁹⁹AN72AJ74 A.II. Résistance SNCF 5. Fragment du journal quotidien de monsieur Barth du 12 au 23 juin 1940 ; DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.108-113.

²⁰⁰ Les Juvisiens de Juvisy, *image du XXe siècle*, op.cit p.130. Dans le livre, la date du passage des troupes est légèrement antidatée, le 10 juin l'avant-garde allemande combat dans l'Aisne, ils ne peuvent pas être à Juvisy le 11. D'autres témoignages attestent que le 15 les Allemands sont à Juvisy. Ils installent des batteries à la pyramide. Les batteries françaises se trouvent à Viry-Châtillon et Grigny. Louis Casteix, un caporal, trouve la mort en bas de la cour de France. Une plaque commémorative lui rend hommage à l'endroit de sa chute.

toute action autonome des agents de la SNCF est interdite, sous peine de mort. Le 16 au soir, le président du Conseil Paul Reynaud remet sa démission et le président Albert Lebrun demande au maréchal Pétain de reformer un gouvernement. Le repli sur la Loire ne permet pas la contrattaque espérée par certains, il en est bientôt fini de la III^e république. Le 17, la nouvelle autorité s'enquiert auprès de l'ambassadeur d'Espagne des conditions de l'armistice avec l'Allemagne et l'Italie. Tous les agents des chemins de fer interceptés lors de leur évacuation, notamment à Étampes, sont renvoyés à leurs tâches sous le contrôle de l'armée d'occupation. La SNCF entame alors une lutte pour ne pas perdre la gestion de son réseau auprès des Allemands qui dans les premiers temps de l'Occupation sont maîtres du jeu. Cette bataille elle croit la gagner en l'échange d'une totale soumission à l'occupant, à l'image du gouvernement de Vichy en gestation. Les Allemands obtiennent de fait la priorité pour leurs transports, les rouages d'une collaboration ferroviaire se mettent en place et est approuvée par la commission d'armistice quelques jours plus tard.

Le 18 juin 1940, de Gaulle un général presque inconnu refuse la défaite. Depuis Londres et dans l'illégalité, il demande aux Français de continuer la lutte contre l'envahisseur. Le même jour, Barth reçoit un appel téléphonique : cinq officiers allemands l'attendent à son bureau. Pour l'agent qui agit sous la menace, il faut rétablir la circulation afin d'acheminer les produits servant à nourrir la population parisienne ; les Allemands eux veulent restaurer le trafic entre Paris et Orléans et souhaitent entamer une reconnaissance sur les lignes. Il y a pour ainsi dire, une convergence d'intérêts. À 14 h, ils arrivent à Juvisy « *par Corbeil, les autres ponts étant coupés*²⁰¹. » La prospection des voies révèle qu'entre Paris et Juvisy les voies 1 et 1 bis sont inutilisables, les caténaires hors service. Les voies 2 et 2 bis sont

²⁰¹AN72AJ74 A.II. 5. Fragment du journal quotidien de monsieur Barth du 12 au 23 juin 1940. Le pont de Corbeil à échapper aux destructions on peut donc rejoindre Juvisy par l'itinéraire suivant : Villeneuve-Saint-Georges, Melun, Corbeil.

quant à elles praticables. Entre Juvisy et Brétigny, les voies 1 et 1bis sont endommagées, mais la voie 2 encombrée peut être libérée, la 2 bis est libre.

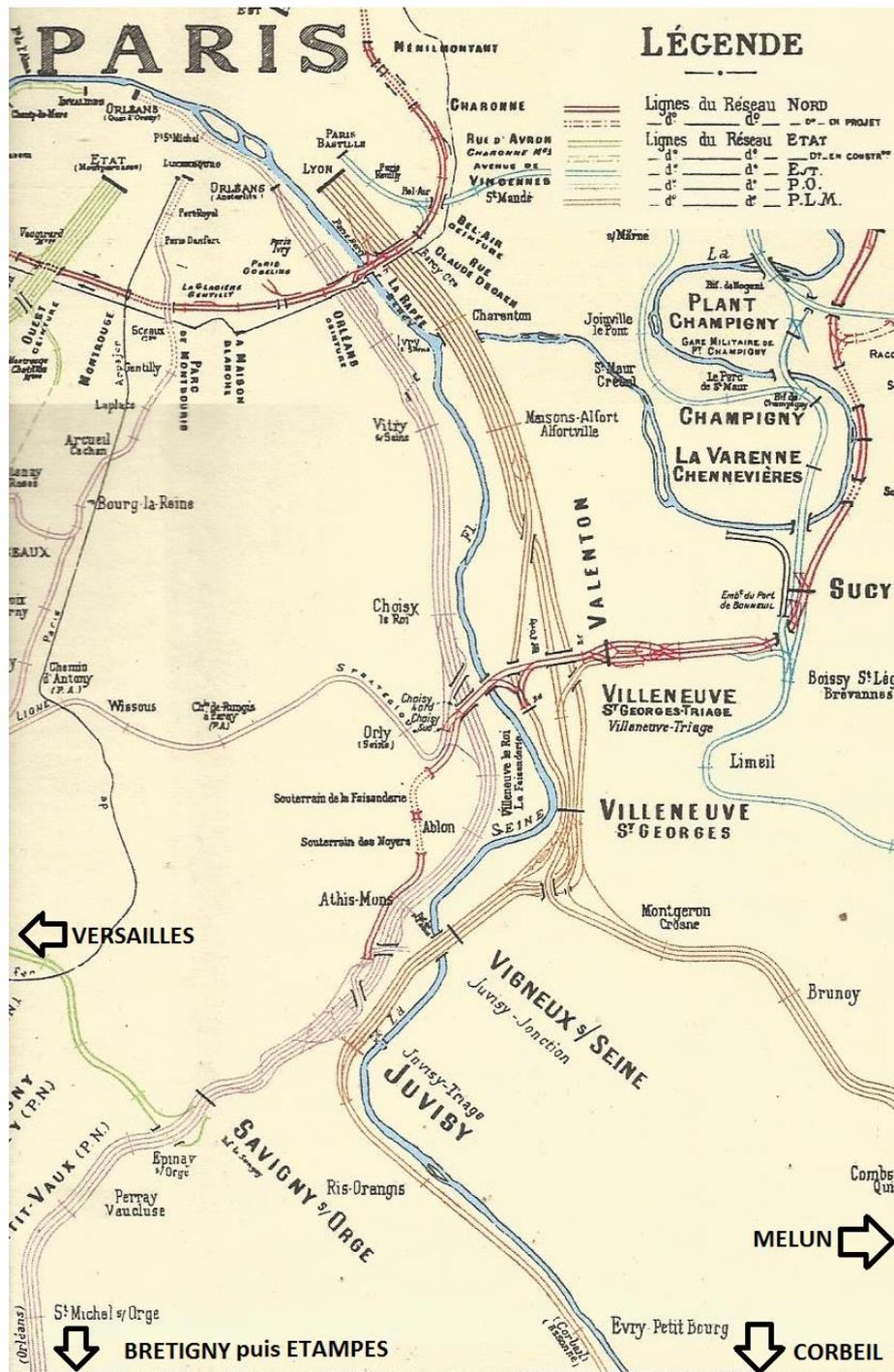
Il faut dégager les voies de l'encombrement des trains, à raison de trois par jour d'Étampes à Paris. Comme aucun aiguilleur n'est à son poste et que la signalisation ne fonctionne pas, le premier train qui circule le 19 de Paris à Juvisy le fait à l'œil. Le même jour, les électriciens rétablissent les communications téléphoniques entre Paris, Juvisy et Villeneuve-Saint-Georges. Une douzaine de trains d'évacués commencent à revenir vers la capitale depuis la veille jusqu'au 22 juin soit 1500 à 2000 personnes. Le 20 juin, un commandant allemand téléphone à Juvisy pour qu'on cesse d'empêcher les agents de trier afin de rendre possible la remise en service de la grande ceinture, le problème du ravitaillement en lait est aussi une priorité.

Il faut approvisionner d'urgence la population restée dans la région, qui ne peut plus se fier aux circuits préexistants. Le 21 juin, les Allemands demandent une citerne et deux trains de Juvisy vers Le Bourget, afin de descendre des troupes du nord vers Orléans. D'autres trains se rendent d'Étampes à Juvisy puis Chantilly « *on ne sait dans quel but*²⁰² ». Une machine montée par les Allemands va de Juvisy à Orléans par Villeneuve-Saint-Georges et Malesherbes pour ne rentrer qu'à 3 h du matin. Les occupants prennent la mesure du territoire, font des repérages. Les pendules des gares sont mises à l'heure allemande : « *À partir de cette date, l'organisation militaire allemande des chemins de fer entre en fonction*²⁰³. » Les Allemands se montrent menaçant : « *Un ordre écrit enjoint la SNCF de remettre en état dans les trois jours la ligne Paris Juvisy Malesherbes Orléans et dans les quatre jours la voie directe Juvisy Orléans*²⁰⁴. » Le but est évident, il s'agit pour l'occupant d'acheminer en Allemagne, les prises (dont les machines SNCF) et aussi les prisonniers de guerre.

²⁰² DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p113.

²⁰³ *Ibid.* p.109.

²⁰⁴ *Ibid.* p.110.



Plan du quart sud-est de la grande Ceinture en 1937²⁰⁵.

Le 22 juin 1940, la France et l'Allemagne signent l'armistice. Il en ressort que les travaux à effectuer sur l'ensemble des lignes sont à la charge

²⁰⁵ CARRIERE Bruno, COLLARDEY Bernard, *L'aventure...* op.cit p.314 : Pour comprendre les itinéraires suivis par les Allemands, se référer aussi au schéma des lignes du fond Delage.

de l'État. La SNCF conserve ses prérogatives sur le réseau ferré, mais sous étroite surveillance allemande, étant de fait sous le contrôle de la Wehrmacht depuis la défaite²⁰⁶. Le même jour à lieu une réunion entre les responsables parisiens de la SNCF et le *Reichbahndirektor doctor* Heineck, auquel assiste également le capitaine Schultz, commandant militaire pour les chemins de fer de la région parisienne. À Juvisy, une draine est appelée pour faciliter les explorations : les Allemands souhaitent tout connaître de l'organisation régionale de La SCNF, en théorie et sur le terrain. Le dimanche 23 juin, un train de 4 voitures contenant un capitaine allemand et des agents de la *Reichsbahn* prennent possession de Juvisy et des gares plus au sud. Le 27, un train relie enfin Paris à Orléans. Pendant la durée de la guerre, la SNCF doit rendre des comptes à la WVD (*Wehrmachtverkehrsdirektion*), l'administration des transports de l'armée allemande, section de l'armée dirigée par Hans Münzer. Celle-ci s'installe à Paris le 21 juin 1940 et demande à la direction de la SNCF de placer ses locaux à côté des siens pour favoriser la transmission des ordres. Elle devient une unité civile appelée HVD en 1942.

Pour la gestion du quotidien sont créés les EBD (*Eisenbahnbetriebsdirektion*) qui reprennent les régions SNCF existantes. Ainsi Juvisy fait partie de l'EBD Sud-Ouest-Paris Sud-Ouest²⁰⁷. Les relations s'avèrent être difficiles entre la SNCF et la WVD, la première se soumettant d'abord aux demandes du ministre de Vichy Berthelot, fussent-ils contraires aux réclamations allemandes. Le rapport remis par Christian Bachelier fait figure de référence dans la compréhension et l'explication des relations ferroviaires franco-allemande pendant la guerre percevoir le rôle ambigu de la SNCF : ni complètement collaboratrice, ni totalement résistante²⁰⁸.

²⁰⁶ GOTTWALDT Alfred, *Les cheminots allemand pendant l'occupation en France 1940-1944*, dans AHICF, *Une entreprise publique dans la guerre, la SNCF 1939-1945*, Paris, Puf, 2001 p.178.

²⁰⁷ CAH 0039LM0058-002. Guerre 1939-1940 p. 71,75, 91.

²⁰⁸ BACHELIER Christian : *La SNCF sous l'occupation allemande 1940-1944*. Rapport documentaire, 5 volumes, Paris, IHTP-CNRS, 1996.

Pillages puis perquisitions : Le triage vache à lait de la population et de l'occupant.

L'absence du personnel de la gare entraîne des pillages tant par la population et les soldats lors des évacuations, que par les occupants. L'économat est dévalisé. À partir du 23 juin, les marchandises sont délivrées qu'en l'échange de bons réguliers²⁰⁹. Les particuliers eux sont touchés pendant tout l'été et la fin de l'année 1940. L'occupant en vertu des extorsions subies en Rhénanie après la « Grande Guerre » s'arroge le droit de piller. Les lois ancestrales de la guerre sont toujours à l'œuvre au XX^e siècle. Le préfet fait remarquer aux occupants à ce propos : « *La réquisition chez les particuliers, dans les communes ouvrières, souvent assez pauvres, ne peut manquer d'avoir de regrettables conséquences et de crée à l'égard des troupes d'occupation, un sentiment d'irritation qui n'est pas dans plus dans l'intérêt de la puissance occupante que dans celui de notre pays*²¹⁰. » Le comportement des troupes en stationnement contient ses lots d'excès. C'est toujours le cas depuis qu'il y a des guerres, et ce, malgré les injonctions des supérieurs souhaitant pourtant jouir des fruits de l'appareil productif local, qu'il ne faut pas essouffler. Cela renvoie au « double jeu » mené par l'occupant, qui pille avec sa main droite tandis qu'avec la gauche il régule et protège les populations dans le besoin²¹¹.

En juillet 1940, le mot d'ordre du préfet par intérim est le suivant « *Ne vous préoccupez que d'une chose, donnez à bouffer aux habitants.* » Entre juin et septembre 1940, de gros problèmes de ravitaillement se posent pour la municipalité de Juvisy, confrontée au retour des évacués. En juillet,

²⁰⁹ AN72AJ74 A.II.SNCF 5. Fragment du journal quotidien de monsieur Barth du 12 au 23 juin 1940 : 23 juin, lors de la prise de fonction des agents allemands à la gare

²¹⁰ ADY Carton n° 1W275. Correspondance avec les autorités d'occupation, lettre du 20 aout 1940 du préfet de Seine et Oise à l'ambassadeur de France, délégué général du gouvernement dans les régions occupées.

²¹¹ RICHARD Thibault, *Vivre en Région parisienne sous l'occupation*, Paris, éditions Charles Corlet, 2004 p.53-65.

l'administration provisoire de la ville saisit sur le triage 23 tonnes de sucre, de la viande, du charbon, de la farine et 6 wagons de bois de chauffage et surtout de l'essence. Un agent de la préfecture imposé par la *kommandantur* écrit sur la situation de Juvisy après son retour « *La kommandantur ordonnait, il n'y avait qu'à exécuter. Pour le bonheur de Juvisy peut-être, il s'était établi entre le major commandant la place et moi au souvenir de Verdun 1916, des relations telles que j'ai pu assurer le ravitaillement de la population grâce à son aide très spéciale qui mettait à ma disposition toutes les marchandises se trouvant sur les wagons en gare. Je dis très spéciales, car il s'est avéré par la suite que cet officier avait dû purement et simplement remettre aux autorités allemandes toutes les marchandises ainsi saisies, et les habitants en auraient été privés*²¹². »

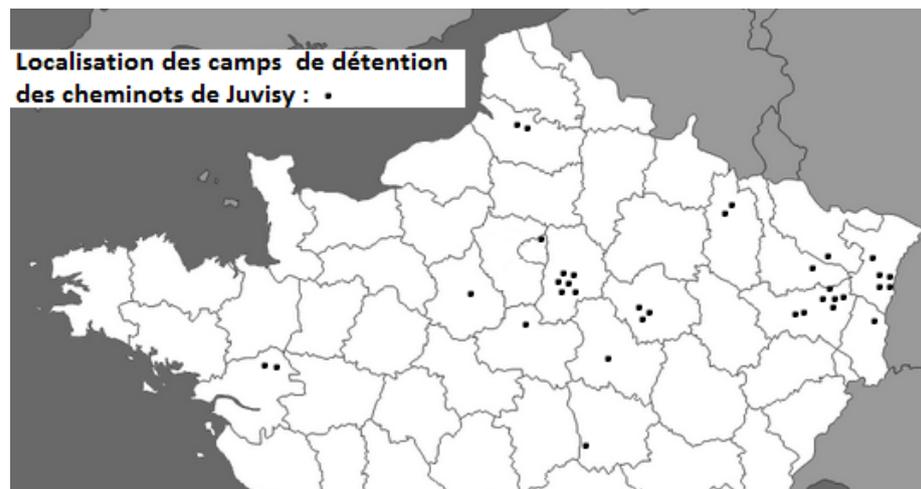
Les autorités allemandes demandent ensuite la restitution ou le remboursement des marchandises non rendues et considérées comme prises de guerre, à hauteur de 295 000 francs. Quand ce n'est pas les occupants qui réclament les dédommagements, ce sont les firmes privées, notamment à cause des nombreuses réquisitions de vin effectuées en juillet 1940. Le théâtre juridique se met en place entre les quatre acteurs principaux : la municipalité, la SNCF, les entreprises et l'expert-comptable nommé par le préfet pour démêler la situation. L'administrateur temporaire témoigne : « *En souffrance dans les voies de la gare, où les troupes d'occupation s'en étaient emparées et distribuaient le vin à qui en voulait. Ce réservoir après session par les Allemands pour la population de la ville de Juvisy ne contenait plus que 147 hectolitres contrôlés par la régie* ». C'est un cas parmi d'autres²¹³. La

²¹² Arch.mun.J 3 h 20. 1. lettre de la préfecture du 23 avril 1942 au maire de Juvisy, concernant les réquisitions effectuées sur le triage auprès des entreprises suivantes : entreprise Bécon, établissement économique de Reims, Nestlé. Après tractation et expertise, la facture s'avère lourde. À titre d'exemple, les entreprises réclament 76 000 francs pour deux wagons-réservoirs de vin rouge et 27 000 francs pour un wagon-réservoir de vin blanc de 108 hl.

²¹³ *Ibid.* Facture adressée par le service de l'Exploitation division commerciale de la SNCF le 27 juillet 1943.

municipalité ne s'acquitte que d'une faible partie de cette facture, les faits de guerre ne pouvant pas lui être imputés.

Le retour des cheminots à Juvisy et les tensions naissantes.



Carte des localités d'internement des cheminots fait prisonnier de guerre en 1940²¹⁴.

Les cheminots reviennent à partir du mois de juillet 1940 et tout au long de la guerre, pour ceux qui ne restent pas dans les camps²¹⁵. Parmi eux, on trouve les démobilisés et les anciens prisonniers de guerre. Travaillant à la SNCF, ils sont libérés ainsi que beaucoup d'ouvriers. La raison est simple : pour l'Allemagne, il faut remettre en marche l'économie française, et les moyens de diffusion, afin d'augmenter les richesses ponctionnées sur le pays. C'est dans ce sens que la ligne de démarcation sépare une zone libre à dominante artisanale et la rurale d'une zone occupée qui correspond à l'espace industrialisé devant être directement contrôlé par l'occupant. Dans

²¹⁴ Réalisation faite à partir du fond de carte de Daniel Dalet : source <http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/> et les archives municipales d'Athis-Mons 3 h 20, Liste des libérations des prisonniers de guerre.

²¹⁵ Arch. B 2005/028/ETAT/1954. Jean Baptiste Barboutie, homme d'équipe au service de l'exploitation est interné au stalag VI J de Dorsten du 12 juin 1940 au 26 mars 1943. Arch. B 2001/001/ATDIV/0304/035. Roger Barillot interné au stalag VI A de hemer de juin 1940 au 1er septembre 1940.

une logique militaire, le bon fonctionnement des transports en France doit contribuer à « la victoire finale », par l'acheminement des troupes depuis l'Allemagne vers l'Angleterre et l'Afrique par l'hexagone²¹⁶. Il est nécessaire de libérer les cheminots, extrêmement spécialisés dans leurs différents domaines, pour mener à bien cette tâche. Une liste de 74 noms trouvée dans les archives municipales d'Athis-Mons confirme parfaitement cette optique de libérations des employés du rail. Quasiment tous sont cheminots, ils habitent à Athis-Mons et parmi eux 44 travaillent à Juvisy²¹⁷. La grande majorité demeure enfermée plusieurs mois dans les camps du nord-est de la France à Strasbourg ou Baccarat, beaucoup sont prisonniers dans le camp de Melun également.

Les rapports entre les cheminots français et les agents de la *Reichsbahn* mobilisés ne sont pas forcément mauvais ni particulièrement bons dans les premiers temps de l'occupation. Pendant la guerre ces derniers sont 1 pour 55 cheminots français soit environ 15 pour Juvisy, peut être plus étant donnée l'importance stratégique du lieu²¹⁸. Les deux se comprennent, font partie du même monde professionnel ce qui n'empêche pas les seconds de surveiller à l'aide d'un fusil leurs homologues français sur les sites les plus sensibles, dont les dépôts²¹⁹. Un des cheminots de Juvisy, M^rSchneider parle allemand et fait office de traducteur, avant que les municipalités n'aient besoin de ses services en décembre 1940²²⁰. Les cheminots allemands sont là pour perfectionner la technique des Français, améliorer les cadences et la rapidité des trains. Cela entraîne certaines crispations, les cheminots étant

²¹⁶ BACHELIER Christian, *La SNCF sous l'occupation...* op.cit. « Premiers contacts avec l'occupant Juin-Septembre 1940. »

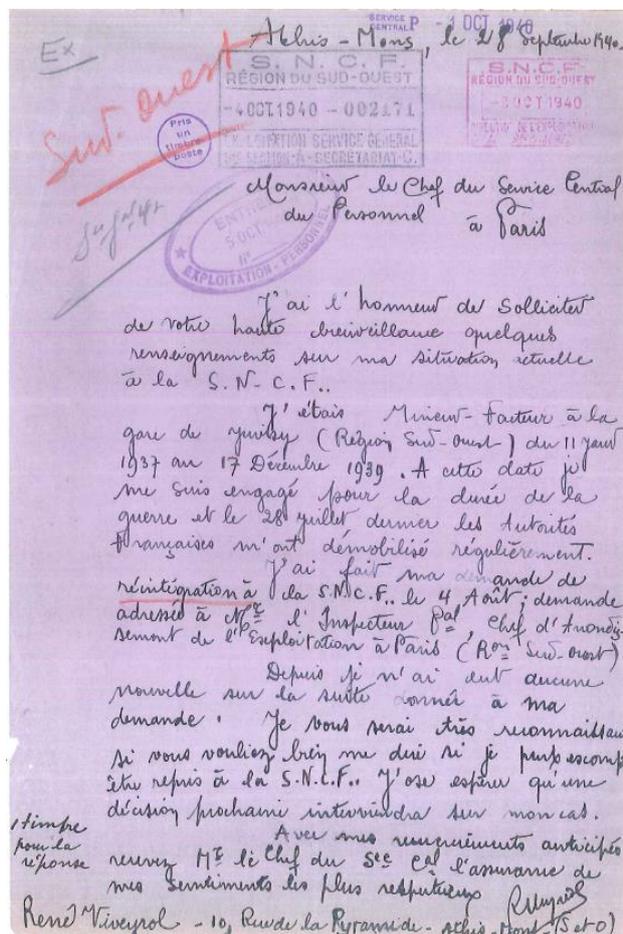
²¹⁷ Arch.mun.A 3 h 20. Liste des prisonniers libérés du 17 mars 1941 en réponse à une lettre du préfet, y figurent les lieux de travail des cheminots, et les camps de détentions. Les noms des établissements d'origine sont souhaitables pour que ces derniers reprennent une activité dans un lieu qui leur est familier.

²¹⁸ Mdba, FOUREST Jean, *Il y a 50 ans...* op.cit. Les agents de la *reichsbahn* sont sous la responsabilité d'un homme surnommé « double mètre » en raison de sa grande taille

²¹⁹ GOTTWALDT Alfred, *Les cheminots allemands...* op.cit.p.181.

²²⁰ Registre de délibération du conseil municipal d'Athis-Mons du 8 décembre 1940. Derrière l'appellation « traducteur » se cache bien souvent des collaborateurs directs. Est-ce le cas ici ?

peu enclins à travailler sous le joug d'une arme ou sous le dirigisme hautain des vainqueurs. Certains d'entre eux, pour qui la ponctualité demeure une valeur, se lancent alors dans des concours de retard entre les différents dépôts. Les tensions sont plus palpables avec les officiers de la *Wehrmacht*. En témoigne un épisode vécu fin juin 1940 sur le triage : « *La kommandantur de Juvisy, particulièrement rétive et agressive, va même jusqu'à arrêter des mouvements de trois trains commandés par les Allemands en plaçant des mitrailleuses sur les voies pour empêcher toute manœuvre*²²¹. » Pour assurer la défense du secteur, quelques canons de DCA sont installés à Athis Mons à proximité du terrain d'aviation.



Lettre de demande de réintégration dans la SNCF d'un cheminot mobilisé en 1940²²².

²²¹ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.113.

²²² Arch.B 1998/015/CRCS/629/3. Viveyrol René.

Le travail dans l'urgence et la multiplication des accidents.

La guerre offre un contexte de travail particulier. Avant l'Occupation, les cadences exigées aux cheminots pour l'envoi des troupes sur le front, cumulées aux mauvaises conditions climatiques, entraînent des catastrophes. Pendant, ce sont les rythmes imposés par les Allemands qui en sont parfois responsables. Subséquemment, dans le secteur de Juvisy, l'on retrouve plusieurs exemples de ces accidents. Le 22 novembre 1940, le cantonnier Jaud est renversé par un wagon au cours du débranchement d'un train par la butte sud du triage. Il décède de ses blessures peu après²²³. Le Jour de Noël 1940, décembre la grande ceinture est engorgée par le froid et le manque de machines qui sont mobilisées pour le front.

Les locomotives souffrent du froid et de l'humidité, leurs conducteurs d'un manque de visibilité sur les voies. Le 4 janvier à 200 mètres de la gare de Savigny, un train est percuté par la machine venant de Juvisy envoyée pour le dépanner, on déplore un mort et sept blessés²²⁴. Dans le brouillard de la soirée du 6 janvier 1940, autour de 18 h, sur la grande ceinture près d'Orly, un train de permissionnaires à l'arrêt est tamponné à vitesse réduite par celui qui le suit. Des voitures quittent les rails, engageant le gabarit sur la voie adjacente, où survient un train de marchandises qui les percute²²⁵. Le suraccident fait huit morts parmi les permissionnaires et vingt blessés²²⁶. Le 17 février, les chutes de neige sont tellement importantes qu'elles provoquent des retards pour les trains de banlieue. L'Hiver s'achève, mais les accrocs se perpétuent. Sur la ligne reliant Juvisy à Versailles particulièrement.

²²³ CAH 0039 LM0022-001. Rapport quotidien sur la situation de l'exploitation 1940 p.109

²²⁴ Le Petit Parisien du 5 janvier 1940, p.3.

²²⁵ BnF gallica n° 20379, *Le matin*, Édition du 9/1/1940.

²²⁶ AN72AJ74 A.II.8. Rapports PCC sur la situation quotidienne.

Le 25 mai à Igny un train de ravitaillement est tamponné par un train se repliant de Besançon. Les deux voies principales sont obstruées entre 21 h 50 et 6 h 20. Le 31 mai 1940, un mécanicien vient d'Hausbergen près de Strasbourg et conduit sa machine participant à la retraite de l'armée. À l'entrée de la gare de Versailles, son train, chargé de troupes, est heurté par un train commercial. Cela entraîne l'obstruction des deux voies principales entre 1 h 20 et 8 h 10. Les convois militaires sont ensuite déviés vers Massy Palaiseau depuis Valenton. Le 6 septembre entre Juvisy et Versailles nouvel accrochage entre un train TCO (prioritaire) vide et un train commercial de Bobigny poussé par deux machines en queue de convoi. Les voies sont obstruées de 4 h 20 à 11 h. Le courant TCO est dévié par les Batignolles. Le 13 janvier 1941, à l'entrée de la gare de Versailles Chantier, un train de voyageurs entre en collision avec une machine HLP (haut le pied, non affecté au service commercial, disponible pour le personnel et les remplacements) causant douze blessés. Le 5 février entre petit Jouy et Jouy en Josas, un train de marchandises arrêté sur la grande ceinture par une machine HLP. Deux wagons déraillent les voies sont obstruées entre 17 h 50 et 5 h 30. Souvent, on déplore l'inobservation de la marche à vue²²⁷.

La réactivité et tout de même importante, l'obstruction n'excède jamais la demi-journée, et des itinéraires de substitution sont toujours prévus. Certains accidents se produisent directement en gare de Juvisy : « *Le 19 août 1940, au km 21 700 (ligne de Paris à Montargis par Corbeil) au cours du garage du train 9162 à Juvisy, le train 6278 le tamponne par l'arrière. Les voies 1 et 2 sont obstruées, le chef du train 9162 est tué. Durée probable de l'interception 12 heures*²²⁸. » C'est sans aucun doute le premier cheminot de la guerre à périr sur les voies de Juvisy. Les 22 novembre, 12 décembre 1940 et 1er janvier 1941 ce sont trois passagers qui décèdent des suites d'un

²²⁷ *Ibid.*

²²⁸ *Ibid.*, l'accident de Garfield Bonin du 12 juin n'est pas répertorié, les services du PCC SNCF sont à cette date déjà engagés dans le repli.

accident à la gare. Les conditions dans lesquelles ils ont lieu restent floues, les dossiers n'étant pas accessibles en dépit des demandes de dérogations²²⁹.

Avant la résistance l'obstruction.

À l'été 1940, la collaboration d'État et à travers elle, celle de la SNCF sont bien entamées. Certains hommes qu'ils soient cheminots, policiers, soldats ou issues d'une autre catégorie professionnelle, n'entendent pas donner entière satisfaction l'occupant. Les panneaux en langue allemande fleurissent aux abords des bâtiments et lieux remarquables, rappelant chaque jour aux Français que l'ennemi héréditaire depuis 1870 s'impose en maître chez eux. Des prises de guerre ont lieu dès les premières semaines de l'Occupation, avant même les décisions des prélèvements rationnels du matériel roulant qui ne s'opèrent qu'à partir du mois d'août²³⁰. Les commandes allemandes effectuées auprès de la SNCF ne sont jamais totalement honorées, d'autant qu'elles dépassent souvent les cadres fixés par la commission d'armistice. Quand elles le sont, ce sont les vieilles machines ou celles présentant des défauts qui sont envoyées de l'autre côté du Rhin²³¹. Les premiers faits concrets relevés contre l'occupant sur le triage prennent place fin juillet 1940. Pour entraver les prélèvements, Barthélémy Baroin, un agent de police du 7^e arrondissement de Paris, chargé de la direction du service de la distribution d'essence, sabote des pompes à essence accaparées par les Allemands, et met hors d'usage les machines de chemin de fer au dépôt de la gare²³².

²²⁹ CAH 005LM0219. Jaud, 0005LM0770. Houssard 0005LM0749. Fery.

²³⁰ BACHELIER Christian, *Le rapport...* op.cit. Premiers contacts avec l'occupant Juin-Septembre 1940, Prélèvement de matériel.

²³¹ AN72AJ74 A.II.17.Règles générales adoptées par le service du Matériel et de la Traction de la SNCF dans sa résistance aux exigences de l'occupant.

²³² BAROIN Alain, *Michel Baroin mon frère...* Paris, l'Harmattan, 2008 p.114

Les cheminots ont plusieurs armes pour contrarier les plans allemands. La première utilisée est celle des retards volontaires qui devient leur atout majeur pendant toute la durée de la guerre. Pour se faire, les méthodes sont nombreuses et révélatrices de l'imagination des agents du rail : les cheminots peuvent changer les étiquettes des trains afin d'inverser les destinations ; pour une pelletée de charbon mis dans machine deux sont jetées dans le ballast afin que les machines tombent en panne sèche entre deux gares ; ceux des dépôts et entretiens ne signalent pas les petits dysfonctionnements et s'arrangent même pour qu'ils se transforment en avaries. Chacun est prêt à faire montre de sa mauvaise volonté, sans avoir pour autant à rentrer dans la résistance active. Presque tous y contribuent : *« c'était chez eux la simple réaction du vaincu contre le vainqueur exigeant, brutal, et maladroit. Mais c'était aussi, souvent, la volonté réfléchie de demeurer dans la guerre et de continuer sur le seul terrain possible à l'origine, la lutte entreprise aux côtés de nos alliées. Dans ce dernier cas, la frontière entre la résistance passive et le sabotage ou l'acte d'héroïsme devenait souvent bien indécise...²³³. »* Les faits semblables deviennent tellement saillants au cours de la guerre, que les agents allemands rebaptisés « *bhanhof* » en faible nombre sur le réseau sont de plus en plus appelés à rouler avec des cheminots français pour limiter la casse.

L'incendie de wagons chargés de paille est aussi une arme redoutable. Elle bloque la circulation pour une durée indéfinie, d'autant qu'elle peut facilement passer pour un accident. Un rapport du PCC (poste de commande centralisé) évoque pour le 27 août 1940 : *« Vers 22 h 40 un wagon de paille du train 1163 a pris feu sur la voie MSI de Juvisy-triage. On suppose que l'incendie a été provoqué par un contact avec les fils électriques de la ligne. Courant traction coupé. »* Le 28 août, on retrouve un rapport stipulant un cas similaire sur un train venant de Juvisy : *« à 6 h 10, le train 1033 s'est arrêté en gare (de*

²³³ AN72AJ74 A.II.13. Résistance Fer.

Savigny-sur-Orge) par suite d'incendie d'un wagon de paille. Courant coupé sur les 4voies. Circulation reprise à 12 h²³⁴. » L'acte volontaire n'est pas prouvé ici, mais la récurrence et le faible espacement entre les deux incendies (7 h) laissent l'extrapolation possible sur une possible intervention humaine... Dans ce cas, on dépasse le cadre de l'obstruction pour celui du sabotage et la peine encourue est beaucoup plus lourde.

Les lois anticommunistes et la chasse aux rouges.

La répudiation des agents communistes de la SNCF est une conséquence directe du pacte de non-agression germano-soviétique, signé le 23 août 1939 entre Molotov et Ribbentrop. Des pressions sont alors exercées par l'État-major de l'armée majoritairement de droite sur les parlementaires pour interdire un parti vu comme antinational. Moins d'un mois plus tard, pendant la drôle de guerre un décret-loi promulgué par Daladier interdit le parti communiste et les organisations qui s'y rattachent, c'est-à-dire une bonne partie des syndicats, même ceux qui condamnent les accords de Munich²³⁵. Ils sont dissous le 26 septembre. Les préfets ont le pouvoir d'interner dans des camps les individus reconnus « dangereux pour la défense nationale », de l'ouvrier au député, ils reçoivent alors le traitement des détenus de droit commun. Des enquêtes sont menées, des listes sont dressées par les services de la préfecture et par la SNCF, trop souvent sans distinctions entre communiste et syndiqués²³⁶. Pourtant, la CGT elle-même exclut de ses rangs les anciens unitaires et est largement dominée par les anciens confédérés non communistes²³⁷. Les militants à la base du parti sont

²³⁴ AN 72AJ74 SNCF A n° 8. III. Rapport du PCC SNCF entre le 7 juillet et le 30 août 1940.

²³⁵ CHOURY Maurice, *Les cheminots...* op.cit.p.17.

²³⁶ RIBEILL Georges, *L'accommodation sociale de la SNCF avec ses tutelles vichyssoise et allemande : résistances et/ou compromissions ?* AHICF, *Une entreprise...* op.cit p 85-86.

²³⁷ CHEVANDIER Christian, *Cheminots...* op.cit.p.160.

pour beaucoup pris au dépourvu devant l'invasion de la Finlande et d'une partie de la Pologne. Ce qui sauve le parti c'est sa dissolution : « *Le PCF peut du fait de la justement de la répression qui le frappe, échapper en partie à l'éclatement qu'entraîne son soutien au pacte*²³⁸. » Ainsi ce dernier conserve une certaine aura, par son statut de martyr. C'est ce statut que déplore le préfet de Seine-et-Oise évoquant une « propagande prudente » qui « ne se manifeste pas ouvertement », mais bien « persistante et tenace » : « *Dans les ateliers de Juvisy d'Athis et de Villeneuve-Saint-Georges, ou la propagande communiste s'est manifestée par des inscriptions relevées ou des papillons collés sur les wagons : À bas la Guerre ; vive la Révolution ; vive Staline ; le préfet se réjouit du moins de constater qu'à la suite de perquisitions l'arrestation d'un cheminot et la mise à disposition de l'autorité militaire de plusieurs agents aient paru calmer les autres*²³⁹. »

De nombreux cheminots de Juvisy et le personnel municipal de la mairie communiste d'Athis-Mons subissent de plein fouet cette répression. Midol est un des premiers à servir d'exemple : « *Arrêté le 8 octobre 1939 pour constitution du groupe ouvrier paysan, comme tous ses camarades qui n'avaient pas répudié le Pacte germano-soviétique, il fut condamné le 3 avril 1940 à cinq ans de prison et à 4 000 F d'amende pour "reconstitution de ligue dissoute". Interné à la prison du Puy, il fut ensuite transféré à Maison-Carrée en Algérie*²⁴⁰. » Il n'allait pas être le seul à subir ce destin, le maire Léopold Besson est astreint à résidence dans une maison en Algérie²⁴¹.

Piget le secrétaire de la cellule communiste des cheminots du PO de Juvisy est déchu de son mandat en 1939 et assigné à résidence en 1940, le préfet exige sa révocation de la SNCF. Pinçon, le conseiller municipal et ouvrier de l'entretien doit se détourner de son mandat en 1940. Il est déporté

²³⁸ *Ibid.*p.163.

²³⁹ RIBEILL Georges, *L'accommodation...* op.cit.p.87.

²⁴⁰ Le Maitron : Lucien Midol. Pour en savoir plus consulter l'autobiographie : MIDOL Lucien, *La voie...* op.cit.221p.

²⁴¹ DBMOMS : Piget, Lacombe, Pinçon, Maurieras. Guillon, Hernot.

au camp de Pithiviers où il trouve la mort en 1942. Maurieras est interné le 26 octobre 1940 au camp d'Aincourt où il reste fidèle aux directives communistes ce qui lui vaut d'être livré aux Allemands le 27 juin 1941 et transféré à Compiègne. Hernot le représentant syndical est arrêté le 7 ou 9 février 1940. Il est Interné administratif en avril 1940 et condamné le 30 mai 1940 par la cour d'appel de Lyon à deux ans de prison pour activités communistes. Certains quittent d'eux-mêmes le parti, dont la politique devient contraire aux idéaux pour lesquels ils y adhèrent. Le dilemme moral pose un sérieux cas de conscience pour les militants antifascistes, ils sont alors nombreux à tourner le dos au parti.

+ 209
M7

Nom et prénom: Hernot, Albert

Emploi et résidence: Ouvrier, Carhis-Mons, Juvigny

Cl. de mobilisation: Je le 20-11-41 à Comdement (Finistère)

Situation de famille: 109 Rue Jules Guesde à Carhis-Mons (épouse)

Correspondance échangée

DATE	PROVENANCE	Exposé et état de l'affaire
		<u>voir listes de S. et G.</u>
		<u>"Carhis-Mons" interne</u>
		<u>livré par application de la loi du 23 oct 40</u>
		<u>(Arrêt du 15 juillet 41)</u>
		<u>11.7.41</u>
<u>23-3-45</u>	<u>S.O.</u>	<u>liste mitigeation. Déporté en Allemagne</u>
		<u>mitige "force ordre" 1/10.44.</u>
		<u>sans nouvelle</u>

Fiche de renseignement SNCF sur ses agents communistes d'Albert Hernot²⁴².

Le conseil de préfecture retire à Lacombe son mandat au début de l'année 1940. Arrêté en octobre de cette même année, il reste interné administrativement aux camps d'Aincourt, Voves et Pithiviers jusqu'à la Libération. Cette traque ne se contente pas des élus et ouvriers. Dès

²⁴² CAH 0118LM0121-004.p.38. Renseignements sur des agents sanctionnés pour communisme ou activité antinationale, licenciés par application des lois du 18 septembre 23 octobre 1940 et 20 mars 1941, agents de la région du Sud-Ouest.

novembre 1940, la *kreiskommandantur* (le service d'arrondissement de l'administration militaire de Corbeil), sollicite la direction des services d'occupation de la préfecture de Seine et Oise afin d'obtenir la liste des Espagnols rouges domiciliés en Seine-et-Oise²⁴³.

Après cette « purge », des inspecteurs des renseignements généraux du secteur sud Juvisy signalent au commissaire divisionnaire chef des RG à la fin de l'année 1940 : « *Depuis les récentes mesures prises par monsieur le préfet de Seine et Oise, il est remarqué que la propagande communiste perd de son ampleur. Les quelques distributions de tracts faites actuellement semblent être faites par des femmes, ou des militants obscurs de nos services au sujet d'un coup de force exécuté dans la région parisienne par les éléments communistes ; aucun indice confirmant ce renseignement n'a pu être découvert dans notre région*²⁴⁴. » Ces actions répressives ont en fait l'effet inverse et ne font que renforcer l'engagement des cheminots militants. Notamment Guillon, qui par suite à sa révocation du conseil Municipal d'Athis Mons au début 1940, et selon la police, collecte de l'argent auprès des anciens militants pour aider les familles de communistes arrêtés. Les « rouges » apprennent à travailler dans l'ombre, à rester cachés et beaucoup commencent, au même titre que des non-communistes à résister dès juin 1940 au sein des OS (organisation spéciale) créés par le PCF sans attendre l'invasion de l'URSS par l'Allemagne le 22 juin 1941²⁴⁵. Cela explique en partie son efficacité dans la résistance, étant habitué depuis 1939 à la clandestinité. Le PCF est condamné par les lois d'un gouvernement qui sombre chaque jour un peu plus dans la collaboration avec l'Allemagne nazie. C'est d'abord contre Vichy et le maréchal que contre l'occupant que le parti appelle à la lutte,

²⁴³ ADE, 982W3. Arrêtés, instructions et circulaires du préfet de Seine-et-Oise, 1940-1945 : Note du sous-préfet de Corbeil aux services de renseignement, datée du 7 novembre 1940.

²⁴⁴ ADY, 300W48. RGn° 141, 23. Lettre des inspecteurs Gesseau et Baulat du 9 décembre 1940 au chef des renseignements généraux.

²⁴⁵ Entretien de Robert Hernio par Serge Wolikow le 3 juin 1993, cassette vidéo 122 min conservé au fond cheminot de Paris.

rompant avec l'adage « il est toujours préférable de s'adresser au Bon Dieu plutôt qu'à ses saints²⁴⁶. » Vichy n'étant que le sous-traitant de la volonté allemande même si dans certaines circonstances le régime sait se montrer plus royaliste que le roi.

S.O
M.T

Nom et prénom: Sacombe, Pierre

Emploi et résidence: Viteux Athis-Mons (Loiret)

Cl. de mobilisation: de 17-8-37 à 19 ans (recrues)

Situation de famille: 19^e Rue P. Leprun à Athis-Mons (390)

Correspondance échangée

Liste O.G. 3002 (4000)

DATE	PROVENANCE	Exposé et état de l'affaire
		<u>Voir listes de S. et O.</u> <u>"Athis Mons."</u>
<u>11/2.39</u>	<u>Préf de S.O.</u>	<u>Agitateur dangereux. Il faudrait se</u> <u>le déplacer.</u>
<u>30/2.39</u>	<u>S.C.P. à S.O.</u>	<u>Pour les suites.</u>
<u>14/3.40</u>	<u>S.C.P. à S.O.</u>	<u>Rappel.</u>
<u>20/3.40</u>	<u>S.O.</u>	<u>Déplacement proposé.</u>
<u>8/5.40</u>	<u>S.C.P. à M.T.P.</u>	<u>Déplac. par N.S. proposé</u>
<u>15/5.40</u>	<u>M.T.P.</u>	<u>Déplac. approuvé.</u>
<u>22/5.40</u>	<u>S.C.P. à S.O.</u>	<u>Copie pour les suites</u>
<u>25/5.40</u>	<u>S.O.</u>	<u>à S.C.P. fait l'objet d'une Communication Spéciale</u> <u>avis de ne pas donner suite ?</u>
<u>1/5.40</u>	<u>S.C.P. à S.O.</u>	<u>d'Accord.</u>
<u>19.5.40</u>		<u>Proposition à M.T.P.</u>
<u>24/5.40</u>		<u>Notification à Région.</u>
<u>10/5.40</u>	<u>M.T.P.</u>	<u>à Préfet (Copie à S.C.P.)</u>
<u>29/10.40</u>	<u>Préf de S.O.</u>	<u>à présent l'internement administratif. De Relocation.</u>
<u>8/11.40</u>	<u>S.C.P. à S.O.</u>	<u>Copie pour les suites utiles.</u> <u>le 10.6.41</u>
	<u>S.O. (10/11/40)</u>	<u>Informe à tous.</u>
		<u>Licencié par application de la loi du 23 oct. 1940</u> <u>publ. au bud.</u>

15-1.42. Lettre au Président lui indiquant les
raisons pour lesquelles l'intéressé a été privé
de faculté de circulation et n'a reçu aucune
réponse lors de son licenciement.

29.9.44- S.O. Fiche de renseignements Recueil Service
le 20.9.44.

Fiche de renseignement SNCF d'un « agitateur dangereux »²⁴⁷.

²⁴⁶ COURTOIS Stéphane, *Le PCF dans la guerre*, Paris, Édition Ramsay, 1980, p.146.

²⁴⁷ CAH 0118LM0121-004.p.41-42. Renseignements sur des agents sanctionnés pour communisme ou activité antinationale, licenciés par application des lois du 18 septembre 23 octobre 1940 et 20 mars 1941, agents de la région du Sud-Ouest.

2^{EME} PARTIE: L'OCCUPATION ET LES REACTIONS A LA DOUBLE TUTELLE.

1/ LE RECIT CHRONOLOGIQUE.

A/ 1940-1941.

Des passagers spéciaux en gare de Juvisy.



Photographie de soldats allemands assis sur les quais de la gare de Juvisy²⁴⁸.

À quoi pensent ces hommes sur les quais de Juvisy ? Ce sont les vainqueurs, ils se photographient sans doute pour conserver un souvenir de la victoire qu'ils peuvent aussi envoyer à leur famille outre-Rhin. Ils sont en permission et ne portent donc pas d'armes à ce moment. Pourtant, les trains de permissionnaires, par leurs fréquences régulières, sont les premiers visés par les attentats. On ne sait pas qui réalise le premier cliché, un passager, un

²⁴⁸ CKL Picassa.

cheminot, un autre soldat, un *bahnhof*... La photographie ci-dessous est sans doute prise par le soldat le plus à gauche sur le premier tirage.



Photographie des mêmes hommes posant sur le quai de la gare²⁴⁹.

Elles sont prises le même jour, durant l'automne ou l'hiver 1940-1941, avec une mise en scène particulière. Sur la première, les soldats apparaissent

²⁴⁹ CKL Picassa : Photographies datant sûrement des premiers mois d'occupation. Il se peut que ce soit des membres du régiment 287 de la 96e division d'infanterie en stationnement à Juvisy jusqu'en juin 1941, s'il ne s'agit pas de soldats transitant par la gare. Leur jeunesse apparente en témoigne. Une fois le front de l'est ouvert en juin 1941, la plupart des hommes y sont envoyés, les « vieux » ont alors le rôle d'armée d'occupation. Un débat oppose les historiens. Rober Paxton défend une thèse selon laquelle le poids militaire de l'occupation en France est relatif. Dans *La France de Vichy*, il écrit que jusqu'en 1943, il n'y a eu que 40 000 soldats allemands (des « vieux »). Pierre Laborie réfute cette thèse lors de la conférence de 2006 *Histoire et mémoires de Vichy et de la Résistance*. Pour lui, les seules troupes de sécurité (maintien de l'ordre) représentaient 100 000 hommes fin 1941, 200 000 en 1943. À leurs côtés, les troupes d'opérations comptaient 400 000 hommes en 1942-43 et ces effectifs seront portés à environ un million d'hommes au début de 1944.

sans leurs manteaux, qui sont posés hors cadre, peuvent être portés par le photographe. Ils adoptent une posture similaire et l'un d'eux tient ses gants dans la main. Ils veulent être immortalisés dans leur uniforme d'apparat censé évoquer le prestige de l'armée allemande et leur grade de *Gefreiter* (caporal), acquis au cours de la conquête. Ils sont sur les voies du PO et vont vers Paris pour passer leur permission, c'est peut-être le début d'une série de photos qui doit s'achever par la visite de la capitale. Pour la plupart des soldats allemands, c'est la première fois qu'ils viennent en France et tous sont impatients de découvrir la cité millénaire. Les plaisirs qu'offre alors Paris sont appréciés dans le cadre du repos du guerrier. De ces clichés ressort une certaine fierté, qui n'est pas sans conséquence sur celle des Français, notamment des cheminots, qui par leur activité, sont aux premières loges de l'emprise allemande sur le pays. La possibilité de révéler leur amertume aux « bourreaux du pays » se présente bientôt à eux.

Le 21 octobre 1940, un convoi particulier part de Munich et atteint Yvoir à 21 h 25, où il passe la nuit dans un tunnel, entre Namur et Dinant. Le 22 octobre à 5 h, il reprend sa course par Namur, Mariembourg, Chimay, Laon, Vendôme avant d'arriver à 18 h 36 à Montoire. Il s'agit du train spécial d'Hitler *Erika*. Le führer souhaite rencontrer Franco à Hendaye et décide de s'arrêter sur le chemin pour s'entretenir avec le chef du gouvernement Pierre Laval à Montoire. L'on rapporte à propos de son escale à Juvisy, où il reste bloqué plus de 45 minutes : *« Les cheminots ont parfois des satisfactions d'amour propre qui peuvent coûter cher. Ainsi, lorsqu'Hitler prend son beau train spécial hérissé de canons, entourés d'un luxe de précautions formidables pour se rendre à Montoire, il trouve à Juvisy un signal bloqué qui lui fait faire une pause forcée de ¼ d'heure. C'est une petite manifestation de mauvaise humeur française. La scène est très savoureuse. Autour du train, les nazis extatiques délirent d'enthousiasme tandis qu'une dizaine de Français, casquette sur l'œil, mains dans les poches considèrent ces démonstrations d'un œil placide et goguenard. Guerville est pris à partie et rendu responsable*

(il n'y était cependant pour rien) menacé même d'être fusillé. Finalement, tout se tasse, mais il a eu chaud²⁵⁰. » Hitler arrive à 18 h 35 à Montoir pour écrire une nouvelle page de la collaboration avec le chef du gouvernement de Vichy. Ce dernier souhaite la victoire de l'Allemagne, plutôt que celle du bolchévisme. Il veut trouver une place à la France dans la nouvelle Europe qui se construit sous le signe de la croix gammée. Pétain voyant que son ministre lui brule la politesse auprès du *führer* sollicite à son tour une entrevue qui se déroule le lendemain, à l'issue de laquelle il déclare le célèbre « *J'entre aujourd'hui dans la voie de la collaboration* ».



Photographies d'Erika le train spécial d'Hitler hérissé de canons de DCA²⁵¹.

²⁵⁰ AN 72AJ74, Résistance SNCF 1, Témoignage de monsieur Guerville alias Trioux, vu par mademoiselle Patrimonio le 6 février 1946.

²⁵¹ <http://www.passionmilitaria.com/t39323-amerika-le-train-de-hitler>. Composition type du train : deux locomotives en tandem ; un wagon DCA ; un wagon bagages *Fuehrerwagen* (pullman personnel du Hitler) ; *Befehlswagen* (wagon avec salle de conférence, communication) ; *Begleitkommandowagen* (section protection 22 hommes du SD) ; *Speisewagen* (salle à manger pour autorités) deux *Schlafwagen* (wagon pour dormir) *Badewagen* (salle de bain) ; *Speisewagen* (salle à manger pour personnel) ; deux *Schlafwagen* (wagon pour dormir personnel) ; *Pressewagen* (non destinés aux journalistes, mais pour envoyer et recevoir communiqués de la presse) ; un wagon bagages un wagon DCA.

La genèse d'une opposition.

La collaboration économique et l'appui à l'Allemagne dans sa guerre contre l'ancien allié britannique sont entérinés. Dans le même temps, sont raflés les cheminots proches du PC et les membres des municipalités communistes cheminotes, Athis-Mons ou Villeneuve-Saint-Georges pour ne citer qu'elles²⁵². Beaucoup sont enfermés au camp d'Aincourt après sa création à cet effet entre la fin octobre et le début novembre. La vie devient de plus en plus dure pour les Français. Le quotidien est marqué par la recherche de nourriture, alors que la pénurie causée par l'occupant rebaptisé à l'occasion « doryphore » et le marché noir s'installent. Sur le triage, les tentations sont encore plus grandes pour les cheminots, qui sont parmi les seuls à voir passer encore des quantités astronomiques de produits consommables. La majorité transite par les triages à destination de l'Allemagne. À ce titre, les hommes du rail sont avec les paysans une des catégories de la population qui souffrent potentiellement le moins de la faim durant les années de guerre. Il arrive qu'ils se servent allègrement sur les convois. Quand toutefois ils passent à travers la surveillance, les scellés et ne sont pas emprisonnés pour vol... La gare est alors occupée par des *banhofs* et des soldats allemands, qui ont pour consigne principale de surveiller et superviser les cheminots français dans leurs tâches quotidiennes. Certains tentent de se tisser un réseau de renseignements. Pourtant, en règle générale, la plupart des agents ne trahissent jamais leurs camarades. Il suffit néanmoins d'une fois pour que les foudres de l'occupant, de Vichy et de la hiérarchie s'abattent sur les employés qui sont dénoncés.

Le premier cheminot inquiet pour l'appropriation de deux litres de vin sur le triage est le plus âgé recensé pour Juvisy, un certain Émile Ramond qui nait en 1886 dans le Tarn. Il est arrêté le 26 novembre des suites de la

²⁵² CHOURY Maurice, *Les cheminots...* op.cit p.48.

délation d'un collègue, puis révoqué par la SNCF après un conseil disciplinaire le 7 janvier 1941. Sa femme écrit de nombreuses lettres, arguant qu'un choc à la tête reçu en avril 1921 pendant son service le rend irresponsable de ses actes. L'entreprise l'accable. Il est interné aux camps d'Aincourt puis Clairvaux pendant toute la durée de la guerre « *pour vol et raison politique* ». Les vols de biens à destination de l'outre Rhin sont alors considérés comme crime particulièrement grave. En conséquence, ce sont 5 agents de l'entretien qui sont inquiétés en décembre 1940, pour des faits similaires sur le triage commis entre juillet et août. Des perquisitions sont menées à leurs domiciles, elles permettent des saisies variées, et la condamnation de quatre agents qui subissent logiquement le même sort que le pauvre Ramond²⁵³.

Outre la rapine de bien, celle de matériel et d'outil sur le triage est extrêmement mal perçue et assimilée à du sabotage. Elle est sévèrement réprimée par l'entreprise et la loi de Vichy. Ces mesures injustes incitent de plus en plus de cheminots à rejoindre la résistance, qui se matérialise concrètement dans la constitution de réseaux et de mouvements. De l'été 1940 à la fin de l'année 1941, plus de 60 sont créés²⁵⁴. Ivan Lagrange est un des plus anciens résistants recensés. Il fait partie du mouvement « Libération nord » d'inspiration cégétiste, mais non communiste. Dès l'armistice, il aide des prisonniers évadés à franchir la ligne de démarcation. Affecté à Juvisy triage entre 1940 et 1942 en tant que facteur mixte il reçoit l'ensemble des commandes des transports allemands et est en mesure de glaner renseignement et informations de première importance²⁵⁵. Il se charge également du transport d'armes et sabote des trains pour l'Allemagne²⁵⁶.

²⁵³ Arch.B 2005/028/ETAT/127/6 Dossier de Ramond où figurent les affaires de vol concernant les visiteurs Malhouroux, Degabriel, Guérin, Laboureau.

²⁵⁴ LONGUET Stéphane, GENET-ROUFFIAC Nathalie, *Les réseaux de résistance de la France combattante*, SHD, Paris, Economica, 2013, p 971-972.

²⁵⁵ Son rôle était de s'occuper de la vente des billets, des expéditions de colis, de la manœuvre des trains de marchandises, des expéditions des wagons ; du service dans les postes d'aiguillage. Un poste clé pour acquérir les informations.

²⁵⁶ Arch.B MIC2007/7090 et 2005/028/ETAT/2269/3.

En mars, les services de la préfecture déplorent la rupture intentionnelle des câbles téléphoniques dans tout le département. Ce sont les citoyens français qui sont astreints à la surveillance des voies et des moyens de communication. Dès le 6 décembre 1940, les cheminots n'en sont pas exempts, excepté ceux du service roulant afin que « *nulle perturbation ne fût apportée au fonctionnement des convois de la SNCF*²⁵⁷. » Nombre d'agents sédentaires en profitent pour rejoindre la résistance, pendant que d'autres ferment les yeux sur les actes de malveillance commis contre l'occupant. Les façons d'agir sont assez rudimentaires, mais terriblement efficaces et déjà bien connues de certains cheminots : les pièces et matériaux indispensables aux réparations des machines et wagons disparaissent, les essieux sont graissés avec de l'huile dans laquelle on introduit du sable, les boyaux d'accouplement (des freins) sont crevés²⁵⁸. À Juvisy en mai, Robert Hernio incendie à l'aide d'un cocktail Molotov un wagon de paille sur les voies d'Athis-Mons appliquant sur le terrain les méthodes qu'il prône au sein des comités populaires²⁵⁹. Le 3 juin 1941, deux wagons brûlent au triage de Juvisy²⁶⁰. La méthode incendiaire est la suivante : dans une boîte voisinent un préservatif contenant de l'acide sulfurique et une pastille de chlorate de potasse, un simple trou dans la capote anglaise et le feu prend par réaction chimique²⁶¹. Sinon, un simple briquet allumé à proximité d'un wagon de paille suffit à le faire s'embraser.

L'occupation revêt un nouveau visage à partir du mois de mai. Furieux de voir la Luftwaffe échouer dans le ciel anglais, Hitler reporte sa frustration sur les juifs en France avant de s'en prendre aux juifs français. Le 14 mai a lieu

²⁵⁷ ADE 982W3. Lettre du préfet datée du 6 décembre 1940 concernant la rupture des câbles téléphoniques.

²⁵⁸ HERNIO Robert, *Avant que les cloches sonnent*, Paris, fédération CGT des cheminots, 2000, p.47. C'est un agent de Versailles membre du triangle de direction des cheminots résistants parisiens des comités populaires.

²⁵⁹ Entretien de Robert Hernio par Serge Wolikow le 3 juin 1993, cassette vidéo 122 min conservé au fond cheminot de Paris.

²⁶⁰ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.497.

²⁶¹ CHOURY Maurice, *Les cheminots...* op.cit.p111.

la première rafle de Juifs dite « des billets verts » en zone occupée. 3747 hommes étrangers sont arrêtés à Paris, alors que plus du double sont convoqués. Ils sont conduits aux camps de Pithiviers et de Beaune la Rolande sous la surveillance de la gendarmerie, ou ils restent jusqu'aux premières déportations²⁶². Le trajet s'effectue par train, ce sont les premiers convois de déportés raciaux passant par la gare de Juvisy, devant les regards incrédules des cheminots. Ils sont peu à prendre la mesure de ce qu'ils voient alors. De plus en plus s'inscrit la dualité de la SNCF, celle des dirigeants, qui sont placés à deux degrés entre les mains de l'ennemi et celle de Vichy, et celle des agents qui deviennent résistants²⁶³.

Le tournant de l'été 1941.

Un autre évènement marquant radicalise la lutte contre l'occupant, qui durcit sa politique d'occupation de jour en jour. Le 22 juin 1941, le Reich contre toute attente lance ses divisions sur le sol russe alors que l'*Afrika Korps* de Rommel s'enlise dans les sables nord-africains. C'est un des tournants de la guerre. À partir de cette date, l'Angleterre n'est plus seule à faire face depuis son insularité partiellement protectrice. Moscou donne des consignes à toutes les organisations d'inspiration communistes (PCF, OS, Comités populaires). Il faut saper l'armée allemande, par des actions armées et des sabotages. Cet appel est entendu et vient compléter celui du 18 juin 1940. La résistance change de forme, les attentats et coups de force se multiplient. L'effort des

²⁶² La déportation des juifs depuis les camps du Loiret.

http://www.ville-pithiviers.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=51:1&catid=17:presentation-de-pithiviers&Itemid=15^

²⁶³ RICHARDOT Jean Pierre, *SNCF, Héros et salauds pendant l'occupation*, Paris, Cherche midi, 2012, p.88.

communistes dans le combat devient alors indubitablement prégnant, en dépit du cosmopolitisme de cette dernière.

Sans exclusivité totale, la tendance gaulliste axée sur la récupération des renseignements doit partager son hégémonie avec les communistes prompts à une lutte ardente. Les organisations résistantes apparaissent divisées, l'union des catholiques de droite, des laïcs et des « rouges », ne va pas de soi pour des raisons idéologiques évidentes. Pourtant, pour les résistants « de base », ces frontières ne sont pas l'élément le plus déterminant dans l'engagement. Elles le deviennent surtout en 1944, une fois la guerre gagnée. En 1941, suivant l'adage « *l'ennemi de mon ennemi est mon ami* », les flammes tricolores côtoient allègrement les marteaux et les faucilles sur les tracts et dans les slogans qui peuvent être à la fois prosoviétiques et Probritanniques. D'autant que de Gaulle confie une mission unificatrice à celui qui est avant-guerre le plus jeune préfet de France : Jean Moulin.

La majeure partie des membres composant la résistance semble faire un effort conciliateur à partir de 1941, et ce en dépit des divergences politiques et idéologiques. Les Allemands pressentent cette intensification des actes de subversion. Pour les prévenir, ils demandent le 18 juin l'inventaire des armes des commissariats de Juvisy et Athis, compte tenu de la forte proportion d'agents communiste autour du site ferroviaire et dans la population²⁶⁴. Certains cheminots de Juvisy quittent le parti communiste après le pacte entre Molotov et Ribbentrop comme Samuel Deborde pour qui cette alliance est contre nature. Il s'en désolidarise après l'attaque de la Finlande par les Soviétiques, ce qui ne l'empêche pas de devenir un fervent résistant dès le début de l'occupation²⁶⁵.

²⁶⁴ ADE 982W3. Lettre du commissaire de police de la circonscription d'Athis Mons au sous-préfet datée du 18 juin 1941 faisant également état des armes et munitions détenues par le personnel du commissariat de Juvisy sur Orge.

²⁶⁵ DBMOMS Samuel Deborde.

Au moins au 22 juin 1941, « *Staline redevient antifasciste et les choses redeviennent claires*²⁶⁶. » Beaucoup de cheminots communistes ou anciennement liés au PCF s'engagent alors dans la résistance, venant renforcer les effectifs en place à Juvisy. Ils ne sont pas seuls. Les corps francs Turma-Vengeance fondés en janvier comportent une section SNCF dont de nombreux membres travaillent à Juvisy. Entre juin et juillet 1941, certains d'eux se livrent aux sabotages des organes de freins et du demi-accouplement pneumatiques des rames TCO de passage causant des perturbations dans l'horaire des trains²⁶⁷. (Transport en cours d'opération, souvent des convois de troupes allemandes.)

Un ajusteur-balancier d'Ivry-sur-Seine, Pierre Brossard devient responsable des cadres de Juvisy chargé par le PCF de la propagande entre juillet et octobre²⁶⁸. On retrouve des tracts communistes et antiallemands dans la gare à cette période²⁶⁹. Le 5 septembre, ce sont deux wagons de lins qui sont incendiés en gare²⁷⁰. Olivier Nicolas, sous-chef de gare s'engage dans les services de renseignement dans le réseau S.S.M.F/T.R, et alimente les connaissances de Londres sur le rôle du triage de Juvisy pour les Allemands²⁷¹. Les agents de l'exploitation « n'ont qu'à » tourner la tête et laisser trainer leurs oreilles, pour acquérir de précieuses informations. Celles-ci sont confirmées sur place les services secrets britanniques, à l'image de Denis Rake²⁷².

Les interpellations et incarcérations d'agents faites par les Allemands se multiplient pour des causes les plus diverses. L'un d'eux est surpris à roder dans un camp allemand, un autre transporte du courrier en zone libre,

²⁶⁶ CHEVANDIER Christian, *Cheminot...* op.cit.p166.

²⁶⁷ WETTERWALD François, Histoire d'un corps franc : Vengeance.
<http://chantran.vengeance.free.fr/>

²⁶⁸ DBMOMS Pierre Brossard.

²⁶⁹ CAH 0025LM1934-007 Répertoire des tracts communistes.

²⁷⁰ DURAND Paul, La SNCF... op.cit.p.496

²⁷¹ Service de sécurité militaire en France travaux ruraux, DBMOMS Olivier Nicolas.

²⁷² ARMAND Louis, *Propos ferroviaire*, Paris, Fayard, 1970 p.81.

d'autres franchissent sans autorisations la zone de démarcation. Interpelés hors de leurs services, ce sont des raisons personnelles qui sont souvent invoquées pour leur défense. Ils ne sont enfermés que pour quelques mois avant de reprendre le travail²⁷³. Un an après le signalement d'une baisse de l'activité communiste, l'annonce d'une action d'ampleur organisée pour le 11 novembre effraie la préfecture en cette fin d'année 1941.

Les autorités veulent tuer toutes manifestations dans l'œuf. Le 6, le secrétaire général pour la police écrit aux commissaires du département : « *Je vous informe que le Parti communiste prépare à l'occasion du 11 novembre 1941, une grande manifestation dite nationale, mais dirigée en réalité contre l'armée d'occupation. Une campagne d'agitation doit commencer incessamment par la diffusion d'un tract communo-gaulliste, rédigé par le Comité central, imprimé et largement diffusé par ses soins. Le principal mot d'ordre de ce tract est de demander que le 11 novembre soit férié et payé. Une action particulière s'amorcera, dans ce but, dans les usines et industries... Je vous recommande de vous montrer particulièrement vigilants et de ne pas hésiter à procéder à l'arrestation de tous distributeurs de tracts ou de tous individus qui tenteraient de créer du désordre. Il conviendra d'effectuer dans les journées qui précéderont le 11 novembre des perquisitions aux domiciles des militants que vous estimerez susceptibles de propager les consignes du Parti communiste ou de susciter des manifestations*²⁷⁴. »

Un inspecteur du commissariat spécial de Juvisy-sur-Orge n'attend pas cet ordre et fait procéder à l'arrestation d'un agent SNCF, soupçonné d'être un facteur de tracts dans les gares proches de Juvisy...²⁷⁵ Les commissaires

²⁷³ CAH 0303LM0012-001. Agents arrêtés par les autorités allemandes, région du Sud-Ouest, service matériel et traction Carrayrou, Bouju, Lafon, Baynat p.12 ; 67 ; 110 ; 116 ; 131 ; 185.

²⁷⁴ ADE 982W1. Correspondance et note de la direction de la sûreté nationale et des commissariats de Corbeil et Juvisy relatives aux partis politiques 1941-1950. Lettre du secrétaire général pour la police aux commissaires du département datée du 6 novembre 1941.

²⁷⁵ ADE 1J326. Lettre de l'inspecteur principal de police spéciale Hetzlen de Juvisy au sous-préfet de Corbeil datée du 13 novembre 1942. « j'ai proposé de déplacement de l'agent de la

s'exécutent et la police de vichy fait son travail, de sorte que le 12 une note adressée par le commissaire de Juvisy au préfet stipule que « *la journée du 11 novembre c'est passé sans incident* ». Cependant, dans les journées du 10 et du 11, des tracts sont encore distribués. Pendant cette nuit, des drapeaux rouges et tricolores de facture artisanale sont accrochés dans les lieux publics de Juvisy et Viry-Châtillon. Les cheminots sont suspectés, à cause de la nature l'étoffe utilisée²⁷⁶. Dès lors, la suspicion qui pèse déjà sur eux va en s'amplifiant. L'entrée en guerre des États unis après l'attaque-surprise Japonaise du 7 décembre sur Pearl Harbor va attiser de pair la flamme de la résistance et la nervosité de l'occupant qui vont toute deux croissantes jusqu'à la libération. Vichy entend aussi redoubler de méfiance envers les militants.



Photographies des Résistants : Pierre Brossard, Olivier Nicolas et Ivan Lagrange, respectivement ajusteur-balancier (Ivry), sous-chef de gare et facteur mixte à Juvisy²⁷⁷.

SNCF AMAURY André, ex-animateur du parti communiste, domicilié à Brétigny, soupçonné de jouer le rôle de facteur dans la distribution de tracts ».

²⁷⁶ ADE 982W1. Correspondance et note de la direction de la sûreté nationale, commissariats de Corbeil et Juvisy relatives aux partis politiques 1941-1950. Lettre du préfet du 12 novembre 1941 pour le cabinet du secrétariat général pour la police.

²⁷⁷ Pour Olivier Nicolas Arch.B 2005/028/ETAT/2269/3. Pour Yvan Lagrange : D'après le dossier « Ivan Lagrange » établi par Jean Segoufin, officier liquidateur du réseau Eleuthère. Archives association Libération-Nord. Pour Pierre Brossard : fusillés, déportés, internés, résistants de l'intérieure, la guerre 1939-1945 Draveil.

<http://aujourd'hui.pagesperso-orange.fr/draveil/pages/thema/deportes.html>

Le temps des enquêtes et des rafles.

La solution finale est adoptée à *Wansee* en janvier 1942. Le 27 mars, le premier convoi de Juifs français part pour Auschwitz depuis Drancy. Plus de soixante-dix autres suivent au cours de la guerre. Ceux partant du Loiret ou y arrivant empruntent un itinéraire les faisant passer par Juvisy. Les rafles commencent à travers tout le pays et dans les endroits stratégiques, notamment les grandes gares parisiennes. À Juvisy, contrairement à l'épisode du Vel d'Hiv, ce sont bien les soldats allemands qui se chargent des vérifications d'identité et des arrestations lors des rafles²⁷⁸.

À la demande du ministre, secrétaire d'État à l'intérieur de Vichy, l'année se poursuit par une grande enquête de recensement des personnalités politiques et des syndicalistes. Elle concerne des « *personnalités ayant joué, jusqu'à ce jour, un rôle politique ou ayant eu une influence morale*²⁷⁹. » Y figure sans surprises le nom du conseiller municipal et député Midol. Le surveillant principal du service électrique et signalisation Henri Terrien fait également l'objet d'une attention particulière des forces de l'ordre. C'est un militant syndical qui occupe un poste capital sur le triage. Il est connu comme étant le secrétaire général de l'union des syndicats confédérés des cheminots de la région parisienne dont le siège se trouve à Juvisy sur orge. L'activité de ce dernier devient clandestine à partir de 1940²⁸⁰.

²⁷⁸ Témoignage d'Irène Opolon :

<http://www.ose-france.org/wp-content/uploads/2011/06/OPOLON-2.pdf>

²⁷⁹ ADE 997W68. Enquête sur faits de guerre ; résistants, collaborateurs, déportés, STO correspondance entre le préfet, l'intendant de police de Seine-et-Oise et les sous-préfets entre janvier et février 1942.

²⁸⁰ ADE 997W68. Lettre du commissaire de police de Juvisy au commissaire de police d'Athis-Mons datée du 10 avril 1942. Ces derniers pensent alors que les syndicats n'exercent aucune activité depuis l'exode, il s'avère qu'ils opèrent en fait dans la clandestinité.

Le ton entre les deux factions se durcit radicalement : Vichy est persuadée de la victoire allemande et souhaite adapter la France à son rôle dans l'Europe nouvelle en éradiquant tous ses opposants politiques. Les résistants et militants communistes s'indignent devant la montée de la mainmise allemande sur l'économie et la politique françaises. Désormais pour les cheminots, il faut tolérer en plus de toutes les exigences de l'occupant, la vision des rafles dans « leur » gare et celle des convois « spéciaux » à destination de l'Est. Ils sont peu à savoir de ce qu'il en est vraiment, la majorité se doute néanmoins qu'un sort peu enviable les attend.

Une équipe d'aiguilleurs du poste D de Juvisy et des cadres des OS regroupés depuis mars sous l'appellation FTP (Franc-tireur partisan) projettent de frapper un convoi de permissionnaires allemands se rendant sur la capitale²⁸¹. La bombe est posée sous un pont entre Athis-Mons et Ablon le 14 avril, mais elle n'explose pas²⁸². Une semaine plus tard, le 22 avril à Malakoff, un soldat allemand est abattu par un résistant communiste²⁸³. Ce dernier est arrêté à son domicile, où sont retrouvées des listes de personnes ou figure les noms des auteurs de l'attentat, qui sont appréhendés quelque temps plus tard²⁸⁴. À partir du mois d'avril les opérations anti Allemande connaissent une croissance exponentielle. La mise en place de la relève par Laval ne fait qu'intensifier les réactions d'hostilité envers les Allemands. Les pressions s'accroissent, certains se livrent à la délation ce qui entraîne l'arrestation de Jean Nicolas et de son fils pour espionnage. Sa peine est commuée en déportation, l'issue en est fatale. L'action armée propre aux partisans communistes pose un dilemme à ces derniers : les objectifs sont parfois manqués, et la population est ensuite victime des représailles de l'occupant à une échelle disproportionnée.

²⁸¹ DBMOMS : Guillon, Deborde, Jaillard, Hemmen.

²⁸² ADY 300W63. Attentats, Juvisy sur Orge, 1942-1944.

²⁸³ *Ibid* : Schmidt.

²⁸⁴ ADE 982W4. Arrestations, état numérique des exécutions sommaires, liste nominative des prisonniers du fort de Limeil-Brévannes 1944-1948.

Vers une plus grande surveillance.

Juvisy est une des plaques tournantes dans l'acheminement des minerais du Sud-Ouest et de l'Espagne à destination de l'Allemagne. L'industrie allemande est d'autant plus dépendante de cette ressource depuis que les combats se mènent sur deux fronts. La capacité de production des usines dépend entre autres de la circulation des trains de minerai de fer, de houilles et de coke depuis les triages²⁸⁵. Le blocage des centres ferroviaire est une catastrophe pour l'économie de guerre germanique : elle conduit à la diminution des flux de matière première ce qui ralentit considérablement les cadences de fabrication. La sécurité autour du site de Juvisy et Athis-Mons est donc renforcée, sans pour autant entraver la croissance des sabotages.

Fin mai 1942 à l'entretien de Juvisy, ce sont des véhicules allemands chargés sur des wagons qui sont rendus inutilisables par des agents SNCF²⁸⁶. En juin, c'est le fils d'un cheminot de Juvisy qui est surpris en pleine nuit à couper les câbles téléphoniques du camp d'Orly. Celui-ci devient un important aérodrome de la Luftwaffe. Un centre de repos de l'armée de l'air allemande se trouve d'ailleurs à proximité du commissariat d'Athis. Il est arrêté par des Allemands, conduit à la kommandantur du château d'Athis (actuelle école Saint Charles), puis à la gare du Nord. Un jeune officier de l'escorte lui propose alors de rejoindre son père pour le prévenir depuis la gare du Nord. C'est une offre déguisée : des cheminots donnent un bleu de travail au chanceux qui entame sa fuite pour l'étranger... Après-guerre, il est élu maire de Juvis²⁸⁷. Ce sont ces témoignages qui permettent d'éviter tout

²⁸⁵ AN72AJ74 A.II.10. Régions du Sud-Ouest, Liste par point de départ des trains complets de toutes natures.

²⁸⁶ ADY 300W63. Attentats, Juvisy-sur-Orge, 1942-1944. Rapport des inspecteurs des RG au commissaire, daté du 30 mai 1942.

²⁸⁷ 3^E LYCEE MARCEL PAGNOL, *50 ans après des Athégiens racontent leurs combats pour libérer la France*, témoignages recueillis par les élèves et les professeurs du Lycée Marcel Pagnol d'Athis-Mons en 1994-1995, dont Karim Lozes qui a visiblement gardé une certaine curiosité historique pour sa commune.

manichéisme inopportun : les soldats de la Wehrmacht ne sont pas tous des nazis, certains aident les opprimés alors même que la police de Vichy se montre une exécutante zélée de la politique national-socialiste allemande.

À partir de juin, ce sont des requis civils qui sont appelés à la protection des voies, les garde-voies et communications²⁸⁸. Beaucoup d'entre eux, guidés par leur chef, rejoignent la résistance. Leurs rôles consistent en la surveillance des voies et la palliation autant que possible aux sabotages. Ils payent un lourd tribut et comptent nombre de fusillés à la fin de la guerre. Celui qui les dirige à Athis-Mons est M^rGaufilet, il est proche du commissaire d'Athis-Mons, lui aussi membre influent de la résistance locale. Cette dernière s'illustre par la production de faux documents à destination des persécutés²⁸⁹.

Le 4 juillet, une énorme explosion secoue le site ferroviaire. M^rBaumann, le commissariat d'Athis-Mons écrit aux autorités allemandes : « *M^rMalleroux, visiteur à la SNCF, gare de Juvisy sur orge, ayant approché sa lampe fonctionnant au carbure près du bouchon de vidange d'un wagon-citerne à essence, une explosion se produisit, provoquée par les émanations de gaz d'essence. L'auteur involontaire, grièvement brûlé, fut transporté à l'hôpital de Juvisy sur Orge. Il s'agit d'un accident du travail et mes services n'ont pas établi de procès-verbal*²⁹⁰. » S'agit-il d'un sabotage manqué et couvert par le chef de la police locale ? Dur d'y répondre aujourd'hui, certains cas similaires sont camouflés soit par certains cadres SNCF, soit par les gradés de la police afin de ne pas accabler leurs compatriotes.

²⁸⁸ Arch.mun.A 5 h 39. Liste des garde-voies et communications de juin 1942 à avril 1942.

²⁸⁹ Échange d'e-mail effectué avec madame Geneviève Cotty effectué en février 2013. Madame Cotty travaillait alors comme secrétaire du commissaire au commissariat d'Athis-Mons. Le site du triage était sous la surveillance du commissaire d'Athis-Mons, du commissaire de Juvisy, et du commissaire de district installé à Juvisy.

²⁹⁰ ADY 300W63. Lettre de l'intendant de police de Versailles, qui est révoqué à la Libération, datée du 15 juillet 1942 et destinée à la Feldkommandantur de Saint-Cloud. Y figure une retranscription du rapport du commissaire Baumann d'Athis-Mons.

Informé qu'un sabotage aurait eut lieu à l'entretien de Juvisy, nous nous sommes rendus sur les lieux où nous avons recueilli les renseignements suivants:

Le 29 Mai vers 17 heures, un militaire allemand chargé du convoyage d'un train, découvrait que deux camionnettes des troupes d'occupation chargées sur deux wagons avaient été détériorées. - Les vitres étaient brisées, les tableaux de bord étaient sabotés, les fils électriques coupés et une bougie avait été volée.

Les services de police allemands, informés ont ouvert une enquête.

Ces deux wagons sont arrivés en gare de Juvisy, le 23 mai, puis envoyés aux fins de réparation sur les voies de l'entretien le 24 Mai. - Ils sont entrés aux ateliers le 27 et en sont sortis le même jour dans la soirée. - Le sabotage n'a été découvert que le 29. - Il est à signaler qu'un militaire des troupes d'occupation était chargé de convoier ces deux wagons.

De l'avis de l'ingénieur chef de l'entretien, rien ne prouve que le sabotage ait été commis à Juvisy.

Comme suite au rapport ci-joint, des Inspecteurs GESSÉAU et BAULAT des Renseignements Généraux j'ai l'honneur de vous rendre compte que je me suis rendu conformément à vos instructions au Service de l'Entretien en Gare de Juvisy Triage où j'ai recueilli les renseignements suivants :

Deux wagons plate-forme, portant chacun une camionnette destinée aux troupes d'occupation sont arrivés en gare de Juvisy-triage le 23 Mai pendant venant de Villeneuve-St-Georges. Ces wagons ont été garés au faisceau d'entrée de l'entretien le 24 Mai, en vue de réparations à effectuer aux roues.

Comme le dimanche 25 et le lundi 26 étaient jours fériés ces wagons stationnaient sur les mêmes voies sans être sous la surveillance directe des employés de la S.N.C.F. (Service de l'entretien).

Ils sont rentrés à l'atelier proprement dit le 27 au matin et en sont ressortis le 27 au soir.

Les réparations à effectuer à ces wagons concernant uniquement le roulement, aucun des ouvriers qui y participaient n'a eu à monter sur la plate-forme. Ils étaient de plus soumis à la surveillance constante d'un chef de brigade. Les wagons ne sont repartis que le 29 au matin et ont donc passé deux jours sur l'une des voies de Juvisy-Triage.

Rapports des inspecteurs des renseignements généraux concernant le sabotage survenu en gare fin mai 1942²⁹¹.

²⁹¹ ADY 300W63. Rapport des inspecteurs des RG au commissaire daté du 30 mai 1942. Suite : « Des renseignements recueillis au sujet des agents ayant travaillé à la réfection de ces

Le prélude au STO.

En juillet, la France libre devient la France combattante, le BCRA est en gestation, et Jean Moulin parvient à unifier la résistance²⁹². Le 28 juillet, le préfet de police de Seine-et-Oise signale aux fonctionnaires de l'intérieur et de la défense en poste dans le département que des émissions radiophoniques clandestines et britanniques invitent la population à commettre attentats et sabotages²⁹³. En outre, la consigne est donnée pour une plus grande vigilance de toutes les forces de police. Le lendemain, Maurice Guillon est arrêté moins d'une semaine après ses deux complices de l'attentat manqué d'avril. Dans les temps qui suivent, ils sont torturés puis emmenés au Mont Valérien où ils sont fusillés le 11 août 1942²⁹⁴. Moins de cinq mois avant leurs arrestations, c'est Pierre Sémard, le secrétaire général de la fédération des cheminots, qui tombe sous les balles hitlériennes. La solidarité cheminote se développe, une grande partie des cheminots de Juvisy crie vengeance pour Sémard, Guillon, Déborde, Jaillard, Nicolas et tous ceux qui sont révoqués, emprisonnés, déportés ou fusillés.

L'ambiance est lourde et terne en ce mois d'août 1942 aux ateliers, au dépôt et sur les voies du triage. Elle devient encore plus pesante à partir de septembre 1942 quand une loi de coercition « La conscription obligatoire » succédant à la relève et annonçant le STO est mise en place. Les jeunes gens, dès octobre, sont sollicités pour travailler dans les usines et les champs allemands. *« À la suite de négociations engagées avec les autorités allemandes, le chef du gouvernement a pu obtenir qu'en contrepartie du*

wagons font état qu'aucun d'entre eux n'est à notre connaissance connue pour professer des idées extrémistes, de plus je dois vous signaler que ces wagons sont convoyés par un militaire des troupes d'occupation, et que ce dernier n'a pas été vu pendant la période de temps comprise entre l'arrivée desdits wagons et leurs dépôts. »

²⁹² Bureau central des renseignements et d'action à Londres.

²⁹³ ADE 982W1. Télégramme officiel secret du cabinet de police de l'intérieur aux préfets régionaux datée du 27 juillet 1942.

²⁹⁴ CAH 0025LM1940-004. Résistance, Passeur, liste des agents fusillés par les Allemands.

départ pour l'Allemagne d'ouvrier spécialiste, notamment des industries de métaux, des prisonniers de guerre française soient rapatriés. Dans l'appel qu'il a adressé au pays, le chef du gouvernement a indiqué les raisons qui doivent inciter les travailleurs français à accomplir ce geste de solidarité à l'égard de leurs camarades en captivités depuis 2 ans. Le recrutement de main-d'œuvre pour l'Allemagne s'étend également aux ouvriers non spécialistes. Il contribuera à l'amélioration des relations franco-allemande²⁹⁵. » Ces mesures paraissent plus que nécessaires à l'Allemagne à la suite du symbolique débarquement allié en Afrique du Nord le 11 novembre 1942. La situation change alors radicalement en France. La Wehrmacht pénètre en zone libre, la commission d'armistice de 1940 est rendue de fait caduc, et Vichy relégué à l'état de « gouvernement fantoche » sous domination des dignitaires nazis.

La mesure est plus qu'impopulaire chez la population, elle a surtout pour effet de gonfler les rangs des maquis. Ces faits précipitent l'union des trois grands mouvements de résistants Combat, Libération et Franc-tireur, dès janvier 1943. Le préfet craint des débordements dans les gares et souhaite connaître les heures de passages des trains auprès de la direction générale de la police pour mobiliser la force répressive nécessaire en cas d'émotions populaires²⁹⁶. Celle-ci n'en sait évidemment rien, c'est vers la SNCF qu'il faut se tourner pour obtenir de tels renseignements et plus encore vers les Allemands qui font rouler nombre de convois prioritaires, en avertissant qu'au dernier moment. Le centre d'embauche pour l'Allemagne de Juvisy est situé place de la gare. Certains cheminots sont concernés, beaucoup préfèrent néanmoins signer pour l'organisation Todt pour bâtir le mur de l'Atlantique censé pourtant ralentir ceux qui viennent pour les libérer, plutôt que de

²⁹⁵ ADY IW353. Septembre 1942 mars 1943 Releve STO : Lettre du préfet vichyste de Seine-et-Oise Chevalier aux maires du département datée du 5 septembre 1942, concernant le recrutement de la main d'œuvre française pour l'Allemagne.

²⁹⁶ ADY IW353. Lettre du préfet de Seine et Oise pour le préfet délégué du ministère de l'Intérieur datée du 6 novembre 1942, concernant la surveillance de voies ferrées. Au titre de la relève, le préfet craint des débordements.

travailler en Allemagne. La mesure rentre aussi dans le cadre du STO. Les opérations ferroviaires devenant délicates et cruciales dans la gestion de la guerre, elles sont de plus en plus confiées à des *banhofs* pour remplacer les agents qui partent pour l'Allemagne. Le 17 novembre 1942 à 18 h 45, une explosion détone dans le centre d'embauche pour l'Allemagne, les vitres sont soufflées²⁹⁷. Les coupables ne sont pas identifiés. Un recommandé du chef de la section de l'office régional du travail vient autoriser le maire de Juvisy à effectuer les réquisitions pour rétablir son activité²⁹⁸.

Les individus agissant contre l'occupant sont largement minoritaires au sein d'une population qui cherche surtout à se nourrir en attendant des jours plus cléments. En décembre, un cheminot déjà inquiet pour son entrée en zone libre sans laissez-passer est reconnu coupable de vol de carbure de calcium à la gare. Cet élément par son action luminescente sert au fonctionnement des appareils de signalisation à la gare. Il permet en outre d'assurer l'éclairage par le biais d'une lampe à acétylène. Son neveu, un ouvrier agricole, l'échange contre des produits de la ferme où il travaille²⁹⁹. Le 25 décembre, un résistant portant le nom de code « renard » passe un très mauvais Noël. L'homme est appréhendé avec un plan de la grande ceinture où sont entourés les principaux centres ferroviaires parisiens. Il dispose également d'un papier faisant mention des consignes de destructions qui y sont liées. Le but est bien entendu de porter un coup aux armées allemandes ou qu'elle soit. C'est peut-être une des pires choses qu'il puisse arriver à un résistant, la plus crainte étant de se faire arrêter avec une liste de ses camarades de lutte³⁰⁰. En cette fin d'année, le préfet de Seine et Oise Chevalier est remplacé le lendemain par Revilliod.

²⁹⁷ ADE 982W1. Lettre du commissaire de police de Juvisy au sous-préfet de l'arrondissement de Corbeil datée du 17 novembre 1942.

²⁹⁸ Arch.mun.J 3 h 16/6. Lettre du chef de la section de l'office régional du travail au maire de Juvisy datée du 8 décembre 1942.

²⁹⁹ Arch. B 2005/028.ETAT/454/16. Baynat Élie. Il est finalement libéré le 1/5/1944.

³⁰⁰ ADY 300W48. Lettre de l'intendant de police de Seine et Oise, aux chefs de district, datée du 25 décembre 1942.

Des cris, des chants, et des larmes en gare de Juvisy.



Affiche de propagande pour le STO³⁰².

Les premiers convois de travailleurs pour l'Allemagne passent par la gare de Juvisy dès 1941. Contrairement à la propagande officielle qui montre des jeunes gens ravis de partir travailler pour l'Allemagne, les incidents se multiplient avant même que le STO soit rendu public le 16 février 1943. Des personnes nées entre 1920 et 1922 doivent servir pendant deux années les intérêts allemands en France ou en Allemagne. En janvier, ce sont les passagers de deux trains de la relève qui sont responsables de cris et d'insultes envers les dirigeants des régimes fascistes allemand, italien et français alors que des louanges à l'égard des chefs de la France Libre résonnent dans l'air du triage³⁰³. Ces opérations ne font pas sourire les cheminots présents, dont le

³⁰² DE MIJOLLA France, *La Seine et Oise dans la guerre, 1939-1945*, Paris, Horvath, 1989, p 60. Travailleurs partant pour l'Allemagne : « *Les travailleurs de Seine et Oise et Seine et Marne qui partiront pour l'Allemagne seront groupés dans la magnifique province du Sud Hanovre Brunswick, laquelle, par la nature de son sol, par la variété de sa production et par le charme de ses campagnes, se rapproche le plus de nos deux départements. C'est là à coup sûr, une nouvelle qui réjouira non seulement nos travailleurs régionaux, mais aussi leurs familles sensibles au dépaysement...* » L'abeille d'étampes octobre 1943.

³⁰³ ADY IW353. Septembre 1942, mars 1943. Incidents accompagnant le départ d'ouvriers pour l'Allemagne.

nombre réduit aux suites des arrestations que subissent leurs camarades. Le 19 janvier, c'est Gaston Chabrol ouvrier à l'entretien depuis le 1^{er} septembre 1942 qui est arrêté par la police pour ces relations avec des éléments terroristes, puis interrogé dans les locaux de la brigade spéciale malgré une perquisition sans aucun résultat. Il est envoyé en avril au front stalag 122 à Compiègne, après un passage par le centre détention de Fresnes. Engagé dans la résistance, il est un de ceux qui assurent la liaison avec le centre de Vitry-sur-Seine par l'intermédiaire d'Alexandre Pujol³⁰⁴.

En février, les « incidents » liés à la relève se poursuivent comme un témoignage de la réduction de l'aura de vainqueur, après la défaite de Von Paulus devant la Volga à Stalingrad. Le 4, une note rapporte des manifestations à la gare de Juvisy. Celles-ci se cumulent aux « accidents » qui continuent sans que l'on puisse démontrer leur degré d'intentionnalité. Le 19 février, un rapport du préfet évoque un incendie accidentel d'un wagon de lin à cause d'un court-circuit provoqué par la rupture d'un câble retenant le chargement qui entre en contact avec des fils électriques³⁰⁵. Est-ce un câble usé ? Si tel est le cas pour quelle raison cède-t'il alors que le train est à l'arrêt et non en marche ? Ici encore la thèse de l'accident est difficilement acceptable, un cheminot peut évidemment passer avec une pince ou une lame pour rompre ou fragiliser ledit câble afin de ralentir le train. Ces manifestations et « aléas » gênent considérablement le trafic ferroviaire, les Allemands somment alors les autorités vichystes de réagir à ces incidents.

En conséquence des controverses qui accompagnent le départ des trains de travailleurs, le ministère de l'Intérieur prend des décisions drastiques et préventives pour les convois importants devant suivre. Le 11 mars, l'interdiction formelle d'accès aux gares au moment des départs et passages

³⁰⁴ DBMOMS : Gaston Chabrol.

³⁰⁵ ADY 300W63. Rapport du préfet de Seine et Oise au préfet délégué du chef du gouvernement daté du 20 février 1943.

des convois de la relève est décrétée³⁰⁶. Le 13 mars à 12 h, un train de 1500 à 1800 jeunes gens venant de Cahors qui partent travailler en Allemagne au titre de la Relève passe en gare de Juvisy. Une scène rocambolesque se prépare. Des jeunes immobilisent le train pendant 5 heures. D'abord, ils le sabotent puis manifestent leur antipathie envers l'occupant et leur sympathie pour l'URSS et la France libre³⁰⁷. Nous sommes bien loin de l'image que reflète l'affiche de propagande. Le 16 mars, nouvel incident. Cette fois-ci contenue à temps par la police, qui ne souhaite pas voir les événements du 13 se reproduire. Un train venant des landes et à destination de l'Allemagne est arrêté une heure à cause du dérangement des signaux d'alarme. Le convoi repart sous bonne escorte. La situation demeure particulièrement dérangeante pour les autorités de Vichy. Le 17 mars, le préfet écrit au directeur général de La SNCF, afin de connaître les dates de passage des trains dans le département pour mettre un dispositif d'ordre efficace destiné à interdire au public l'accès des gares. Les populations ne doivent pas être au fait de l'impopularité visible du STO. Les autorités craignent alors qu'elles ne rejoignent les réfractaires dans les maquis.

La correspondance reste vive entre le préfet et la SNCF³⁰⁸. Cette dernière affirme que ses prérogatives liées au déplacement des trains vers l'Allemagne sont limitées et qu'il conviendrait de glaner des informations auprès des autorités allemandes. Si toutes les rames pour l'Allemagne partent de la gare de l'Est, certains convois les y acheminant traversent la Seine-et-Oise. Les trains spéciaux et prioritaires (TCO) sont souvent formés au dernier moment, ne laissant pas le temps aux autorités françaises d'être prévenu et de mettre en place un service d'ordre efficace³⁰⁹.

³⁰⁶ *Ibid.* Télégramme officiel et secret du cabinet de la police intérieure aux préfets datée 12 mars 1943.

³⁰⁷ *Ibid.* Retranscription d'un message téléphonique du 13 mars 1943 à 18 h 20 entre le commissariat de police d'Athis-Mons et l'intendant de police à Versailles.

³⁰⁸ *Ibid.* Lettre de l'intendant de police au préfet de Seine-et-Oise datée du 13 mars 1943.

³⁰⁹ *Ibid.* Lettre du directeur du service central du Mouvement au préfet de Seine et Oise datée du 23 mars 1943.

La persistance des incidents.

Malgré ces événements particuliers, les cheminots continuent à entretenir la gare, les voies, les trains et à faire circuler ces derniers. À la suite d'une inspection des gares menée début avril, les ingénieurs SNCF évoquent le problème de l'occupation des locaux SNCF des requis civils à la surveillance des voies pour les gares de Juvisy, Athis, et Villeneuve à cause de leur trop grand nombre. Ils sont appelés à les quitter, et les maires doivent s'acquitter de leurs salaires, leur fournir un abri, l'éclairage et chauffage, afin qu'ils accomplissent leurs tâches dans les meilleures conditions. La correspondance entre le garde-voie et le préfet stipule alors « *Lorsque la solution est possible, les requis et auxiliaires volontaires sont abrités dans les locaux appartenant à la SNCF. Dans le cas contraire, un local doit être trouvé par le maire à proximité de la voie ferrée au lieu de surveillance*³¹⁰. » Ils ne sont pas cheminots, pas policiers, et disposent davantage du statut d'agents municipaux ayant tout de même des attributions qui échoient normalement aux forces de l'ordre³¹¹. Le maire d'Athis les installe finalement non loin du barrage d'Ablon à la sortie de la ville d'Athis-Mons. Ce recrutement massif témoigne d'une chose importante : la hausse des sabotages à pousser les autorités à agir dans l'urgence, les villes ne disposant pas des infrastructures nécessaires pour près de 100 requis civils³¹².

En mai 1943, ce sont les premiers raids de bombardiers américains sur les objectifs industriels allemands. Ceux-là se révèlent être de plus en plus

³¹⁰ ADE 982 W4. Lettre du 8 avril 1943 du chef de secteur des garde-voies et communication destiné au sous-préfet de Corbeil, apportant des précisions sur le statut et les attributions de leurs fonctions.

³¹¹ ADE 982 W4. Lettre du commissariat de Corbeil au sous-préfet de Corbeil datée du 6 avril 1943/Arch.mun.J 3 h 16. Bulletin officiel du département de Seine et Oise : Règlementation applicable aux requis civils et aux volontaires des voies et communications.

³¹² Arch.mun.A.5h39. Relevé des heures de travail effectuées par les requis civils d'Athis-Mons pour la période du 16 au 30 avril 1943 : La mairie d'Athis-Mons employait au mois de juin 1942 15 hommes pour le gardiennage des voies. À la suite de la hausse des sabotages, ce sont 50 hommes qui sont chargés de surveiller les voies en avril 1943, le chiffre doit être sensiblement le même pour Juvisy à cette période.

fébriles et resserrent la vis de l'occupation par l'intermédiaire de Vichy. Dès le 21 avril, le gouvernement proclame l'interdiction des manifestations de mai et de la fête du Travail jugée d'inspiration « bolchévique » par les dignitaires de Vichy. C'est sans compter sur la ferveur militante des hommes du triage. En réponse à ces invectives, une caisse de 100 kilos remplis de stylos est retrouvée sur les voies le 30 avril, les premières constatations attestent qu'elle provient d'un vol. Sa position sur les rails permet d'envisager sérieusement la piste du sabotage par un cheminot, ou du moins, quelqu'un qui connaît le fonctionnement du monde ferroviaire³¹³.

Les troubles se poursuivent, le 19 juin au soir un homme est surpris à placer des pavés sur les rails proches de la gare d'Athis-Mons dans le sens de Juvisy alors qu'il est soul. Ce dernier détient de faux papiers d'identité. Étant réfractaire au STO, il est mis à disposition de la BS1 (brigade de sûreté 1)³¹⁴. Le 1^{er} juillet, c'est un sabotage au dépôt des machines qui immobilisent une bonne partie du parc roulant de la gare³¹⁵. Le 27 juillet à 5 h 30 lors d'une manœuvre visant à joindre des groupes de wagons positionnés sur deux voies distinctes, quelqu'un actionne le levier d'aiguillage au moment du passage des wagons, ce qui a pour effet de les envoyer sur deux voies distinctes alors qu'ils sont toujours attachés ensemble. Pendant l'enquête, les cheminots à l'œuvre ne voient rien, et n'entendent rien. Le sabotage est pourtant attesté par les constatations du chef de gare et du sous-chef à la manœuvre³¹⁶. Est-ce des FTP, des cheminots ? Difficile de le savoir aujourd'hui.

³¹³ ADE 982W4. Note du commissariat d'Athis-Mons au Sous-préfet du 1^{er} mai 1943.

³¹⁴ ADY 300W63. Large correspondance entre les autorités policières et préfectorales entre juin et juillet 1943.

³¹⁵ Cité par Henri Michel du comité d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale.

³¹⁶ ADY 300W63. Lettre du commissaire de police de sûreté au commissaire principal chef de la 1^{ere} brigade régionale de police de sûreté le 23 août 1943./ADE 1210W90. Occupation allemande dossier de terroriste, rapport du procureur du 2 juin 1943 « *Un convoi composé de voitures vides qui sortaient de l'atelier de réparation s'engageait sur une voie en direction de Paris. Au passage du 3^e wagon de tête, devant l'aiguille 178, celle-ci fut manœuvrée, ce qui provoqua le déraillement de la voiture, dont le deuxième bogie s'était engagé sur une voie différente. Cette aiguille qui n'est jamais actionnée n'a pu l'être d'après les premiers résultats de l'enquête que dans un but de malveillance.* »

----- E N Q U E T E -----

Les constatations faites aussitôt après le déraillement par M. AUGÉARD, Sous Chef de Gare et M. ZANET, Chef de Gare Principal, permettent d'affirmer qu'il s'agit bien d'un acte de malveillance. En effet, proximité de l'aiguille 178, ces employés n'ont découverts la trace d'aucun objet suspect qui aurait pu être utilisé pour bloquer le levier inférieur.

L'auteur du sabotage a donc été obligé de maintenir les 2 leviers de commande de l'aiguille 178 dans la position verticale, dès le démarrage du convoi jusqu'au moment où le 3ème wagon a déraillé (P.V. 19.252/2). Il faut donc obligatoirement que la position de l'aiguille ait été modifiée et maintenue assez longtemps pour permettre le passage des huit voitures.

Deux employés étaient chargés de la manœuvre : le sous chef de gare AUGÉARD Gérard et le Brigadier de manœuvre COUILLAUT Eugène.

Au moment du départ du convoi, M. COUILLAUT se trouvait sur le tracteur en avant; et ce, après avoir effectué la coupe des 14 wagons du train 5.024. Cet employé ne pouvait voir si quelqu'un manipulait l'aiguille 178.

M. AUGÉARD, Chef de manœuvre se trouvait à l'aiguille 173 située sur la voie 39 à environ 300 m. de l'aiguille 178 devant laquelle se trouvait le convoi (P.V. 19.253/2). Ce dernier n'a remarqué la présence d'aucun individu à proximité de l'aiguille 178.

D'autres personnes appartenant au personnel de la S.N.C.F. mais n'ayant pas pour mission la manœuvre du convoi 5.024, M.M. DAVID André, aiguilleur et M. VETOIS Gustave, Sous Chef visiteur, ont été entendus.

Leur témoignage ne fait que confirmer les précédentes déclarations et aucun élément nouveau n'a été recueilli pour identifier le ou les auteurs de l'acte de malveillance perpétré en gare de Juvisy le 27 Juillet 1943 à 5 h.45.

Rapport d'enquête de la BS1 sur le déraillement survenu en gare de Juvisy le 27 juillet 1943³¹⁷

Ces événements tombent mal pour les occupants, au moment où la construction du mur de l'Atlantique est une priorité, et que marchandises et travailleurs sont attendus sur le littoral. L'EBD Paris sud rapporte d'ailleurs à ce sujet qu'entre le 31 juillet et le 6 août 1943 se mettent en place des

³¹⁷ ADY 300W63. Rapport de la 1^{ère} brigade de police de sûreté du 23 août 1943. Les faits : « Le 27 juillet 1943 vers 5 heures 30 en gare de Juvisy, le sous-chef de gare Augéard dirigeait la manœuvre qui consistait à joindre 14 wagons du train n° 5024 rangé sur la voie 39, au train 5018 rangé sur la voie 37. Après avoir effectué cette coupe, le convoi fut remis en route. Avant le démarrage, la troisième voiture avait ses deux bogies sur la voie 39, toutefois ils se trouvaient au-dessus de l'aiguille 178 l'un en avant, l'autre en arrière. Lorsque le sabotage fut constaté, ledit wagon avait son bogie avant sur la voie 39 quant au bogie arrière, il se trouvait sur la voie transversale. Les 6 wagons suivants avaient poursuivi leur route sur la voie transversale, si bien que l'écartement des voies augmentant, le 3e wagon a déraillé »

transports prioritaires spéciaux de Juvisy à La Rochelle via Saint-Pierre-des-Corps³¹⁸. Le STO est suspendu à cette période, il désorganise trop l'économie française, et contribue à l'envoi des hommes au maquis, ou, à les rendre réfractaire. Pour les autorités vichysoises et allemandes, il faut encore châtier les responsables. C'est Théophile Potreau, pilier du parti communiste à la gare de Versailles Chantier qui en fait les frais. Il est durant deux années commandant des Francs-tireurs et partisans français de la région ouest-parisienne. Il impulse de très nombreux actes de sabotage, en particulier sur la ligne de grande ceinture Versailles-Juvisy. Arrêté le 19 août 1943, il est torturé, puis fusillé au Mont-Valérien le 24 novembre 1943³¹⁹.

L'arme principale des cheminots pour aider les Alliés ce sont les retardements qui participent à la désorganisation globale du trafic, alors que la libération prochaine se profile. Pour lutter contre leur intensification, L'EBD Paris sud met en place des contrôles des retards des trains de marchandises sur les lignes allant de Paris Saint-Pierre-des-Corps à Juvisy, les Aubrais et Saint-Pierre-des-Corps, entre le 10 et le 20 de chaque mois à partir de septembre 1943³²⁰. Pour se faire, elle fixe la capacité transportée, les heures de départ et d'arrivées des trains, notamment sur les voies Juvisy-Vierzon³²¹.

Ces mesures n'y font rien, et le trafic ferroviaire est largement atteint en cette année 1943. Les relations avec l'Afrique sont arrêtées des suites de l'intervention alliée, et la conjoncture n'est pas favorable à l'Allemagne et à ces alliés dont Vichy fait partie. Les autorités s'inquiètent d'autant plus que le 7 octobre, une lettre anonyme dénonce la volonté de certains cheminots de Juvisy de rompre les anciennes voies PO et PLM, de détruire la grue de levage et les plaques tournantes pour le jour J. Ce dernier reste encore

³¹⁸ CAH 0039LM0058-001. Comptes-rendus hebdomadaires des faits saillants intéressant la délégation française auprès de l'EBD Paris Sud en 1943. p.46.

³¹⁹ DBMOMS : Théophile Potereau.

³²⁰ CAH 0039LM0058-001. Comptes rendus hebdomadaires des faits saillants intéressant la délégation française auprès de l'EBD Paris Sud en 1943. p.32.

³²¹ *Ibid* p.36.

Les préparatifs au jour J dans les deux camps.

Hernot d'une lucidité presque prophétique annoncé avant même le début des hostilités le problème du manque de sécurité pour les cheminots en cas de bombardement³²⁴. Cette allocution tenue par Hernot en 1938 vise à interpeler ses camarades à propos de la carence de protection face au martèlement allemand à venir. Le pilonnage reste relativement faible en 1940, le danger vient de l'ouest et de l'aviation alliée quatre années plus tard. La défense passive doit alors accomplir sa tâche avec « les moyens du bord ». Créée dans les années 1930, elle a pour but de protéger les populations pendant la guerre et notamment les bombardements. Elle dispose d'un réseau de surveillance et d'alerte, doit construire et recenser des lieux servant de protection, et sensibilisés les habitants sur la conduite à adopter en cas du déclenchement des sirènes.

Les stocks de sécurité relatifs aux secours à apporter en cas d'attaques aériennes ne sont pas constitués³²⁵. À Juvisy, un abri jouxte le parc des belles fontaines où sont installés des soldats allemands. On en édifie un près de l'École Saint-Charles. Un autre est bâti sur la place de la gare non loin de la halle PLM. Le maire rapporte au préfet « *Une partie de la cour de la petite vitesse de la gare de Juvisy a été occupée d'accord avec la SNCF pour la construction d'un élément de tranchées abris. Cette société exige que les travaux soient entourés d'une clôture et pour l'exécuter je vous serais obligé de bien vouloir me faire parvenir les bonnes matières nécessaires*³²⁶. »

Pour Athis-Mons, trois sont construits pour accueillir 100 personnes chacun. Situés trop près du triage, ils se transforment en piège mortel si les bombardements sont trop lourds. Ils sont situés 16 rue Roquelaure non loin

³²⁴ Bnf Gallica. Compte-rendu sténographique/fédération nationale des travailleurs des chemins de fer. Congrès tenu les 27, 28, 29,30 juin 1938 à Paris.

³²⁵ ADE 982W1. Lettre du 26 octobre 1943 adressée par le délégué d'arrondissement au sous-préfet.

³²⁶ Ibid. Lettre du maire au préfet datée du 13 décembre 1943.

de l'entretien, 17 avenue de Chaiges dans la rue du château, et 78 place du cottage près de l'Entrepôt³²⁷.



Plan de l'abri tranché SNCF datant de 1943³²⁸.

³²⁷ Arch.mun.J 3 h 16. Lettre du 5 novembre 1943 du préfet au maire dans le cadre de la défense passive.

³²⁸ Arch.mun. J 3 h 16. Plan de l'abri tranché de la cour de la petite vitesse de la gare SNCF.



Photographie de l'entrée d'un abri à Juvisy³²⁹.

Les intentions d'attentats et de sabotages prospèrent en vue de l'imminence d'un débarquement allié en France. Les cheminots résistants disposent de l'hiver pour prouver aux alliés que leurs actes peuvent être aussi efficaces qu'un tapis de bombe, sans quoi c'est bien un labourage venu du ciel qui attend les installations ferroviaires³³⁰. Les cheminots FTP et ceux du groupe franc Vengeance vont montrer en cette fin d'année 1943 l'étendue de leur talent en matière de « bousillage ».

Ainsi, depuis le début du mois les incidents se multiplient. Le 5 novembre, les signaux lumineux sont perturbés à la gare. Pour cause, les câbles d'alimentation sont coupés³³¹. Le 17, un garde remarque que trois boulons et écrous d'éclisse sont cassés. La piste de l'attentat semble écartée au profit de celle des trépidations auxquelles sont soumises les voies ferrées. Là encore, il s'agit peut-être d'un agent complaisant envers un autre au

³²⁹ Photographie de l'abri du collège Saint Charles. Madeleine Tessier, don de Karim Lozes. (Accessible par la page Picassa de ce dernier).

³³⁰ CHABAN-DELMAS, Jacques, *Les compagnons*, Paris. Albin Michel, 1983, p148-149.

³³¹ AN 72AJ74. Novembre 1943 compte rendu journalier.

moment de la rédaction de son rapport³³². Sur la ligne d'Argenteuil à Juvisy deux déraillements les 21 et 22 novembre entraînent des retards et des perturbations sur la ligne³³³. La répression s'accélère proportionnellement à la hausse des incidents. Le 16 novembre au matin, c'est Manouchian, le grand résistant, qui est arrêté à Évry. Des inspecteurs de la BS2 le suivent depuis Paris, l'appréhendent peu après son passage en gare de Juvisy. Un autre cadre de la résistance régional est appréhendé le 20 novembre. C'est Angerand Octave résistant depuis 1940, devenu front national en mai 1941 et préposé à la propagande du triangle de direction des comités populaires au niveau national après l'arrestation de Capré au printemps 1942. Il est nommé responsable pour la région parisienne en juillet 1943 (IB3). Il est arrêté près de la gare alors qu'il se rend à une réunion du triangle de direction de l'IB3³³⁴. En décembre a lieu la capture des « quatre fusillés du Kremlin-Bicêtre ». Jeunes FTP, ils sont célèbres pour la réalisation de nombreux coups de main, en particulier des déraillements de trains de ravitaillements allemands à Juvisy, Brétigny et Chartres³³⁵.

La rumeur de projets d'attentat de grande envergure enfle au mois de novembre, enjoignant les autorités à prendre des mesures particulières. La gare reçoit une protection spéciale visant l'inspection des communes voisines et leurs rails. Des agents SNCF travaillent de pair avec des requis à la surveillance des voies. Des rondes sont organisées, des hommes postés sur les points stratégiques et menacés du triage³³⁶. De nouvelles enquêtes sont menées pour débusquer les « communo-terroristes ». Moins d'un mois plus tard le réseau Vengeance, bien infiltré dans l'enceinte ferroviaire grâce à certains de ses membres cheminot réalisent un coup de maître avant Noël.

³³² ADY 300W63. note du commissariat spécial de Juvisy du 17 novembre.

³³³ AN 72AJ74. Novembre 1943 compte rendu journalier.

³³⁴ CASTEL Paul, *Comités populaires et résistance des cheminots en région parisienne 1941-1944*, CGT IHS île de France ; mémoire n° 15 novembre 2010. P.36.

³³⁵ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit. p.59.

³³⁶ 300W63. Lettres du 24 novembre 1943 entre le préfet, les commissaires, et le secrétaire général au maintien de l'ordre.

Quatre wagons chargés de munitions sont sabotés, les appareils de bord d'une cellule d'un avion-prototype sur un wagon sont détruits. Trois gros télémètres chargés sur deux wagons en direction de l'Italie sont réduits à néant. Un wagon de biscuit destiné aux soldats allemands est mis hors de consommation, arrosé de pétrole et d'huile³³⁷. L'attaque ne reste pas impunie. Le 19 janvier, le lieutenant Jean Pierre alias « jardin », qui prend la tête d'une compagnie de CDLL-V (ceux de la libération Vengeance) est arrêté. Il devient responsable local pour le réseau Vengeance³³⁸.

Deux jours avant, une réunion d'information est tenue à Juvisy sous la présidence du sous-préfet de Corbeil. Le préfet évoque des problèmes de ravitaillement, de « terrorisme » et procède à un plaidoyer de défense en faveur du gouvernement Laval. L'intérêt de cette assemblée est qu'elle réunit les maires des communes environnantes, mais également le chef de gare de Juvisy. C'est la preuve de la reconnaissance de sa position sociale dans la hiérarchie urbaine, et des prérogatives qui en découlent. En outre le préfet appelle à ne pas couvrir les résistants. Des membres de la LVF (ligue des volontaires français) escortent le préfet à l'intérieur de la salle, les policiers se chargeant de l'extérieur. *« L'orateur a traité des difficultés et de l'ingratitude de la tâche de M^r le chef du gouvernement. Il a montré combien celui-ci déployait d'efforts pour améliorer la condition des Français, alors que ceux-là qui sont responsables de la guerre et qui ont fui ne font rien sinon qu'exciter la révolte. M^r Pierre Laval a su résoudre au mieux les problèmes du ravitaillement, de la relève, des représailles et toute autre question née de la défaite. En conclusion, il a exhorté son auditoire à ne plus travestir la vérité et à reconnaître dans le président du Conseil l'homme qu'il est, c'est-à-dire l'avocat sincère de ses compagnons de malheurs³³⁹. »*

³³⁷ WETTERWALD François, Vengeance, histoire d'un corps franc.

<http://chantran.vengeance.free.fr/>

³³⁸ SORNAT Daniel, *Lieutenant-colonel Jeanpierre, vies et mort d'un grand légionnaire 1912-1958*, Paris, Indo éditions, p.51.

³³⁹ ADE 982W2 Note du 5 mars 1944 adressée au commissariat spécial de Juvisy sur orge.

2/ LES ECHELLES DE LA RESISTANCE: DEGRES D'ENGAGEMENT ET PRATIQUES RESISTANTES AUTOUR DU TRIAGE.

Comme le précise Christian Bachelier dans son rapport sur la SNCF pendant la guerre, il existe pour les cheminots plusieurs manières de s'engager puis de pratiquer la résistance. C'est ce qu'il appelle les formes de la Résistance :

• *Une résistance technicienne « fondée sur la connaissance des données ferroviaires, et organisée notamment par des cadres et hauts fonctionnaires de la SNCF, s'inscrit naturellement dans les réseaux de renseignements et le "Noyautage des Administrations publiques". »*

• *Une résistance spontanée : « souvent prolétarienne et familiale, est faite d'actes isolés de résistance, de "malveillance" mentionnée dans les rapports de la SNCF, ou de "nonchalance" (Nachlassigkeit) dénoncée par les fonctionnaires de la Reichsbahn notamment à partir de 1943. »*

• *Une résistance d'opportunité : « liée aux circonstances comme le passage de prisonniers de guerre et de tous fugitifs à travers les lignes de démarcation. »*

• *Une résistance communiste : « singularisée par la propagande et l'action directe. »*

• *Une résistance Gaulliste : « entremêlant réseaux de renseignements et mouvements de Résistance. »*

• *Une résistance de petits groupes locaux de sabotage.*

A/ LA RESISTANCE INDIVIDUELLE, SPONTANEE DU QUOTIDIEN ET LA DESOBEISSANCE CIVILE.

« Entre 1940 et 1944 des individus, de petits cercles agissent en dehors de cette résistance organisée, soit faute de contacts, soit parce qu'ils restent à sa frange, lui apportant des concours occasionnels. Chez les cheminots, cette résistance locale spontanée et informelle est particulièrement importante, compte tenu des opportunités multiples qui s'offrent à ceux d'entre eux qui veulent faire quelque chose. Le passage de courrier ou de personnes à travers les lignes, les petits sabotages insaisissables sont très souvent le fait de cheminots isolés ou en petits groupes, qui se livrent à une résistance au quotidien ou occasionnelle sans pour autant se rattacher à une Organisation³⁴⁰. »

Ici, il s'agit de la résistance qui ne s'inscrit pas dans le cadre d'un mouvement organisé. En ce sens, elle est individuelle, même si certains actes sont parfois partagés dans leur réalisation. Elle se caractérise par la volonté de passer outre la convention d'armistice, l'autorité et les lois de la double tutelle en place, en raison de son manque de légitimité. C'est ici que paraît la désobéissance civile. Enfin, elle est quotidienne et spontanée : devant la pénurie découlant du pillage allemand les hommes résistent par des « combines » qui allègent le poids de l'occupation. Les cheminots à leur échelon se sont presque tous mobilisés pour occasionner retards et avaries sur les trains. Pierre Bérégovoy dit à ce sujet : *« j'ai été résistant de juillet 1943 à septembre 1944 aux chemins de fer, mais je n'ai pas de mérite, presque tous les cheminots étaient résistants³⁴¹. »*

³⁴⁰ HOCHARD Cécile, *Les cheminots dans la résistance*, Paris, La vie du rail, 2013.p.98.

³⁴¹ CHEVANDIER Christian, *Cheminots...* op.cit.p.174.

Franchissement de la ligne de démarcation, transport de lettres et curiosité excessive.

Certains faits qui passent pour de la résistance n'en sont pas à l'origine dans l'esprit de leur initiateur. Les individus confrontés à l'astreinte, doivent s'adapter à une nouvelle façon de vivre, sans pour autant pouvoir se détacher des nécessités, de leurs passions, leurs émotions ou leur curiosité. À chaque fois que l'on dresse des murs de séparation, il y a toujours des hommes pour les franchir. À plus forte raison encore pour les cheminots, qui disposent de l'instrument nécessaire à cette traversée, leur outil de travail, le train. En rompant les accords de l'armistice et bafouant le droit mis en place par Vichy sous la contrainte allemande, ils deviennent de fait des résistants.

Irénée Carrayrou est un ouvrier menuisier à Juvisy qui rend visite à sa famille dans le sud de la France. Son père est conducteur de train, il décède en 1929 pendant son service à Capdenac des suites d'un tamponnement. Sa mère y réside toujours. Lui, qui combat en 1940, est réadmis le 17 octobre 1940 et prend son premier congé depuis sa reprise d'activité. Il est arrêté au moment de traverser la zone de démarcation puis condamné à un mois de prison. Il n'a pas encore 25 ans. Le 3 juin 1941 lors de son retour sur le triage il rédige sa déposition à ses supérieurs : *« en congé régulier du 1^{er} au 11 mai 1941, j'ai commis l'imprudence de vouloir traverser la ligne de démarcation à Mont-de-Marsan pour me rendre dans ma famille le 1^{er} mai 1941. En gare de Mont-de-Marsan, j'ai été arrêté par les autorités allemandes pour avoir gardé sur moi deux lettres ouvertes et d'un caractère purement familial que je devais passer en zone libre pour des amis. Pour cette raison, les autorités allemandes m'ont gardé pendant 1 mois du 1^{er} mai au 1^{er} juin et je n'ai pu reprendre mon service que le 3 juin³⁴². »* Les Allemands précisent qu'il dispose également d'une certaine somme d'argent. La peine paraît aujourd'hui bien lourde, mais

³⁴² CAH 0303LM0012-001. Agents arrêtés par les autorités allemandes, Région Sud-Ouest Matériel et traction : Carrayrou Irénée p.184-200.

en temps de guerre, ce tarif est monnaie courante. Le transport de courrier et de personne se rapproche fortement des activités des réseaux. En ce sens, elles inquiètent l'occupant et conduisent à des incarcérations punitives³⁴³.

Émile Bouju n'a que 21 ans lorsqu'il est arrêté. Il échappe de peu, avec son frère, à une exécution sommaire pour un excès de curiosité qui n'est pas du goût des Allemands. C'est un ouvrier qui est confirmé ajusteur-monteur. Lors d'un de ses repos, il a l'audace d'infiltrer un terrain où sont entreposés des vieux avions français. Voici sa déposition auprès du chef de l'entretien pour excuser son absence : « *Au cours de mon repos du 18 mai 1941, je me promenais chez lui aux environs de Tours ; à Chanceau, voyant dans un champ au bord de la route des avions, je pénétrais sur le terrain et alors que je sortais d'un appareil que je venais d'examiner je fus arrêté par une patrouille de soldats allemands. Ils me condamnèrent à 7 semaines de prison ainsi que mon frère qui se trouvait avec moi. Ils me relâchèrent le 7 juillet. Ma condamnation portait sur le fait d'avoir pénétré sur un terrain allemand*³⁴⁴. » Son père écrit pour expliquer les raisons de son emprisonnement. « *Il existe à Chanceau sur Choisille un faux camp fait de vieux avions français désaffectés. Alors pour s'instruire et bricoler il est allé avec son frère pour s'instruire et bricoler.* »³⁴⁵ En fait, le terrain situé près de Tours est réquisitionné par la Luftwaffe, il sert de champ d'entraînement pour les navigants³⁴⁶.

Jean Lafon est un chef de brigade de manœuvre de 46 ans en 1941, lui aussi franchit la ligne de démarcation. Lors de sa déposition, il raconte : « *Monsieur l'inspecteur-chef d'entretien. Ayant reçu fin juin une carte de ma mère m'avisant que mon père âgé de 73 années été gravement malade, j'ai*

³⁴³ CHEVANDIER Christian, *Cheminot...* op.cit.p.182.

³⁴⁴ *Ibid.* Bouju Emile, p.202-207.

³⁴⁵ *Ibid.*p.220.

³⁴⁶ Du champ d'aviation à la base aérienne 705, une grande Histoire :

file:///C:/Users/Benji/Desktop/histoire_de_la_ba_705.pdf

1^{er} février 1943 Création à Tours du STAB/VFS KG101 équipé de Junkers Ju88A avec deux groupes. L'escadre est en fait une école d'équipages de bombardement (VFS= *Verbanfuhrershule*) un champ de tir est aménagé au nord de Chanceaux sur Choisille (terrain de la ferme de la chute) pour entraîner les navigants.

fait les démarches auprès des autorités d'occupation pour avoir un laissez-passer qui m'a été refusé. Poussé par le désir de revoir mon père, et voyant que je n'avais aucune chance d'avoir un laissez-passer, je me suis décidé à franchir la ligne de démarcation sans autorisation. Au retour, j'ai été arrêté à Montfront le 3-7-1941 par les autorités allemandes, et détenu à Libourne jusqu'au 18 juillet 1941 à 10 h, je n'ai pu reprendre mon service que le 19 juillet 1941 à 7 h 30. Votre bien dévoué³⁴⁷. »

Élie Baynat est un ouvrier forgeron de 48 ans en 1941. C'est aussi un récidiviste parmi les cheminots du triage, on lui reproche en premier lieu le franchissement de la ligne de démarcation. Voici sa déposition, « *Ayant reçu une lettre de ma belle-mère, laquelle était gravement malade, j'ai demandé auprès des autorités d'occupation pour avoir un laissez-passer pour fin mai qui m'a été refusé. Ma femme ayant renouvelé sa demande à la commune d'Athis avec la nouvelle lettre reçue, disant que sa mère âgée de 75 ans était très malade vers les premiers jours de juin, a été aussi refusée. Voyant qu'il n'y avait rien à faire pour pouvoir avoir un laissez-passer, je me suis décidé à franchir la ligne sans autorisation le 27 juin 1941. J'ai été arrêté à Montfront par les autorités allemandes et détenu à Libourne pendant 16 jours. J'ai pu reprendre mon service le 25 juillet. Votre dévoué* ».

Les deux derniers hommes agissent de concert devant le refus de leur voir accordé leur laissé passer. Le 19 juin 1941, ils demandent un congé et décident tout de même de se rendre en zone libre, c'est ensemble qu'ils sont emprisonnés. Ces quatre cas demeurent typiques de la résistance du quotidien et révélateurs d'un fait important : la résistance des cheminots ne s'opère pas exclusivement sur leurs lieux de travail, elle n'a pas de frontières et pas d'âges...

³⁴⁷ CAH 0303LM0012-001. Agents arrêtés par les autorités allemandes, Région Sud-Ouest Matériel et traction : Lafon Jean, p.209.

Monsieur l'Inspecteur
 chef de l'Estrie
 de Juvisy

J'ai l'honneur de
 vous faire savoir que
 j'ai été arrêté par les
 autorités d'occupation en franchissant
 la ligne de démarcation,
 avec Baynat Elie forgeron
 à l'Estrie, et que nous
 sommes détenus tous les
 deux à la prison d'arrêt
 de Evreux.

Vous devriez représenter
 notre service à l'Estrie,

VII-290^b

desireux de fuir et
 me comptant peut-être
 rentrer avant une dizaine
 de jours, et que nous
 serons fiers nous voir
 le faire savoir officiellement
 si vous nous demandez.

Monsieur l'Inspecteur d'avoir
 l'amabilité de faire parvenir
 une famille et celle de
 Baynat et de leur dire
 de fuir comme nous
 que nous tenons le temps
 long mais ne sommes
 pas malheureux et
 que d'ici deux ou
 trois jours il nous sera

permis de laisser courir
 En espérant de pouvoir
 bientôt reprendre notre
 poste de l'Estrie et
 avec nos meilleurs sentiments
 Veuillez croire Monsieur
 l'Inspecteur à nos respectueuses
 et dévouées salutations

E. Lafon
 (Baynat Elie) Baynat

Lettre de Jean Lafon et d'Elie Baynat qui explique les raisons de leur détention³⁴⁸.

³⁴⁸ CAH 0303LM0012-001. Agents arrêtés par les autorités allemandes, Région Sud-Ouest Matériel et traction p.217-218.

Petits sabotages, vols et trocs.



Photographie de Robert Hernio, membre du triangle de direction des comités populaires de la région parisienne à partir de novembre 1940³⁴⁹.

Les exemples d'accidents pouvant couvrir des petits sabotages jalonnent la partie précédente de ce mémoire. Leurs traces sont rares et leur appréciation dépend surtout d'une interprétation laissée possible par certains récits postérieurs. À Juvisy, les méthodes sont semblables à celle des autres grands triages. Le témoignage de Robert Hernio permet de se rendre compte de la forme que prennent ces sabotages mineurs. Dès la fin de 1940, il évoque la rupture des voies et la difficulté qu'occasionne la casse des machines par les cheminots, qui pour la plupart ne peuvent se résoudre à détruire leur moyen de travail. Les hommes ne manquent alors pas d'imagination pour gêner les transports allemands : l'incendie de wagon de pailles ou de lin ; le changement de destinations par modifications des étiquettes ; le sabotage des freins ou des liens maintenant les marchandises sur les wagons ; les erreurs d'aiguillage et des dépôts de sables dans les mécanismes par exemple. Des « oublis » récurrent concernant des pièces à changer ou à entretenir, conduisent à des défections et retards nombreux. L'identification des auteurs et d'autant plus difficile que certains cheminots, pour brouiller les pistes,

³⁴⁹ HERNIO Robert, *Avant que...* op.cit.p.281.

agissent pendant leur repos. « *Profitant de son détachement au dépôt de Juvisy, un cheminot fait du zèle : en dehors de ses heures de service, il vidange les boîtes à graisse des wagons allemands à l'aide d'une seringue spécialement modifiée par lui à cet effet*³⁵⁰. »

Les trains allemands font souvent l'objet d'une attention particulière, comme c'est visible dans le film « *la bataille du rail* », réalisé par René Clément après-guerre. Quelques témoignages l'attestent : « *Rentrant au dépôt de Juvisy après avoir acheminé un train allemand, un mécanicien sollicité d'assurer un autre train allemand de Juvisy à Paris refusa, son temps de machine étant dépassé. Sur l'insistance allemande, il se fit porter malade et rentra chez lui. Le lendemain, en venant chercher un bulletin de visite au dépôt, il se voit reprocher son refus de service et le retard du train. Gratifié d'un blâme et d'une retenue sur sa prime de fin d'année, il s'en consola : le convoi avait pris 12 heures de retard*³⁵¹. » « *Un cheminot du service des manœuvres du dépôt de Juvisy effectuait tous les matins, vers 9 heures, la sortie, de la sablière Longuet, d'un train de gravier de 1800 tonnes destiné au Mur de l'Atlantique. La manœuvre devait durer 2 heures et le départ se situer vers 12 heures. Invariablement, le train était aiguillé sur les voies en cul-de-sac, ou des voies ou les conditions de débranchements à la butte rendaient difficile la rapide récupération des véhicules. Un départ à l'heure n'était jamais possible malgré les efforts des cheminots allemands. La coordination du PC gare et du PC triage, pour occasionner ce retard systématique, n'a jamais été percée des occupants*³⁵². »

En ce qui concerne les disparitions de biens sur le triage, on reconnaît deux grandes catégories pour classer les larcins commis par les cheminots. La première concerne le vol de subsistance qui est un palliatif au rationnement que met en place Vichy. Il permet de surcroît de passer outre le recours au

³⁵⁰ CHOURY Maurice, *Les cheminots...* op.cit p.110.

³⁵¹ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit p.481.

³⁵² *Ibid* p.482.

marché noir qui propose des biens à des prix très onéreux. Cependant, il est aisément assimilable à un acte Antiallemand, étant donné qu'une importante part des produits transitant par le triage est destinée à l'occupant. À côté de ces pillages, et pour améliorer le quotidien, existent les maraudages ayant pour but de saboter les machines et installations ferroviaires. Plutôt que des détournements, il s'agit ici de dissimulation. Tout du moins lorsque les outils ou matériaux volés ne sont pas réutilisés dans le cadre du troc remis au goût du jour en ces temps de pénurie. Pour lutter contre ces vols, la police d'État travaille de pair avec le service de surveillance général des chemins de fer qui se montre souvent plus conciliant que les premiers.

Entre décembre 1940 et janvier 1941, ce sont 5 agents qui sont inquiétés par la police de Juvisy, après qu'une enquête des fouilles et des perquisitions soient organisées des suites des pillages sur des wagons présents sur les voies. L'affaire a lieu au début de l'occupation. La plupart distribuent une partie de leur butin à leurs collègues ou les échangent contre d'autre bien saisis. Il est certain que ces méthodes demeurent des constantes tout au long de la guerre. Arrêtés puis interrogés, ils reconnaissent le vol de :

- *2 litres de vin.*
- *67 paquets de tabac, 14 boîtes de petits pois, 5 bouteilles de spiritueux, 5 kg de sel, 29 morceaux de savon, 3 outils.*
- *4 boîtes de petits pois, une bouteille de cognac, une peau de mouton.*
- *18 boîtes de conserve, 23 morceaux de savon, des outils et de l'étain provenant des ateliers, 6 paquets de tabac.*
- *1 paire de bottes, 4 kg de café, 2 paires de souliers, 1 paire de tenailles³⁵³.*

Certains hommes peinent à courber l'échine devant la nouvelle vie qui s'offre à eux. L'ouvrier Élie Baynat, déjà sanctionné en 1941 pour avoir traversé la ligne de démarcation sans laisser passer, se retrouve une seconde

³⁵³ Arch.B 2005/028/ETAT/127/6. Dossier de Ramond où figurent les affaires de vol concernant les visiteurs Malhouroux, Degabriel, Guérin, Laboureau

fois au cœur de l'intrigue. On le soupçonne d'avoir volé du carbure de calcium sur le triage. Le cheminot mène une vie compliquée au rythme de ses nombreuses responsabilités, comme beaucoup de Français d'alors. Son plaidoyer est édifiant et permet de saisir un fragment de l'ambiance quotidienne de cette sombre époque : « *Le 13 décembre dernier, j'ai reçu chez moi mon neveu Rous Raoul âgé de 17 ans et occupé comme ouvrier agricole chez Mme Ardoin à Pouilly (Loiret). Mon neveu, m'a fait connaître que sa patronne manquait cruellement de moyens d'éclairage. Pris de pitié pour cette femme qui a 2 enfants en bas âge à élever, et dont le mari est actuellement prisonnier de guerre, j'ai consenti à remettre à mon neveu quatre boîtes de carbure d'un poids total approximatif de 10 kg acheter en partie et a plusieurs reprises chez monsieur Tillon, un commerçant de la localité. Le surlendemain, deux inspecteurs de police m'ont interrogé sur la provenance de ce carbure. Pensant qu'il s'agissait de deux inspecteurs de la police d'État, mon premier réflexe a été de ne pas créer des ennuis à ce commerçant, qui m'a cédé la marchandise contre ma promesse de lui fournir un bon sitôt que je l'aurai. Aussi j'ai déclaré à ces inspecteurs que le carbure provenait en totalité du triage. Mais en réalité, je n'en ai pris qu'une petite quantité : 2 à 3 kilos seulement restaient dans une caisse près d'un appareil portatif de soudure. Quant au tirant de fer, cette pièce a été confectionnée chez moi au moyen d'un morceau de fer rond trouvé au cours du défonçage de mon jardin, situé sur le bord de Seine à l'emplacement de l'ancien atelier de démolition de wagons chez Labardelle. Je regrette sincèrement mon acte, c'est la première fois que je commets une faute semblable et si je me suis laissé aller à la commettre c'est dans l'unique désir de rendre service à une pauvre femme accablée par ces charges de famille et l'absence de son mari. Je n'avais nullement d'en tirer un profit quelconque, j'ai toujours eu une vie droite, j'ai élevé mes deux enfants et mes trois neveux et nièces. Ces derniers étant tombés orphelins de père et de mère à l'âge respectif de 18 mois 9 ans et 12 ans. Je voudrais, monsieur l'ingénieur, que mes antécédents soient pris en*

considération et dans cet espoir je vous prie de croire à mes sentiments respectueux et dévoués³⁵⁴. »

Copie
SÉCRÉTARIAT GÉNÉRAL
MONTPELLIER
17 DÉCEMBRE 1942

PB

VII 64

NATRIEL ET TROUPE
REÇU
19 DEC 1942
SÉC

LAYMA
ORLÉANS
17 DÉCEMBRE 1942

Sous Agent Technique

Monsieur le chef du 1^{er} groupe S.S.G. à Vierzon
=====

Le 14 courant, vers 9 heures du matin, nous étions avisés par l'homme d'équipe Duriez qu'un fils d'employé, avait déposé à la consigne, un colis assez volumineux, qui semblait contenir du carbure.

Sur les ordres de Monsieur Leuchez, chef de brigade, nous nous sommes rendus Delbas et moi, à Teury, où, nous avons interpellé le nommé ROUS Raoul. Celui-ci était porteur de 4 boîtes en fer blanc, contenant environ 10 kilos de carbure, ainsi que d'un ~~travail~~ ^{travail} de brabant objet semblant fait avec de l'acier deux en barre. Après cet individu, le carbure lui aurait été remis par son oncle, Monsieur BAYNAT, ouvrier forgeron à l'entretien de Juvisy (Pièce N° 2)

Le lendemain 15, nous avons interrogé Baynat dans le bureau de M. le chef de l'entretien de Juvisy. Baynat nous a avoué avoir dérobé le carbure à l'entretien, mais nous n'avons pu obtenir d'autres renseignements sur l'échange de café et de gâteaux (Pièce N° 3)

Une démarche faite à M. Maurice Pelly par Outerville, chez Monsieur Ardenin employeur de l'un d'eux n'a donné aucun résultat

Le carbure a été laissé en dépôt à la gare de Teury

Si-joint la déclaration de Baynat Elie, ouvrier forgeron à l'entretien de Juvisy et de son neveu Rous Raoul

Transmettons une copie de ce rapport à Monsieur L'ingénieur de la traction de Paris et à Monsieur le chef de l'entretien de Juvisy

Le Sous Agent Technique
Jayma

Rapport des agents du service de surveillance générale concernant le vol de carbure³⁵⁵.

³⁵⁴ Arch.B 2005/028/ETAT/454/16. Dossier Bayant Elie.

³⁵⁵ *Ibid.* L'interrogation sur le lieu de travail du détenu permet en outre de mettre la pression sur ces camarades.

La solidarité corporatiste : Une camaraderie cheminote ?

« En s’implantant au sein de la SNCF, les organisations clandestines suscitent aussi des formes d’aide ponctuelle qui peuvent s’avérer cruciales pour leurs survies : la complicité tacite de celui qui ferme mes yeux devant le comportement anormal d’un collègue ; celle du cadre qui invente à l’intention d’un *bahnhof*, une cause accidentelle à un sabotage pour éviter des représailles ; celle des ouvriers favorisant la fuite d’un camarade que la police allemande ou de Vichy vient chercher en plein atelier ou celle des cheminots qui l’hébergent ensuite³⁵⁶. »

La complicité est latente parmi les travailleurs du rail. Sauf exception, ils ne dénoncent pas leurs camarades. Un épisode sur le triage en témoigne largement. « Un cheminot détaché au dépôt de Juvisy s’improvisait graisseur à ses moments perdus. Muni d’une seringue modifiée par ses soins et d’un bidon, il vidangeait les boîtes des wagons allemands. En cette période, les “chauffages” se multiplièrent dans les trains : ils furent officiellement imputés à la faible quantité d’huile allouée et à sa mauvaise qualité. Ce même cheminot en cours d’opération, un jour, ne vit pas venir un Allemand ; son bidon d’huile étant plein, il dut jeter le contenu de sa seringue sur le ballast. — Que faites-vous là ? Dit l’Allemand — Je graisse les roues. — Comment se fait-il qu’il y ait, de l’huile par terre ? Répliqua, le cheminot occupant qui n’était pas dupe. — Ça va bien, vous avez de la veine que je sois Alsacien³⁵⁷. » Cette anecdote rappelle que les *bahnhofs* ne sont pas essentiellement Allemands, mais parfois Alsaciens, parfois Roumains ou Hongrois. Les Alsaciens pour beaucoup ne peuvent se résoudre à dénoncer leur camarade, tant leur appartenance à la nation française et à la corporation cheminote est forte, et pour certains plus déterminante que leur culture germanique.

³⁵⁶ HOCHARD Cecile, *les cheminots...* op.cit.p98.

³⁵⁷ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.484.

La méfiance est de mise en ces temps troubles, surtout envers les « nouveaux » travailleurs du triage. Certains agents résistent sans savoir que leurs voisins en font autant, jusqu'à ce qu'une parole ou un geste trahissent leurs intentions, et marquent dans certains cas le début d'une coopération. Cette coopération se manifeste plus aisément au sein des équipes qui travaillent sur un même poste, puisque les hommes se voient au quotidien, se connaissent et se font confiance. Les liens entre les cheminots et leurs responsables sont soumis à davantage de vicissitudes. Certains accablent leurs agents quand d'autres se montrent protecteurs. C'est à travers les rapports rédigés aux ingénieurs que l'on peut saisir de la part de bienveillance ou de zèle des cadres du triage envers leurs hommes. Les exemples de minimisation de la gravité relative des faits imprègnent une tranche certaine des rapports étudiés : « *Le service de cet agent donnait précédemment satisfaction, nous l'avons autorisé à reprendre son service ; ces déclarations paraissent sincères et semblent devoir être retenues, ces trois agents sont habituellement sérieux et donnent satisfaction dans leurs services.* À la suite des sabotages, le chef de l'entretien affirme que ces derniers n'ont pas lieu à Juvisy alors que c'est vraisemblablement le cas³⁵⁸.

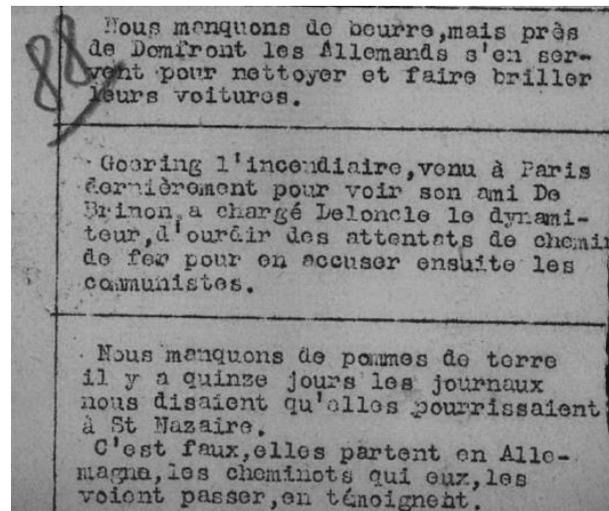
Lorsque les preuves sont trop importantes contre certains agents à qui l'on reproche des faits jugés trop graves, la surveillance des services SNCF par les Allemands ne peut pas être court-circuitée par les cadres du triage qui risquent leurs peaux et leur place. Le sauvetage se fait parfois à l'échelon supérieur quand cela est possible. La résistance s'implante aussi parmi les ingénieurs SNCF, à travers NAP-fer (noyautage des administrations publiques) puis résistance Fer. Guerville en devient le responsable pour le Sud-ouest³⁵⁹.

³⁵⁸ ADY 300W63. Rapport des inspecteurs des renseignements généraux au commissaire principal des RG, daté du 30 mai 1942. « *De l'avis de l'ingénieur, chef de l'entretien, rien ne prouve que le sabotage ait été commis à Juvisy* ».

³⁵⁹ MARCOT François, *Dictionnaire historique de la Résistance*, Paris, Robert Laffont, 2006 p.208. Entrée « Résistance-Fer ».

B/ LA RESISTANCE DEFENSIVE, POLITIQUE ET SYMBOLIQUE.

Tracts et propagande.



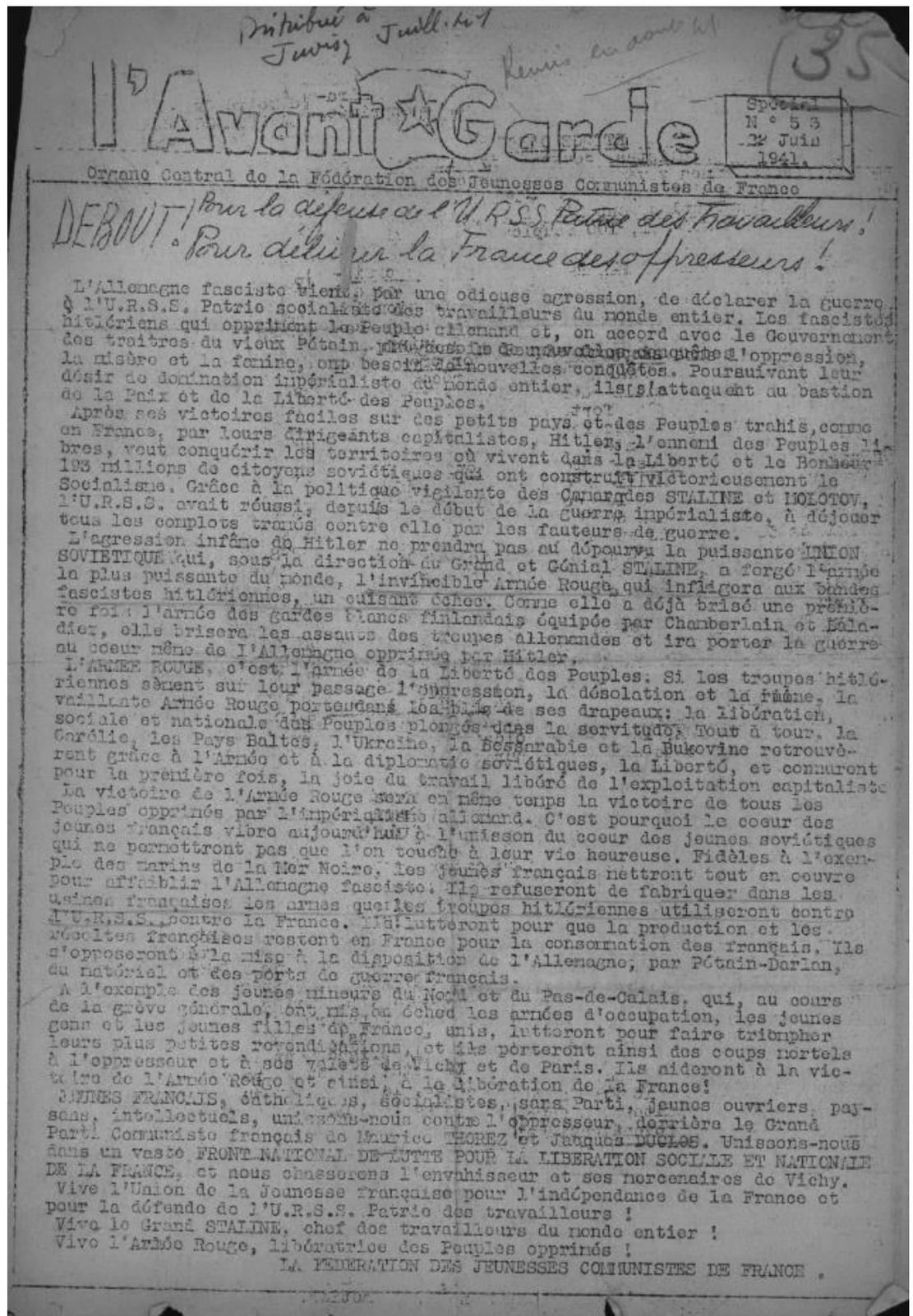
Papillon retrouvé le 8 octobre 1941 à la gare³⁶⁰.

Dès la fin de l'année 1940 apparaissent les premiers tracts. Certains rappellent les faits d'armes commis par des cheminots, pour inciter les autres à continuer le combat. « À l'une des réunions du triangle de la région de Versailles, la discussion s'engagea au sujet d'un tract qui mentionnait les sabotages effectués dans différents centres ferroviaires notamment Juvisy et Ivry³⁶¹. » La plupart des tracts demeurent néanmoins d'inspiration communiste.

Un ajusteur balancier de la gare d'Ivry, Pierre Brossard, passe dans la clandestinité sous le nom de Philibert. Il accepte un travail de propagande pour le Parti communiste et devient responsable des cadres de la section de Juvisy pendant trois mois, avant d'accéder à la responsabilité de dirigeant de la région parisienne sud jusqu'en décembre 1942. Il est sans doute un des instigateurs des tracts retrouvés sur le triage entre juillet et octobre.

³⁶⁰ CAH 0025LM1934-008. Répertoire des tracts communistes.

³⁶¹ HERNIO Robert, *Avant que...* op.cit.p46.



Édition clandestine de « l'avant-garde » n° 53 faisant l'apologie du système bolchévique³⁶².

³⁶² CAH 0025LM1934-008. Répertoire des tracts communistes. Tract de juillet 1941.

95
NOUS MANQUONS DE VIN, PARCE QUE...

L'occupant réquisitionnaire, pille, vole notre récolte et nos disponibilités

Les responsables de notre disette ? Le Reich hitlérien et les pouvoirs publics !

La France est le premier pays du monde pour la production viticole, tant par la quantité que par la qualité. Nous produisons 40% de la production mondiale, et nos vins de crus n'ont pas leurs pareils.

Malgré une régression sérieuse des plantations, par rapport au début du siècle, neuf fois sur dix nous connaissons des années pléthoriques dans la production. Il y avait crise de surproduction, et les pouvoirs publics étaient continuellement dans l'obligation de prendre des mesures pour... distiller, contingentier, bloquer le vin, ou même FAIRE ARRACHER LES CEPS.

Cette année, les choses sont complètement renversées et nous connaissons une crise sans précédent : la disette du vin.

Depuis plusieurs mois, les consommateurs, même dans les régions productrices, manquent de vin. A Paris et sa banlieue la disette est encore plus sérieuse. A cette pénurie du « pinard » s'ajoute la rarefaction de la bière, du cidre, de la limonade et des autres boissons.

Jusqu'ici, on n'a pu trouver à cette situation qu'un palliatif : L'INSCRIPTION, suivie bientôt après du rationnement. Ainsi notre boisson nationale, le vin, n'est distribuée qu'avec parcimonie : 2 litres par semaine.

Une fois encore, ce sont les ouvriers, les petites gens qui souffrent le plus de cette disette, les gens fortunés ont réservé en cave ou peuvent acheter des vins fins qui, eux, ne subissent pas la même contrainte.

Pendant les fortes chaleurs on a vu des travailleurs de force et des cultivateurs contraints de boire du « coco ».

Les responsables ?...

Cette pénurie dans l'alimentation viticole a amené plusieurs controverses parmi les gens plus ou moins compétents.

On accuse tel personnage, tel ministre en fonction, ou « démissionnaire », le statut viticole, la Commission Interministérielle de la Viticulture, etc., d'être responsables de cette situation.

Comme il est facile, « on joue » avec les chiffres. Chacun interprète les statistiques à sa façon et suivant les besoins de sa mauvaise cause. Certains rendent même responsable le producteur qu'on accuse de ne pas vendre, ou le consommateur qui, parait-il, stocke ! DANS LES DEUX CAS, CEUX QUI N'ONT PAS VENDU LEUR RECOLTE ET CEUX QUI ONT DES RESERVES SONT DES GENS QUI ONT DES MOYENS FINANCIERS.

D'ailleurs, en fin de campagne, les producteurs qui disposent de réserves sont, la plupart du temps, les gens « vignerons » qui, en même temps, sont commerçants en gros comme, par exemple, « LA SOCIÉTÉ VITICOLE ALGÉRIENNE » ou la « MAISON G. V&S (cœur Pajol, au petit Bercy) ». Ils profitent ainsi d'un marché noir qui se fait impunément au grand jour.

Enfin, la question du vin suscite une grosse discussion, mais le vin se fait de plus en plus rare.

Le PARTI COMMUNISTE, soucieux de dire la vérité, a pu se documenter à « L'AGENCE FRANÇAISE D'INFORMATIONS DE PRESSE » (« francophonie » de nom, puisqu'elle est dirigée par les nazis), 194, AVENUE DES CHAMPS ÉLYSÉES, PARIS-8^e. On ne pouvait donc pas le taxer de partialité.

D'après cette agence, la récolte de 1940, avec les

disponibilités, s'est élevée à 78.444.000 hectolitres. Selon les statistiques basées sur les années précédentes, le gouvernement avait cru bon d'établir les prévisions suivantes :

45.000.000 d'hectolitres pour la consommation taxée.
13.400.000 hectolitres pour la consommation en franchise.

1.000.000 d'hectolitres pour l'exportation.
5.000.000 d'hectolitres pour faire les vins mutés et les moûts concentrés.

4.000.000 d'hectolitres pour la distillation.
Surtout au total : 68.400.000 hectolitres.

IL RESTAIT DONC ENVIRON 10 MILLIONS D'HECTOLITRES EN SUPPLÉMENT, COMPTE TENU DES 9 MILLIONS D'HECTOLITRES MUTÉS OU DISTILLÉS ET DE 1 MILLION PRÉVUS POUR L'EXPORTATION.

... les voici !

Sachant cela, comment expliquer la pénurie de vin ? Par trois causes :

1^o — LA REQUISITION MASSIVE DE « L'ARMÉE ALLEMANDE ». L'agence A.F.I.P., citée plus haut, contrôlée par la censure nazie, donne dans un bulletin, du 5 juillet, les chiffres suivants : « 2 MILLIONS D'HECTOLITRES (ACHETÉS PAR LA VOIE DU CLEARING), PLUS 400.000 HECTOLITRES REQUISITIONNÉS SUR PLACE POUR LES BESOINS DES TROUPES D'OCCUPATION ».

Ces chiffres, émanant d'une telle source, sont certainement au-dessous de la réalité.

Il faut encore ajouter à cela qu'une partie des vins mutés est passée outre-Rhin : que les troupes d'occupation consomment du vin — et du bon — dans les débits. N'a-t-on pas vu souvent aussi des officiers allemands expédier de nos meilleurs crus dans leurs familles ?

Enfin, pour compléter, rappelons que l'Etat-Major nazi a le contrôle sur L'ALCOOL et le SERVICE DES POUDRES. En conséquence, la majeure partie de L'ALCOOL PROVENANT DES 5 MILLIONS D'HECTOLITRES DE VIN DISTILLÉ A ÉTÉ RAFFLÉ EN VUE DE LA GUERRE PAR LES ALLEMANDS, QUANT AU « RÈGLEMENT PAR LA VOIE DU CLEARING », CHACUN SAIT CE QUE CELA VEUT DIRE. AVEC LES 400 MILLIONS QUE NOUS DONNONS CHAQUE JOUR ET LES 115 MILLIARDS QUI FIGURENT AU COMPTE DE L'ALLEMAGNE A LA BANQUE DE FRANCE NOTRE PAYS EST VIDE DE LA PLUS GRANDE PARTIE DE SES PRODUITS.

VOILA QUEL EST LE PREMIER ET PRINCIPAL RESPONSABLE DE LA PÉNURIE DE VIN ! TELLE EST LA CAUSE ESSENTIELLE POUR LAQUELLE, EN DÉPIT DES ALLEGATIONS MENSONGÈRES, NOUS MANQUONS DE VIN. LA, comme ailleurs, le nazi pille et vole !

2^o — LA CONSOMMATION A SÉRIEUSEMENT AUGMENTÉ, quoique plus de 1 million de nos frères sentent illégalement maintenus dans les camps de prisonniers.

Elle est passée de 3.750.000 hectolitres par mois à 4.500.000 et même à 5.200.000. Elle a depuis été réduite.

Les raisons de cette augmentation sont multi-

pres : la suppression de certains apéritifs, les restrictions alimentaires qui amènent beaucoup de gens à rechercher dans le vin un complément alimentaire.

3. — **LE MANQUE DE TRANSPORTS PAR ROUTE ET PAR VOIES FERREES ; LES DIFFICULTES DE NAVIGATION DANS LA MEDITERRANEE, EMPECHENT LE VIN RESTANT DANS LE MIDI ET DANS LE NORD DE L'AFRIQUE D'ARRIVER A PARIS ET AILLEURS.**

Ainsi, nous manquons de vin parce que L'OCCUPANT NOUS A VOLE NOTRE CARBURANT, NOS CAMIONS ET NOS WAGONS avec la complicité des trahisseurs de Vichy, Pétain-Darlan-Gaziot et Cie, et celle de Dhat, Deloncle, Doriot, de Brisson et consorts.

Enfin, il convient de noter qu'il peut aussi rester dans les entrepôts une certaine quantité de stocks. Mais les firmes attendent la hausse, OU VENDENT LES VINS NATURELS COMME DES VINS D'APPELLATION CONTROLEE.

Malheureusement, les vins de marque sont trop chers pour le commun des consommateurs. N'a-t-on pas vu dans une vente récente, à l'Hôtel-des-Ventes de Paris, les prix suivants :

Grands crus de Bordeaux, de 75 à 100 frs la bouteille; Champagne de bonne marque, 200 frs ; 5 bouteilles Mont-et-Chandon, brut Impérial 1911, 2.525 frs (frais en sus) ; Cognac-1918, 1.000 frs la bouteille ; Chartreuse Jaune, 1.100 frs la bouteille, etc...

Qui peut les acheter sinon les profiteurs de régime et les officiers de l'occupant ?

En dépit de toutes les mesures prises, et du fait des énormes excédents plus haut, nous manquons de huit millions d'hectolitres de vin pour faire la soudeuse. C'est pourquoi diverses mesures draconiennes, visant les consommateurs, ont été prises pour pallier à cette situation.

Mais les trusts s'enrichissent

Le vin reste cher à la consommation, et l'impôt perçu est toujours de 20 frs par hectolitre (1 fr. 30 en 1914).

D'autre part, il est octroyé 0 fr. 45 en moyenne pour débiter un litre de vin, ce qui est juste. Par contre, le consommateur de gros dépense à un bénéfice légal de 140 à 150 frs par hectolitre, sans compter le marché noir plus rémunérateur.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner si, dans ces conditions, les trusts réalisent de gros profits.

Comme à l'habitude, nous en offrons quelques uns, pour suppléer au manque d'informations de ce genre, sur la grande (7) presse, contrôlée par l'occupant, n'êtes-vous pas quant à celle de Vichy, sous la houlette des Pétain-Darlan, elle est également maîtresse comme une carpe sur ce sujet.

Pourtant, pour le vin, comme pour toute la production, il y a des bénéfices considérables réalisés.

La MAISON NICOLAS a vu 23.055.000 francs de bénéfices bruts.

Les ETABLISSEMENTS JULIEN DARMOY en accusent 33.154.566 francs.

La MAISON CINZANO donne « sur le papier » 15.255.473 francs de bénéfices nets.

La BENEDECTINE — sous la direction de la famille Lagrand — réalise 10.532.591 francs de bénéfices nets.

Les DISTILLERIES DE BRETAGNE ET NORMANDIE, 5.355.943 francs.

La SOCIETE VINICOLE DE CHAMPAGNE a fait passer son capital de 20.100.000 francs à 43.125.774 francs, tandis que l'allemand nazif C. Hermann Mumm, devient son principal coconsommateur.

Les ETABLISSEMENTS PERNOD comptent 22.401.459 francs de bénéfices nets.

La SOCIETE DES VINS DU MIDI ET D'ALGERIE, 991.573 francs de bénéfices nets, etc., etc...

Non seulement ces bénéfices énormes sont partagés par une poignée d'actionnaires sans scrupules, mais le

tableau est plus édifiant encore, si possible, quand nous examinons la valeur des actions en Bourse, que ce soit à la Bourse de Paris, Berlin, Rome, Tokio ou autres lieux.

ON PEUT DONC CONSTATER QUE LE REGIME SOUS-DISANT « NATIONAL-SOCIALISTE » NE GENE NULLEMENT LES PREBERENDIERS. IL EN EST DE MEME PARTOUT OU LE FASCISME IMPOSE SA DICTATURE SANGLANTE.

	Valeur totale	en 1914
Benedictine	1.500	12.800
Branerie du Fort-Carré	500	2.325
Darmoy	500	1.150
Distilleries Cosanier	500	3.150
Nicolas	100	700
Saint-Raphaël	500	7.650
Suss	100	1.525
Viticulteurs de la Méditerranée	100	750
Viticulteurs de Champagne	175	405

TELS SONT LES FAITS IRRÉPUTABLES ALORS QUE LES SALAIRES RESTENT INSUFFISANTS, AU MOMENT OU LES DEBITANTS H'ONT PLUS RIEN A VENDRE ET QUE LES EMPLOYES DES MAISONS VITICOLES CONNAISSANT LE CHOMAGE.

A TRAVERS CETTE CRISE, LES GROSSES MAISONS, A SUCCURSALES MULTIPLES, AURONT, UNE FOIS DE PLUS, L'OCCASION D'ELIMINER BON NOMBRE DE PETITS DEBAILLANS.

Exigez du vin !

PARISIENS, BANLIEUSARDS, CONSOMMATEURS.

Nous vous avons expliqué les raisons de cette pénurie cruelle, ou, tout au moins, sans aucune recette de la part des gouvernants franco-allemands.

LE PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS VOUS ENGAGE A L'ACTION ET A LA LUTTE CONTRE LES FAUTEURS DE VIE CHERE, CONTRE LES OPPRESSEURS QUI PILLENT NOTRE PAYS ET NOUS DONNENT LA PORTION CONGRUE.

C'est la loi du Talion, c'est le principe du Docteur. Mais le peuple français, la population prisonnière démenteront qui, malgré des flots de mensonges et de calomnies, ils savent qui les défend, qui les opprime, qui pille la France.

PARTOUT, MENAGERES, DISCUTEZ DANS LES « QUEUES », DEMANDEZ DU VIN POUR VOTRE FAMILLE.

OUVRIERS, EXIGEZ UN LITRE DE VIN PAR JOUR ET PAR HOMME, A LA CHARGE DE L'ENTREPRISE.

DEMONTREZ OU SONT LES COUPABLES.

LUTTEZ POUR QUE LA REPARTITION SOIT EFFECTUEE PAR DES COMITES POPULAIRES DANS CHAQUE QUARTIER, DANS CHAQUE CIRCONSCRIPTION.

DEMAIN, POUR LA PLUS GRANDE JOIE DES VITICULTEURS, EUX AUSSI DUREMENT EXPLOITES, ET POUR LE BONHEUR DE TOUS, UN GOUVERNEMENT DU PEUPLE, EN PLUS DE LA LIBERTE ET DE L'INDEPENDANCE, DONNERA A TOUS LA RATION ALIMENTAIRE QUI LEUR REVIENT.

AU DEBUT DE JUILLET, A LA BARRE DE LA GESTAPO ET DE LA POLICE SUPPLEMENTAIRE FRANÇAISE, DONT LES CHEFS SONT A SA DEVOTION, LE FRONT NATIONAL DE LUTTE POUR L'INDEPENDANCE DE LA FRANCE A ETE CONSTITUE.

EN MASSE, PEUPLE DE FRANCE, ADHERE A CES COMITES.

DE CEWE FACON, NOUS DELIVRERONS NOTRE PAYS DES Hordes FASCISTES ; NOUS AIDERONS L'UNION SOVIETIQUE ET SON INVINCIBLE ARMEE ROUGE A ABATRE DEFINITIVEMENT LE FASCISME INTERNATIONAL. NOUS INSTAURERONS A JAMAIS LA PAIX.

ET NOS RICHESSES NATURELLES, Y COMPRIS LE VIN, SERVIRONT D'ABORD AUX FRANÇAIS.

Le Parti Communiste Français (S.F.I.C.)

ECOUTEZ RADIO-MOSCOU

Heures	Longueur d'ondes
8 h. 30	19 mètres et 32 mètres
8 h. 45	19 mètres
11 h.	19 mètres
13 h. 45	9 mètres et 21 mètres
20 h. 15	31 mètres
21 h.	31 mètres
23 h.	24 m., 22 m., 50 m.

Tract retrouvé en septembre 1941 sur le triage³⁶³.

³⁶³ Ibid.

L'activité de propagande communiste explose après le 22 juin 1941. Les relais sont nombreux sur le triage en dépit des nombreuses arrestations dont souffrent les partisans. Les cheminots ne distribuent les brochures de la main à la main qu'en cas de confiance totale envers leurs destinataires. La plupart du temps, ils sont déposés dans les casiers des travailleurs. Les papillons, souvent plus petit peuvent être collé sur les murs, des dépôts, des ateliers, voir sur les trains. Des méthodes semblables sont utilisées par l'occupant. Des affiches fleurissent sur les cloisons et promettent des récompenses pécuniaires pour toute information entraînant l'arrestation des auteurs d'attentats, des communistes, et des poseurs de tract.

La corrélation s'établit facilement entre ces tracts et les activités qui sont reprochés au cheminot de Juvisy par Vichy et l'occupant au cours de la guerre. « *L'avant-garde* » est un mensuel français fondé en septembre 1920 après le congrès de Tours. Il devient clandestin à partir de 1939. Ses membres disposent des infrastructures et du matériel nécessaire à la publication en série, indispensable à la transmission des consignes au moment de la rupture du Pacte Germano Soviétique. Le 22 juin, ils sont en mesure d'imprimer leur numéro lié à l'entrée en guerre de l'URSS. Celui-ci est une apologie du système bolchévique qui appelle à la lutte contre l'occupant. De telles idées ne parviennent plus aux yeux et aux oreilles de l'opinion publique depuis la mise en place de la censure par Vichy. Les cheminots à sa lecture prennent conscience qu'un nouveau front s'ouvre, ce qui renforce leur motivation combattante.

Les autres tracts ont pour thème principal la responsabilité allemande dans la pénurie alimentaire que connaissent les habitants. Pour les agents, cela a un impact fort. Certains se permettent ce qu'il n'aurait jamais toléré en temps de paix : le vol de marchandise. Le cheminement est simple, ces denrées devenues rares partent pour l'Allemagne jugée responsable la pénurie. La propagande et le manque, légitiment aux yeux de beaucoup, les saisies irrégulières sur les convois. Cela, en dépit des risques encourus.

Le Patriotisme.

La démonstration du patriotisme par les cheminots s'opère dans les grèves qui sont choisies autour des dates importantes pour la mémoire nationale comme le 14 juillet ou le 11 novembre, mais pas seulement³⁶⁴. Pour Juvisy, il n'y a apparemment pas de grèves avant 1944... Les manifestations de la « la fête des Travailleurs » du premier mai sont remplacées en 1941 par Pétain³⁶⁵. Elle est jugée « d'orientation bolchévique » et contraire à l'idéologie vichyste. Pour les hommes du cheval de fer, les grèves ne sont pas le seul moyen de démontrer leur « esprit de clocher » pendant la guerre. Les autorités se méfient largement des fêtes nationales, ou sont susceptibles de se révéler la ferveur patriotique ou militante des cheminots et ouvriers. La police est sollicitée pour redoubler la surveillance à l'approche des dates cruciales et doit procéder à des perquisitions contre les leaders communistes ou syndiqués locaux. Les autorités recommandent l'arrestation de tout distributeur de tracts : *« les autres manifestations recommandées par le Parti communiste consisteront : à répandre à profusion des papillons tricolores imprimés sur les deux faces, à faire des inscriptions à la craie et la peinture sur les murs et les chaussés ; à inviter tous les Français à porter, ce jour-là, des fleurs tricolores, ou l'insigne gaulliste qui est constitué par une pièce de 0 fr 25 démonétisée suspendue à la boutonnière par des rubans tricolores, a tenté d'attirer les anciens combattants aux monuments aux morts de préférence dans les cimetières et de chercher à créer des ébauches de manifestations, à organiser le pavoisement des immeubles³⁶⁶. »*

Pourtant le 11 novembre 1941 pour fêter les 23 ans de l'armistice de la guerre de 1914-1918, les cheminots de Juvisy décident de hisser les couleurs

³⁶⁴ CHEVANDIER Christian, *Cheminot...* op.cit.p1939.

³⁶⁵ ADE 982W1. Note du 22 avril 1943 adressée au préfet de Seine et Oise par l'intendant de police.

³⁶⁶ ADE 982W1. Lettre du secrétaire général pour la police aux commissaires du département datée du 6 novembre 1941.

dans les communes de Viry-Châtillon et de Juvisy. Une Lettre du préfet du 12 novembre 1941 pour le cabinet du secrétariat général pour la police stipule que la journée du 11 novembre, commémoration de la victoire de 1914-1918, se déroule sans incident. Néanmoins, « dans la nuit du 10 au 11, un drapeau rouge avec faucille et marteau et comportant une flamme tricolore a été fixée sur les halls de Viry-Châtillon et à Juvisy un drapeau tricolore, avec très larges bandes rouges sur lesquels avait cousu un drapeau anglais a été apposé sur la façade d'une des écoles de la localité. » Ces faits sont reprochés aux cheminots de Juvisy, car « l'étoffe utilisée est semblable à celle employée pour la confection des drapeaux servant à la signalisation des voies ». La lettre signale également des tracts « *communo de gaullistes* » dans le secteur³⁶⁷. Darlan ne se trompe pas lorsqu'il blâme Berthelot au conseil des ministres dès juillet 1941 : « *la plupart de vos cheminots sont communistes. Ils se sont livrés à des manifestations regrettables*³⁶⁸. » Il oublie ou omet cependant de dire que ces derniers sont avant tout des patriotes, et qu'une grande majorité d'entre eux n'attend pas la rupture du pacte pour rentrer en résistance. C'est la nature des actes qui changent à l'été 1941 la plupart des rouges deviennent résistant dès 1939, il est vrai d'abord contre Vichy.

En juillet 1942, des émissions radiophoniques clandestines communistes invitent la population à manifester pour entre le 1^{er} et le 10 aout pour l'anniversaire de la mort de Jaurès et à continuer les sabotages³⁶⁹. Les cheminots de Juvisy sont sensibles à cette annonce, ils préfèrent pourtant l'action souterraine à la manifestation au grand jour. La police française et la Gestapo font alors régner un climat de terreur, qui se propage chaque jour un peu plus par la hausse des arrestations des hommes du triage.

³⁶⁷ ADE 982W1. Correspondance et note de la direction de la sureté nationale et les commissariats de Corbeil et Juvisy relatives aux partis politiques 1941-1950. Lettre du préfet du 12 novembre 1941 pour le cabinet du secrétariat général pour la police.

³⁶⁸ CHEVANDIER Christian, *Cheminots...* op.cit.p181-182.

³⁶⁹ ADE 982W1. Télégramme officiel secret du cabinet de police de l'intérieur aux préfets régionaux datée du 27 juillet 1942.

L'impopolarité manifeste du STO.

NOTE
—

Le 28 Janvier 1943, vers 20 hres, un train parti de Paris à destination de Bayonne, qui transportait 400 jeunes gens requis par les Autorités Allemandes, s'est arrêté un quart d'heure environ en gare de Juvisy-sur-Orge pour y effectuer une manoeuvre. Pendant ce stationnement des cris hostiles au Maréchal de France Chef de l'Etat et au Président LAVAL Chef du Gouvernement ont été proférés par une grande partie de ses occupants.

Un peu plus tard des hurrahs et "Vive de GAULLE", "Vive GIRAUD" se sont également fait entendre.

Enfin, au moment où le convoi quittait la gare, les jeunes gens se mirent à proférer des épithètes injurieuses à l'égard du Chancelier HITLER et de M. MUSSOLINI.

Des gardiens de la Paix du service d'ordre s'apprêtèrent à un moment donné à intervenir lorsqu'ils constatèrent que le train était convoyé par des militaires des troupes d'occupation et dès lors s'abstinrent.

Des incidents analogues se seraient déjà produits il y a trois semaines environ. Lors du passage d'un train en gare de Juvisy-sur-Orge à 20 hres 47, des cris de: "A bas l'Allemagne, A bas HITLER" auraient été poussés et l'Internationale chantée par les occupants

Note du commissariat de Juvisy relative aux évènements survenus en gare le 28 janvier 1943 vers 20 h³⁷⁰.

Le refus du STO se matérialise dès le début de l'année 1943 à la gare de Juvisy pour le plus grand bonheur d'une bonne partie des cheminots. Pour une fois, ce n'est pas eux qui sont rendus responsables des retards. Déjà évoqué dans la chronologie pour l'année 1943, voici comment sont rapportés ces faits. La première semaine de janvier, en soirée, un train de travailleur passe en gare de Juvisy. Lors de la traversée de cette dernière, des cris sont

³⁷⁰ ADY IW353. Relève STO correspondance septembre 1942 décembre 1943 Note du commissariat de Juvisy relative aux évènements survenus en gare le 28 janvier 1943 vers 20 h.

professés : « À bas l'Allemagne, à bas Hitler » peut-on entendre depuis les wagons, avant que l'internationale ne soit entamée par une bonne partie des occupants. Le 28 janvier à 20 h, cas similaire. Un train amenant 400 hommes à Bayonne depuis Paris s'arrête à Juvisy pour une manœuvre. Ce dernier amène des jeunes jusqu'au littoral sud-ouest, ou ils doivent contribuer à la construction du mur de l'Atlantique. Pendant la manœuvre durant un quart d'heure, des cris hostiles sont professés à l'encontre de Pétain et Laval, suivis de « vive de Gaulle, vive Giraud ». Les forces de l'ordre s'apprentent à intervenir lorsqu'ils constatent que le train est convoyé par les militaires des troupes d'occupation. Lorsque le train repart, depuis les quais, on peut entendre entre le fracas des machines et du mouvement des trains, des épithètes injurieuses à l'égard du chancelier du Reich et de Mussolini³⁷¹.

Le 13 mars 1943 à 12 h 10, un train transportant 1500 à 1800 jeunes venant de cahors et partant en Allemagne au titre de la relève est immobilisé. Son escale doit durer une heure. C'est sans compter sur les jeunes gens : « *Ayant tiré le signal d'alarme à différentes reprises, sectionné les conduits d'air comprimé actionnant les freins ; décroché des wagons et dévissé puis jeté loin des attaches* ». L'action est déjà belle, mais ne s'arrête pas là : « *Par la suite, ses occupants se répandirent à travers la gare. Tandis que certains recouvraient les portières d'inscriptions à la craie, injurieuse à l'égard du chef du gouvernement français et des autorités allemandes et favorables aux soviets et à l'ex-général de Gaulle, le tout orné de faucilles, de marteaux et de crois de Lorraine, d'autres se réunissaient pour décider s'il y avait lieu de chanter la Marseillaise ou l'internationale* ». Par la suite : « *Un train de marchandises stationnant à proximité, ses wagons furent déplombés puis défoncés et enfin explorés et des quantités importantes de marchandises soustraitent. Des wagons-citernes contenant les uns du vin, et d'autres de l'alcool furent mus en perce et par la suite l'action de l'alcool aidant, un véritable*

³⁷¹ ADY IW353. Septembre 1942, mars 1943 incidents accompagnant le départ d'ouvrier pour l'Allemagne.

pillage s'opéra ». Vient le dénouement : « *la gare de Juvisy triage étant situé sur la circonscription d'Athis-Mons, le commissaire de police de cette localité fut alerté par le chef de gare à 14 heures. S'étant rendu immédiatement sur les lieux, il intervint auprès des jeunes gens en termes mesurés, leur faisant voir toute la portée de leurs gestes et les conséquences qui pouvaient en découler. Ses paroles eurent les plus heureux effets, puisqu'il obtint qu'ils réintègrent d'eux-mêmes leurs wagons. Par la suite, d'importantes forces de police allemande et de feldgendarmérie arrivèrent, et des perquisitions furent opérées. Le train dans lequel des fonctionnaires allemands avaient pris place repartit vers 17 h 40. Le chef de gare de Juvisy-sur-Orge ne put évaluer le montant des dégâts, mais d'ores et déjà on peut les considérer comme très élevés.* » C'est M^rBaumann, le commissaire d'Athis qui obtient de faire remonter les jeunes dans leurs trains avant que les *feldgendarmes* de Corbeil ne s'en chargent *manu militari*³⁷². L'incident est perçu comme assez grave pour qu'un peloton armé de la Wehrmacht soit dépêché de Paris.

Moins de trois jours après, une affaire semblable sur le triage : « *Des incidents se produisent actuellement à Juvisy Triage causés par des jeunes gens faisant partie d'un train venant de la direction des Landes en partance pour l'Allemagne au titre de la relève. Le personnel de police s'est rendu immédiatement sur les lieux. Le train s'est arrêté ce jour vers 10 h par suite du dérangement des signaux d'alarme. Les appareils ayant pu être réparés sur place le train a repris sa marche vers 11 h 15. Les voyageurs s'étant répandus sur les voies, la SNCF a fait appel à la Police pour assurer le service d'ordre, il n'y a pas eu d'autre incident à signaler*³⁷³. » Ces faits amènent les plus hautes instances départementales à prendre des mesures concernant ce type particulier de résistance.

³⁷² Entretien avec Geneviève Cotty Le commissariat d'Athis est régulièrement taxé de « nid de terroriste » par l'occupant. On y fabrique des faux papiers pour les réfractaires au STO.

³⁷³ ADY IW353. Releve STO correspondance septembre 1942 - décembre 1943. Lettre de l'intendant de police de Seine et Oise au préfet datée du 18 mars 1943.

C / LA RESISTANCE COLLECTIVE ET OFFENSIVE.

Celle des réseaux : priorité aux renseignements.

« Les réseaux opérant en France sont des organisations qui utilisent un nombre restreint de volontaires pour une tâche spécialisée : le renseignement, l'évasion, ou le sabotage. Leur état-major de rattachement est parfois français, le plus souvent Français libre (basé à Londres), ou allié (anglo-américains). La plupart de leurs membres sont des Français, recrutés pour leurs aptitudes précises, attirés par la certitude d'être directement utiles aux Alliés, par les moyens dont disposent leurs chefs (finances, liaisons radio, aériennes, maritimes), par le type d'action technique et purement militaire qu'on leur propose³⁷⁴. »

Les réseaux sont jugés trop « attentistes » pour tous ceux qui préfèrent l'action armée et plus directe. Leur rôle primordial est surtout de récupérer un maximum d'information en vue de faciliter les opérations du débarquement, et de la libération du territoire par les forces alliées. Ils utilisent également les ondes radiophoniques pour rappeler aux peuples vaincus que la lutte continue depuis l'étranger. Juvisy occupe une position stratégique et particulière étant sur la voie principale entre Paris et le Sud-Ouest, et sur la voie secondaire vers le Sud-Est. Les alliés qui ne sont pas au fait de la situation ferroviaire en France ne tardent pas à se rendre compte de l'importance capitale du triage pour les Allemands et à y dépêcher des espions venant compléter le travail des agents sur place. Plusieurs réseaux opèrent sur Juvisy notamment Vélite-Thermopyles qui dépend directement du BCRA, ou *Béarn* par lequel le gardien de la paix pierre Robic transmet des informations sur les implantations militaires allemandes proches de la gare³⁷⁵.

³⁷⁴ HOCHARD Cécile, *Les cheminots...* op.cit.p.98-99.

³⁷⁵ DBMOMS. Pierre Robic.



Photographie de Denis Rake du SOE³⁷⁶.

Le témoignage de Denis Rake, agent du SOE (spéciale opération exécutive) conforte l'idée que la population cheminote de Juvisy est prompte à aider les services de renseignement de la résistance. *« La plus grande aide que j'ai eue, c'est avec les cheminots. C'est difficile à dire maintenant, mais les communistes... Les gens du peuple, les ouvriers français étaient formidables. Ils faisaient n'importe quoi pour vous, vous donnaient leurs derniers centimes si vous n'aviez pas d'argent... J'ai été abrité par des gens, qui n'avaient qu'une chambre et une cuisine, je couchais dans la cuisine. C'était à Juvisy, c'est tout près de Paris, vous savez... C'était un endroit très dangereux à ce moment-là... ils me prêtaient des bleues, car j'allais me promener pour dessiner les lignes des trains électriques, parce que nous voulions les bombarder³⁷⁷. »* Cet épisode a sûrement lieu au cours de l'année 1942 alors que Rake est opérateur radio infiltré pour les réseaux SPRUCE et PRIVET.

Les cheminots renseignant des réseaux de résistance ne le font pas dans la clandestinité. Le risque est donc très grand pour eux et leurs familles.

³⁷⁶ Fiche de Denis Rake :

<http://nigelperrin.com/denirake.htm#.UycHpf5OgY>

³⁷⁷ Citation de Denis Joseph Rake (1902-1976), agent secret britannique du Spécial Operations Exécutive. Extrait du documentaire franco-suisse réalisé par OPHULS Marcel, *Le chagrin et la pitié*, 1969, min. 22 à 23.

Olivier Nicolas sous-chef de gare est un agent P2. Il est rémunéré pour ses activités qui l'occupent à plein temps. Sans doute victime d'une délation il est arrêté en compagnie de son fils en 1942. Lagrange un facteur mixte donne des informations sur la circulation des trains allemands à un agent « P.32 » envoyé par Londres. Il dépasse néanmoins son statut d'agent de renseignements pour aider des Juifs et des prisonniers à quitter la zone occupés. Les cadres de l'Exploitation sont souvent sollicités pour devenir les yeux et les oreilles de Londres vu leurs positions particulières sur le triage. On voit apparaître « *un engagement professionnel différencié dans l'intensité et les modalités de l'action (agent des renseignements, passeurs ou agents de transmission, saboteurs sans armes) qui se dessine en fonction des opportunités et des risques propres à chacun des métiers du rail*³⁷⁸. » Les roulants des dépôts sont sollicités pour le passage de lettre, d'homme, de marchandises et d'armes clandestinement, tandis que les ouvriers des dépôts et des ateliers s'occupent des sabotages des machines.

La frontière entre réseaux et mouvement va en s'affaiblissant à la suite de la tendance unioniste des différents acteurs de la résistance. Celle-ci est concrétisée en janvier 1943 par la réunion des plus importants mouvements sous le cycle MUR (mouvements unis de résistance), alors que se propage également le noyautage de l'administration publique (NAP). Réseaux et Mouvements se confondent souvent et sont complémentaires, certains cheminots sont dans le même temps agent de la France Libre et membre d'un mouvement. Souvent, les mouvements renseignent Londres au même titre que les agents des différents réseaux. Les 6, 7 et 8 janvier 1944, 36 trains militaires vont de Juvisy à Charleval, le courrier Zéro France en informe l'État-major allié³⁷⁹.

³⁷⁸ RIBEILL Georges, *Les cheminots face à la lutte armée, les différenciations sociologiques de l'engagement résistant*, dans *La résistance et les Français, lutte armée et maquis*. Actes du colloque international de Besançon, 15-17 juin 1995 publié sous la direction de MARCOT François, *Annale littéraire de l'université de Franche-Comté*, 1996 p.76-77.

³⁷⁹ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p342.

Celles des mouvements : groupes francs et mouvances communistes.

« Les mouvements qui naissent sans l'appui de la France libre, ou des Alliés, ont pour but principal de recruter un maximum de volontaires désireux de lutter par un moyen quelconque contre l'Occupation. Ils refusent donc de se spécialiser. Leurs animateurs utilisent souvent des relations militantes antérieures, ou mobilisent l'opinion publique à travers des feuilles clandestines qui en viennent progressivement à exposer de vrais programmes politiques et sociaux pour l'après-guerre, en réaction au régime collaborateur et autoritaire de Vichy³⁸⁰. »

Il y a huit principaux mouvements pendant la Seconde Guerre mondiale. Chacun s'inspire d'une doctrine politique particulière et la plupart naissent d'un journal. Parmi eux, trois sont actifs autour de Juvisy et de sa gare : Libération à nord tendance SFIO, mais surtout le FN communiste et CDLL (ceux de la libération) plutôt de droite. En novembre 1942, le mouvement Vengeance de François Wetterwald et Victor Dupont amorce avec CDLL un processus de fusion qui devient effectif en juin 1943. Le FN, le « vrai » Front national de lutte pour la libération et l'indépendance de la France, est d'orientation communiste. Il regroupe les OS qui deviennent FTPF puis FTP, qui sont également très proches des comités populaires. À eux seuls, Vengeance et les communistes peuvent être associés à plus des trois quarts des faits de résistance offensifs évoqués dans les parties précédentes.

Le groupe franc Vengeance comprend trois sous réseau action, évacion et renseignement. C'est une véritable organisation paramilitaire. La section renseignement prend le nom de Turma vengeance Turma vient du latin « turma » (pl. « turmae ») qui désigne les groupes de cavaleries légionnaires de l'armée romaine. En Seine-et-Oise et pour le secteur de Juvisy, c'est le lieutenant Jean-Pierre qui est aux commandes des renseignements.

³⁸⁰ HOCHARD Cécile, *Les cheminots...* op.cit.p100.

Le célèbre légionnaire « a créé, armé, et pris le commandement d'une compagnie de C.D.L.V. À obtenu et fourni des renseignements sur le trafic allemand du triage de Juvisy et le transit entre cette gare et celle de Villeneuve-Saint-Georges³⁸¹. » Pour ce faire, il recrute Bécot le responsable du mouvement de la gare de Juvisy qui lui transmet des informations sur les prévisions de trafic des trains allemand. Ces informations sont ensuite transmises à Lavenant, alias Kermogant, futur responsable de Résistance-fer³⁸². En tout, le groupe franc Vengeance dispose d'une vingtaine d'agents sur Juvisy. La majorité d'entre eux sont cheminots à la gare. Certains se livrent à de nombreux sabotages de matériel sur le triage entre 1942 et 1944, et la plupart collaborent régulièrement avec les FTP³⁸³.

À côté de ces groupes francs non communistes chargés de mener la lutte armée, il y a bien sûr les mouvements proches du PCF qui continuent à tirer les ficelles dans l'ombre. Le front national regroupe des volontaires de toutes origines et à partir de 1943, il déborde vraiment de la mouvance communiste. Des comités sont créés par groupes professionnels. Les comités populaires SNCF naissent des 1940 autour des communistes de la CGT dans chaque branche professionnelle pour susciter l'action revendicative. Selon Hernio, ils sont « les syndicats illégaux ». Leur direction s'articule autour des « triangles de la liberté » avec un responsable politique (Capré puis Angerand) un préposé à la propagande (Barbet maire de Nanterre) et un responsable à l'organisation (Hernio)³⁸⁴. Leur presse dès 1941 relaye les consignes de lutte franche. Le véritable bras armé du PCF pour la résistance offensive ce sont les FTP (francs-tireurs partisans) qui sont implantés dans toutes les gares notamment à Juvisy où la cellule communiste est très active.

³⁸¹ Citation lors de l'attribution de sa croix de guerre avec palme à Paris le 11 juin 1946. <http://chantran.vengeance.free.fr/Doc/Jeanpierre%20DS%2001.pdf>

³⁸² SORNAT Daniel, *Lieutenant-colonel Jeanpierre...* op.cit. p.51. Résistance — fer regroupe à la fin de la guerre tous les mouvements de résistance liés au chemin de fer.

³⁸³ RIBEILL Georges, *Les cheminots face à la lutte armée...* op.cit.p78.

³⁸⁴ CASTEL Paul, *Comités populaires...* op.cit.p.4.

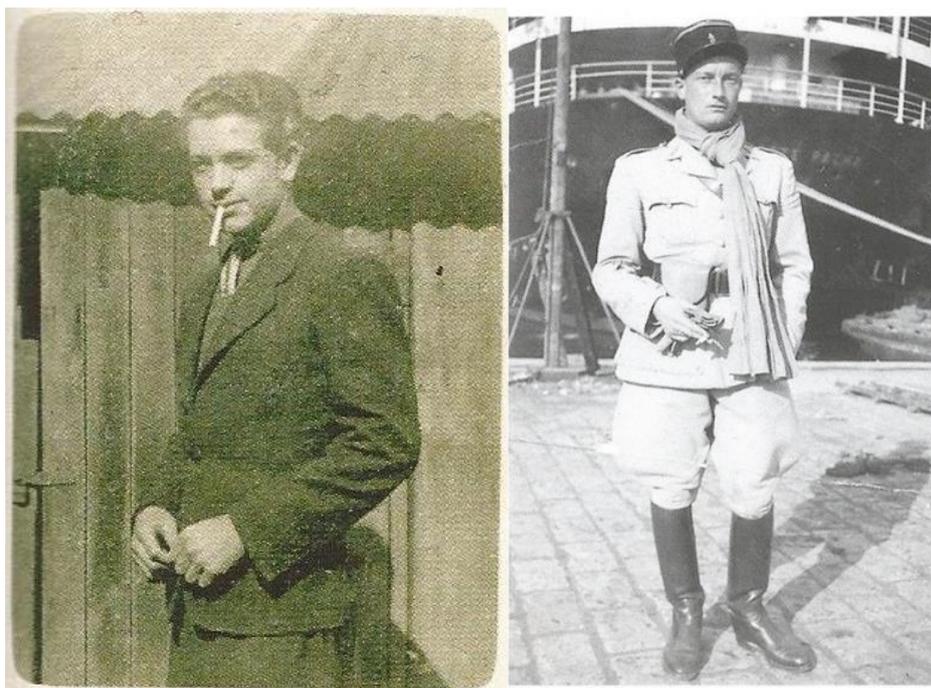
Des FTP non-cheminots participent aussi activement aux sabotages des voies. « *Les quatre fusillés du Kremlin-Bicêtre* », popularisé par le documentaire éponyme, font partie de ces jeunes qui rejoignent le maquis par la mouvance FTP et s'adonnent à la rupture des voies avant de subir un sinistre destin³⁸⁵. Ce sont quatre amis âgés d'entre 16 et 22 ans qui forment un groupe de dérailleurs, dont le chef est André Brier. Ils participent à des déraillements de train de ravitaillement allemands à Juvisy avant leur arrestation par la BS2 (brigade spéciale antiterroriste de la police française) le 16 décembre 1943³⁸⁶. Le sabotage entraînant les déraillements demeure sans doute le type d'action qui pose le plus de problèmes pour les résistants. En plus des dommages directs que peuvent occasionner les attaques de la voie ferrée sur la vie des cheminots et des passagers, les actions « terroristes » restent soumises à des représailles sur les civiles. C'est une des raisons pour lesquelles, hanté par le souvenir des victimes, beaucoup de cheminots « saboteur » ne peuvent pas témoigner après-guerre. Pour la réalisation de ces attaques, il existe deux méthodes principales : le detirefonnage ou déboulonnage qui consiste à désolidariser la traverse du rail en dévissant le tirefond, la vis qui fixe le patin du rail sur la traverse. Ce procédé supposant un outillage particulier, est davantage le fait des agents qui la trouvent plus discrète ; les explosions (dynamitage et plasticage) sont plutôt l'acte des maquis, alimentés par les parachutages de matériel depuis Londres et formés par des militaires³⁸⁷.

Juvisy est en quelque sorte l'exception qui confirme la règle. Les cheminots à l'origine de l'attentat du « Pont des Soupirs » sont aussi FTP, et utilisent les explosifs. Souvent, les méthodes utilisées varient, afin de tromper les enquêteurs en cas d'arrestation.

³⁸⁵ BRAY Caroline, *Les quatre fusillés du Kremlin-Bicêtre*, documentaire d'histoire, 52', réalisateur : David Unger, 2010.

³⁸⁶ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p.58.

³⁸⁷ RIBEILL Georges, *Les cheminots face à la lutte armée...* op.cit.p75.



Photographies d'André Brier, et du Lieutenant Jean-Pierre en 1941 à Beyrouth³⁸⁸.

L'attentat manqué d'avril 1942 dit « du Pont des Soupirs ».

L'explosion manquée d'avril 1942 et l'épisode résistant pour lequel la documentation est la plus vaste. Il est révélateur de la manière dont se prépare un projet d'attentat de sa projection à sa réalisation et parfois à son échec. Le 14 avril, un gamin de 10 ans joue aux abords des voies du chemin de fer entre Athis-Mons et Ablon au lieudit du « Pont des Soupirs » dans l'insouciance de son âge. Peu avant 18 h, il remarque une étrange boîte sur le bas-côté, à proximité de l'entrée d'un souterrain. En partageant sa découverte avec une Athégienne qui traverse les voies à ce moment précis, la bombe est découverte. La passante alerte son mari, et aussitôt la police, l'enquête peut ensuite démarrer³⁸⁹. Les premières constatations sont faites sur sa situation :

³⁸⁸ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p.59. SORNAT Daniel, *Le lieutenant...* op.cit.p.210.

³⁸⁹ ADY 300W63. Lettre du commissaire de police d'Athis-Mons à l'intendant de police de Versailles du 15 avril 1942.

l'engin est posé sous les voies principales de la ligne Juvisy-Valenton³⁹⁰. Le commissaire précise que les autorités allemandes ne sont pas prévenues.



Photographies de la bombe du « Pont des Soupirs »³⁹¹.

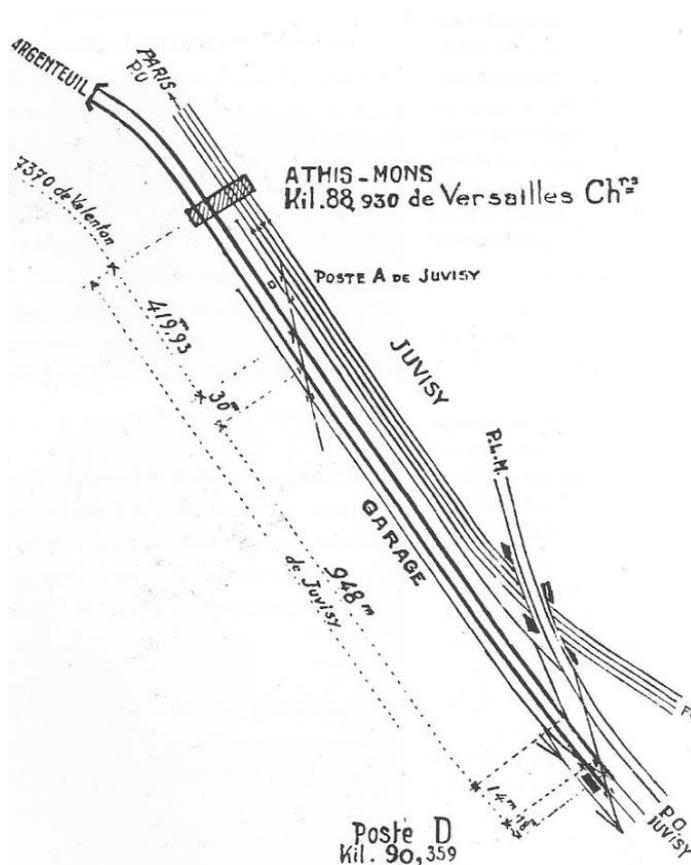
Les responsables de cet attentat sont trois cheminots de Juvisy : Samuel Déborde, Maurice Guillon et Gabriel Jaillard en lien avec le front national et membre de la cellule communiste de la gare. Ils sont surement à l'origine d'autres actes commis sur le triage avant leurs arrestations. En mars 1942, ils sont présentés à Jean Hemmen grand résistant qui devient commandant de la subdivision sud-ouest des FTP de la région parisienne ce même mois, puis début avril coordinateur de la région parisienne³⁹². Guillon et Deborde travaillent ensemble sur le poste d'aiguillage D du triage. De ce poste, ils voient chaque soir le train JD12 de permissionnaires allemand pour

³⁹⁰ ADY 300W63. Rapport du commissaire de police d'Athis-Mons pour l'intendant de Versailles daté du 14 avril 1942.

³⁹¹ *Ibid.* Photographies jointes au rapport du commissaire de police d'Athis Mons pour l'intendant de Versailles daté du 14 avril 1942. Sur la nature de la bombe : « *il s'agit d'un engin incendiaire artisanale contenant des pains de cheddites. Une boîte en fer de forme et de volume à peu près semblables à ceux d'un bidon de cinq litres d'essence. Cette boîte est construite en fer de 7 dixièmes, rivée à chaque extrémité. Le bord est légèrement replié pour former des glissières dans lesquelles couissent les couvercles. Sur l'un de ceux-ci est soudé à l'étain un morceau de fer recourbé pouvant servir de moyen de fixation. À l'intérieur, et également soudé à l'étain, se trouve un détonateur constitué vraisemblablement par un culot de cartouche de guerre dans le centre duquel paraît se trouver un percuteur guidé par un tube et un ressort à boudin. Un certain nombre de cartouches dont quelques-unes reliées entre elles y sont enfermées. L'engin peut peser environ 2 à 3 kilos.* »

³⁹² DBMOMS. Jean Hemmen.

paris. « Paris la Ville lumière attire les combattants nazis par ses lieux de plaisir, cabarets, salles de spectacles, maisons closes, ses restaurants réquisitionnés ». Le 13 avril ils projettent de le faire sauter une bombe lors de son passage sous le « pont des Soupis », grâce aux explosifs sûrement fournis par les soins de Hemmen. Les aiguilleurs du poste D préparent la charge, et c'est Jaillard, un homme d'équipe, qui la dépose sur la voie. Une résistante envoyée par Charles Schmidt doit les aider. Arrive 21 h, le train passe, aucune explosion ne retentit. Les résistants déplacent alors la caisse sur le bas-côté, afin qu'elle n'explode pas sous un train quelconque, et disparaissent pour ne jamais revenir sur le site³⁹³.



Plan du poste d'aiguillage D, poste de travail de Guillon et Déborde³⁹⁴.

³⁹³ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit.p.34.

³⁹⁴ CARRIERE Bruno, COLLARDEY Bernard, *L'aventure...* op.cit.p.189 : Le pont des soupis est situé entre Ablon et Athis Mons. Il est aussi appelé Chemin de Havas (ADE 982W4. Lettre du commissaire d'Athis-Mons à l'intendant du 23 juillet 1942).

3/ CHEMINOTS ET RESISTANTS DANS LA TOURMENTE: LA REPRESSION.

A/ LES OUTILS DE LA REPRESSION.

Dénonciation et délation.

Tragique constat de ces années noires, la délation et la dénonciation forcées ou volontaires sont des fléaux pour tous ceux qui entreprennent de résister. Pendant l'occupation, la population est incitée à dénoncer « *rapidement et discrètement* » les agents ennemis (résistant et britannique), afin de prévenir les sabotages notamment autour des embranchements de voies ferrées³⁹⁵. La délation révèle les faits d'une personne ou d'une organisation pour des motifs intéressés, l'argent ou une gratification quelconque. Lorsqu'elle est anonyme, elle contribue à assouvir les plus bas instincts de l'homme, jalousies, rancunes, vengeances. Dans une grande partie des cas, elle demeure erronée. Le délateur est souvent directement impliqué dans ces activités et agit de l'intérieur. « *Méprisable et honteuse* » la délation touche en premier lieu les Juifs, les communistes, les résistants. Le dénonciateur, lui, n'est pas nécessairement associé, il est mis au fait³⁹⁶.

Le 20 juin 1943, la tenancière du café restaurant « la chaumière », situé sur les quais de Seine, avise téléphoniquement le commissariat « *qu'un client de son établissement s'était rendu sur la voie ferrée et jetait sur celle-ci*

³⁹⁵ Arch.mun.A 3 h 16. 5. Note à la presse « *comment les populations civiles peuvent efficacement contribuer à la surveillance du territoire* ». Non datée.

³⁹⁶ CORNU Gérard, *Vocabulaire Juridique*, Paris, Puf, encyclopédie Larousse du XXe siècle, 2007, entrée « délation ».

*des blocs de ciment, risquant de provoquer un grave accident*³⁹⁷. » Dans ce cas, la dénonciation a pour but de protéger l'homme qui apparaît complètement ivre et la vie d'éventuels passagers. Malheureusement, ce dernier est réfractaire au STO. Il gagne la région parisienne depuis sa Bretagne natale sous un faux nom avec des faux papiers d'identité, dans l'espoir d'y être hébergé par sa sœur qu'il ne retrouve pas. Totalement démuné, il s'enivre jusqu'à en délirer selon les termes de la tenancière. Il sort, marche vers les voies, et a le temps de déposer six blocs de ciment d'un poids de 20 kilos en travers des rails. Intervient un agent de police, avec lequel s'en suit une lutte de rigueur en ces circonstances éthyliques. Les deux hommes roulent sur le talus qui borde les lignes. Le pauvre bougre est ensuite questionné par les services de police français, puis la Gestapo qui le remet à disposition de la première brigade de sûreté, comme c'est souvent de rigueur. Il y a un monde entre le traître qui dénonce ses anciens camarades pour une récompense et la passante qui trouve une attitude suspecte aux abords des voies et qui prévient les forces de l'ordre. On peut établir un éventail des déclinaisons de dénonciations, allant de la délation la plus méprisante à la dénonciation visant à sauver des vies. Elles passent par le résistant qui livre des noms sous la torture, le provichyste qui rapporte avec zèle les faits des combattants de l'ombre ou encore les agents « retournés ».

Les cas de délation restent toutefois marginaux entre les cheminots. Quand ils existent, ils laissent cependant peu de traces. Le 20 mai 1942 à 22 h 30, le sous-chef de gare Nicolas est arrêté avec son fils après une dénonciation³⁹⁸. Émile Ramond, lors de son internement à la maison centrale de Clairvaux est défendu par sa femme, celle-ci témoigne de la délation dont il

³⁹⁷ ADY 300W63. Lettre du préfet de Seine et Oise au ministre secrétaire d'État à l'intérieur dans les territoires occupés du 20 juillet 1943. ADE 1210W90. Dossier de terroriste 1943, lettre du procureur de la République du 23 juin 1943.

³⁹⁸ Archives du bureau « Résistance », Bulletin de l'AASSDN n° 13.p.4.

est victime³⁹⁹. Interné pour vol et raisons politiques, il affirme pourtant ne pas appartenir au parti communiste ni exercer aucune responsabilité syndicale. Une dénonciation par un employé de la SNCF est selon un rapport de la cour de justice du 30 juin 1945 probablement à l'origine des arrestations de Gabriel Jaillard et Samuel Deborde⁴⁰⁰.

Les Britanniques et la résistance ne sont pas les seuls à disposer de « taupes » sur le triage. Une note de la police laisse penser que Vichy aussi a au moins deux agents parmi les cheminots, se livrant à des délations ponctuelles. La première dit : « *Une personne désirant garder l'anonymat, mais très digne de foi, nous a rapporté que le jour J à l'heure h il est dans les vues de certains habitants de Juvisy ont prévu de faire sauter au même instant d'une part deux voies descendantes des lignes du Po entre la gare de Juvisy et celle de Savigny d'autre part une voie descendante sur les lignes du PLM à la sortie de la gare de Juvisy en direction de Ris-Orangis.* » Une autre source policière raconte : « *la nouvelle ayant été connue des sabotages de centrale électrique à Chalon-sur-Saône, on déclare avec une certaine fierté dans le milieu cheminot de Juvisy qu'il s'agit là d'un bel acte de patriotisme qui pourrait être le fait de fonctionnaire de la SNCF révoquée pour activité communiste. Et l'on ajoute que leurs collègues de Juvisy les imiteraient volontiers. En d'autres termes, certains éléments dans le personnel du chemin de fer revendiquent pour leurs camarades la paternité de cet exploit*⁴⁰¹. »

Quand un réseau tombe, ou qu'une cellule est démantelée par la police, c'est le fait de deux raisons majeures. Soit le manque de discrétion

³⁹⁹ Arch.B 2005/028/ETAT/127/6. Lettre du 28 avril 1942 de madame Ramond à l'ingénieur en chef « *Voilà donc dix-huit mois qu'il est enfermé et qu'il souffre et que nous souffrons injustement, la police évidemment a écouté un individu odieux et infâme, mais vous vous faites ses complices par votre indifférence* ».

⁴⁰⁰ DBMOMS. Guillon/Schmidt. Après la Libération, devant la commission d'épuration de la police, un inspecteur de la BS 2 déclara que ces arrestations résultaient de la découverte chez Charles Schmidt d'une liste de noms, or, aucune liste ne fut saisie chez lui. La perquisition à son domicile permit de trouver des rapports et schémas ayant trait à des attentats (peut-être celui d'avril ?), des projets de tracts, des codes et des brochures communistes.

⁴⁰¹ ADY 300W63. Attentat, Rapport secret de la police du 7 octobre 1943.

d'un de ces agents, qui s'est ensuite fait dénoncer et suivre par les brigades spéciales, soit par l'incorporation au sein du mouvement d'agent double des services de police. « *Les trahisons furent hélas, trop nombreuses parmi les réseaux dans le département... Le réseau vélites Thermopyles, implanté à Juvisy, spécialisé dans les renseignements, qui fut démantelé en février 1944, par l'infiltration d'un agent retourné...*⁴⁰². »

L'union de la police française et des services allemands.



Photographie du régiment 287 de la 96e division d'infanterie stationné au château de Fromenteau dans le parc des belles fontaines⁴⁰³.

À Juvisy, les Allemands sont installés dans les châteaux, notamment celui de Fromenteau dans le Parc où sont déposées Les « Belles Fontaines », non loin du pont où elles se dressent jadis. Il semble y avoir une kommandantur à Athis-Mons également. Les occupants se voient imposer une mission de surveillance importante imposée par la présence du triage, d'un

⁴⁰² DE MIJOLA France, *La Seine et Oise...* op.cit.p.110.

⁴⁰³ Juvisy frankreich Ebay.

centre de repos de la *Luftwaffe* et d'un bâtiment réquisitionné par la *Wehrmacht*⁴⁰⁴. En cas de problèmes (sabotages, attentats, accidents) les premières constatations sont en dépit de la proximité allemande, presque toujours le fait de la police locale des commissariats d'Athis-Mons ou de Juvisy.

La gare de Juvisy est soumise à une juridiction plurielle et pyramidale dont les ramifications policières sont tentaculaires. Les enquêteurs sont en général dépêchés par les renseignements généraux à la suite des premières observations. Ces derniers sont aussi chargés de la surveillance de la population et de ses éléments « subversifs, terroristes », comprendre ici communistes et résistants. On peut lire à propos d'un rapport couvrant l'explosion d'un wagon prétendu accidentel : « Copie transmise à : *M^r le commandant en chef des services de la sûreté et du S.D dans les territoires du commandant militaire en chef en France à M^r le conseiller supérieur d'administration de guerre, Feldkommantur à Saint-Cloud, le commandant de la police de sûreté et du S.D (service extérieur) Maison Laffitte, et au préfet*⁴⁰⁵. » Dans la plupart des cas, les instances sollicitées sont les mêmes. Y figurent aussi parfois en plus l'intendant de police et le commissaire principal.

Derrière l'appellation globalisante, « les Allemands » se cachent une multitude de services militaires ou policiers. Les *Feldkommantur* qui sont les instruments de l'administration militaire allemande (MBF)⁴⁰⁶, responsable de la surveillance et la gestion de l'économie du pays, y compris l'exploitation du pays pour les besoins des troupes d'occupation et du maintien de

⁴⁰⁴Sur le plateau au niveau de la gare d'Athis-Mons, des caisses de munitions allemandes ont été retrouvées après-guerre non loin de l'actuelle médiathèque. Archives Juvisy et Athis sur [googlemap](https://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&t=h&oe=UTF8&msa=0&msid=106840594132644734156.000444574842679a888af&dg=feature).

<https://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&t=h&oe=UTF8&msa=0&msid=106840594132644734156.000444574842679a888af&dg=feature>

⁴⁰⁵ADY 300W63. Lettre de l'intendant de police au conseiller supérieur du tribunal de guerre de la *feldkommantur* de Saint Cloud du 15 juillet 1942.

⁴⁰⁶ *Militarbefehlshaber in frankreich*.

l'ordre⁴⁰⁷. Les troupes de sécurité veillent particulièrement à la protection et la garde de la gare⁴⁰⁸. Ces éléments dépendent de la Fedlkommandantur de Saint-Cloud, disposant d'une antenne à Corbeil. En parallèle œuvre la *Feldgendarmerie*, force de prévôté chargée d'assurer au quotidien les tâches de police dans les territoires occupés, auprès des populations civiles que des équipes allemandes⁴⁰⁹. Elle contrôle également le travail de la police française⁴¹⁰. Lors des incidents sur le triage concernant la relève, c'est la feldgendarmerie qui est appelée pour restaurer la discipline et l'ordre⁴¹¹. Elle est aussi installée à Corbeil (27 hommes) et son unité motorisée la plus proche est celle de Saint-Cloud (33hommes). Elle est souvent amenée à travailler avec la police secrète allemande, dans le cadre d'investigation. Cette dernière est d'abord composée de L'*Abwehr* qui est préposée aux renseignements, des actions subversives du contrespionnage et de la *Gheime Feldpolizei* chargés de la sureté militaire. Ces services mènent une lutte de chaque instant contre la résistance extérieure et intérieure⁴¹². La police de sécurité du Reich (Sicherheitspolizei-Sipo) et le service de sécurité de la SS (Sicherheitsdienst SD) plus communément réunie sous l'appellation Sipo-SD ou Gestapo est la plus redoutée de toutes. Elle dispose d'une antenne par département, Maisons-Laffitte pour la Seine et Oise. Le commandant en chef des services de la sureté et des SD, des territoires du commandant militaire en chef en France, est un colonel-SS le Dr Knochen sous la tutelle directe d'Oberg. Ils

⁴⁰⁷ LELEU Jean-Luc, PASSERA Françoise, QUELLIER Jean, *La France pendant la Seconde Guerre mondiale*, Atlas historique, Paris, Fayard, 2010, entrée « Administration militaire allemande » p.56.

⁴⁰⁸ *Ibid.* p.60 entrée « Les troupes de sécurité ».

⁴⁰⁹ GARNIER Bernard, LELEU Jean-Luc QUELLIEN Jean, *La répression en France 1940-1945*, actes du colloque tenu à Caen les 8,9 et 10 décembre 2005. P.60. Elle contrôle également le marché noir, d'où les perquisitions opérées à la suite du pillage du triage par les jeunes de la relève

⁴¹⁰ LELEU Jean-Luc, *La France...* op.cit.p.62 entrée « La feldgendarmerie ».

⁴¹¹ ADY IW353 Lettre du Prefet Revilliod à l'intendant de Seine et Oise. Datée du 20 mars 1943.

⁴¹² LELEU Jean-Luc, *La France...* op.cit.p.64. Entrée « Abwehr et Geheime Feldpolizei ».

officient tous deux depuis Paris⁴¹³. Ces services sont en concurrence entre eux, et sont néanmoins complémentaires, car ils partagent leurs informations. Les informations sont souvent obtenues grâce à la collaboration de la police française, en ce qui concerne le travail de « terrain ».

Afin de lutter contre le « vent mauvais » qui souffle depuis la première année d'occupation, la Brigade spéciale des renseignements généraux est scindée en deux groupes distincts en janvier 1942. La BS1 est chargée de la lutte anticomuniste, tandis que la BS2 plus spécifiquement de la lutte antiterroriste sous l'autorité des préfets Chevalier puis Revillod à partir de janvier 1943⁴¹⁴. La forte présence communiste sur le site stratégique d'Athis fait du triage de Juvisy une zone particulièrement surveillée par les RG qui disposent de leur commissariat spécial à Juvisy. Les commissariats spéciaux propres à la police secrète sont présents dans les chefs-lieux de département, mais aussi dans les villes « sensibles » et « frontières »⁴¹⁵. Les brigades spéciales sont redoutables tant pour les cadres de la résistance que pour les cheminots simplement suspectés de proximité avec le parti communiste.

Elles sont dirigées par des membres du PPF de Doriot, le « NSDAP Français » et ses policiers tous volontaires restent de zélés fonctionnaires ne laissant aucune chance aux suspects pris en filature ou interrogés par leurs soins. Xénophobes, antisémites et anticomunistes, ils deviennent un relai de confiance pour les nazis, d'autant que jouant sur leur terrain ils sont encore plus efficaces que la Gestapo pour débusquer leurs « proies ». Lorsque René Bousquet négocie en juillet 1942 avec Oberg, le responsable de la police allemande et de la terrible Gestapo, ce dernier reconnaît théoriquement l'indépendance de la police et de la gendarmerie nationales. Dans les faits, la police de Vichy travail de mèche avec la police allemande et lui est toujours

⁴¹³ Ibid. p.66 entrée « police de sécurité et SD ».

⁴¹⁴ PESCHANSKI Denis, *La confrontation radicale, résistants communistes parisiens vs brigades spéciales, centre d'histoire sociale du XXe siècle*, 2006.p.3.

<http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00363336>

⁴¹⁵ LELEU Jean-Luc, *La France...* op. cit.p.89 entrée « les polices ».

subordonnée. Trois jours après la déclaration d'Oberg le 8 aout 1942 devant les préfets régionaux et comme suite à l'assassinat de huit Allemands, la police française doit livrer 70 otages aux occupants⁴¹⁶. Ils sont 88 à être fusillés comme otage et résistant le 11 aout, dont 3 cheminots de Juvisy⁴¹⁷.

Filatures, arrestations et interrogatoires.



Photographie du standard téléphonique de police du commissariat de Juvisy en 1944⁴¹⁸.

Les inspecteurs des BS fonctionnent par paires. Ils réalisent des enquêtes de terrains avant d'entreprendre de longues filatures qui permettent de piéger dans des « souricières » leurs suspects⁴¹⁹. Ces derniers

⁴¹⁶ PESCHANSKI Denis, *La France des camps : L'internement 1938-1946*, Gallimard, 2002, p.549.

⁴¹⁷ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p.3.4.

⁴¹⁸ ADE 2FI 444 650. Photographies Juvisy seconde guerre mondiale.

⁴¹⁹ CBC. Lettre de du commissaire de police chef de la section politique au commissaire principal, datée du 24 juin 1943 : « *Au cours de l'enquête actuellement menée dans des affaires terroristes j'ai été amené à découvrir des documents desquels il ressort que des attentats étaient projetés contre le matériel et les installations ferroviaires de la région parisienne, ces projets de sabotage concernent les différents réseaux ci-dessous la liste des points particulièrement visé. Région Sud-Ouest gare de paris Austerlitz, Vitry petit entretien, Juvisy Atelier, triage, dépôt, grue, transformateur. Le commissaire principal, chef de service de*

remontent chaque piste, reconstituent les puzzles, pour faire des arrestations par groupes et réseaux entiers. Un officier de la BS2 évoque après-guerre la saisie d'une liste de noms saisie chez Charles Schmidt, un FTP arrêté après qu'il ouvre le feu sur un Allemand en avril 1942. Cette liste si elle existe, entraîne des arrestations par recoupages. Celle de Hemmen le 28 avril contribue à suivre la trace des saboteurs du « Pont des Soupis ». Deux autres sources désignent des dénonciations commises soit par un cheminot du triage soit par un militant communiste qui sont en fait peut-être le même homme.

Le 23 juillet 1942, leurs filets s'abattent sur Guillon⁴²⁰, Jaillard et Déborde⁴²¹ qui sont arrêtés à leur domicile. « *Quatre inspecteurs de la police judiciaire à Paris (Brigade spéciale n° 2, Brigade Honneque) viennent appréhender, à leur domicile les nommés Guillon Maurice et Deborde Samuel sur ordres des autorités occupantes. D'après les dires de ces inspecteurs, les susnommés seraient dénoncés par un militant communiste arrêté par les troupes d'occupation comme participant de l'attentat commis à Athis-Mons le 14 avril dernier au lieu dit "le chemin de Havas" sur la ligne de chemin de fer Paris Orléans*⁴²². » En raison de son âge, 16 ans, le fils de Samuel Déborde n'est pas inquiété⁴²³. La famille d'un sous-chef de gare connaît un sort plus funeste. Le 20 mai, après une perquisition qui n'aboutit pas chez Olivier

la gare de Paris Austerlitz a déjà été averti téléphoniquement par mes soins l'effet que des dispositions soient prises pour renforcer les surveillances sur les points indiqués. »

⁴²⁰ ADE 982W4. Fiche de police individuelle avec le résumé des motifs d'incarcération de Guillon datée du 23 juillet 1942. « *A donné son adhésion au parti communiste en 1936 et militait dans la cellule des cheminots, a été élu conseiller municipal d'Athis-Mons en mai 1936. Le 28 octobre par PV il a été informé de s'abstenir de toute propagande communiste. Le 28 novembre 1940, il lui a été notifié un arrêté de résidence de monsieur le préfet de Seine et Oise. »*

⁴²¹ ADE 982W4. Fiche de police individuelles avec le résumé des motifs d'incarcération de Déborde datée du 23 juillet 1942. « *N'est pas connu pour avoir adhéré au parti communiste, était syndicaliste, fréquentait les réunions politiques et paraissait avoir des sympathies pour le Parti communiste. »*

⁴²² ADE 982W4 Lettre du commissaire de police d'Athis-Mons à l'intendant de police datée du 23 juillet 1942.

⁴²³ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit.p.33, 35,37. DBMOMS Guillon, Deborde, Jaillard, Hemmen, Schmidt.

Nicolas, les Allemands vont à la gare de Juvisy, puis se rendent à la demeure de son fils de 21 ans, auxiliaire SNCF à la gare et l'appréhende avec lui.

Le 19 janvier 1943, c'est Gaston Chabrol ouvrier de l'entretien de Juvisy qui est arrêté après une longue surveillance et une perquisition pourtant sans résultats. L'homme habite Vitry, il rentre en contact avec un cheminot de cette ville avec qui il échange des renseignements concernant l'heure de passages des trains allemands parmi d'autres informations, il ignore être suivi⁴²⁴. Sous filature des RG, Octave Angérand, membre FTPF des comités populaires se rend le 20 novembre 1943 dans un pavillon proche de la gare de Juvisy, lieu de Réunion de l'IB3 (comité populaire cheminot parisien). Des policiers des BS l'attendent sur place, dans un lieu qui est censé pourtant être clandestin⁴²⁵.



Photographie d'Octave Angérand, responsable des comités populaires de la région parisienne⁴²⁶.

Ces hommes, toutefois rompus à la discrétion dans leur activité clandestine, demeurent souvent suspectés à la suite à des dénonciations que viennent confirmer le travail de pistage des RG. Lors des arrestations, les

⁴²⁴ DBMOMS. Chabrol Gaston. Selon son dossier au CAH, il eut le droit d'écrire une courte lettre à sa femme qui prévient ses supérieurs à la SNCF, mais aucune indication concernant les raisons de son incarcération.

⁴²⁵ CASTEL Paul, *Comités populaires...* op.cit P.35.

⁴²⁶ DBMOMS. Octave Angérand.

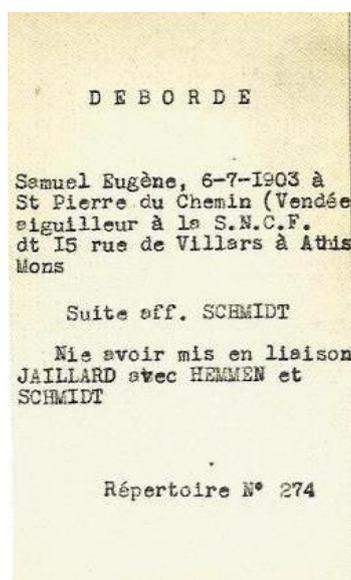
brigades spéciales prennent la précaution de laisser certains suspects en liberté, afin de poursuivre leurs enquêtes et démonter les nouveaux réseaux. Le 1^{er} mars 1943, c'est Pierre Brossard qui est arrêté après une longue filature, et la capture de deux de ses adjoints. Le rapport des RG signale qu'il est membre de la direction du parti communiste. Il est interné du 1^{er} mars 1943 au 20 mai 1944 où il est déporté en Allemagne. Lors d'une fouille à son domicile, la police retrouve de plus de 300 fiches biographiques qui permettent l'arrestation de nombreux résistants⁴²⁷.

Pour l'interrogatoire, les techniques des brigades spéciales sont particulièrement brutales (matraquages, coup de poings, de pieds, de nerfs de bœuf, sur des prisonniers menottés aux mains et aux jambes, parties intimes pressées entre deux tables...). Elles demeurent toutefois moins systématiques et violentes que celle de la Gestapo, maîtresse de l'horreur. Le recours au service de police allemande passe souvent pour l'ultime argument des inspecteurs, devant la terreur qu'elle inflige. La torture pourtant n'a qu'une efficacité partielle. L'attitude des interrogés devant ces méthodes est révélatrice de la multitude des tempéraments des résistants, on leur propose souvent un marché : leur vie sauf ou l'arrêt des coups s'ils avouent. Certains craquent et donnent tous les renseignements, d'autres agissent en homme déjà mort et ne révèle aucune information. Il y a aussi des réactions intermédiaires.

Maxime Védy est le trésorier de l'organisation clandestine de Juvisy. Le 15 août 1942, il entre dans les FTP, devient commissaire aux effectifs de la région sud, puis le 1^{er} septembre 1943 de la région parisienne. D'après un rapport des RG, trois FTP donnent son nom lors d'interrogatoires où ils sont tabassés. Des inspecteurs des brigades spéciales l'arrêtent le 13 octobre 1943, il porte sur lui trente-cinq-mille francs destinés à payer les hommes qui

⁴²⁷ DBMOMS. Brossard Pierre.

restent sous ses ordres⁴²⁸. Selon Denis Peshanski, le plus fréquemment les suppliciés avouent et il est difficile de trouver des critères discriminants. « *L'âge ? La charge de famille ? Le sexe ? Le rapport à l'engagement ? L'expérience de la vie ? L'expérience du combat et/ou de la répression ?*⁴²⁹ » D'autres parlent pour ne rien dire : Ivan Lagrange lors de son arrestation est interrogé, torturé. Il réussit à donner le change à l'ennemi sans suite fâcheuse pour ses camarades, avec discipline, courage et patriotisme. Les derniers assument toute la responsabilité, ou nient en bloc jusqu'au peloton d'exécution. Maurice Guillon, le cheminot ancien conseiller municipal et saboteur dément sa participation à l'attentat et dément en connaître les participants. Samuel Deborde nie les faits reprochés notamment son appartenance à l'OS, l'attentat d'avril, et la mise en relation de Jaillard avec Hemmen et Schmidt. Qu'ils passent aux aveux ou qu'ils ne communiquent pas, les accusés finissent dans tous les cas par être interrogés par les allemands⁴³⁰.



Fiche de la BS2 de Samuel Deborde⁴³¹.

⁴²⁸ DBMOMS. Auguste Vedy.

⁴²⁹ PESCHANSKI Denis, *La confrontation radicale...* op.cit.p.14.

⁴³⁰ *Ibid.* p13.

⁴³¹ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p.35.

B/ LES SANCTIONS: DE L'AVERTISSEMENT A L'INTERNEMENT.

La SNCF dans le processus répressif.

Selon le rapport Bachelier : « *La répression de l'activité communiste parmi les cheminots peut apparaître en contradiction avec la volonté de maintenir la cohésion de la corporation* ». Pourtant, les premières mesures prises contre des cheminots de Juvisy sont liées à l'interdiction du PCF. Les communistes doivent renoncer à leurs fonctions municipales⁴³², certains sont astreints à résidence⁴³³. Le préfet obtient même de la SNCF que les éléments jugés arbitrairement les plus dangereux soient révoqués de la société nationale des chemins de fer. Des 1941 les autorités vichystes se félicitent de l'arrestation des principaux meneurs, grâce aux listes établies et fournies par la direction : « *les renseignements dès maintenant recueillis confirment l'efficacité des mesures que nous avons prises : les licenciements qui ont été prononcés et les arrestations opérées ont produit un effet salutaire. Il semble que la propagande ait marqué quelques tendances à la régression. Certaines améliorations de rendement sont même constatées dans les établissements ou le personnel à l'impression d'échapper à l'emprise des meneurs. Notre action sera poursuivie dans le même sens au cours des semaines prochaines*⁴³⁴. » Le simple fait de distribuer des tracts est passible d'internement après juin 1941. Pourtant, telle une hydre et malgré la répression, les têtes sectionnées du militantisme repoussent sur d'autres troncs. Ainsi, Marius Corjon, cheminot de Juvisy, figure sur une liste de vingt-trois agents de la SNCF « *récemment arrêtés pour activité communo-terroriste en région parisienne* » datée du 23 décembre 1943, et qui est transmise par la préfecture de police au secrétariat

⁴³² DBMOMS. Midol. Pincon, Guillon, Lacombe, Maurieras.

⁴³³ DBMOMS. Piget

⁴³⁴ RIBEILL Georges, *L'accommodation sociale de la SNCF avec ses tutelles vichysoise et allemande : résistance et/ou compromissions ?* Dans AHICF, *Une entreprise publique dans la guerre, la SNCF 1939-1945*, Paris, Puf, 2001 p.92.

d'État aux communications⁴³⁵. Le PCF sait renouveler ses troupes et retrouver des meneurs d'hommes, même des éléments méconnus avant le début de la guerre, pour guider les cheminots de Juvisy les plus engagés à gauche.

À côté de ces persécutions pour des raisons politiques, le décret-loi du 6 octobre 1939 autorise la SNCF à suspendre pendant le temps des hostilités l'application de certaines dispositions de la convention collective du personnel du cadre permanent. Il statue en outre sur les différentes sanctions pouvant être prise par la SNCF à l'encontre des agents en cas de manquement au règlement, mais aussi du non-respect la loi⁴³⁶. Celui-ci est maintenu pendant la durée de l'occupation. Les cheminots Boujou, Lafon et Baynat en font les frais : surpris à traverser la ligne de démarcation sans autorisations, alors qu'ils sont en congé régulier, ils subissent une double punition. Ils sont arrêtés et emprisonnés proche de l'endroit de leur arrestation par l'occupant et sont considérés en absence irrégulière aux regards des jours de travail manqué par la SNCF appliquant le décret-loi⁴³⁷. Concrètement, ils sont privés de soldes pendant la période d'omission, et se voient infliger « *un avertissement avec suppression des gratifications*⁴³⁸. » Leurs emprisonnements se limitent à quelques semaines puis ils reprennent leur métier. La SNCF possède tout un arsenal pour maintenir la pression sur les travailleurs du rail, la notation peut

⁴³⁵ DBMOMS. Marius Corjon.

⁴³⁶ CAH 0040LM02816042. Ordre général n° 29 de la SNCF concernant les mesures disciplinaires pendant la durée des hostilités : Les sanctions, au nombre de 12 sont prises par des ingénieurs à trois échelles différentes en fonction de la gravité des faits reprochés aux agents. Le chef d'arrondissement prononce 1-le rappel à l'ordre ; 2 Le blâme sans inscriptions au dossier ; 3 Le blâme avec inscription au dossier ; 4 Le blâme du chef d'arrondissement, avec réduction de la gratification sans que la réduction puisse dépasser, pour un même blâme, la moitié de celle-ci.

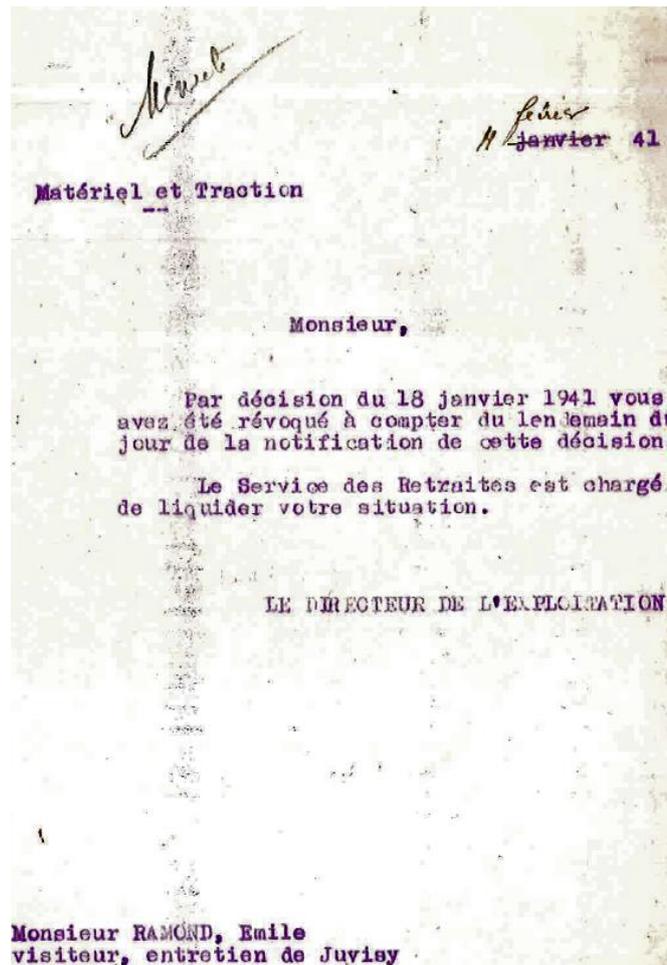
Le chef de service prononce : 5 Le blâme du chef du service avec réduction ou suppression de la gratification ; 6-le blâme du chef de service avec retard d'avancement de 1 à mois ; 7 Le déplacement par mesure disciplinaire.

Le directeur de l'exploitation de la région prononce : 8-la rétrogradation ; 9 L'avertissement avec suppression de la gratification ou avec retard d'avancement de 1à 4 mois ou avec déplacement par mesure disciplinaire ; 10 l'avertissement avec rétrogradation ; 11 la radiation des cadres ; 12 la révocation.

⁴³⁷ CAH 0303LM0012-001. Lettre de l'inspecteur principal chargé du personnel au service matériel et traction d'Orléans datée du 19 juillet 1941 p.211.

⁴³⁸ *Ibid.* Lettre du 14 août 1941 du chef du service MT au chef des services administratifs.

être baissée, l'avancement dans la carrière retardé. Les auteurs de vols et les fidèles du parti communiste reçoivent le même traitement de la SNCF : la révocation, comme en témoigne le cas d'Émile Ramond⁴³⁹. Les dénonciations ne sont pas soumises systématiquement à des enquêtes rigoureuses, et conduites souvent à des jugements arbitraires. Trop nombreux sont alors ceux qui sont injustement internés.



Lettre du directeur de l'exploitation signifiant la révocation, « ultima ratio » de la SNCF en matière de sanction punitive⁴⁴⁰.

⁴³⁹ RIBEILL Georges, Entre effectifs réduits et besoins accrus, quelques aspects de la gestion du personnel à la SNCF 1939-1945, dans CHEVANDIER Christian, DAUMAS Jean Claude, *Travailler dans les entreprises sous l'occupation*, Presses universitaires de Franche-Comté, 2008 p.146. Selon le spécialiste du rail, la SNCF révoque 1 fois sur deux d'agent SNCF ayant volé des objets confiés au chemin de fer.

⁴⁴⁰ Arch. B 2005/028/ETAT/127/6. Dossier de Ramond. Lettre du directeur de l'exploitation daté de février 1941 à son attention.

Des camps pour les cheminots de Juvisy.

Espaces clos entourés par des fils barbelés et surplombés de miradors, les camps sont des instruments d'anéantissement des oppositions dont la redoutable efficacité est révélée au sein des sociétés coloniales⁴⁴¹. Durant la Seconde Guerre mondiale, ils doivent servir à l'internement des prisonniers de guerre allemands. Après la défaite, ils sont utilisés dans un premier temps pour la détention et la concentration des populations « nuisibles ». Il apparaît au cours des recherches que les cheminots reconnus coupables d'actes répréhensibles par les autorités occupantes ou vichy, qu'ils soient commissionnés ou non, sont internés dans plusieurs camps avant d'être déportés pour une grande majorité.

Le premier camp concernant directement les cheminots de Juvisy est sans doute celui d'Aincourt. Henri Lacombe et Albert Maurieras, conseillers municipaux d'Athis-Mons et agent SNCF de Juvisy y sont internés⁴⁴². Pour le vol de deux litres de vin sur le triage, Émile Ramond y est également enfermé un temps. Aincourt à son origine est un sanatorium. Il doit être évacué en juin 1940 devant l'avancée allemande. En octobre 1940, il évolue vers le statut du premier « Camp d'internement administratif de la zone nord ». Situé en face de la gare, il est entouré d'une palissade afin d'éviter les manifestations de sympathie devenues trop fréquentes de la part des cheminots⁴⁴³. Il compte 670 prisonniers en 1941 pour 150 places. Les autorités françaises y enferment en priorités les communistes, qui par leur nombre et leurs actions militantes amènent la fermeture du camp en novembre 1942⁴⁴⁴. Vichy craint qu'un foyer

⁴⁴¹ Notamment à Cuba, ou lors de la guerre des « Boers » en Afrique du Sud.

⁴⁴² DBMOMS. Henri Lacombe. Il fut interné administrativement à d'Aincourt puis Voves et enfin Pithiviers jusqu'à la libération. Maurieras Albert, il fut interné le 26 octobre 1940 au camp d'Aincourt (Seine-et-Oise) et s'y montra fidèle aux directives communistes. Le 27 juin 1941, il est livré aux Allemands et transféré au camp de Compiègne.

⁴⁴³ Peshanski Denis, *Les camps français d'internement (1938-1946)*, thèse de doctorat en Histoire direction Antoine Prost, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2009, p.371.

⁴⁴⁴ Déportés politiques à Auschwitz, le convoi du 6 juillet 1942 :

d'insurrection communiste naissent aux portes de Paris et qu'un coup de main puisse délivrer les internés. Dans ce sens, les autorités décident de vider le camp qui se transforme en centre d'entraînement de la milice.



Photographie du portail du camp d'Aincourt gardé par un gendarme français⁴⁴⁵.

À la fin de 1941, les autorités françaises cherchent à déplacer ce camp où sont confinés depuis octobre 1940 des militants communistes de la région parisienne. C'est dans ce but que l'armée d'occupation accepte de restituer à l'administration française le camp de Voves. Ce dernier offre des infrastructures déjà existantes pour interner des civils et sa situation géographique évite en partie les risques d'évasion. Le 5 janvier 1942, un premier groupe de captifs arrive d'Aincourt à Voves pour remettre les lieux en

<http://politique-auschwitz.blogspot.fr/2011/08/le-camp-daincourt.html>

« Jusqu'en novembre dernier, le seul camp dont la création avait été autorisée officiellement par les Autorités allemandes, était celui du sanatorium d'Aincourt, pouvant contenir environ 500 personnes et qui était uniquement destiné à recevoir les indésirables français de la Seine et de Seine-et-Oise. (...). J'ai demandé, à plusieurs reprises, que l'on envisage le transfert, en Afrique du Nord, des individus les plus dangereux qu'un coup de main pourrait facilement délivrer en raison des faibles moyens de gardiennage et de l'armement insuffisant du personnel » Lettre datée du 28 décembre 1940.

« Les internés du Centre d'Aincourt ont observé aujourd'hui une minute de silence à l'occasion de la révolution russe, il n'y a pas eu d'incident » Archives de la préfecture de police de Paris, cartons occupation allemande, BA 2374, 17 octobre 1941.

⁴⁴⁵ Un camp d'internement méconnu, le camp d'Aincourt :

<http://www.aincourt.org/?q=content/le-camp-daincourt>

PEREIRA Benjamin

état. Avec la fermeture d'Aincourt, on assiste à l'éparpillement des détenus politiques parisiens. Avec les juifs, la population communiste est la catégorie d'individus dans laquelle on compte le plus grand nombre d'internés. Clairvaux, Pithiviers et Voves deviennent les nouveaux centres de détention des cheminots communistes de Juvisy. Henri Pinçon cheminot et conseiller municipal trouve la mort à Pithiviers des suites d'un accident le 8 novembre 1942 après deux années d'internement⁴⁴⁶.



Bundesarchiv, Bild 183-569236
Foto: o. Ang. | 1941

Photographie du camp de Pithiviers en 1941⁴⁴⁷.

À partir de la fin juin 1941, de plus en plus de communistes sont transférés dans des camps directement administrés par la Wehrmacht, à l'image du Frontalag 122 de Compiègne qui est un camp de détention des ennemis actifs du Reich. Compiègne est par sa capacité le deuxième camp de

⁴⁴⁶ DBMOMS. Pinçon Henri Émilien.

⁴⁴⁷ Bundesarchiv, Bild 183-S69236 / CC-BY-SA 1.

France après Drancy. Lorsque « la solution finale » est adoptée et que « la nuit et le brouillard » s'abattent sur l'Europe, certains de ces enclos jouent le rôle de base de la déportation vers les camps de concentration et d'extermination situés plus à l'Est.

Qu'est-ce qu'un accident lorsque l'on connaît la rudesse des conditions de détention des camps pendant la guerre ? Les camps d'internement des années 1930 sont des environnements dangereux et insalubres en temps de paix. En situation de guerre, ils deviennent un véritable enfer. « *L'État français n'a ni les moyens ni la volonté de bien gérer ces camps, où sévissent dysenterie, typhoïdes et maladies pulmonaires*⁴⁴⁸. » En effet, laisser mourir les opposants politiques peut être une tentation certaine pour le régime du Maréchal, qui permet en plus de satisfaire les souhaits de l'occupant. Une partie de ceux qui survivent sont envoyés sur le triage après les bombardements de 1944 pour déterrer les bombes à retardement ou celle qui n'explose pas instantanément, sous le joug des fusils mauser allemand⁴⁴⁹. À partir de la fin juin 1941, de plus en plus de communistes sont transférés dans des camps administrés par la Wehrmacht, à l'image du *Fronstalag 122* de Compiègne qui devient un camp de détention des ennemis actifs du Reich, et une étape vers les camps de la mort situés plus à l'est.

Le taux de mortalité des camps est très élevé. Ils servent de viviers à otage ou travailleurs que prélèvent les *feldkommandantur*. Les policiers et gendarmes français, donnent, avec l'assentiment du préfet, des listes de détenus à l'allemand qui en transfèrent une grande part dans les camps de travail l'est de l'Europe pour ceux qui ne sont pas fusillés. Leurs destins dans les camps de concentration de l'outre Rhin s'achèvent dans l'horreur la plus totale, au contact de la violence des divisions SS *Totenkopf*.

⁴⁴⁸ COINTET Michèle, *Nouvelle Histoire de Vichy*, Paris, Fayard, 2011 p.135.

⁴⁴⁹ CARON Anne Marie, *Travail de femme extrait d'un journal de bord sous l'occupation Allemande, avril aout 1944 à Juvisy*, Paris, Firmin Didot, 1947 p.7.

Les cheminots face à leur détention : destins croisés.

Les années d'occupation sont marquées par une véritable explosion carcérale, le régime de Vichy emprisonne à tour de bras. Les peines de prison fermes prononcées doubles entre 1940 et 1942 pour atteindre 160 000 détenus selon les estimations du ministère de la Justice, probablement inférieur aux chiffres réels⁴⁵⁰. C'est autant de familles qui souffrent de mesures vécues souvent de manière injuste. Les chefs d'accusation principaux sont les vols en constantes augmentations ou l'appartenance au parti communiste, et les « autres délits » qui sont des infractions aux lois sur le ravitaillement, l'aide apporté aux juifs et résistant.

Les prisonniers politiques les plus influents sont exilés dans les geôles coloniales, pour éviter leur libération par d'éventuels coups de force de la population. Leur libération vient souvent de l'extérieur et des alliés. Lucien Midol est interné loin de sa ville d'Athis-Mons à la prison du puy, avant d'être transféré dans le plus grand centre pénitentiaire algérien, la Maison-Carrée près d'Alger. Son confinement ne dure qu'un temps, en février 1943 il est libéré par les troupes alliées. À Alger, le destin fait se croiser trois personnalités qui sont maires d'Athis-Mons au cours de leur existence : Léopold Besson maire entre 1936 et 1939 ; Lucien Midol maire entre 1945 et 1947 ; et le jeune René l'Helguen qui est maire de 1959 à 1977. C'est ce dernier qui grâce à la complicité d'un jeune officier allemand, réussit à rejoindre de Gaulle en Algérie plutôt qu'une prison française. Les trois hommes partagent un repas dans un petit restaurant d'El Biar, quartier l'Alger où se trouve aussi la résidence du général de Gaulle. Ils se remémorent Athis, et regrettent leur famille restée au pays⁴⁵¹. Tandis que Besson travaille au journal communiste d'Algérie : « La liberté », Midol se consacre en particulier à la reconstitution des syndicats de la ville puis est proposé au général de

⁴⁵⁰ LELEU Jean-Luc, *La France...* op. cit. p.192 entrée « la justice pénale ordinaire ».

⁴⁵¹ Association des anciens combattants d'Athis-Mons, 50 ans après op.cit.p.36.

Gaulle, comme commissaire à la production industrielle dans le comité français de libération nationale. Pendant ce temps, sa femme est internée à Rennes et ses deux fils combattent pour la résistance⁴⁵².

Bien souvent, la captivité des résistants ne signifie pas la fin de leur combat. Hernot a un parcours chaotique depuis son inscription sur le carnet B de Seine-et-Oise, le 16 juillet 1937, et ses internements multiples au cours de la guerre. Sa fiche biographique de la base du Maitron en témoigne : « *Interné administratif en avril 1940, son dossier à Caen dit qu'il est arrêté le 7 ou 9 février 1940, puis condamné le 30 mai 1940 par la cour d'appel de Lyon à deux ans de prison pour activités communistes. Il séjourne à l'île d'Yeu en mai-août 1940, puis à Saint-Paul-des-Jeaux jusqu'en janvier 1942⁴⁵³, puis dans un sanatorium, au camp d'internement médicalisé de La Guiche (Saône et Loire) où il reste encore en janvier 1943. Transféré le 26 juillet 1943 à Lyon pour être traduit devant la section spéciale de la cour d'appel, il est condamné le même jour à deux ans de prison et envoyé à la centrale d'Eysses le 15 octobre 1943 (matricule 2374) où il participe à la révolte de la centrale le 19 février 1944. Homologué FFI au titre de sa participation au bataillon d'Eysses, il est ensuite déporté⁴⁵⁴. »*

Pour d'autres, l'embalement est trop dur à supporter pour y perpétuer une quelconque résistance. Les hommes du triage sont enfermés à la Santé, à Fresnes ou encore dans prisons comme Clairvaux. Elles reçoivent plusieurs catégories de détenus : des droits communs, des militants communistes et syndicalistes, ainsi que des Juifs. Tous sont soumis aux mêmes règles, leur cohabitation n'est pas évidente et les relations entre détenus sont loin d'être cordiales. Les geôliers entretiennent un climat de

⁴⁵² DBMOMS. Lucien Midol.

⁴⁵³ C'est en refusant de conduire un train d'interné politique D'Eysse à Saint-Pol-des-Jeaux que se fait connaître Léon Bronchard, seul conducteur SNCF connu à avoir refusé de conduire un train de déporté. BRONCHARD Léon , Léon Bronchart ouvre ses cahiers et raconte sa vie d'ouvrier et soldat, Paris, Meffre, 1969, p204.

⁴⁵⁴ DBMOMS. Albert Hernot.

tension permanent entre les détenus, qui pour certains meurent de faim. C'est dans cette sombre prison réaménagée en camp qu'Émile Ramond, à l'instar de tant d'autres détenus purge sa peine pendant toute la durée de l'occupation. L'homme est cheminot depuis près de 30 ans, affecté à Juvisy en 1916, c'est la Deuxième Guerre qu'il traverse en tant que cheminot. Le malheureux visiteur à l'entretien sans doute victime de dénonciation. Coupable d'un vol, son accusateur à en plus affirmer qu'il reste proche du Parti communiste. Des lettres écrites par lui-même et par sa femme donnent toute la mesure des conditions et des motifs d'internement à Clairvaux.



Photographie de la maison d'arrêt de Clairvaux⁴⁵⁵.

⁴⁵⁵ Déportés politiques à Auschwitz, le convoi du 6 juillet 1942 :
<http://politique-auschwitz.blogspot.fr/2012/05/la-maison-centrale-de-clairvaux.html>

Clairvaux, le 3 Juin 1941.

Chère mamay, chère Paulette.

Je suis été très content de ta visite surtout de tout ce que tu me apporte, ne m'envoie pas de colis pour le moment je n'ai besoin de rien, j'espère que d'ici quelque temps nous aurons quitté Clairvaux, j'ai commandé une paire de sabots, je les aurais sans doute d'ici 3 ou 4 jours, cela me permettra d'économiser mes souliers si nous allons dans un camp, si je suis libéré ils me serviront pour le jardin.

Je me suis trompé de petit paquet, je t'ai donné le café et le thé, mais ne me l'envoie pas, ni le filtre, j'en ai pas besoin.

Jusqu'à ce jour aucune libération, il y en aura peut-être cette semaine, celui dont Paul a son adresse attend d'un moment à l'autre, dès qu'il sera libéré je vous préviendrai, Paul ira le trouver car il a beaucoup de poids pour les

2
syndicalistes, et avec Liard pouraient
tous les deux s'occuper de moi me
connaissant particulièrement, et sachant
bien que je n'ai jamais appartenu à
aucun parti politique, et de ce fait
réduire à néant le faux rapport policier
qui existe contre moi dans mon dossier.

J'ai que vous avez des nouvelles de M^{ieurs}
Cardon et Grimaud Ingénieurs à la S.N.C.F.
vous pourrais aller trouver Monsieur le
Commissaire de Sevres, pour le prier de
s'adresser à M^{ieur} Boquer qui lui demandera
tous les renseignements utiles à mon sujet,
mais il faut attendre une réponse de
Monsieur Grimaud, qu'il en parle à mon
patron avant.

En pour également dire à Viguer qu'il
vaille trouver Liard qu'il parle pour moi
et qu'il lui affirme que je n'ai jamais
fait de politique, ni appartenu jamais
au parti communiste, ni à aucun parti
politique, que j'états syndiqué c'est
tout, même que je n'ai jamais eu aucun
poste de responsable dans le syndicat.

3

Expliquez également qui est responsable
de mes amertumes, ce qu'il doit savoir déjà,
c'est malheureux d'être une victime directe
d'un voisin brutal et jaloux, enfin il
faut savoir attendre pour que toute la
lumière soit faite sur mon cas.

Vous ne m'avez jamais dit sur les lettres
si maman a été chercher mon veston noir
et le cadenas au poste sud dans mon
placard, donnez-moi toujours beaucoup
de nouvelles de ce qui se passe chez nous,
et de ce que vous faites pour moi, j'en ai
dûment qu'à une lettre par semaine, mais
vous, vous pouvez écrire à votre gré.

Nous avons de bonnes nouvelles depuis hier
d'Airvault, où les visites sont autorisées
depuis hier, à raison de 30 par jour, ainsi
que de Chateaubriant, il nous tarde à tous
de sortir de ces quatre murs.

Faites faire les réparations urgentes à la
nouvelle maison, pour quelle ne se dégrade
pas de trop, le reste moi je le ferai quand
je serai libre, si justice m'est faite, je
pourrai être parmi vous bientôt.

Toujours en très bonne santé!

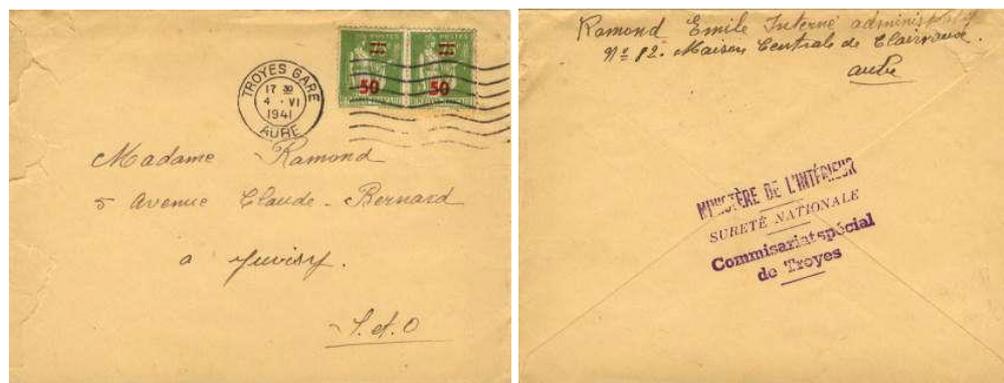
Je termine en vus embrasant
à toutes les deux très affectueusement
sans oublier Piérot.

Ramond

Je bonjour à tous mes camarades
cheminots, ainsi qu'à tous nos bons
voisins et amis.

Mon ami Racamond adresse ses
meilleurs remerciements à maman
pour tout ce qu'elle nous a apporté!

à bientôt de vos nouvelles.



Lettre du détenu administratif n°82, le cheminot Révoqué Ramond⁴⁵⁶.

⁴⁵⁶ Collection de Michel Annet, association philatéliste APRA. La lettre du 2 juin 1941 présentée ci-dessus est intéressante en ce sens que son auteur aborde une pluralité de thème propre à la période. On y constate la confusion entre syndicalisme et communisme. L'arbitraire policier basé sur des délations, et surtout la forte solidarité cheminote... Il précise par ailleurs que les visites sont autorisées, mais qu'il ne peut envoyer qu'une lettre par semaine. Le courrier venant de l'extérieur n'est pas contingenté. Il suit le parcours classique

Juvisy le 26 avril 1942

Monsieur le Préfet

Monsieur le Commissaire en Chef

28 AVR. 1942
SECRET

Je vous ai l'honneur de vous prier de m'envoyer, au sujet de mon mari, Monsieur Raymond Omble, ancien ouvrier à la gare de Juvisy, un certificat de travail. Je vous prie d'y mentionner l'adresse de la gare, en précisant qu'il s'agit d'un vol de vin sur son place, et d'affirmer qu'il n'y a pas eu recel. En effet, le dossier de mon mari porte vol et recel, ce qui permet les interprétations les plus exagérées. Toutes les démarches tentées se heurtent à ce mot : vol et recel. Le dossier n'est jamais examiné parce qu'on y trouve en l'ouvrant, vol et recel au préjudice de la S.N.C.F. Le Commissariat de Juvisy prétend toujours que si mon mari est enfermé c'est à la suite de mauvais renseignements donnés par la S.N.C.F., autant au point de vue honnêteté qu'au point de vue politique, et continue à transmettre ces faux renseignements. Par ailleurs, ils ne savent que lui reprocher.

Je vous prie instamment de certifier qu'habituellement mon mari ne buvait pas. Cela vous est facile, tous les employés de la gare de Juvisy qui le connaissent vous le certifieront, tous savent qu'il ne buvait jamais. Je vous prie encore de mentionner l'accident très grave dont il a été victime en 1921 au chemin de fer, plaie très profonde à la tête qui l'a rendu gravement malade pendant des années et qui explique qu'à certains moments il perd le contrôle de ses actes.

Avec un papier en main, je pourrais de nouveau aller à la Préfecture.

Dorvil demandeur

des cheminots de Juvisy qui sont internés, d'abord le camp d'Aincourt duquel il reçoit des nouvelles d'anciens collègues détenus peut-être. Puis c'est Clairvaux jusqu'à la libération. Enfin, il évoque un certain Liaud. Roger Liaud est le successeur de Jarrigion, à la tête de la fédération « légale » des cheminots, tolérée par Vichy et contrôlée par l'État par opposition aux comités populaires, « illégaux » qui agissent dans l'ombre.

Mon mari est chaque jour en danger d'être
fusillé. Il a beaucoup souffert et nous aussi.
Il a payé la tête qu'il a faite par sa
révocation (je vous redis d'ailleurs qu'il n'en est
pas responsable au les moments d'absence causés
par son accident)

Voilà donc dix-huit mois qu'il est enfermé
et qu'il souffre et que nous souffrons injustement

La police évidemment a écouté un
individu odieux et infâme, mais vous vous
faites ses complices par votre indifférence. La
vie de mon mari est en danger et vous seriez
en partie responsables de sa mort si vous ne
m'aidez pas. Je ne demande d'ailleurs
rien que la vérité.

Je vous prie d'agréer,

Monsieur l'Ingénieur en Chef,
mes plus respectueuses salutations

Madame Ramond

5 av. Claude Bernard

Juvigny

(S. et C.)

Lettre d'une femme de cheminot adressée à l'ingénieur SNCF directeur de l'Exploitation⁴⁵⁷.

⁴⁵⁷ Arch.B 2005/028/ETAT/127/6. Lettre de madame Ramond datée du 26 avril 1942 adressée à la SNCF. Cette lettre n'est pas la seule, mais elle illustre assez bien des conditions d'internements vécus par la famille du détenu. Malheureusement pour Ramond, il reste enfermé pendant toute la durée de la guerre pour avoir volé deux litres de vin. Il aurait tout aussi bien pu être fusillé comme otage.

C/ LES CHATIMENTS : DEPORTATIONS ET EXECUTIONS.

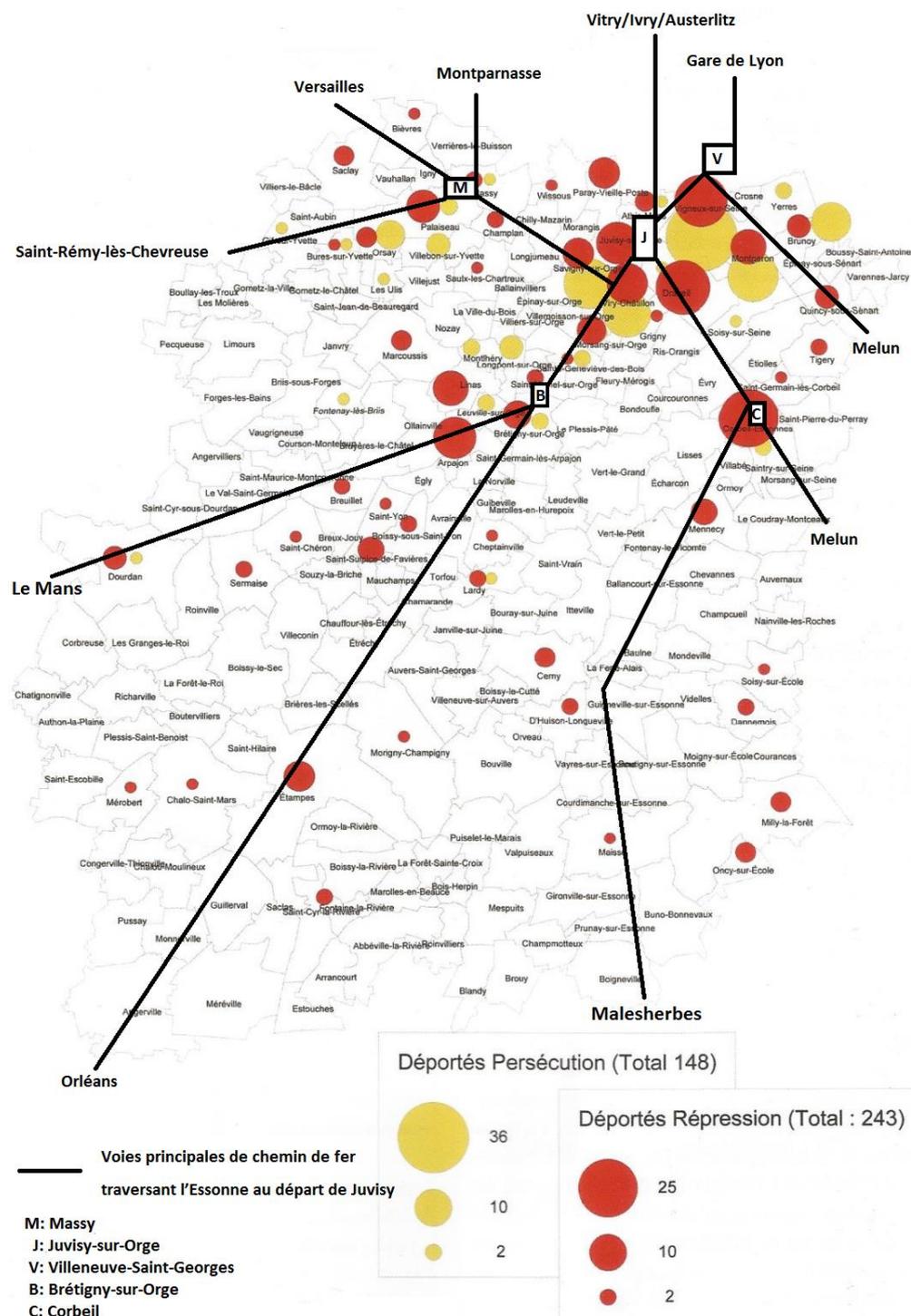
Le triage de Juvisy, épicentre de la répression.

Selon Denis Rake l'agent du SOE envoyé sur place : « *Juvisy était un lieu très dangereux à cette époque* ». Effectivement, si l'on se fie aux cartes des déportés et fusillés en Essonne pendant la Seconde Guerre mondiale (voir plus bas), il apparaît que Juvisy est l'épicentre d'une aire dont sont issus la plus grande partie des déportés et exécutés essonniens pendant la guerre. Cette affirmation semble logique quand on sait que le secteur sud du département, le sud-est de la Seine et Oise, possède toutes les caractéristiques d'une zone rurale : démographiquement et densément faible. Par opposition, le nord est industrialisé, et densément peuplé notamment dans les communes limitrophes au triage. Comme indiqué plus haut cette population comporte un grand pourcentage de communiste, catégorie systématiquement traquée pendant la guerre.

Paradoxalement, les environs du triage paraissent plébiscités par les résistants pour leurs réunions⁴⁵⁸. Les grandes figures de la résistance locale, dont le groupe Manouchian, sont souvent amenées à traverser cette gare. Le train, bien que largement utilisé par l'occupant, reste être aussi le moyen de transport le plus pratique pour que les résistants se rencontrent. Beaucoup de personnes recherchées se cachent à Juvisy et Athis, la gare offrant l'avantage de se situer aux croisements des chemins. En somme, on peut y venir de partout et repartir dans toutes les directions. Se fondre dans la masse est encore la méthode la plus sûre pour passer au travers des mailles du filet. Pourtant la police et les Allemands veillent autour de la gare qu'ils savent être un point de passage fréquenté notamment par ceux qui résistent et qu'ils poursuivent.

⁴⁵⁸ CASTEL Paul, *Comités populaires...* op.cit.p.39.

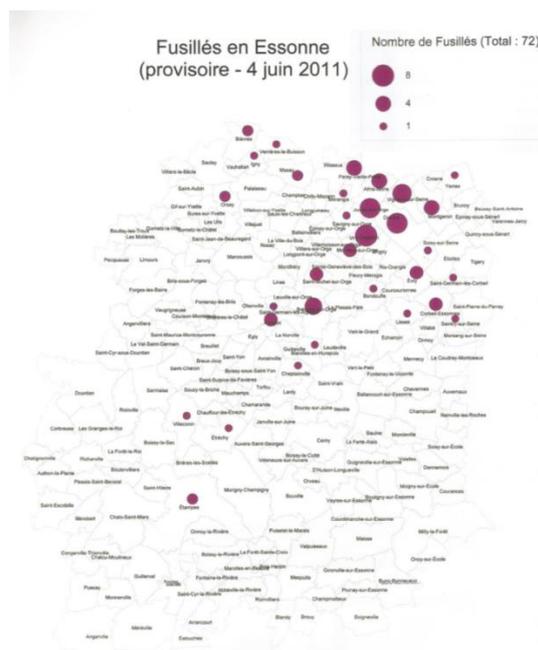
Déportation, chemin de fer et gare de Juvisy en Essonne



Carte des déportations en Essonne, répression et persécution (provisoire au 4 juin 2011)⁴⁵⁹.

⁴⁵⁹ GARCIN Martine, Fusillés de l'Essonne op.cit p.8 (pour la carte d'origine). Tracé schématique des principales installations ferroviaires réalisées par mes soins. La carte des fusillés disponible plus bas reprend quasiment la même tendance avec une forte

Les résistants sont nombreux dans les communes environnantes. Vigneux, Draveil, Viry-Châtillon ou Savigny fournissent un contingent important de combattant de l'ombre : les réseaux les recrutent pour surveiller puis agir autour des voies du chemin de fer. Un autre fait apparait clairement sur les cartes précédentes. La répression a tendance à s'exercer plus fortement le long des grandes lignes du cheval de fer, et les gares de bifurcations ou de triages sont au cœur du phénomène répressif. C'est que l'activité ferroviaire et ses débouchés en ce qui concerne le travail ou l'accessibilité attirent une population nombreuse, parmi laquelle on a le plus de chance de retrouver des résistants. Autre hypothèse, ce sont les possibilités fournies par la proximités des grandes gares et des voies importantes qui rendent l'acte de résistance (de la propagande à l'attentat) plus accessible, « à porter de main » pourrait-on dire, pour tous les envieux de « faire quelque chose » contre l'occupant.



Carte des fusillés en Essonne⁴⁶⁰.

concentration des victimes originaires des environs de la gare de Juvisy. En 1940, et quotidiennement, ce sont 200 trains qui empruntent la ligne Brétigny Juvisy (100 à charge et 100 à vide) dont 5 trains militaires allemands. CAH 0039LM0022-001. Rapports quotidiens sur la situation de l'exploitation 1940.

⁴⁶⁰ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p.6.

Les martyrs du Mont Valérien et la politique des otages.



La une du journal Le Matin du 11 août 1942 qui reproduit l'avis allemand annonçant l'exécution de représailles de 93 otages (88 en fait)⁴⁶¹.

⁴⁶¹ Pour la une du Matin : Bnf via la médiathèque du Mont Valérien. Pour l'agrandissement de l'avis GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit.p.29.

Entrer en résistance, c'est d'une certaine façon s'attaquer directement ou indirectement aux troupes d'occupation (sabotage, attentat, assassinat, propagande, vol, désobéissance civile). Ce faisant, le résistant s'expose, lui, sa famille, et des inconnus, à la terrible politique des otages⁴⁶². Entre août 1941 et octobre 1942, les Allemands fusillent 50 à 100 communistes pour un soldat allemand assassiné. Une guérilla urbaine sévit sur Paris depuis l'été 1941, elle engendre un cycle sans fin : Résistance, Répression, Résistance. Le 11 août 1942, parmi 88 otages, ce sont trois cheminots de Juvisy qui passent de vie à trépas, attachés aux poteaux d'exécution du fort militaire du Mont Valérien, qui se situe à l'ouest de Paris.

Leur sinistre parcours débute souvent dans les cellules du dépôt de la préfecture de police, ou les BS les gardent « au frais » pour les interrogatoires et les besoins de l'enquête. Ils sont ensuite remis à la justice allemande, et attendent dans des camps ou prison à l'image de Romainville, Fresnes, Cherche-Midi ou de la Santé. Des tribunaux militaires instruisent leur dossier, le jugement est expéditif et sans appel⁴⁶³. Jusqu'à l'été 1942, les otages sont choisis sur le lieu de leur internement, dans les maisons de détention et les camps en ignorant leur nouveau statut.

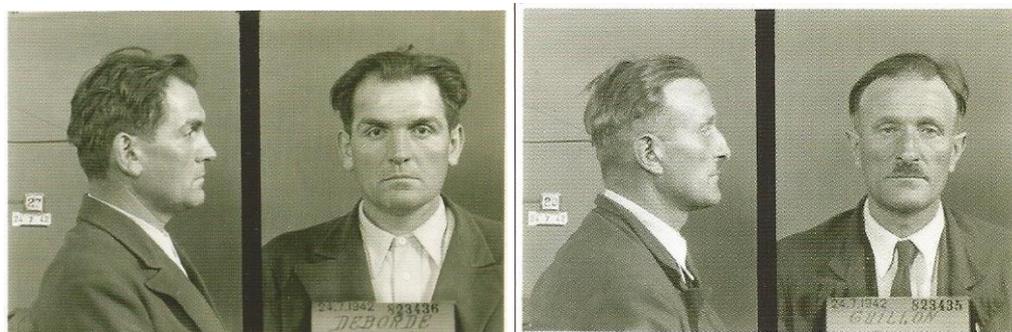
Les trois auteurs de l'attentat manqué du pont des Soupirs, ainsi que leur complice Charles Schmidt, et le dirigeant FTP du secteur Jean Hemmen font partie du groupe de 88 otages recevant la peine capitale le 11 août 1942⁴⁶⁴. Avec eux, ce sont les camarades de Pierre Brossard le responsable de

⁴⁶² <http://www.mont-valerien.fr/comprendre/le-mont-valerien-pendant-la-seconde-guerre-mondiale/les-fusilles/> Témoignage de Clemens Ruther : « À défaut de pouvoir arrêter tous les auteurs des attentats, les autorités allemandes désignent des otages : avec cette notion de responsabilité collective, il s'agit de faire pression sur la population et sur les « terroristes ».

⁴⁶³ Ibid. « Un dossier d'instruction est constitué à partir des enquêtes de police. Les droits de la défense sont réduits : l'assistance d'un avocat, souvent commis d'office et allemand, n'est en principe autorisée que si le prévenu risque la peine de mort. Généralement, l'avocat a seulement accès à l'acte d'accusation qui fixe les chefs d'inculpation ("activité de franc-tireur", "espionnage", "aide à l'ennemi" etc.). La rencontre avec le prévenu n'a lieu que peu de temps avant le début du procès. »

⁴⁶⁴ DBMOMS. Deborde, Jaillard, Guillon.

la propagande communiste à la gare de Juvisy qui sont exécutés⁴⁶⁵. Entre 7 h 5 et 11 h 40, les otages sont fusillés par groupes de quatre. Les coéquipiers du poste d'aiguillage n'ont pas l'honneur d'être fusillé ensemble, Guillon tombe à 9 h 50, Deborde à 10 h 5, voit peut être son chef se faire mettre à mort. Avec Jaillard, ils sont fusillés comme otage et terroriste⁴⁶⁶. Ils sont ensuite incinérés, puis enterrés dans différents cimetières dont celui du Père-Lachaise. Leur dispersion et l'anonymat des corps sont imposés par les forces d'occupation, pour éviter la constitution de lieux de rassemblement et de symboles des martyrs. Maurice Guillon est inhumé après-guerre au cimetière d'Athis Mons.



Portrait photographique de Samuel Déborde et Maurice Guillon réalisé par la BS2⁴⁶⁷.

⁴⁶⁵ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p29 La BS1 commence le 8 mars 1942 la filature de l'imprimeur Artur Tintelin rue Saint-Ambroise de Paris à la banlieue. Pendant trois mois, 11 inspecteurs suivent ses mouvements ce qui conduit à l'arrestation de 82 personnes : militant techniques, imprimeurs, photographes ; militant politique, du front national et des jeunes communistes. Cette affaire permet à la police de poursuivre ses enquêtes dans le milieu de l'imprimerie clandestine pour faire tomber plusieurs centaines d'Essonnais dont Pierre Brossard et son cousin Roger Payen deux chefs FTP locaux.

⁴⁶⁶ Témoignage de Clemen Ruther. « *Les fusillades suivent un schéma préétabli. Les condamnés ne sont avertis qu'au dernier moment. Quelques heures ou quelques minutes avant l'exécution, ils ont généralement l'autorisation d'écrire une dernière lettre. La visite de l'aumônier allemand leur offre une ultime possibilité de se confier, et pour ceux qui le souhaitent, de communier. Ils sont ensuite conduits sur le lieu de leur exécution dans des camions militaires bâchés. Au champ de tir, un officier leur notifie en allemand la décision du tribunal qui les a condamnés ou l'ordonnance qui les a désignés pour être exécutés comme otages. Par petits groupes de 3 ou de 5, ils sont attachés mains derrière le dos aux poteaux, les yeux bandés s'ils le désirent. Le peloton procède à la mise à mort, parfois devant les camarades qui vont leur succéder. L'officier allemand donne le coup de grâce, puis un médecin militaire constate le décès.* »

⁴⁶⁷ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p.33-35.



Photographie de la tombe de Maurice Guillon au cimetière municipal d'Athis-Mons⁴⁶⁸.

La politique des otages change peu à peu après la prise de contrôle des SS. Le MBF remet en cause les exécutions arbitraires, qui peuvent être évitées en renforçant les enquêtes de polices. Pourtant les hommes continuent à être fusillés en France, notamment à Paris. Le Mont Valérien est en 1944 le lieu où l'on a le plus de fusillés en France. D'autres résistants qui agissent dans le secteur de Juvisy comme Théophile Potreau y périssent des balles allemandes⁴⁶⁹. Arrêté le 19 août 1943, il est torturé, puis exécuté au Mont-Valérien le 24 novembre 1943, tout comme Maxime Védy qui est passé par les armes le 7 mars 1944⁴⁷⁰. Le 23 septembre 1944 ce sont « les quatre fusillés du

⁴⁶⁸ Photographie du 28 avril 2014 : « Maurice Guillon fusillé par les Allemands le 11 août 1942 à l'âge de 46 ans, regrets. »

⁴⁶⁹ DBMOMS. Théophile Potreau. Il fut durant deux années commandant des Francs-tireurs et partisans français de la région ouest-parisienne. Il impulsa de très nombreux actes de sabotages en particulier sur la ligne de grande ceinture Versailles-Juvisy, et participa directement à la destruction de wagons de munitions au pont Colbert et en gare des Chantiers.

⁴⁷⁰ DBMOMS. Vedy Maxime. Emmené dans les locaux des brigades spéciales, il fut interrogé, incarcéré à Fresnes, livré aux Allemands. Le 24 février 1944, il comparut devant le tribunal militaire du Gros Paris rue Boissy-d'Anglas à Paris VIII^e arrondissement. Il est condamné à mort pour « activité de franc-tireur. »

Kremlin-Bicêtre » de la brigade Alsace Lorraine des FTP auteur de sabotage de voies, qui y rendent l'âme après avoir rédigé une dernière lettre pour leur famille⁴⁷¹.



Photographie d'une fusillade au Mont-Valérien en février 1944⁴⁷².

⁴⁷¹ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p.59. André Brier, André Lamarre, Léon Brugniaud, Lucien Baillon. À leur domicile, la police retrouve de l'argent et des armes en quantités (mitrailleuse-sten, revolver, grenade). Les dernières lettres sont lisibles dans le film éponyme de Caroline Bray.

⁴⁷² <http://www.mont-valerien.fr/visiter/la-clairiere/les-fusillades/>

Photo prise clandestinement par le sous-officier de Feldgendarmerie Clemens Ruther, qui assista au procès, à l'exécution et à l'inhumation d'un groupe de résistants, probablement ceux du groupe Manouchian. Après les avoir conservés pendant plus de 40 ans, Clemens Ruther développe les négatifs et les confie à l'association des amis de Franz Stock en 1985.

Le sinistre destin des déportés : « Nuit et brouillard ».

En dépit des exécutions, les attentats se poursuivent. Les fusillades ont plusieurs effets néfastes pour la politique d'occupation allemande : L'opinion publique les désapprouve, elles permettent le développement de la martyrisations et peuvent gêner le recrutement des travailleurs français pour l'Allemagne. Après un dernier sursaut en octobre 1943, les SS ne fusillent plus systématiquement d'otages à partir de la nomination d'Oberg en juin 1942⁴⁷³. Ils favorisent la déportation des camps de travail pour toutes les personnes suspectes. Cela permet de combler le déficit de travailleur français en Allemagne, dont beaucoup préfèrent rejoindre le maquis plutôt que partir travailler outre-Rhin⁴⁷⁴.

On reproche aux cheminots de conduire les trains de déportés, c'est à chaque fois sous la menace d'une arme. Plus triste encore, certains agents sont eux même déportés dans ces « trains de la mort » par leurs collègues et camarade. Ceux qui vont dans ces camps sont peu à en revenir. Le lieutenant Jean-Pierre qui donne des renseignements aux alliés sur le triage de Juvisy et son supérieur au sein des corps francs Vengeance le docteur Wetterwald, sont internés à Mauthausen. Le légionnaire fait partie de la minorité à réapparaître et fait figure d'exception. Il dit après-guerre que le passage à Royallieu (Compiègne) est une sorte de récréation entre les tortures de l'arrestation et l'enfer des camps⁴⁷⁵. Gaston Chabrol soudeur du service MT de la gare de Juvisy, suit le parcours type des résistants parisiens arrêtés en 1943. Après

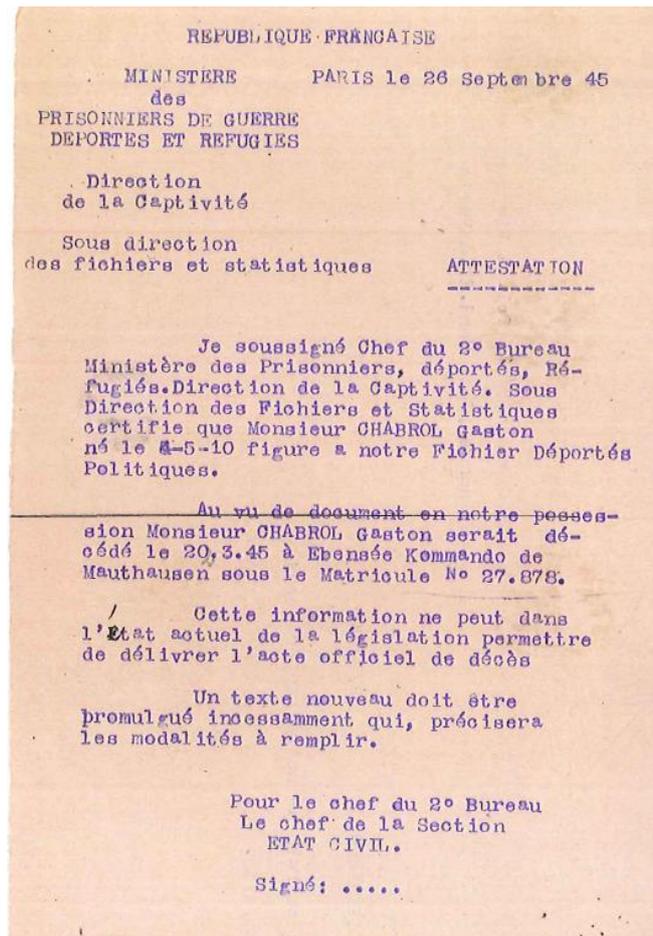
⁴⁷³ Des otages sont fusillés en réponse à l'assassinat du SS standartenfurer Julius Ritter, l'adjoin de Sauckel responsable du STO en France par le groupe FTP-MOI (main d'œuvre immigrée) commandé alors par Missak Manouchian.

⁴⁷⁴ <http://www.mont-valerien.fr/comprendre/le-mont-valerien-pendant-la-seconde-guerre-mondiale/les-repressions-allemande-et-vichyste-contre-la-resistance/>

« En octobre 1942, les SS introduisent en France une nouvelle forme de répression : la procédure de détention de sécurité (Schutzhaft) qui leur permet de déporter en Allemagne, sans jugement, toute personne suspecte ou coupable d'agissements antiallemands. De janvier 1943 à aout 1944, près de 40 000 personnes sont ainsi déportées depuis les camps de Compiègne et de Romainville vers les camps de concentration nazis ».

⁴⁷⁵ SORNAT Daniele, Lieutenant-Colonel Jeanpierre op.cit.p61.

une filature par la BS1 qui atteste de son appartenance à la résistance et sa proximité avec le Parti communiste il est incarcéré à la Prison de Fresnes, puis à Compiègne, d'où il est déporté à Mauthausen où il s'épuise à la tâche à en mourir⁴⁷⁶. En effet, depuis les bombardements Alliés sur l'Allemagne qui commencent en 1943, Hitler enterre son industrie d'armement dans le réduit alpin, où sont envoyés les malheureux.



Lettre du ministère des prisonniers de la guerre attestant de la mort en déportation de l'ouvrier Gaston Chabrol le 20 mars 1945⁴⁷⁷.

⁴⁷⁶ DBMOMS. Gaston Chabrol. Incarcéré à la prison de Fresnes (Seine, Val-de-Marne) jusqu'en avril 1943 où il fut envoyé au Frontstalag 122 à Compiègne (Oise). Le 20 avril, un convoi de 994 hommes prenait la direction de Mauthausen (Autriche), ils arrivèrent quarante-huit heures plus tard. Il fut affecté au Kommando d'Ebensee, dix-mille détenus y travaillèrent dans des tunnels creusés dans la montagne. Des usines devaient s'y installer pour produire de l'essence synthétique et des armes secrètes, 48 % des déportés de ce convoi y laissèrent leur vie ou disparurent. Gaston Chabrol matricule 27878 y mourut le 20 mars 1945.

⁴⁷⁷ Arch.B 2005/028/ETAT/106/12. Dossier de Gaston Chabrol.

Ils sont nombreux à connaître ce funeste destin. Pierre Brossard est déporté au camp de Neuengamme, en partant de Royallieu, le 21 mai 1944. Il meurt en baie de Lübeck le 3 mai 1945. Le bruit court qu'il périt dans un bateau au cours d'un bombardement dans le port de Hambourg⁴⁷⁸. Hernot est déporté le 18 juin 1944 deux semaines après le jour J et décède à Dachau le 28 mars 1945⁴⁷⁹. Interné à Fresnes, Robic un agent de police est arrêté parce qu'il donne des renseignements sur la situation du militaire allemand proche de la gare. Il est déporté à Buchenwald le 15 août 1944. Arrivé le 16 décembre, il meurt au kommando d'Ellrich dès le 18 décembre⁴⁸⁰. Nicolas Olivier s'éteint en déportation à Sonnenburg le 25 mars ou le 4 mai 1945⁴⁸¹.

Neuengamme, Dachau, Buchenwald, Sonnenburg et Mauthausen... Pour les déportés, le cauchemar commence souvent dans les convois qui les acheminent. Le trajet de trois jours ou plus dans des wagons à bestiaux, la soif, la faim, la fatigue et le froid, sont l'avant-gout de ce qui les attend dans les camps. C'est la survie, la mort et le travail qui rythment leur quotidien. Il faut diviser pour mieux régner. Des déportés fonctionnaires « les kapos » assistent les bourreaux au quotidien, dirigeant chacun un kommando. Dans ces camps règne une hiérarchie forte : les détenus de droit commun sont considérés comme supérieurs aux détenus politiques qui surpassent les déportés raciaux. Les Allemands ont l'ascendant sur les Français qui dominent les Polonais eux même au-dessus des Tsiganes et des Juifs...⁴⁸²

⁴⁷⁸ DBMOMS. Pierre Brossard.

⁴⁷⁹ DBMOMS. Hernot Albert.

⁴⁸⁰ http://www.memoresist.org/spip.php?page=oublionspas_detail&id=2468

Mémoire et espoir de la résistance, Pierre Robic. « *Il est victime d'un surveillant tchèque. Celui-ci rassemble tous les détenus pour vérifier s'ils ne portent pas d'autre vêtement que la tenue rayée. Or Robic avait enroulé autour de son corps à même la peau un sac de ciment vide : il faisait moins 18 degrés. Le surveillant lui fait enlever le sac : en posant sa veste à terre, Robic doit se baisser et reçoit deux violents coups de canne sur les reins. Atteint par la fièvre dans la nuit, il meurt le lendemain à l'infirmerie.* »

⁴⁸¹ DBMOMS. Olivier Nicolas.

⁴⁸² Il existe une biographie abondante qui traite de la vie dans les camps de concentration. Notamment, le bouleversant livre de Primo Levi, *Si c'est un homme*, Paris, Pocket, 1996, 214p.

3^{EME} PARTIE: LES VOIES DE LA LIBERATION.

1/ LES BOMBARDEMENTS : LA DESTRUCTION DU FER PAR LE FEU.

Dans le cadre de la préparation d'Overlord, Eisenhower (1890-1969) le chef de l'état-major allié lance l'opération « Désert Rail » indispensable selon lui au succès du débarquement. En désorganisant et détruisant les moyens de locomotion allemands et notamment les infrastructures ferroviaires sur l'ensemble du territoire, les Alliés veulent empêcher l'envoi massif de renforts sur les lieux de l'invasion programmée. Les bombardements sont ciblés sur plusieurs zones au nord de la Loire afin de ne pas éveiller les soupçons sur le lieu tenu secret de l'invasion.

Pendant la guerre la question de savoir s'il faut bombarder ou saboter se pose déjà. Une des études les plus complètes qui tente de répondre à cette délicate interrogation est celle menée par George Ribeill et Yves Machefert-Tassin⁴⁸³. Les résistants-cheminots appellent les Alliés à stopper les bombardements, jugés trop coûteux en vie humaine. Ces derniers trouvent un relai auprès de Koenig et Churchill qui s'inquiètent des effets des bombardements pour les civils. Ceux-là sont donc suspendus pendant l'hiver 1943-1944. Les sabotages menés par les cheminots résistants se montrent alors souvent plus précis et évitent un grand nombre de morts. Cependant, ils ne peuvent pas atteindre tous les objectifs leur étant assignés, par manque de moyen matériel et notamment d'explosifs. Les bombardements doivent donc reprendre des février 1944 et jusqu'en juillet sur la France du régime de Vichy considérée comme alliée de l'Allemagne.

⁴⁸³ RIBEILL Georges, Une saison en enfer, Migennes sous les bombes (été 1944) chroniques, témoignages et document/Aux prises avec les voies ferrées de l'Yonne : Bombarder ou saboter ?

MACHEFERT-TASSIN Yves, les bombardements ferroviaires par les alliées (1942-1945) : Un bilan très discutable. Autoédition, 2004.

A/LES 18 ET 19 AVRIL 1944 : « OPERATION ON JUVISY
MARSHALLING YARD⁴⁸⁴. »



Carte postale commémorative du bombardement du 18 avril 1944 du 617^e dambuster Squadron qui mène l'assaut⁴⁸⁵.



Photographie d'un bombardier Avro Lancaster III du type de ceux utilisés à Juvisy⁴⁸⁶.

⁴⁸⁴ LES JUVISIENS DE JUVISY, Juvisy-Sur-Orge le 18 avril 1944, Les Juvisiens de Juvisy, 1994.

⁴⁸⁵ <http://brudipat.over-blog.com/article-bombardements-sur-juvisy-athis-111948402.html>

On remarque que la date indiquée est une erreur, il n'y eut pas d'opérations sur Juvisy le 15 mais le 18 avril.

⁴⁸⁶ Archive report , Allied Forces:

<http://aircrewremembered.com/parker-frank.html>

Les préparatifs au bombardement.

« Nous avons parfaitement compris, et les Allemands aussi, que l'annihilation des triages de la grande ceinture, Le Bourget, Trappes, Achères, Villeneuve-Saint-Georges, Juvisy, Noisy, présentait un intérêt stratégique incontestable⁴⁸⁷. » Après Trappes, Creil, Versailles et Villeneuve-Saint-Georges, ce sont Noisy-le-Sec et Juvisy qui subissent d'importants bombardements en ce printemps 1944.

Les autorités vichystes et allemandes ont conscience que tôt ou tard, le triage va devenir la cible des bombardiers. Dans une lettre du 13 juillet 1943, le préfet informe le maire d'Athis Mons que le triage de Juvisy est classé « secteur menacé » et l'invite à prendre des dispositions visant l'éloignement de la population des emprises ferroviaires. La réponse du maire est sans attente, il signale à la préfecture que le quartier du Val compte 3482 habitants dont une grande part cheminots. Ces derniers sont tenus d'habiter à proximité des voies pour assurer leur service⁴⁸⁸. Le 20 mars 1944, la préfecture ordonne l'évacuation de 4000 enfants de moins de 14 ans résidant dans un périmètre de 500 mètres autour des installations ferroviaires de Juvisy et des autres triages de Seine et Oise⁴⁸⁹. Pour se prémunir des attaques aériennes diurnes, les cheminots du triage travaillent à la lueur des étoiles ou de la lune. La consigne donnée pendant la guerre est de calfeutrer toutes les sources de lumière, les phares de voitures, les fenêtres, la signalisation lumineuse des triages, dès que la nuit tombe. Cela afin de ne pas trahir la position exacte des villes et donc des activités industrielles, visibles depuis le ciel. La SNCF fait construire un abri place de la gare, la plupart des citoyens en cas d'alerte se réfugient dans leurs caves ou des abris privés, pour ceux qui ne fuient pas.

⁴⁸⁷ ARMAND Louis, *Propos ferroviaire...* op.cit.p.85-86.

⁴⁸⁸ AURISSERGUES Thierry, *Il y a 50 ans Juvisy était bombardée...* op.cit.p.7.

⁴⁸⁹ RICHARD Thibault, *Vivre en région...* op.cit.p217.

Le 16 avril soit deux jours avant l'orage, des officiers supérieurs allemands préviennent les autorités municipales lors d'une réunion à la mairie de l'imminence d'un bombardement dans les 48 h, et demandent l'évacuation de la population à une distance de 700 mètres autour de la gare. Le maire fait afficher un avis invitant les habitants proches des voies à se retirer du centre de Juvisy⁴⁹⁰. Le même jour à 21 h 15, le peu de personnes ayant la chance de posséder un poste radio peuvent entendre le Colonel Fairlie sur la BBC. Ce dernier lit en français un avis du commandement suprême interallié prévenant du martèlement à venir. Celui-ci est retransmis le lendemain matin.

Le 18 avril en début de soirée il y a de nombreux wagons sur le triage, certains relevant des autorités allemandes sans que ne soit possible pour tous de déterminer leurs contenus⁴⁹¹. Trois trains de permissionnaires passent vers 17 h, puis la nuit tombe. Sur les 427 agents de l'atelier, seulement 19 restent pour assurer la sécurité des bâtiments et des 300 wagons qui stationnent sur les voies de l'entretien. 1300 autres wagons sont répartis sur les voies du triage. Les cheminots en dépit des instructions, veillent chez eux dans les quartiers qui jouxtent les voies. Les roulants quant à eux se reposent dans des wagons-dortoirs. En cas d'alerte, la consigne de la direction est connue de tous, on néglige les abris à proximité et l'on fuit le plus loin possible des emprises SNCF. Le reste de la population se terre à domicile, autour de la TSF et des nouvelles de la BBC.

Ce sont 209 appareils qui décollent d'Angleterre pour ce raid, certains écrits affirment que jusqu'à 600 reçoit l'ordre de bombarder le triage, il s'agit

⁴⁹⁰CKL Serge Monjeaud et André de Wolfe Souvenir du bombardement des gares de Juvisy-sur-Orge et d'Athis Mons le 18 avril 1944.

⁴⁹¹AURISSERGUES Thierry, *Il y a 50 ans Juvisy était bombardée...* op.cit.p.9 « Wagon de Nouâte Maille à Posen n° 1644000 , wagon de paille convois de Rennes à Joinville-le-Pont n° 06360580, il y a aussi quelques wagons isolés pour Berlin n° 06136944. Il y a même 2 wagons en provenance de Rabastenes pour Doué-la-Fontaine transportant tous les deux un canon. Il y en a qui sont chargés de cuisines roulantes, de moteur d'avions et même de tanks. Il y a aussi une vingtaine de wagons de Vaires à Royan transportant du ciment pour le compte de l'organisation TODT chargé entre autres de la construction du mur de l'Atlantique. »

sans doute d'une erreur⁴⁹². En tenant compte de la capacité de chargement des « *Avro-Lancaster* » (6350 kg) et du tonnage de bombe tombé sur Juvisy la nuit du 18 au 19 avril 1944 (1106 tonnes) on peut vraisemblablement donner raison au premier chiffre⁴⁹³. La flotte est composée de plusieurs escadrilles de la RAF (parmi lesquels les 617^e, 627^e et 630^e *Squadron*). Ils sont basés dans le Lincolnshire, la majeure partie de l'aviation anglaise y stationne. Les équipages viennent de tout l'empire britannique, canadien australien et néozélandais sont nombreux à appuyer l'effort de guerre. C'est Le 617^e squadron avec à sa tête Leonard Cheshire qui mène le raid sur Juvisy. Selon les écrits d'un pilote, l'attaque du 18 avril est une sorte d'expérimentation de la tactique la plus efficace à utiliser pour les annihilations ferroviaires en vue du débarquement. Le but à atteindre pour le *bomber command* est de causer peu de décès pour un maximum de destruction⁴⁹⁴.

Ce soir du 18 avril, le programme est dense pour le bomber command. 1102 avions, dont des forteresses volantes américaines les B-17 sont chargées de détruire des triages Européens. Rouen Sotteville, Tergnier, Noisy-le-Sec, Juvisy, Le Mans, Berlin et Osnabrück. Vers 22 h, quelque part au-dessus de la manche c'est finalement 196 Lancaster et 6 mosquitos qui se retrouvent et se dirige vers le sud de Paris. Les mosquitos prennent la tête de l'attaque en ils composent les *Pathfinders* : les éclaireurs. Ils sont les premiers à survoler le triage et doivent le marquer la zone pour que le groupe puisse

⁴⁹² *Ibid* « Pour cette mission au-dessus de la France, 202 Lancaster et 7 mosquitos ont rendez-vous » op.cit. p.9

RICHARD Thibault, *Vivre en Région...* op.cit.p.167 « Dans la nuit du 18 au 19 avril 1944 un nouveau bombardement de grande ampleur prend pour cible un autre triage ferroviaire de la région parisienne. Celui de Juvisy sur Orge. De 23 h 10 à 0 h 32, 500 à 600 avions procèdent à une attaque par vagues successives selon un procédé désormais parfaitement rodé. »

⁴⁹³ AN72AJ74 A.II.6. Résultats techniques des bombardements communiqués par monsieur Paul Durand, inspecteur général honoraire de la SNCF daté du 24 septembre 1957. Attesté également par les sources britanniques.

⁴⁹⁴ 627e Squadron in retirement :

<http://www.627squadron.co.uk/afs-bookpartI-Special-Affection.htm>. On suit ici le témoignage d'un des pilotes d'un mosquito, J.R. « Benny » Goodman apparu dans un numéro de « fly » pas paru en 1984.

réussir son largage. Les bombardiers lourds suivent en formant 5 vagues consécutives. En approchant de la cible, ils adoptent la formation en « V » et resserrent les rangs afin de concentrer les frappes. À 23 h 10, les mosquitos larguent des fusées éclairantes rouge et verte « *red and green spot fire* » suspendues à des parachutes. Ces balises commencent à s'écraser à chaque extrémité du triage. Elles agissent comme des fumigènes. En dépit d'un vent modéré qui entraîne le fumé des marqueurs vers les quartiers d'habitation, le triage est parfaitement encadré, complètement illuminé. Juvisy et Athis s'apprêtent à vivre le moment le plus meurtrier de leur histoire.



Photographie de J.Morgan, mitrailleur arrière d'un Avro Lancaster , prise avant le décollage pour le bombardement du triage le 18 avril 1944⁴⁹⁵.

⁴⁹⁵ <http://ww2today.com/25-march-2014-a-burning-plane-18000-over-germany-and-no-parachute>

« *Flight -Sergeant J Morgan, the rear gunner of an Avro Lancaster of No. 630 Squadron RAF at East Kirkby, Lincolnshire, checks his guns in the Nash & Thompson FN20 tail turret before taking off on a night raid on the marshalling yards at Juvisy-sur-Orge, France* ». Les Lancaster sont des quadrimoteurs de 31 mètres d'envergure avec 7 hommes d'équipage dont un pilote et 3 mitrailleurs : un à l'avant qui largue les bombes, un à l'arrière et le dernier dans une tourelle dorsale. Ils sont armés de mitrailleuses Browning de 12.7. Ils transportent en moyenne 5 tonnes de bombes à une vitesse de 460 km/h avec une autonomie de vol de

Une nuit en enfer⁴⁹⁶.

Peu avant 23 h, le cri cinglant des sirènes retentit. Sept sons montants et descendants emplissent l'air à Juvisy puis 10 minutes plus tard à Athis-Mons. La population se prépare, il faut aider les personnes âgées, rassurer les enfants et rejoindre les abris collectifs ou individuels⁴⁹⁷. Agissant dans le noir, les habitants sont ensuite illuminés par les fusées multicolores que lâchent les mosquitos, volant 2000 mètres plus hauts.

À 23 h 25, la première vague de Lancaster largue le contenu de sa soute de bombe. La visibilité est parfaite, pas de nuage, mais un vent modéré. D'après le chef de gare Plazanet, l'attaque a lieu d'ouest en est, de L'Orge vers la Seine. Pendant trente minutes, il y a plus d'hommes dans le ciel que sur la terre au-dessus du triage. L'entretien est détruit en même temps qu'un dépôt d'hydrocarbure proche de la Seine. Cela provoque « *un immense incendie dans les stocks de bois, les magasins aux hydrocarbures et parmi un lot de bouteilles d'oxygène* ». L'incendie créé sert alors de cible aux vagues suivantes, réduisant à néant les alentours de l'entretien. Le dépôt vapeur, les voies du triage, et tout le val d'Athis sont rasés. La fumée dégagée se déporte vers l'ouest, elle diminue la précision des frappes. C'est au tour de Juvisy et du

4070 km. Les mosquitos sont des bimoteurs avec une capacité de bombe et une autonomie plus réduite.

⁴⁹⁶ Les sources de première main pour le déroulement du bombardement autour de la gare sont :

Le rapport du chef d'entretien, non daté : CBC

Le rapport du chef de dépôt du 9 mai 1944 : CBC

Le rapport du chef de gare du 25 avril 1944 : AN72AJ74 A.II.1.

Que complémentent deux études réalisées :

RICHARD Thibault, *Vivre en région...* op.cit.p.166-168

AURISSEGUÉS Thierry, *Il y a 50 ans Juvisy était bombardée...* op.cit.p.10-11.

Pour le chef de l'entretien, l'alarme fut donnée en gare de Juvisy à 22 h 29 et en ville à 22 h 50 et le bombardement commença à 23 h 15. Pour le chef du dépôt, le bombardement s'étale entre 23 h 25 et 0 h 5. Le chef de gare affirme que les opérations se déroulèrent entre 23 h 5 et 0 h 15. Pour Thierry Aurissegues les bombes tombent à partir de 23 h 25, pour Richard Thibault c'est entre 23 h 10 et 0 h 32 que s'effectue le bombardement.

⁴⁹⁷ En plus des abris précédemment cités, des abris particuliers sont creusés dans les jardins particuliers, ils n'apportent souvent qu'une protection sommaire.

plateau d'Athis d'être ravagé. L'ultime vague largue les dernières bombes à 0 h 5, ce n'est pas pour autant la fin des explosions. Ce sont entre 2000 et 3000 engins explosifs qui tombent cette nuit-là, pesant de 500 kg à une tonne. Certains d'entre eux sont des bombes à retardement peut-être un quart du tonnage déversé. Utilisés pour gêner les travaux de déblayage les jours suivants et abattre les structures seulement fragilisées par la première attaque elles permettent pour certains de réduire le nombre de victimes de la première nuit. En revanche, elles en causent de nombreuses parmi les secouristes le lendemain et le surlendemain. À Athis-Mons, ce sont 395 bombes qui éclatent entre le 19 avril à 1 h 25 et le 20 avril 14 h 45⁴⁹⁸. Elles empêchent toutes les activités sur le triage, pour lequel les opérations de déblayage ne commencent que le 22 avril. Ce dernier est bouclé par les Allemands qui pour éviter le pillage, tirent sans sommation sur ceux qui veulent s'en approcher.

Quoi qu'il en soit, le rapport de la RAF mentionne la réussite totale de l'attaque « *the main force bombing appeared to be extremely accurate and well concentrated, the operation was outstandingly successful*⁴⁹⁹. » La résistance rencontrée est assez faible, ce sont 2 avions et leurs équipages qui sont portés disparus et ne retournent pas sur le sol insulaire. L'un s'écrase sur le sol anglais l'autre à Massy. Pour ce dernier, 4 membres d'équipages sont tués, un est capturé, deux se cachent dans la population. D'après les dires de certains pilotes anglais à *posteriori*, la question de la légitimité des bombardements ne se pose même pas. Une frappe massive par des bombardiers lourds est la meilleure solution pour préparer le D-Day : « *We did not know that plans for the invasion of France - Operation Overlord - required destruction of the French railway system leading to the landing areas. The best way of doing this was by employing heavy bombers, but grave doubts existed*

⁴⁹⁸ Arch.mun.A 5 h 26. Pour plus d'information consulter le relevé de la défense passive les horaires de l'éclatement des bombes à retardement sur le territoire d'Athis Mons du 19 au 21 avril.

⁴⁹⁹ JONES Tobin, 617 Squadron the operational record book 1943-1945.

at the highest level as to the accuracy with which this could be done ». Rappelant le déroulé de l'opération, il ajoute ensuite que les victimes sont peu nombreuses : « *The attack on Juvisy was a bombing classic; the railway yards were marked at each end with red spot fires and the heavy bombers laid their cargoes between the target indicators. The bombing was concentrated, the yards were put out of action, few French lives were lost*⁵⁰⁰. »

Des entonnoirs profonds de plusieurs mètres de profondeur parsèment le triage totalement labouré, il reste peu de bâtiments debout. Le lendemain, il est impossible d'établir un bilan précis du nombre de victimes, les secours l'estiment à plusieurs centaines. La fuite d'une partie de la population permet sans doute de contenir l'hécatombe. Il y a trois décès parmi les cheminots en service sur le triage cette nuit-là. Un chauffeur du dépôt d'Orléans, André Coutant, qui s'endort dans un wagon n'a pas le temps de fuir⁵⁰¹. Ther, un contremaître-visiteur est tué dans la côte d'Avaucourt où il se réfugie. Forestier, brigadier de manœuvre meurt entouré de sa famille, alors qu'il la rejoint à son domicile situé à 50 m du triage après le début de l'alerte⁵⁰².

Aussitôt, le bombardement terminé, les équipes de pompiers et de la défense passive entament les sauvetages. Les équipes de secours de Juvisy sont fortes de leur expérience au secours des populations bombardées de Trappes. Pourtant, la défense passive se trouve désarmée, une bombe détruit son P.C. Beaucoup d'habitants les assistent instinctivement. Le chef de l'entretien dans son rapport cite 22 cheminots des hommes, mais aussi des

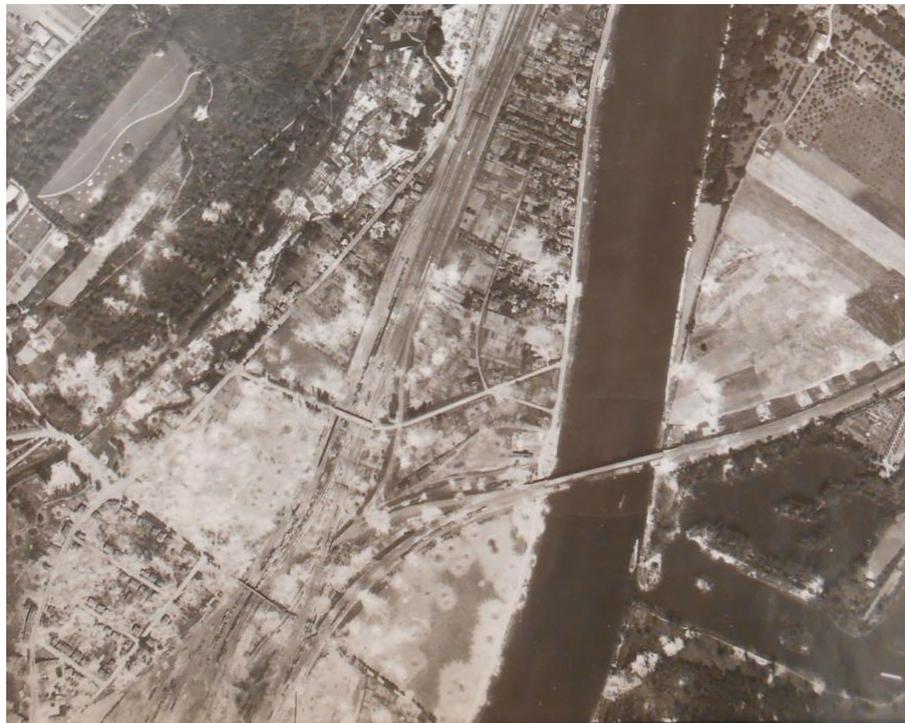
⁵⁰⁰ <http://www.627squadron.co.uk/afs-bookpart1-Special-Affection.htm>

On suit ici le témoignage d'un des pilotes d'un *mosquito* du raid sur Juvisy, J.R. « Benny » Goodman trouvé dans un numéro de « *fly* » qui paraît en 1984.

⁵⁰¹ Arch. B 2005/028/ETAT/69/3. Fiche d'accident du travail de Coutant André, Chauffeur au dépôt d'Orléans, décédé le 20 avril 1944 des suites de plaie lombaires et plaies multiples des intestins par éclats d'Obus « *Prenait son repos dans le wagon qui lui était affecté au dépôt de Juvisy au moment de l'Alerte cet agent en gagnant l'abri fut blessé mortellement par un éclat de bombe. Il fut transporté par ses camarades ou une ambulance le transporta dans la clinique du Dr Leger à Choisy-le-Roi* ».

⁵⁰² AN72AJ74 A.II.1. Rapport du chef de gare principal Plazanet sur le bombardement du 18 au 19 avril.

femmes remarquées pour leur bravoure. Cinq cheminots font également partie des groupes de sauveteurs. Parmi eux Alfred et Marcelin Blanc⁵⁰³, ouvrier soudeur et menuisier et Gabriel Dumaitre⁵⁰⁴. Ils se distinguent lors du sinistre en sauvant de nombreuses personnes ensevelies dans les ruines. Ces sauvetages s'exécutent alors que les bombes à retardement continuent à exploser, les lieux du bombardement n'étant pas formellement interdits. Certaines personnes sont portées disparues des semaines entières. Des corps ne sont retrouvés qu'au mois de juillet dans les décombres de la ville.

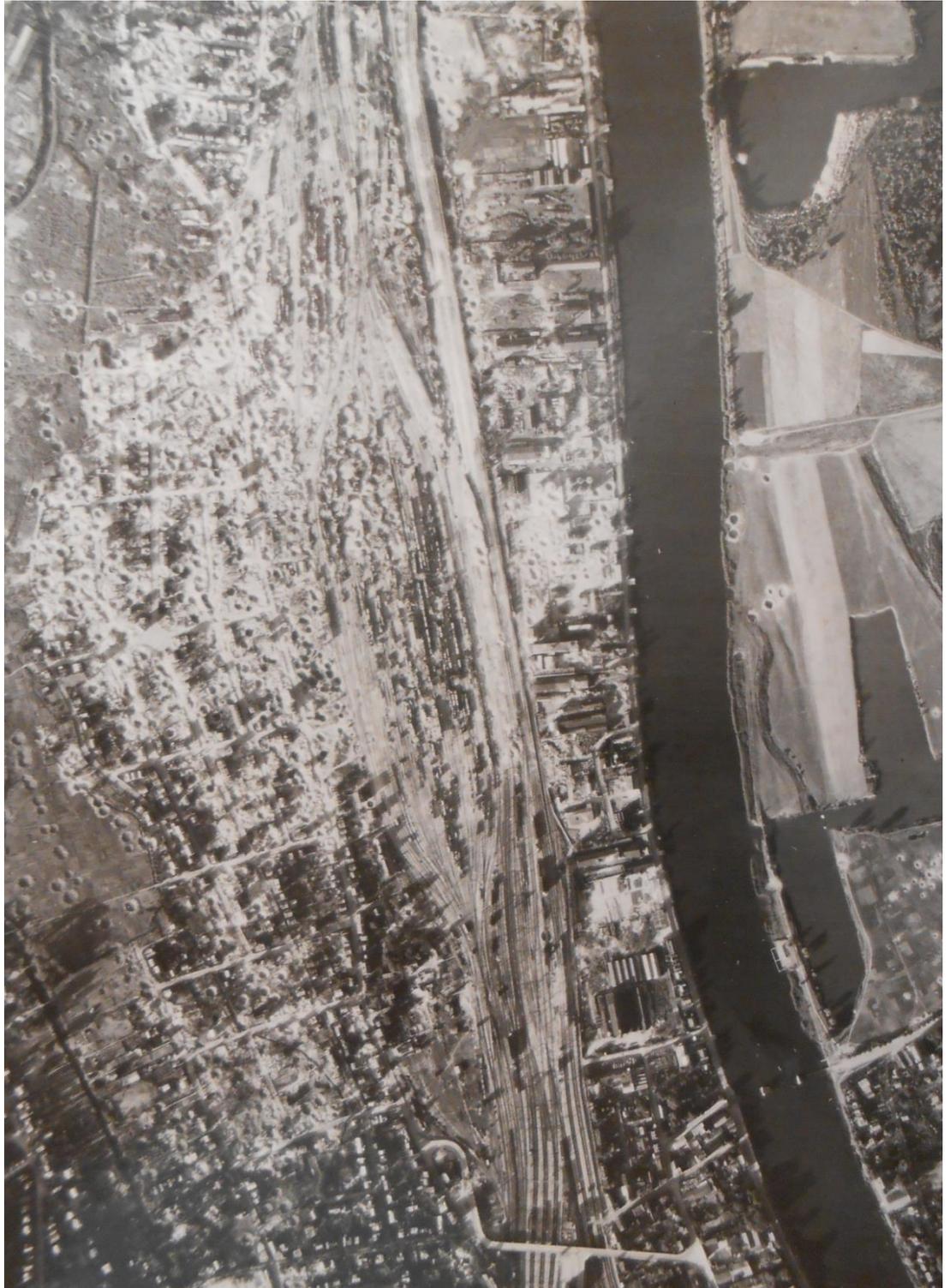


Photographie aérienne de la partie nord du triage après les bombardements⁵⁰⁵.

⁵⁰³ CBC Le rapport non daté du chef d'entretien Potvin sur les bombardement. « *Bien que peu valides, eux-mêmes ont contribué dans une large mesure à dégager dans des circonstances périlleuses 20 personnes ensevelies sous une maison totalement effondrée. Se sont prodiguée plus de huit jours sans prendre de repos à cette tâche méritoire et se sont cru obligés de retirer une bombe de 500 kg non éclatée pour retirer les trois cadavres qui se trouvaient sous elle. Ont réussi en outre à découvrir et à dégager l'enfant d'une auxiliaire la ou les recherches « une équipe de sauvetage officielle n'avait pu aboutir. »*

⁵⁰⁴ Arch. B 2005/028/ETAT/0066/004. Dossier de Gabriel Dumaitre chef visiteur à la gare. La rupture d'un vaisseau sanguin cette nuit-là entraîne son décès le 3 juillet 1944, trois mois après l'attaque. Il est décoré de la médaille du courage et du dévouement à titre posthume.

⁵⁰⁵ ADE 2FI 3099-3297. Document RAF. Le pont de Lyon est manqué, il eut droit à des raids particuliers en mai 1944.

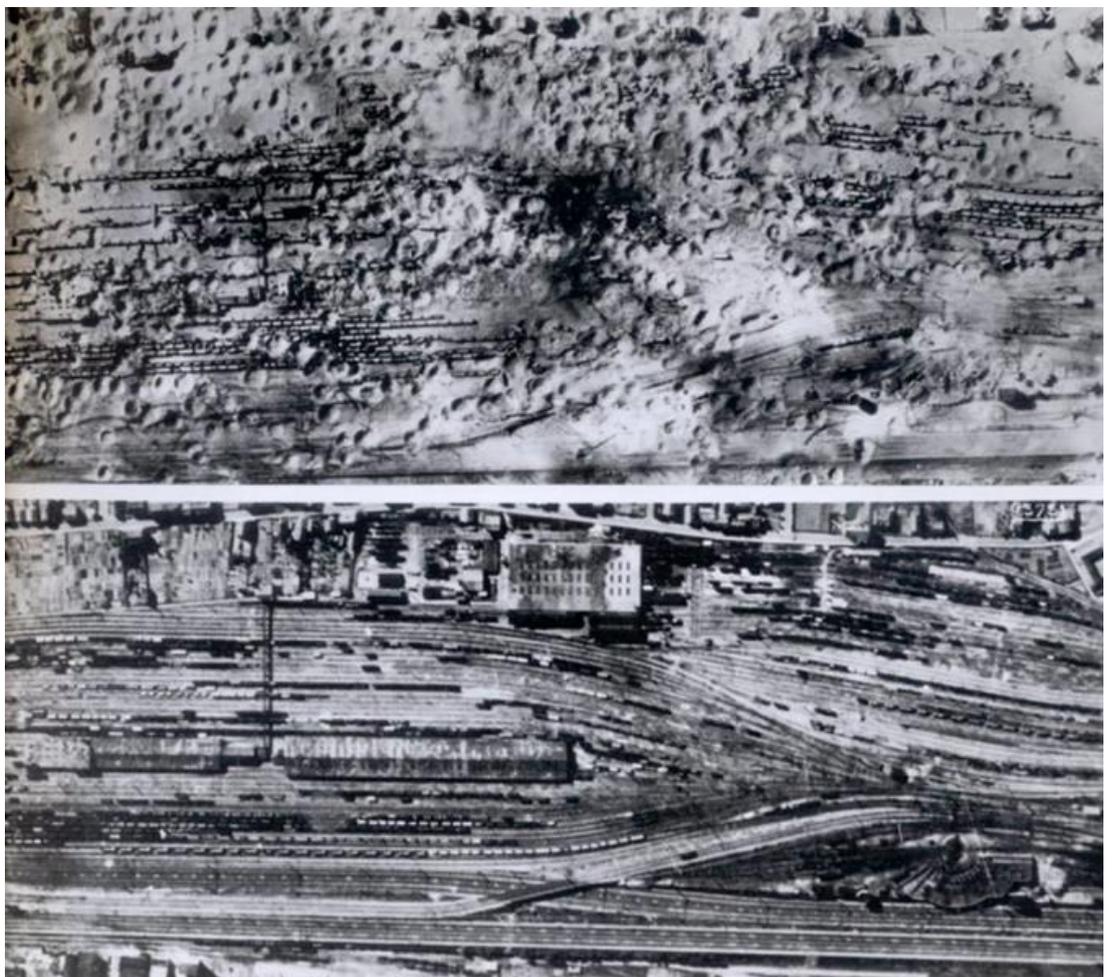


Photographie aérienne du triage et de la cité cheminote labourée après le passage de l'aviation alliée⁵⁰⁶.

⁵⁰⁶ ADE 2FI 3099-3297. Document RAF, une dizaine d'autres photographies du triage prises par l'aviation alliée constituent ce dossier. On remarque que le bâtiment voyageur et le pont routier sont miraculeusement épargnés.

Le triage : plaie ouverte de la ville.

La RAF signale le succès de l'opération dès le lendemain en larguant des tracts photographiques des résultats du bombardement. L'impression au sol n'est pas la même... « *Ce bombardement n'a duré qu'une heure, par vagues successives, jamais, je n'oublierai ce bruit infernal des avions, des bombes, des explosions... tout le monde priait dans l'abri... et pourtant y avait sûrement parmi nous des non-croyants*⁵⁰⁷. »



Tract largué par la RAF pour avertir la population du « Succès » du bombardement⁵⁰⁸.

⁵⁰⁷ COTTY Geneviève, *Au fil de ma mémoire...* op.cit.p.155.

⁵⁰⁸ Association Les Juvisiens de Juvisy, *Juvisy-Sur-Orge le 18 avril 1944...* op.cit. On reconnaît les ateliers de l'entretien, les halles, et le dépôt en bas à droite.



Photographie de ce qu'il reste du triage prise depuis le quartier du Val⁵⁰⁹.

Si la construction du triage développe la vie en temps de paix, il se transforme en aimant à bombe pendant la guerre et sa présence apporte la mort sur les deux cités. Le bilan officiel est de 392 tués, 125 à Juvisy et 267 à Athis Mons. Parmi eux, une dizaine d'Allemands et près de soixante agents ou membres de leurs familles⁵¹⁰. La plupart des personnes qui ont le malheur de rejoindre les abris plutôt que de fuir, meurent écrasées sous le poids des immeubles s'affaissant sur eux⁵¹¹. « *Quand je sortis de la cave, Juvisy, la ville*

⁵⁰⁹ Collection Christian Perilhou via Karim Lozes.

⁵¹⁰ CBC. Note du PC central de la SCNF du 24 avril 1944. Exploitation : 24 morts, 4 blessés, 7 disparus, 200 sinistrés. Voie et Bâtiment : 7 morts, 2 blessés, 3 disparus, 36 sinistrés. Matériel et traction : 25 morts, 13 blessés, 7 disparus et 117 sinistrés.

⁵¹¹ ADY 1W332. Rapport complémentaire, 16 mai 1944 de la préfecture de Seine et Oise direction départementale de la défense passive sur le bombardement de Juvisy sur Orge du 18-19 avril 1944 : « *La densité des projectiles est et elle dans la partie centrale de Juvisy, en bordure de la gare, que les entonnoirs se touchent, quand ils ne se chevauchent pas. Dans de telles conditions, il n'y a eu aucun abri réel pour les habitants. En raison de l'eau à faible profondeur dans le sol, les maisons n'ont pas de caves ou ont des caves non enterrées complètement. Les abris collectifs ont été pour la plupart touchés de plein fouet. Les autres abris, en surélévation partielle, atteints par des explosions proches, ont cédé partout écrasant leurs occupants entre leurs parois ou par la chute des plaques de ciment des voutes. Toutes les victimes ont été atteintes dans les abris ou les immeubles ; aucune à l'extérieur, sauf par*

de mon enfance, avait disparu. Un épais brouillard jaune recouvrait un océan de gravats d'où montaient des appels et des gémissements. Le monde de mes jeux, de mes amitiés, de mes amours et la plupart des témoins du début de ma vie gisaient sous ce vaste champ lunaire. Un peu plus tard, quand les secours s'organisèrent, les oiseaux trompés par les projecteurs, revinrent et croyant au jour se mirent à chanter dans les buissons couverts de poussière⁵¹². » Dans les jours suivants, la mort côtoie la vie, les corps trop nombreux pour les services funèbres sont entreposés dans les églises et les écoles.



Cercueils entreposés à l'intérieur de l'église Notre-Dame de France, au lendemain du bombardement⁵¹³.

Les journées du 19 au 21 avril inclus aucun travail de récupération des marchandises ou de réparation n'est entrepris. L'accès au triage et très restreint. Les Allemands tirent à vue et sans sommation sur les personnes qui

bombes à retardement, plus tard. Il est certain que si les habitants des premières fusées éclairantes avaient fui le quartier, il n'y aurait pas eu de victimes, car c'est la troisième vague qui a atteint l'agglomération, et ce, par suite du vent qui a déporté les fusées éclairantes vers l'ouest. Il semble donc que le vent peut jouer un certain rôle dans la protection de la population, si celle-ci se disperse en marchant contre le vent régnant. »

⁵¹² PAUWELS Louis, *Le matin des magiciens*, Paris, Gallimard, 1972.p.524.

⁵¹³ Collection Robert Baudet.

rentrent dans les wagons⁵¹⁴. Un cadre de l'exploitation de Paris Austerlitz Maurice Heyraud y échappe de peu. Il est inquiété par la Gestapo pour l'organisation de la récupération de marchandises à destination de l'Allemagne⁵¹⁵. Les 20 et 21 avril, la visite des points touchés s'effectue en particulier au dépôt, à l'entretien et aux halles de transbordement dans la mesure compatible avec le danger. Elle doit permettre de déterminer un programme pour la première opération de travail⁵¹⁶.



Photographie de l'entrée de la permanence du COSI⁵¹⁷.

Dans le même temps les services sociaux de la compagnie se mettent en branle, ainsi que le COSI (comité ouvrier de secours immédiat) afin d'apporter les vivres nécessaires aux populations sinistrées. Ces dernières

⁵¹⁴ CBC. Le rapport du chef d'entretien Potvin sur les bombardements.

⁵¹⁵ DBMOMS : Heyraud Maurice, Louis.

⁵¹⁶ AN72AJ74 A.II.3. Rapport du chef de gare principal à monsieur l'inspecteur principal chef d'arrondissement SNCF, datée du 4 novembre. Résultats techniques des bombardements 1944.

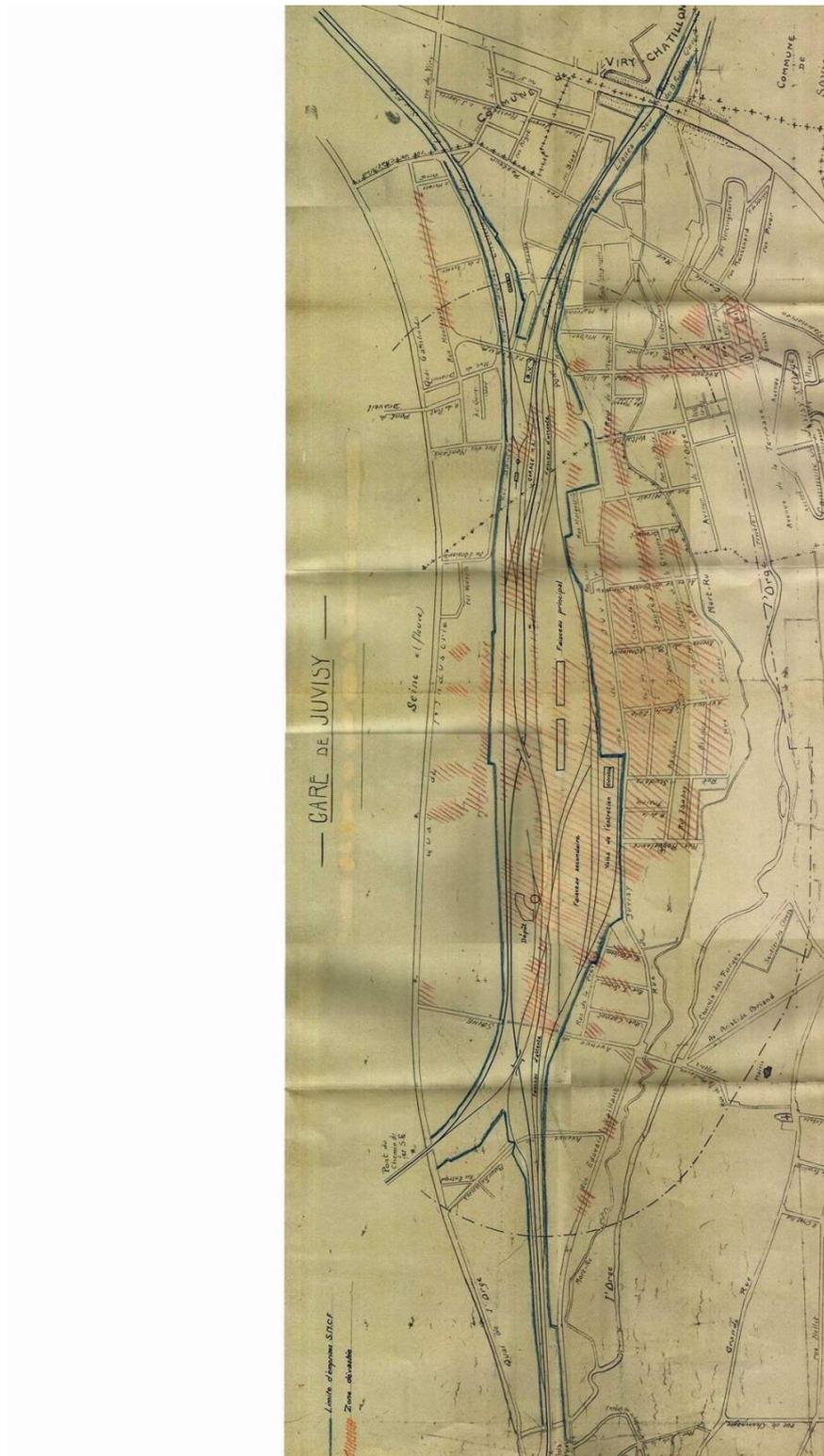
⁵¹⁷ ADE 2FI455. Le COSI est mis en place le 20 avril. Le personnel y reçoit les déclarations des habitants, des cartes de sinistrés leur sont remises. Le COSI est un organisme qui naît au printemps 1942, création de Vichy financée par les Allemands et servant à la propagande. Voir RICHARD Thibault, *Vivre en Région...* op.cit.p.194-199.

sont accueillies dans des villes voisines qui sont moins touchées par les bombardements Savigny, Epinay-sur-Orge, Ablon, Morsang-sur-Orge, Villemoisson, Morangis ou Viry-Châtillon, qui accueillent des familles entières jusqu'à la reconstruction des deux villes.

Le 22 avril à 6 h 45 la croix rouge arrive à Juvisy. Le même jour, les Allemands commencent à déporter des internés politiques sur le triage. Ils sont amenés sur place pour déterrer les bombes gisantes dans les ruines, au risque de heurter le percuteur d'un coup de pelle... L'occupant prend en charge le chantier de déblaiement, 2000 requis de l'organisation TODT sont appelés pour épauler les cheminots de Juvisy qui reprennent leurs activités.

Le 23 avril, une infirmière de la croix rouge apporte un précieux témoignage que ne démentent pas les photographies suivantes. « *La gare de triage après ce premier bombardement du 19 avril est un vaste chaos de débris de fer, rails tordus, wagons renversés culbutés, dressés en l'air, marmites immenses creusées par des bombes de 5 à 10 tonnes, qui font par rejet de véritables montagnes russes. Spectacle lamentable ! Tant de destruction, tant de travail achevé avec amour et qui n'existe plus ! Parmi ces wagons, beaucoup étaient très chargés et d'une façon intéressante : Vin Cognac, champagne, vêtement, tabac, chaussures, oranges, pharmacie, céréale naturellement en direction de l'Allemagne. Qui a vu une seule orange durant l'hiver 1943-1944 même chez nos enfants ? Naturellement, les ouvriers qui meurent de faim sont attirés par cet appât, mais les Allemands jaloux font bonne garde de cette marchandise avec laquelle ils préfèrent s'enivrer, ou encore qu'ils laissent pourrir, mais cette surveillance sera cause de bien des accidents ultérieurs les gardiens n'hésitant pas à utiliser leurs armes⁵¹⁸. »*

⁵¹⁸ CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.13



Plan dessiné par le chef de gare faisant état des destructions subies par le triage et ses alentours⁵¹⁹.

⁵¹⁹ CBC. L'original est conservé dans les locaux de l'AHICF par Bruno carrière. Ci-dessous le même plan agrandi.

B/ DES DESTRUCTIONS MAJEURS: LE TEMOIGNAGE PAR L'IMAGE.

L'anéantissement des bâtiments.

Le chaos le plus total règne sur les emprises ferroviaires. « *Les cratères empiètent les uns sur les autres. Certains entonnoirs ont reçu plusieurs projectiles d'autres ont été comblés rebouchée en partie, les bombes jetées sur l'entretien s'évalent entre 500 kg et une tonne. Certains orifices ont plus de trente mètres de diamètre*⁵²⁰. » Les pièces maitresses du triage sont complètement détruites.

L'atelier de réparation des wagons avec toutes ses installations et complètement est un amas de décombres : « *L'aspect de l'entretien est en définitive celui d'un paysage lunaire avec ses cirques*⁵²¹. » Les cheminots qui y travaillent doivent maintenant participer à sa reconstruction. Le dépôt vapeur est sérieusement touché, ce sont environ trente bombes qui s'abattent sur lui et ses dépendances. Le pont tournant censé servir la rotonde de remise en machines est inutilisable.

De tous les bâtiments restent seul debout la gare voyageur, la baraque du chef charbonnier, les transformateurs, le château d'eau, le foyer des mécaniciens et quelques attenances secondaires. Les locaux du Service Voie et Bâtiments souffrent également peu. Les bureaux, hébergeant les fameuses archives sont entièrement détruits, quelques fiches plannus et des papiers sont récupérés. Les registres des machines ainsi qu'un coffre-fort contenant 25 000 francs sont perdus. Les magasins sont brisés par le bombardement et l'incendie. La grande grue, bien qu'avariée tient toujours debout⁵²².

⁵²⁰ CBC. Rapport du chef de l'entretien sur le bombardement de cet établissement.

⁵²¹ *Ibid.*

⁵²² CBC Rapport du chef de dépôt sur le bombardement du Depot du 18 avril 1944 daté du 9 mai 1944. Les fichiers plannus servent à rationaliser/tayloriser le travail sur le triage.



Photographie du dépôt des machines vapeur et du château d'eau rescapé⁵²³.



Photographie du dépôt des machines vapeurs⁵²⁴.

⁵²³ Arch.mun.J JU2Z4. Vue prise depuis un dortoir SNCF épargné par les bombes.

⁵²⁴ Arch.mun.J JU2Z10. Suite de la photo précédente prise dos à la Seine et vers la cité cheminote.



Photographie du dépôt des machines vapeurs et d'une locomotive 141TB⁵²⁵.



Photographie des vestiges de l'entretien⁵²⁶.

⁵²⁵ Collection Christian Perilhou. Vue prise depuis l'avant d'une machine. À droite une locomotive, au front le bâtiment d'où sont prises les photographies précédentes.

⁵²⁶ ADE 841W63-65. Photographies illustrant le rapport d'expertise des destructions du triage.

L'immobilisation du parc roulant.

« Les points de chute sont très nombreux (600) dans les emprises y compris les bombes à retardement qui explosaient encore 48 heures après le bombardement. Il s'agit de bombes de fort calibre ayant projeté des matériaux lourds et même des carcasses de wagons à de grandes distances. Les entonnoirs se touchent, la destruction est systématique⁵²⁷. »

En effet, certains restes de wagon sous l'effet de la violence des explosions sont envoyés dans les airs à 50 mètres de hauteur, certains éventrent des bâtiments du quartier voisin à près de 100 mètres des voies, notamment un bar fréquenté assidument par les ouvriers de l'entretien... Une cinquantaine de machines, vapeur et électriques sont avariés. La majorité est réparable au prix de grands efforts. Au dépôt, 20 machines sont immobilisées dont 6 gravement atteintes, elles sont masquées par le toit de la rotonde qui s'effondre sur elles. Certaines locomotives présentes sur le triage sont calcinées et inutilisables. D'après un ancien cheminot, certaines d'entre elles sont enterrées sur place lors du déblaiement du triage. À charge pour les archéologues de demain de venir les chercher, en évitant les bombes qui ont été oubliées... 1300 wagons du triage sont détruits, hachés, renversés, gerbés les uns sur les autres⁵²⁸.

La plupart des outils utiles à leur réparation sont anéantis, une toute petite partie d'entre eux est récupérable. Les matières premières nécessaires aux différents métiers entreposés dans les magasins (bois, tôle, fer) servent de combustible à l'incendie qui entraîne la destruction de nombreuses machines et wagons. Ce dernier n'est éteint totalement qu'une dizaine de jours après le bombardement...⁵²⁹

⁵²⁷ AN 72AJ74 A.I.1 SNCF. Le rapport du chef de gare Plazanet du 25 avril 1944 :

⁵²⁸ *Ibid.*

⁵²⁹ CBC. Rapport du chef de dépôt sur le bombardement au dépôt le 18 avril daté du 9 mai 1944.



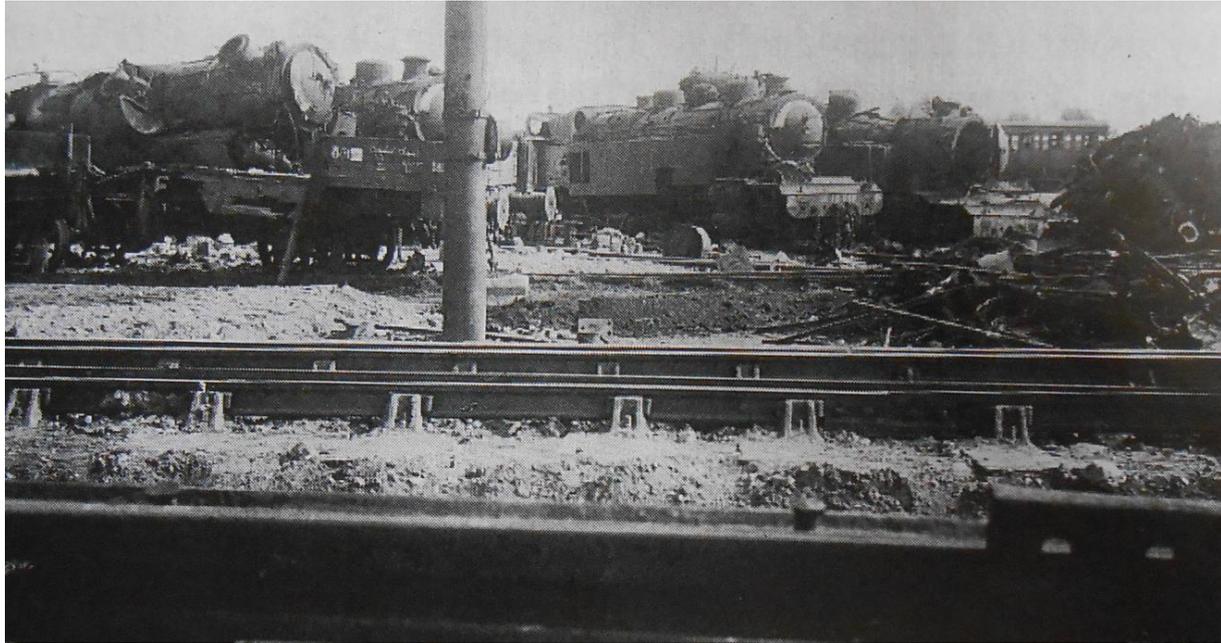
Photographie de l'épave d'une 230 K de l'Est (ex série 3100-3200 est) en relais traction⁵³⁰.



Photographie de trois cheminots qui posent devant une 141C de l'ex PLM durement touchée⁵³¹.

⁵³⁰ Arch.mun.J JU2Z9.

⁵³¹ CMT.



Photographie des résistantes du dépôt vapeur⁵³².



Photographie de Wagons enchevêtrés et de chars allemands retournés⁵³³.

⁵³² AURISSERGUES Thierry, *Il y a 50 ans Juvisy était bombardée...* op.cip p.8.

⁵³³ Arch.mun.J JU2Z17. Cette photo est la preuve indéniable de l'importance stratégique de Juvisy pour les Allemands. Elle soumet son auteur à de gros risques, l'occupant n'apprécie pas nécessairement que l'on photographie la destruction de ses chars. Deux de plus qui ne freinent pas l'avance des alliés deux mois plus tard.



Photographie d'un cheminot posant sous « les deux amoureux »⁵³⁴.



Photographie de wagons ayant souffert du bombardement⁵³⁵.

⁵³⁴ CMT. Les cheminots de retour sur leur lieu de travail sont surpris de ce qu'ils y retrouvent. Ils résistent au bombardement et posent fièrement devant leurs appareils de travail complètement détruit.

⁵³⁵ Arch.mun. JU 2223.

La rupture des voies.

Le bombardement a détruit les deux sauts-de-mouton (pont, tunnel ou tranchée permettant le croisement des voies) franchissant les quatre voies principales, plus de 45 000 km de voies, 132 appareils, 8 postes d'enclenchements (aiguillage) les installations de signalisation, d'éclairage et de force motrice, plus de 60 000 km de ligne de contacts, et les canalisations d'eaux⁵³⁶.

Ce sont plus de 4300 hommes qui sont chargés de remettre en état les voies, Cheminots et requis de l'O.T.⁵³⁷. Logés dans des groupes scolaires encore debout, dans des bâtiments parisiens ou de la proche banlieue réquisitionnés par les militaires allemands, ils doivent souvent faire un laborieux chemin pour atteindre le chantier qui s'ouvre au 22 avril. Entre celles qui n'éclatent pas et les autres qui continuent à tomber, tous s'exposent aux bombes. En 2000, les pompiers d'Athis en découvrent encore dans la Seine, près du pont de Lyon qui est épargné le 18 avril. Certaines ne pouvant être déterrées jonchent encore le sous-sol des communes.

Remettre en État le triage prend du temps, beaucoup de temps, il n'est pas opérationnel avant 1947 alors que le processus de reconstruction s'engage dès le 22 avril 1944. En revanche, permettre aux trains de passer en rétablissant une voie, puis deux est rapidement réalisable, laissant planer le doute sur l'efficacité et la nécessité des bombardements. Avec l'aide de centaines de travailleurs, il faut quelques heures pour rétablir une liaison. À Juvisy, moins d'une semaine après les bombardements un train passe. Il faut déblayer, reboucher les trous, puis poser de nouvelles voies, en évitant les zones trop chahutées.

⁵³⁶ BERTHON Claude, *La reconstruction de Juvisy*, Notre métier la vie du rail, n° 170 octobre 1948.

⁵³⁷ Organisation Todt : La plupart sont des travailleurs forcés originaires des pays occupés, et des prisonniers de guerre. Une minorité est issue des camps de concentration. Tous doivent travailler comme des esclaves.



Photographie causée par l'excavation de la 1^{ère} bombe en partant de Juvisy⁵³⁸.



Photographie témoin de la destruction des voies, avec des travailleurs à l'arrière-plan⁵³⁹.

⁵³⁸ Arch.mun.J JU2Z21. On remarque des hommes au travail à l'arrière plan, qui dégagent les rails et traverses défectueuses.

⁵³⁹ Collection Christian Perilhou.



Photographie de rails à la verticale⁵⁴⁰.



Photographie d'homme travaillant sur les voies près du dépôt⁵⁴¹.

⁵⁴⁰ *Ibid.*

⁵⁴¹ Arch.mun.J JU2Z38. Vue prise des voies PLM.

La visite du maréchal.

« Le maréchal est venu assister à la messe dans un petit village voisin de sa résidence provisoire d'île de France. En ce dimanche, huit jours après avoir été l'hôte de Rouen ; le chef de l'État a décidé de rendre visite à la banlieue sinistrée de la capitale. Le cortège officiel parcourt les ruines de cette commune où l'on compte 239 morts, 610 immeubles totalement anéantis et près de 1500 familles sans abris. À Juvisy, la venue du maréchal s'est rapidement propagée. Ici à Villeneuve Saint-Georges le chef de l'état décore les sauveteurs qui ont déployé le plus d'héroïsme⁵⁴². Témoignage de la sollicitude du chef de l'État, ces visites sont surtout dans la pensée du maréchal un appel à tous les Français afin qu'ils s'unissent contre la menace qu'elle vienne de l'intérieur ou de l'étranger⁵⁴³. »

Le 19 mai 1944, les maires d'Athis-Mons et de Juvisy, messieurs Leroy et Aubert préviennent leurs conseillers municipaux, de la visite prochaine de « monsieur le Maréchal Pétain » presque un mois après son déplacement à Villeneuve Saint George⁵⁴⁴. Les services municipaux des deux villes sont dans une période critique. L'Inhumation de la plupart des morts du bombardement se termine quelques semaines avant. À Athis Mons, il y a cinq services d'inhumations pour les victimes qui ne sont pas toutes identifiées. Le samedi

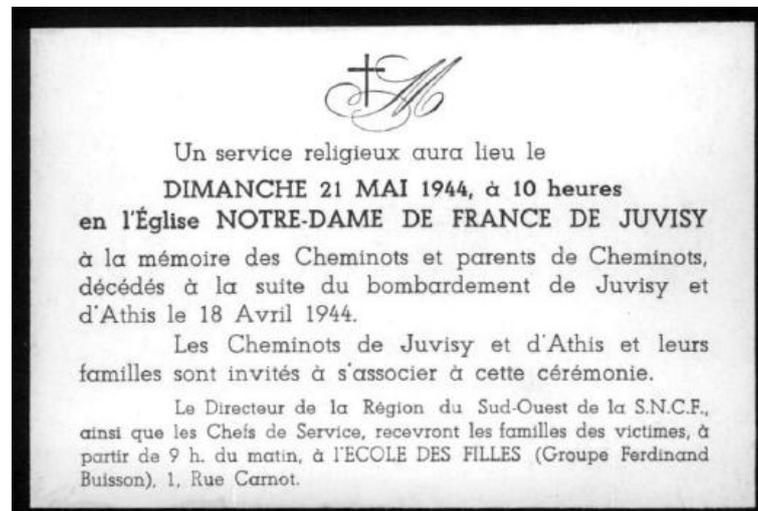
⁵⁴² CASTEL Jean-Marie, JURET Raymond, *Les Villeneuvois et Villeneuvoises...* p.289. Le 24 avril, le maréchal est à Villeneuve « le Maréchal devait décorer les survivants de la caserne des sapeurs-pompiers de Juvisy, touchée par les premières bombes tuant dix hommes et blessant plus ou moins gravement le reste du personnel, mais cette cérémonie est abrégée par le docteur en accord avec le préfet. » En effet, ce jour-là, une Marseillaise un peu trop longue a forcé le vieux soldat à rester au garde-à-vous trop longtemps...

⁵⁴³ <http://www.ina.fr/video/AFE86002717>.

Extrait issu d'un numéro de France actualité du 26 mai 1944, organe de propagande du régime de Vichy évoquant les visites de Pétain aux communes sinistrées.

⁵⁴⁴ Arch.mun.A 5 h 34. Note du 19 mai 1944 adressé par le maire d'Athis-Mons à ses conseillers municipaux.

22 avril et le lundi 24 avril, ce sont à chaque fois 93 personnes que l'on enterre à partir de 9 h 30. Les trois derniers services s'effectuent les 26, 29 avril et 4 mai. Le jour de la venue du maréchal, une messe est donnée pour la mémoire des cheminots, Pétain y est convié.



Notification concernant une messe tenue à la mémoire des cheminots décédés⁵⁴⁵.



Photographie de l'arrivée du convoi peu avant 10 h du matin⁵⁴⁶.

⁵⁴⁵ CAH 0303LM0020-011. p.43. Bombardements aériens, renseignements fournis par l'établissement matériel et traction à la suite de la lettre du bureau PB du 25 avril 1944.

⁵⁴⁶ ADE 2FI463. À gauche, notre dame de France de Juvisy où a lieu ladite messe.



Photographie la descente de voiture du maréchal Pétain⁵⁴⁷.



Photo du maréchal allant à la rencontre du conseil municipal et du maire devant la foule en deuil⁵⁴⁸.

⁵⁴⁷ ADE 2F1464.

⁵⁴⁸ ADE 2F1466.



Photographie du maréchal. À l'arrière-plan, l'important dispositif de sécurité⁵⁴⁹.



Photographie du Maréchal et du maire de Juvisy M^rAubert devant une carte de la commune.
À l'arrière-plan, deux photographes officiels⁵⁵⁰.

⁵⁴⁹ ADE 2FI468.

⁵⁵⁰ ADE 2FI469.

À Juvisy, un service de sécurité important assure l'escorte du chef de l'État : motards de la police, garde du corps, policier en civile, force de l'ordre contiennent la foule. Le dispositif médiatique est tout aussi soigné. En plus d'une équipe cinématographique, de nombreux photographes officiels suivent le maréchal ainsi qu'un homme avec un microphone (photo 3). La population venue en masse adopte une posture très solennelle. Une grande partie est issue de familles cheminotes. Les mairies, prévenues de la visite du chef de l'État, disposent près de l'Église un panneau ou figure une carte des zones bombardées. Pétain en l'observant doit prendre conscience de la situation, avant de se recueillir dans l'Église.

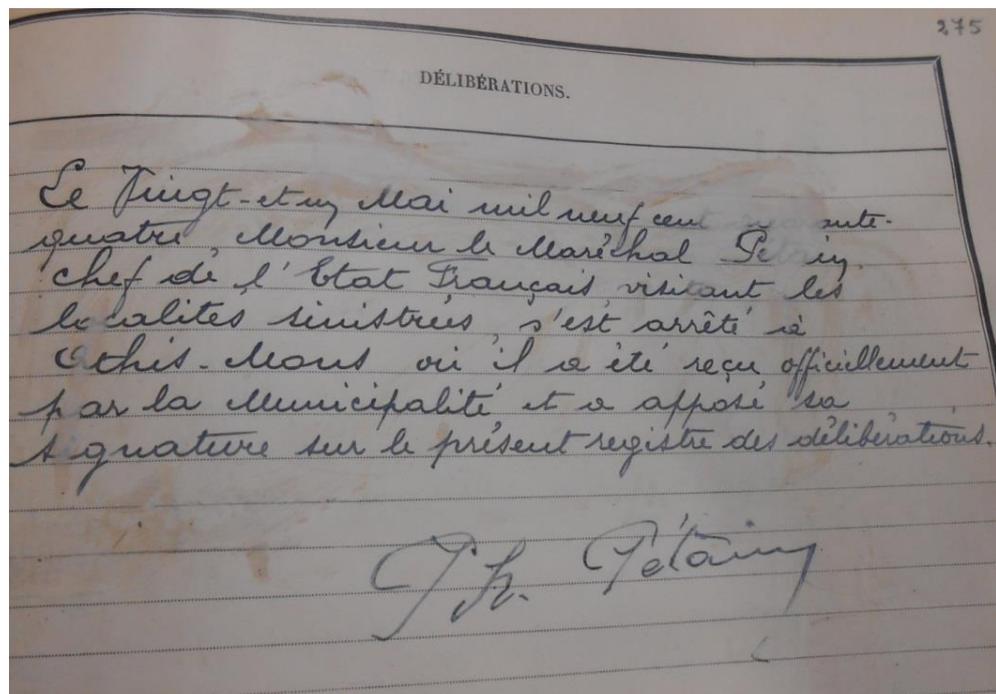
Ces tirages méritent certains commentaires. On ne connaît pas leur auteur, peut être un journaliste chargé d'immortaliser les voyages de Pétain. La propagande autour de ses voyages fait normalement la part belle aux scènes de liesse. Dans des circonstances aussi funestes, elles ne sont pas de rigueur et le voyage dessert une autre ambition. « *La figure du Maréchal sert de ciment social, donne une image apaisante d'une France hors du temps et d'un chef solidaire des cités meurtries au moment où le régime a besoin plus que jamais de légitimité*⁵⁵¹. » Pierre Laborie fait la distinction entre Maréchalisme et Pétainisme⁵⁵². Philippe Pétain, vainqueur de Verdun, reste une figure populaire contrairement à la politique de la révolution nationale dont beaucoup de Français se démarquent dès juin 1941. Au printemps 1944, l'armée allemande subit défaite sur défaite, la paix civile au sein du régime de Vichy est menacée. L'occupant souhaite utiliser à son avantage l'image du Maréchal. L'utilisation de France actualité, organe de propagande de Vichy s'impose. Ces derniers suivent le chef. Le film accuse les alliés et les résistants d'être responsable des maux des français et, appellent à l'unité. Cet esprit

⁵⁵¹ BERTIN-MAGHIT, Jean Pierre, *Les voyages du maréchal : trois historiens en quête d'image*, vingtième siècle revue d'histoire, volumes 32, 1991.p.88-89.
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/xxs_0294-1759_1991_num_32_1_2460

⁵⁵² LABORIE Pierre, *L'opinion française sous Vichy*, Paris, Le Seuil, 1990, 405p.

n'est pas sans rappeler celui du préfet lors de la réunion de mars 1944 tenue à Juvisy.

En fin de matinée, le Maréchal se rend à la mairie d'Athis-Mons où il appose sa signature sur le registre de délibération du conseil municipal. Chose singulière, il semble qu'après-guerre, quelqu'un souhaite effacer la preuve du passage de l'ancien chef. Les traces présentes sur le document ci-dessous en attestent. La plus probable des théories est la suivante : En 1945, c'est Lucien Midol ancien conseiller municipal qui reprend la mairie. Pierre Lacombe retrouve son poste de conseiller. Ces hommes n'oublient pas la politique du régime qui envoie leurs camarades cheminots et élus communaux dans les camps ou à la mort. Pour eux la distinction entre maréchalisme et Pétainisme semble plus floue, et tout souvenir du militaire doit disparaître du registre des délibérations d'une commune qui voit autant de ses cheminots inquiétés par la politique de Vichy.



Photographie d'une page du registre de délibération du conseil municipal d'Athis-Mons signé par Philippe Pétain⁵⁵³.

⁵⁵³ Arch.mun.A page 275 du registre de délibération du conseil municipal.

Le pont de Lyon : une cible prioritaire.



Le pont de Draveil et sa seconde destruction de la guerre la nuit du 18 au 19 avril 1944⁵⁵⁴.

Les photographies aériennes des résultats du bombardement du 18 avril 1944 attestent que le pont de Draveil est bien détruit, les habitants utilisent alors des barques pour traverser la Seine. En dépit d'une rapide reconstruction, il est à nouveau détruit dans la retraite allemande. Le pont de Lyon subit plusieurs raids entre mai et juin 1944 qui aboutissent à sa deuxième destruction de la guerre. Il est difficile d'établir la date exacte de sa rupture. D'après les archives, il apparaît que son endommagement s'opère en plusieurs étapes. Après de nombreuses tentatives infructueuses des forteresses volantes américaines, le pont est touché le lundi 29 mai à 11 h 15 pour la première fois⁵⁵⁵. Ce jour, un immense incendie fait rage sur les voies du triage menant au pont⁵⁵⁶. Au 11 juin, son tablier est atteint le rendant impraticable. Le chef de gare évoque le rétablissement d'une voie traversant la Seine, qui permet une circulation en sens unique entre le 21 et le 22 juillet, puis de 2 voies à partir de cette date⁵⁵⁷. Quoi qu'il en soit, les deux ouvrages

⁵⁵⁴ .CMT , via picassa Karim Lozes.

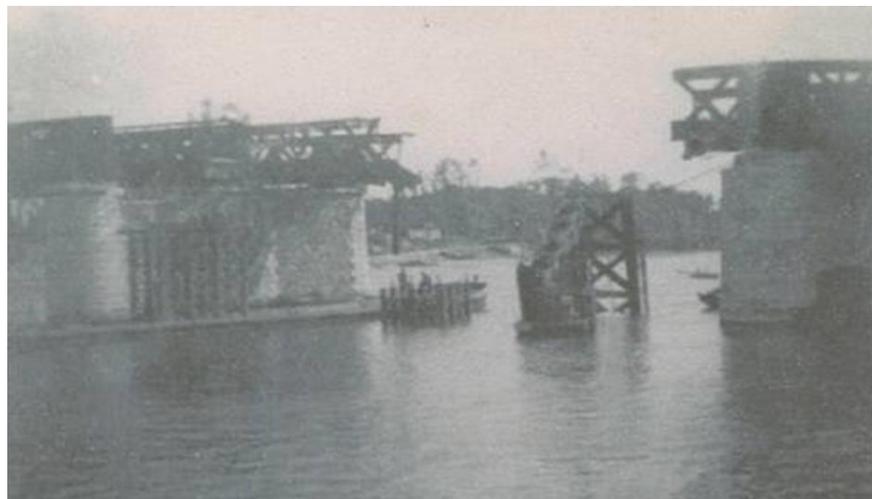
⁵⁵⁵ Arch.mun.A 5 h 26. Rapport de la défense passive sur les bombardements du pont de Lyon le dimanche 28 et le lundi 29 mai 1944. non daté.

⁵⁵⁶ Arch.mun.A 5 h 26. Rapport sur le bombardement du 29 mai 1944 rédigé le 2 juin 1944 par le lieutenant commandant le corps des sapeurs-pompiers.

⁵⁵⁷ AN72AJ74 A.II.2.Rapport du chef de gare Plazanet sur les conditions de circulations des trains suite aux bombardements de la région parisienne du 18 avril au 22 juillet 1944.

d'art réparés sont à nouveau sectionnés le 19 août 1944, lors de la retraite de l'armée allemande⁵⁵⁸.

Des rapports des pompiers ou de la défense civile, affirment que le 2 juin le pont est de nouveau ciblé, et déplorent deux victimes. Le 7 juin, un témoin rapporte « *Des morceaux de fer, restes de ce beau pont, tordu, déchiqueté, pendent dans la Seine. Les tôles du pont sont soulevées par le souffle et font comme des petites bosses qui entravent la marche. Les rails sont tordus, sous nos pieds la seine bleue, calme...*⁵⁵⁹ » Le 8 juin, il est victime de l'aviation Alliée pour la dernière fois⁵⁶⁰ : pour le bomber command, il faut le détruire complètement puisqu'il menace d'être rapidement réparé. La nuit du 7 au 8 juin 1944 un important raid allié en provenance de Brighton est organisé. 195 Halifax, 122 Lancaster et 20 Mosquitos décollent à 22 h 59. Ils ont pour objectif de bombarder les installations ferroviaires du sud-ouest de la région parisienne, Versailles, Juvisy, Massy-Palaiseau, afin d'empêcher les renforts de la Wehrmacht de rejoindre les plages du D-Day. L'anéantissement du tablier du pont est vraisemblablement le fruit de ces attaques répétées.



Photographie du pont PLM détruit par les bombardements alliés entre mai et juin 1944⁵⁶¹.

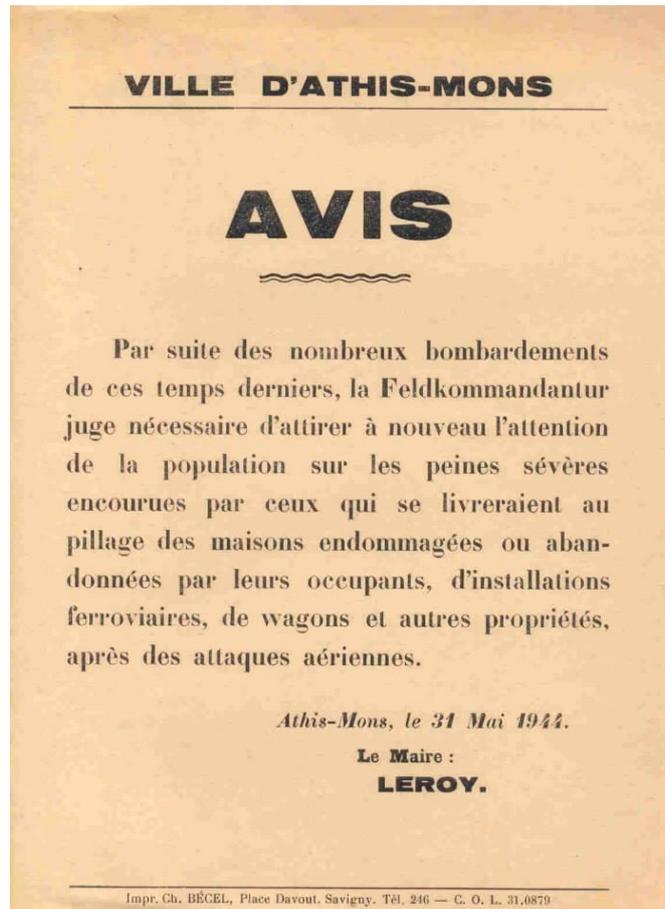
⁵⁵⁸ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.550.

⁵⁵⁹ CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.37

⁵⁶⁰ Arch.mun.A 5 h 26. Rapport sur le bombardement du 2 juin 1944 rédigé le 5 juin 1944 par le lieutenant commandant le corps des sapeurs-pompiers.

⁵⁶¹ <http://dandylan.over-blog.com/article-24564670.html>

Historique des raids aériens sur la gare.



Avis municipal affiché en juin 1944 à Athis-Mons⁵⁶².

Il semble que militairement parlant les bombardements du triage portent leur fruit. Après le 18 avril, les Allemands cessent de l'utiliser à des fins militaires. En revanche, les convois armés continuent à passer par la gare, sept entre le 26 avril et le 27 mai⁵⁶³. Entre le 18 avril et le 4 août, 13 raids visent Athis-Mons et Juvisy. Sur ces attaques, 12 atteignent le triage ou le pont de Lyon qui mène à Villeneuve Saint George. Si le pilonnage du 18 avril a pour but de détruire le triage, les autres frappes qui suivent doivent gêner les

Collection privée Suignard. Destruction vue de la rive au niveau de l'entrepôt d'Athis.

⁵⁶² Arch.mun.A 5 h 26. Avis du maire concernant les pillages datée du 31 mai 1944.

⁵⁶³ AN 72AJ74 SNCF A.II.3. Rapport du chef de gare principal à monsieur l'inspecteur principal chef d'arrondissement, daté du 4 novembre 1944. Résultats techniques des bombardements.

opérations de déblaiement et de remise en fonction du réseau. Elles tiennent plus du harcèlement que d'opérations de grandes envergures. Elles causent tout de même leurs lots de victimes pour des résultats mitigés. Le rétablissement de la circulation demeure alors une priorité pour les Allemands.

Le 24 mai, trois jours après la messe donnée en l'honneur des cheminots et la visite du chef de l'État, l'alerte sonne de nouveau sur le triage à 9 h 45. Les Allemands installent des canons de DCA sur des wagons et les toits d'usines voisines. Ces derniers arrosent les escadrilles de chasseurs-bombardiers, laissant tomber sur les voies les éclats de douilles qui pleuvent par centaine. La population et les voyageurs courent sur les berges de la Seine pour s'abriter. Un chapelet de bombe s'écrase près des voies, devant le regard des cheminots qui malgré le danger continuent de travailler. Ce jour-là, ce sont Orly et Villeneuve les cibles prioritaires⁵⁶⁴.

Jusqu'au 12 juin, la récurrence des bombardements reste extrêmement forte. Le 27 mai nouvelle alerte, la DCA ouvre le feu à 14 h, car des avions piquent sur le triage pour larguer leurs engins explosifs. En explosant, ils causent d'immenses jets de pierre, terre et fumées dans un fracas assourdissant. Le pont qui est visé n'est pas détruit. Pour pallier aux destructions ferroviaires, le transport fluvial est sollicité. Cinq péniches qui passent en dessous au moment de l'attaque sont touchées et s'enfoncent dans le fleuve avec leur équipage⁵⁶⁵. Sur le triage, un wagon de munitions flambe et crépite et à la gare d'Athis-Mons un blessé grave est évacué par un véhicule sanitaire⁵⁶⁶.

Le 28 mai à 16 h encore un raid, de nouveau la DCA fait feu et les bombes tombent. Un pont de passager est détruit, la voie réparée coupée à nouveau : « *les caténaires pendent lamentablement, les rails sont projetés de*

⁵⁶⁴ *Ibidi*.p.27

⁵⁶⁵ Arch.mun.A 5 h 26 Rapport sur le bombardement du samedi 27 mai 1944 rédigé le 2 juin 1944 par le lieutenant commandant le corps des sapeurs-pompiers.

⁵⁶⁶ CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.28.

*tout côté*⁵⁶⁷. » Le 29 mai, le pont de Lyon est touché, ainsi que le triage, des wagons chargés de bois brûlent proche de l'extrémité nord du triage. Le 2 juin, nouveau bombardement au soir, le dernier avant le débarquement⁵⁶⁸.

Le 7 juin pendant que la tête de pont alliée prend racine sur le littoral normand la gare subit un martèlement important ; de nombreux trains de troupes affluent de toute la France vers la Normandie. À Juvisy, l'un d'eux se fait mitrailler à quelques kilomètres alors qu'il sort de la gare.⁵⁶⁹ Une opération d'envergure est lancée sur Juvisy la nuit du 7 au 8 juin 1944. Celle-ci ne fait pas de victimes parmi la population au sol. En revanche, les voies sont de nouveau rompues. La DCA de Juvisy et des autres gares font des ravages cette nuit-là, 17 Lancaster et 11 Halifax sont abattus par la Flak. Parmi les Halifax descendus, un s'écrase à Corbeil⁵⁷⁰, un autre près de Brétigny⁵⁷¹.

Le 12 juin, des bombardiers légers attaquent vers 13 h. Ils causent 3 morts et 9 blessés. « *La gare a un aspect lugubre : vitres et plâtres jonchent le quai, les portes sont arrachées, les rideaux volent au vent. Un train brûle, car une bombe est tombée en gare même. La fumée obscurcit l'atmosphère, les flammes montent jusqu'à la passerelle* ». Une autre source confirme que 40 wagons brûlent au centre du triage. À 21 h, c'est le triage de Brétigny qui est

⁵⁶⁷ Ibid.p.30.

⁵⁶⁸ <http://www.303rdbg.com/missionreports/168.pdf>

Rapport de combat mission t n° 168 de la RAF. « The first time I saw Paris » issu du livre « 25 Milk Runs ». Ce rapport précise que le bombardement et le premier acte d'une mission servant à convaincre les Allemands que le débarquement va avoir lieu dans le Pas de Calais. Le raid vise Juvisy pour ses installations ferroviaires, mais aussi Coulommiers et Cormeilles en Vexin pour les installations aériennes. Le bombardement s'effectue depuis 18 700 m, sans rencontrer d'intenses défenses anti aérienne. Le pilote voit des centaines de « *landing craft* » les péniches d'assaut patientant sur les rivages anglais.

⁵⁶⁹ CARON Anne Marie, Travail de femme op.cit.p.35.

⁵⁷⁰ <http://forum.pegase.tv/viewtopic.php?t=3423>

Michel Duparet le 7 décembre 2006.

⁵⁷¹ http://www.awm.gov.au/catalogue/research_centre/pdf/rc09125z004_1.pdf

STORR Alan RAAF Fatalities in Second World War among RAAF personnel serving on attachment in royal air force squadrons and support unit, 2006.

la proie de l'aviation, une grande étendue est saccagée par les flammes, les munitions « *sautent de partout*⁵⁷². »

Jusqu'au 4 aout, le site est épargné. Régulièrement les hommes du triage entendent et voient passer des avions qui atteignent d'autres cibles. Les alertes sont récurrentes. Puis c'est de nouveau l'enfer, le nord des installations est de nouveau visé. Le bilan est lourd six morts et 90 blessés dont douze gravement⁵⁷³. Ces bombardements gênent considérablement l'avancée des chantiers et la remise en service des voies de chemin de fer sans pour autant empêcher la circulation des trains allemands.



Photographies du bombardier Halifax qui s'écrase à Corbeil après son raid sur Juvisy et de sa plaque commémorative⁵⁷⁴.

⁵⁷² Arch.mun.A 5 h 26. Rapport sur le bombardement du 12 juin 1944 rédigé le 14 juin 1944 par le lieutenant commandant le corps des sapeurs-pompiers.

⁵⁷³ Arch.mun.A 5 h 26. Rapport du directeur de la défense passive sur le bombardement du 2 aout 1944.

⁵⁷⁴ Pour la photo de l'avion et de la plaque : Michel Duparet le 7 décembre 2006. Plaque située 2 rue de Gournay ou s'abat le bombardier halifax MZ568 EY-E à 1 h 15. <http://forum.pegase.tv/viewtopic.php?t=3423>

2/ L'ETE 1944 DEPUIS LE TRIAGE.

A/ TRAVAILLER A LA GARE APRES LE 18 AVRIL 1944.

La circulation des trains : rupture et réparations.

Le triage est complètement détruit le 18 avril. Champ d'acier tordu et de terre retournée, il devient à cette date semblable à une décharge avant même d'être un chantier. Pendant quelques années, il n'est que partiellement utilisable. Si Juvisy n'est plus un centre de triage d'une importance capitale pour l'occupant comme pour les Français, il demeure en tant que point de concordance des réseaux Sud-Ouest et Sud-Est, un nœud ferroviaire stratégique. Au lendemain du bombardement, les relations entre Juvisy Paris Austerlitz et Valenton sont supprimées. Sont possibles des échanges avec Brétigny, Massy Palaiseau pour le Sud-Ouest et Corbeil pour le Sud-Est. La seule condition est que les trains électriques doivent être remorqués par des machines vapeur⁵⁷⁵. D'avril à aout 1944, soumis aux « martèlements alliés » puis aux « coups de bottes allemandes », les travailleurs du triage s'emploient à rétablir les lignes pour que les convois passent. Travaillant souvent au mépris des dangers, menacés par les armes allemandes et la fureur des gradés, les réparateurs opèrent dans une rapidité relative. Les liaisons s'effectuent en dépit de la mauvaise volonté de beaucoup, qui préfèrent flâner en rechignant à obéir aux ordres de l'occupant...

Le 22 avril, le directeur de la région sud-ouest donne les priorités des travaux à effectuer. Il est d'abord nécessaire de réparer les voies entre Juvisy et Villeneuve-Saint-Georges avant de reconnecter les voies au réseau sud-Ouest. Les autorités allemandes sont priées de procéder à l'enlèvement des tabliers des sauts de mouton sur les lignes principales pour rétablir au plus

⁵⁷⁵ AN 72AJ74 A.II.1. Rapport du chef de gare Plazanet sur le bombardement du 18 avril 1944.

vite la connexion Sud-Est/Sud-Ouest⁵⁷⁶. Du 19 au 21 avril, les trains sont déviés par Savigny, Massy, Orly et Choisy. Le 22 avril après le dégagement des matériaux obstruant la voie, un service réduit de banlieue est organisé entre Juvisy-Etampes et Dourdan. Des trains sont créés entre Juvisy et Massy pour assurer la liaison avec Paris via le métro. La plupart des voyageurs venant de Paris et souhaitant se rendre à Juvisy s'arrêtent à Athis Mons, et finissent le trajet à pied. La route est noire de monde, car l'espace situé entre les gares de Juvisy et Athis-Mons ne permet pas la circulation ferroviaire⁵⁷⁷.

Le 24 avril à 6 h la jonction sud-est sud-ouest est faite. Deux rames en direction de Toulouse et d'Irún chargées de travailleurs français passent au ralenti⁵⁷⁸. Paris gare de Lyon est l'origine et le terminus des trains grands parcours. Cette situation perdure jusqu'au 27 avril à 0 h 55 où les installations de Villeneuve (Le Roi, Saint-Georges et triage) sont encore bombardées, coupant toutes les relations si vite renouvelées. La direction donne de nouveau des consignes sur les priorités de travaux à effectuer : remettre en état la grande ceinture ; raccorder les voies lentes et rapides des anciennes régions du PO et du PLM au niveau d'Athis-Mons ; rétablir les lignes entre Athis/Choisy-le-Roi, Choisy/Orly et Villeneuve-le-Roi/Athis avec caténaires pour permettre la reprise du service banlieue. Enfin, il faut relier aux voies de travail, un maximum de liaison stratégique et sur le triage 14 voies afin de reprendre le triage dans les sens pairs et impairs⁵⁷⁹. La tâche est immense à cause de l'importance des destructions. Un Villeneuvois se souvient de la journée du 28 « *Après bien des difficultés, j'arrive à Juvisy. Le train n'ira pas plus loin. Sur le quai, un homme donne des renseignements, je m'approche ; je*

⁵⁷⁶ CBC. Lettre du directeur de la région sud-ouest aux autorités allemandes datée du 22 avril 1944.

⁵⁷⁷ AN 72AJ74 A.II.2 Rapport du chef de gare Plazanet sur les conditions de circulations des trains suite aux bombardements de la région parisienne du 18 avril au 22 juillet 1944.

⁵⁷⁸ CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.14.

⁵⁷⁹ CBC. Lettre du directeur de la région Sud-Ouest datée du 27 avril 1944 énonçant l'ordre de priorité des travaux à effectuer à la suite du bombardement de Juvisy et de Villeneuve-le-Roi.

questionne — Triage ? — J’y habite ! me dit-il. — Rue Amélie ? — Il n’y a plus rien debout...⁵⁸⁰. »

Du 27 au 29 avril à 20 h les trains de grand parcours partant ou aboutissant dans les gares parisiennes sont limités à Juvisy. Les correspondances sont renforcées via Massy, des camions de la STAPO s’assurent du transport de bagage⁵⁸¹. Une infirmière de la croix rouge rapporte dans son journal à la page du 29 avril 1944 : « *8heures du matin, Denfert-Rochereau, un quai bondé de monde : des femmes et enfants à évacuer, plus les cheminots qui essayent de regagner le chantier (de Juvisy) par les moyens du bord. Tout le monde s’écrase et étouffe. À Massy Palaiseau, cohue des hurlements, je prends un enfant dans les bras. Heureusement, le service d’ordre est assuré par la CRF (Croix-Rouge française) les wagons de tête réservés aux femmes et aux enfants... Enfin arrivée sur le quai (à pied), pagaie. Femmes, enfants, valises ne savent où se diriger⁵⁸². »* En d’autres termes Juvisy, connaît l’affluence des grandes gares parisienne. Comme en 1940, c’est la croix rouge qui s’occupe des passagers de transit à la gare et des travailleurs qui remplacent les soldats de 1940.

Du 29 avril au 27 mai, les convois de ou pour Austerlitz empruntent une voie dégagée passant par le poste D au nord du triage. Le 3 mai des suites des déblaiements, la région sud-est reprend la circulation sur ses voies rapides, laissant les voies 1c et 2c aux trains de Juvisy qui circulent alors paradoxalement sur l’ancien réseau PLM. (Voir schéma des lignes plus loin.) Pour ménager les ouvriers, des intervalles prolongés à dispositions du Service de la Voie sont instaurés. Aucun train du service banlieue ne roule jusqu’au 5 mai entre Athis et Juvisy. À partir de cette date, des trains de marchandises peuvent aller dans les sens pair (Province-Paris) et impair (Paris-Province).

⁵⁸⁰ CASTEL Jean-Marie, JURET Raymond, *Les Villeneuvois et Villeneuvoises...* op.cit.p269.

⁵⁸¹ Il est ici question de la Société des transports automobiles du PO, et non de la Gestapo.

⁵⁸² CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.16.

Le 24 mai, c'est encore Villeneuve la cible et le 27 mai c'est la reprise des bombardements de 14 h 30 à 15 h 15 sur le triage, particulièrement autour de l'embranchement du pont. Les voies marchandises menant à Paris remises en état le 5 sont de nouveau coupées. Les quatre voies sud-est sont interrompues au pont d'Athis. Suite aux attaques des 28 mai et 29 mai, seuls les trains de banlieue pour Étampes et Dourdan sont maintenus. Jusqu'au 31 mai, aucun train de banlieue ne circule entre Athis et Juvisy, ni vers Paris avant qu'une voie unique permette de rejoindre Austerlitz⁵⁸⁴.

Le 2 juin, nouveau bombardement et il est impossible de rejoindre Paris Austerlitz. Comme auparavant le service banlieue vers le sud se poursuit. Au 4 juin, un itinéraire de substitution créée au nord du triage permet de nouveau de se rendre dans la capitale sans traverser la distance Athis-Juvisy à pied. Le terrible bombardement de la nuit du 7 au 8 juin, qui abat le tablier du pont de Lyon, détruit aussi les installations autour du faisceau d'attente nord. Seule une ligne Juvisy Brétigny fonctionne entre le 8 et le 12 juin. Celle-ci est coupée le 12 juin, les abris des bâtiments voyageurs sont touchés, pendant 3 jours aucun trafic voyageur. Celui-ci reprend du 15 au 17 entre Juvisy et Brétigny, le 18 la liaison avec Athis-Mons est rétablie. Les rames banlieue en provenance de Paris et Brétigny ont leur terminus fixé à Juvisy. Cette situation perdure jusqu'au 20 juin, des centaines de voyageur doivent se transborder et séjourner sur les quais. Le 26 juin, la voie vers Paris est rétablie⁵⁸⁵.

Les trains de voyageurs ne circulent plus entre Juvisy et Versailles entre le 3 juin et le 22 juillet 1944 contrairement aux trains allemands. D'après le chef de gare, des réparations sont effectuées sur le pont d'Athis, une voie unique permet le passage des convois à partir du 21 juin, elle est doublée le 22 juillet par le rétablissement des voies 1C et 2C⁵⁸⁶.

⁵⁸⁴ AN 72AJ74 A.II.2. Rapport du chef de gare Plazanet sur les conditions de circulations des trains suite aux bombardements de la région parisienne du 18 avril au 22 juillet 1944.

⁵⁸⁵ *Ibid.*

⁵⁸⁶ *Ibid.*

SCHEMA DES LIGNES

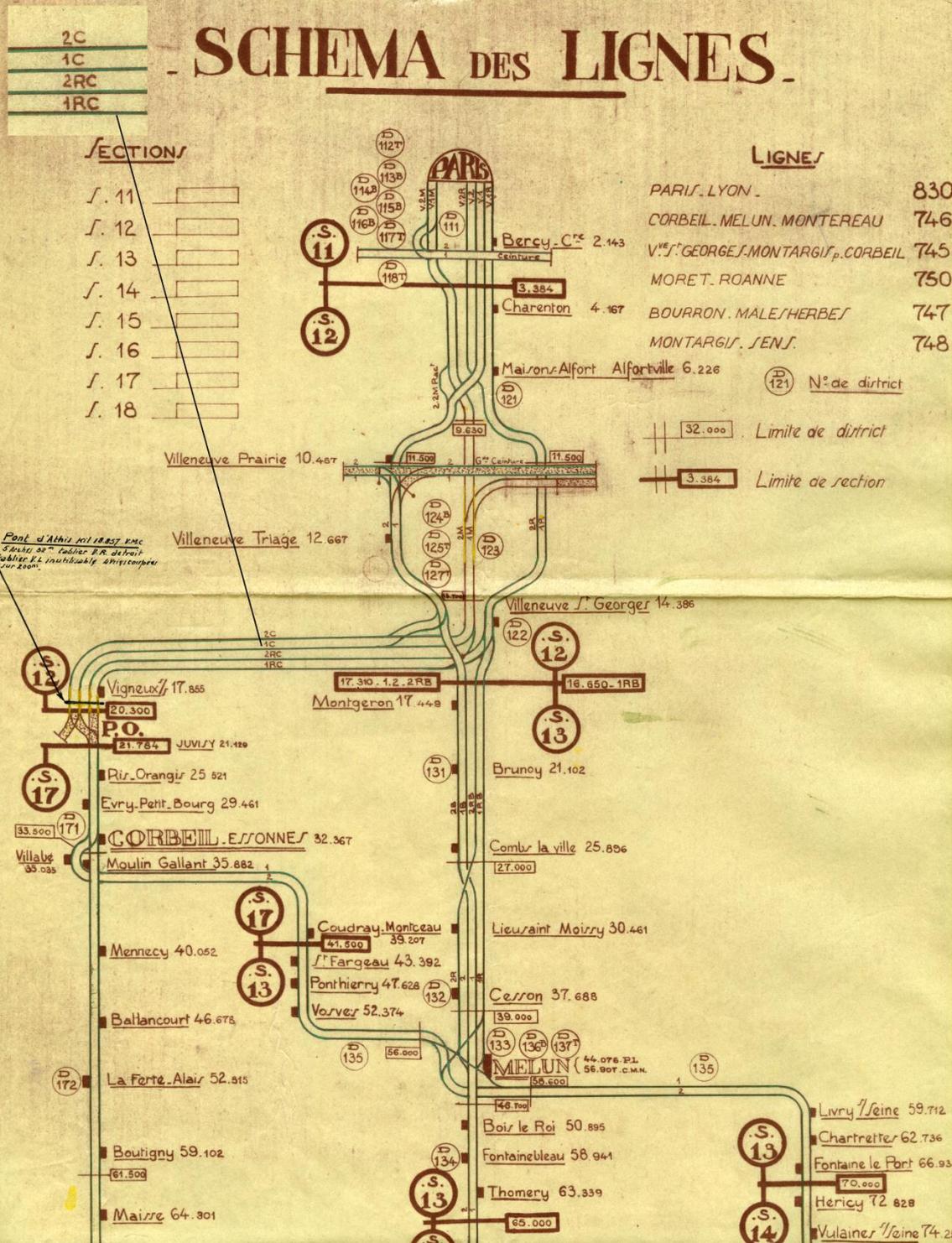


Schéma des lignes de l'ancien réseau PLM⁵⁸⁷.

⁵⁸⁷ MNR, Fond Delage. Plan du 1^{er} arrondissement du service VB « Situation au 11 juin 1944 » permettant de saisir l'itinéraire Juvisy Villeneuve via Corbeil et Melun suite à la destruction du

La main d'œuvre : l'Organisation Todt et les cheminots.



Photographie d'un cratère entouré de plus d'une centaine de travailleurs⁵⁸⁸.

La rapidité avec laquelle s'effectuent les réparations oblige les alliées à fréquemment bombarder les installations. Ne faisant pas confiance aux cheminots français plutôt enclins à ralentir les travaux, les Allemands comptent davantage sur les requis de l'organisation Todt et leurs sapeurs pour mener à bien ces remises en état⁵⁸⁹. Pour s'acquitter des travaux, elle

pont de Lyon. Dans le fonds Delage, une note de service du 4 janvier 1945 émanant d'André DELAGE sollicite plusieurs chefs d'arrondissements SNCF de différents secteurs pour l'obtention de cartes détaillées de leur secteur (itinéraires, voies coupées par la Résistance, l'aviation, position des ouvrages d'art détruits) en date du 11 juin et du 19 août 1944 ainsi que des photographies de destructions. René Clément fait logiquement appel à lui pour superviser l'ensemble des opérations techniques sur le tournage de « La vie du rail ».

⁵⁸⁸ Arch.mun.J JU 2223.

⁵⁸⁹ CARON Anne Marie, Travail de femme... op.cit p.26. Ce n'est bien sûr pas une généralité, certains sans leur jeter le blâme se montrent plus zélés dans leur travail. Ils ne tiennent pas compte de toutes les considérations qui font débat parmi les historiens. Employés des voies et bâtiments, ils font leur métier pour lequel ils sont payés sans autre préoccupation ni connaissance du débarquement à venir. Pour en témoigner, l'infirmière déclare après le début d'une alerte le 24 mai « *Les avions vont sur Villeneuve-Saint-Georges, à quelques kilomètres de là. Je rencontre alors deux ouvriers qui croquent à belle dent dans un morceau de pain. Le bombardement disaient-ils, ne leur a pas fait perdre l'appétit. Je profite de cette*

offre un effectif de deux trains-parcs soit plus de 2000 hommes, dont de nombreux Algériens⁵⁹⁰. Les agents SNCF locaux et d'autres résidences ainsi que des auxiliaires de différentes entreprises fournissent un personnel de 2000 personnes environ. À partir de la mi-juillet, 300 cadres, personnel spécialiste et de direction viennent encadrer les chantiers⁵⁹¹.

Si l'hiver 1940 est affreusement froid, le printemps et l'été 1944 sont quasiment caniculaires. Trouver de l'eau potable après les bombardements relève presque de l'exploit. C'est dans ces rudes conditions que les hommes sont amenés à travailler. Pendant toute la durée des opérations, une infirmière de la croix rouge se fait une spécialité de soigner longuement les travailleurs, quels que soient leurs statuts pour les empêcher d'œuvrer : « *Un groupe d'ouvriers qui travaille dans le voisinage vient me parler et me raconter nombre d'histoires, pour ne pas travailler naturellement. Moins c'est rapide, mieux c'est. Le chef de chantier français, qui n'a guère envie de travailler non plus, lasse de les exhorter à faire une chose qui lui fait mal au cœur, s'assied sur une pierre, tandis que deux jeunes las d'être poursuivis, se sauvent et se cachent dans la pièce voisine*⁵⁹². » Tous ne sont pas logés à la même enseigne, et la solidarité quand elle s'exprime entre les cheminots, les requis et les captifs est bien souvent synonyme de conflit avec « les boches » à l'affut du moindre vol, du plus petit relâchement.

Dès le 23 avril, des hommes déguenillés, maigres et décharnés vêtus de costumes de toiles grises sont amenés sur le triage. Ces prisonniers politiques héritent de la tâche la plus ingrate. Après chaque bombardement,

éclaircie pour aller prendre l'essentiel du matériel d'urgence et laisser les ouvriers un peu seuls ; mais déjà sur la voie, près du poste, les cheminots sont au travail, méprisant le danger. »

⁵⁹⁰ AHICF, Une entreprise publique dans la guerre, op.cit.p229. Afin de prévenir des dégâts et s'assurer des réserves de matériel sensible ou difficile à renouveler, les trains-parcs sont constitués d'équipes de travailleurs et des stocks de secours et de matériel de dépannage.

⁵⁹¹ AN 72AJ74 A.II.3. Rapport du chef de gare principal à monsieur l'inspecteur principal chef d'arrondissement SNCF, daté du 4 novembre. Résultats techniques des bombardements 1944.

⁵⁹² CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit p.20.

ils doivent déterrer les bombes non éclatées et les ramener dans un endroit dégagé afin de les faire exploser hors du chantier. L'organisation Todt regroupe plusieurs nationalités travaillant sous la férule. Des Allemands, Espagnols, Serbes, Hongrois, Roumains, Suédois, Algériens s'activent 11 h par jour dans des conditions épouvantables. Le travail forcé est loin d'être exclusif aux camps. Leur ration quotidienne se résume à un peu de café, parfois une soupe et un morceau de pain. Souvent rien du tout. Certains vont pieds nus, d'autres sont surpris à ramasser des poissons morts flottant sur la Seine après les bombardements pour s'en faire un repas. Soi-disant volontaires, ils sont traités comme les prisonniers, risquant leur vie si le rendement fourni n'est pas à la hauteur de ce qu'escompte leur geôlier allemand. Malgré l'incitation à la paresse des chefs de district SNCF, ces hommes sont contraints de reprendre leur travail pour éviter que les sentinelles allemandes n'ouvrent le feu sur eux⁵⁹³.

Après les bombardements, dès le petit jour les éléments de cette organisation « *attaquent la voie express coupée en maints endroits, ils bouchent les trous de bombes remplacent traverses, rails et aiguillages, remettent en place poteau et lignes téléphoniques*⁵⁹⁴. » Lorsque les alertes avertissent d'un danger aérien imminent, tous les travailleurs se réfugient sur les berges de la Seine. Pour cause, il n'y a plus un seul abri entre Juvisy et Athis-Mons. Certains, plus téméraires, se cachent sous les wagons. Les accidents du travail sont nombreux, pour ces hommes que ne sont pas habitués aux normes de sécurité d'usage à la SNCF. Beaucoup perdent des parties d'eux-mêmes, un doigt, une main, un pied après qu'un rail sectionné leur tombe dessus. Les bombardements aussi peuvent rendre « fou », réveillant le fantôme de l'obusite de 1914-1918. Les photos prises par les avions au lendemain des attaques révèlent que les lignes sont souvent réparées au bout de quelques heures...

⁵⁹³ *Ibid.*, p.10

⁵⁹⁴ CASTEL Jean-Marie, JURET Raymond, *Les Villeneuvois et Villeneuvoises...* op.cit.p255-256.

De nombreux incidents : la frustration de l'occupant.

Sur le chantier, les incidents se multiplient. Les vols et la nonchalance de certains ouvriers servent d'alibi à l'occupant pour que rejaillisse sur la main d'œuvre la frustration engendrée par le tournant que prend la guerre. Le III^e Reich est dans une position difficile au mois de mai 1944 : l'armée rouge achève la conquête de la Crimée et reprend son avancée vers Berlin. Le 4 juin, les alliés entrent dans Rome, et le 6 juin, ils débarquent finalement en Normandie. Les nouvelles vont vite à la gare pour les troupes d'occupation, à la vitesse du téléphone ou à celle du train tout au plus. Sentant que la situation leur échappe, la discipline et la rigueur qui caractérise l'armée d'occupation en temps normal se muent en violence arbitraire. Le temps n'est plus aux procès et les exactions se multiplient autour du triage déjà meurtri par les bombardements. Les requis et les forçats sous le patronage de l'organisation Todt sont les principales victimes de cette frustration.

Le 24 avril, le grand Führer du chantier réquisitionne une partie de l'alcool en transit par la gare et qui n'est pas détruit. Il s'enivre au point de demander aide et protection à l'infirmier du poste de secours de la croix rouge installé sur le triage. Ce dernier doit le reconduire devant des ouvriers plus que perplexes⁵⁹⁵. Le 4 mai 1944, deux d'entre eux sont les cibles des balles allemandes⁵⁹⁶. Un Algérien gravement touché s'éteint sur les voies, loin de sa terre natale. Les raisons des tirs ne sont pas exposées, tentative d'évasion, de vol, de sabotage dans un endroit que les réfractaires jugent hors d'atteinte. Les Allemands n'hésitent plus à tirer. Les ouvriers furieux rodent

⁵⁹⁵ CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.15 « *Quel exemple pour les travailleurs qui ne feront que rire un peu plus de la sauvagerie de leurs bourreaux (et de leur ridicule) quand au moins l'affaire ne tourne pas au tragique.* »

⁵⁹⁶ *Ibid.*p.22 « *Allongé sur le sommet d'une de ces montagnes russes ; au milieu d'un amas de fer de bois, un ouvrier git. Il a reçu une balle dans la jambe ; c'est alors que je m'aperçois qu'il n'est pas seul : un autre, un Algérien, git dans le creux, au pied du monticule, celui-ci beaucoup plus gravement atteint.* »

autour de la scène de crime. Le chef allemand d'un cri digne du militarisme prussien, les rappelle l'ordre et au travail.

Exceptionnellement le 29 mai, la croix rouge obtient avec l'assentiment de la SNCF que soit servi aux prisonniers le même repas aux cheminots. Malheureusement, l'état d'alerte dû au bombardement est toujours en vigueur, laissant les portes de la cantine fermées. La Sentinelle allemande furieuse de ne pouvoir entrer fait appeler un ingénieur. Ce dernier lui explique qu'il faut attendre la fin de l'alerte. Pour contourner l'attente des ouvriers, il revient avec deux grands pains sous son bras à destination des captifs et subit le courroux du geôlier⁵⁹⁷. Finalement, les supérieurs allemands donnent raison au cheminot qui est maintenu dans sa fonction contrairement au gardien. Un traitement juste permet de calmer les velléités à un moment critique, ou certains officiers semblent soucieux de préserver un minimum de justice, garantie de la paix sociale. Ceux-là ne peuvent s'embarrasser de comportements haineux à l'égard de la Wehrmacht, alors qu'une bataille décisive s'apprête à éclater.

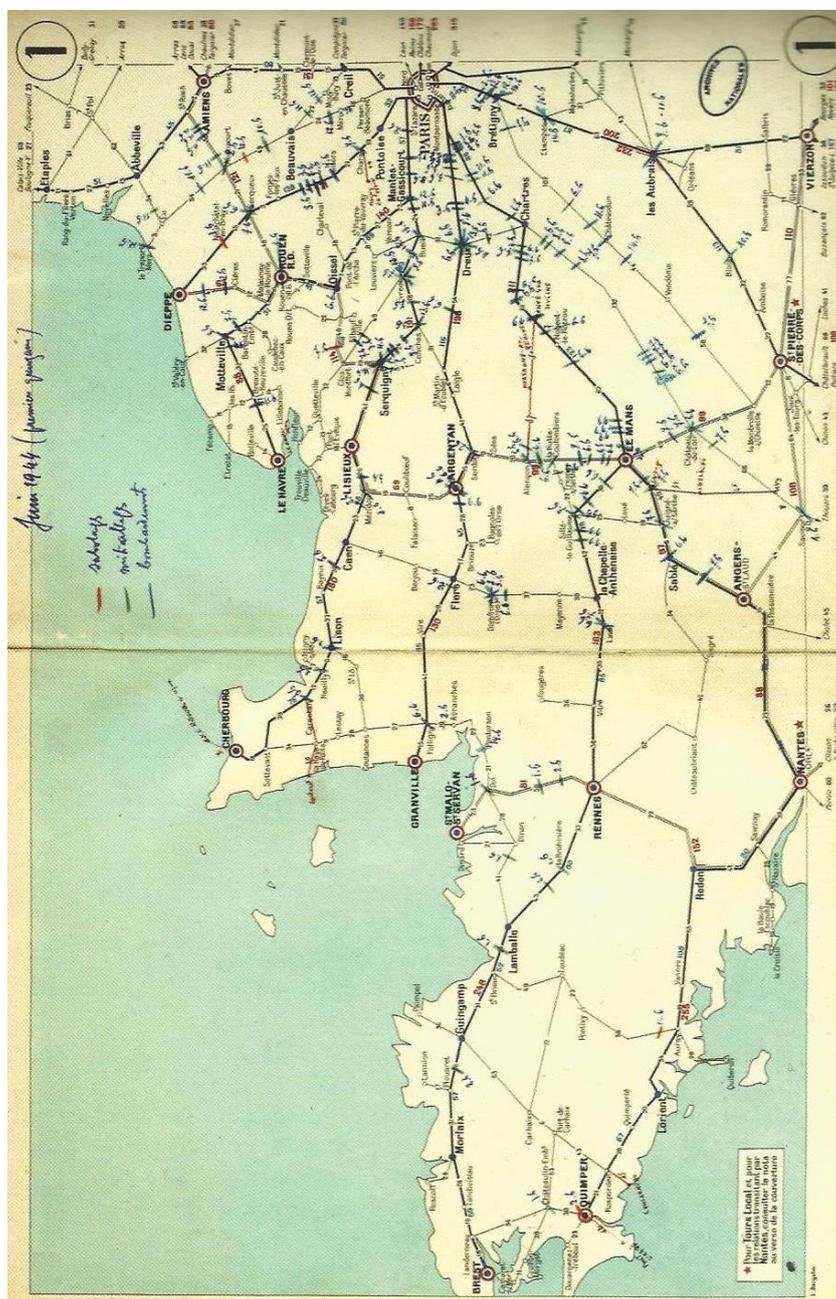
Pourtant de tels incidents renforcent l'aversion déjà forte qu'éprouvent les ouvriers, cheminots et prisonniers à l'égard de leurs « dompteurs », qu'ils continuent à servir sous peine de subir le sort funeste de certains de leurs camarades. Le 7 juin, proche du pont de Lyon quasiment détruit, un ouvrier reçoit une balle allemande⁵⁹⁸. Le sauvetage de l'homme s'opère sous les bombes alliées, miraculeusement il survit. Là encore, difficile de connaître la raison de l'acte du soldat allemand. Une hypothèse est celle de la « bataille du rail » menée par résistance fer, qui appelle ses agents à saboter au moment où les gardiens s'abritent...

⁵⁹⁷ *Ibid* p.33 « Le gardien-chef allemand, cramoisi de fureur, saisit alors notre ingénieur à la gorge ; celui-ci fait un mouvement brusque qui lui permet de se dégager, mais non content de ce premier geste, l'allemand attrape les pains et les lui jette à la figure, hurlant qu'il va se plaindre à la kommandantur. »

⁵⁹⁸ *Ibid*.p.350. « 15 heures, je suis appelée d'urgence sur le talus du pont de Lyon, si visé par les avions. Là, un homme git, une balle lui a transpercé la poitrine de part en part. c'est encore l'œuvre d'un Allemand. »

B/ LES CONSEQUENCES DU JOUR-J.

Quatre types de convois de guerres : prisonniers, blessés, déportés et TCO.



Cartes des destructions occasionnées au réseau dans la 1^{ère} quinzaine de juin 1944⁵⁹⁹.

⁵⁹⁹ HOCHARD Cecile, *les cheminots...* op.cit.p150. Carte établie par Paul Durand mettant en avant le plan d'isolement du théâtre des opérations. La région nord est aussi touchée que la

Au 6 juin, beaucoup de Français reprennent confiance : le débarquement a réussi. L'opinion publique auparavant mitigée ne va cesser de glisser vers le camp des alliés. Alors que le maréchal exhorte les Français au calme et à la discipline, l'insurrection générale guette le pays. Pourtant depuis la gare peu de changement, les bombardements continuent, le travail est toujours aussi pénible. La bataille de Normandie ne fait que commencer sans que personne ne puisse en prévoir l'issue. Les Allemands de plus en plus nerveux doivent maintenir le trafic ferroviaire, pour que leurs trains circulent vers l'ouest. Pendant ce temps, l'animosité des travailleurs du rail à leur égard ne fait que s'accroître.

Fin juin, un convoi de prisonniers alliés passe par la gare : Anglais, Américains et Indiens sont chargés sur des wagons à bestiaux, gardés chacun de près par deux sentinelles allemandes. *« De part et d'autre, grande réjouissance, cris hurlements de joie même, vivats. Délaissant pelle et pioches, les hommes manifestent leur joie bruyamment. J'en fais autant naturellement tout en surveillant nos "gardiens" qui ont toujours les mains au pistolet, et tirent si facilement sur les hommes. Les prisonniers jettent des cigarettes, du chocolat, etc. choses bien rares à cette heure et personne ne se fait prier pour ramasser le tout. Ce sont des alliés, il n'y a aucune honte à accepter... Les gardiens allemands, furieux, ne savent comment remettre de l'ordre sur le chantier et encore une heure après, les plaisanteries iront bon train, et le travail comme toujours n'avancera pas »*. Paradoxalement fin juillet, alors que les Alliés continuent à bombarder jusqu'au début août. Les travailleurs devant l'avancée américaine qu'ils jugent déterminantes ont le sentiment d'œuvrer pour leur pays : *« 24 juillet le chantier progresse : le pont effondré s'abat petit à petit. On l'enlève par morceau gigantesque. Des hommes, tenus par des cordes, l'escaladent périlleusement. Plus loin, les voies s'allongent ; on en pose*

Normandie afin que les Allemands pensent qu'elle est la cible principale en cas de débarquement. La ligne Juvisy Bretigny est rompue le 2 le 9, 12 à deux endroits et le 14 juin.

*tous les jours une centaine de mètres, car, maintenant, on sait que le travail sert au pays, et l'ardeur ne manque plus à personne*⁶⁰⁰. »

Le 19 juillet 1944 Saint Lo en ruine depuis le 6 juin est libérée par les Américains après de violents combats les Anglais et Canadiens sont contenus par les chars tigrés et les paras allemands au sud de Caen⁶⁰¹. Pour les belligérants, les pertes sont très élevées. Les blessés allemands sont évacués vers l'arrière par trains entiers. L'un d'eux arrive à Juvisy : « *Passage d'un train de blessés allemands, longue file de wagons, blessés étendus par couches superposées, air accablé, impression pénible de souffrance. Au centre, les cuisines ; à l'avant et à l'arrière, la DCA. Partout d'immenses croix rouges. On a pitié de ces malheureux... quand même... une pitié intense, effrayante qui glace le cœur*⁶⁰². » Le 8 août, un nouveau convoi de blessés allemands passe en gare. Les hommes sont allongés dans un wagon de marchandises, sans paille, leurs cris trahissent le fait qu'ils n'ont pas le temps ou les moyens d'être soignés correctement.

Devant l'avancée anglo-américaine, les ordres allemands donnent la priorité aux convois de déportés sur ceux de munitions et de troupes censés soutenir le front. Le 28 juillet, un train de prisonniers ralentit à l'approche du pont. « *Trois d'entre eux, profitant du ralentissement, essayent de s'échapper en se protégeant des traverses qui émergent d'un trou de bombes, contre leurs gardiens allemands. Malheureusement, nos gardiens à nous les ont vus et leur tirent dessus avec leurs mitraillettes. L'un s'échappe, mais les deux autres sont touchés. L'un se relève, puis visé en plein cœur par un Allemand. Il s'effondre, se relève à nouveau pour s'effondrer, et ainsi trois fois... Nous avons bien remarqué que ces trois prisonniers avaient les menottes aux*

⁶⁰⁰ CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.44.

⁶⁰¹ Libération de Saint-Lô que m'a raconté avec son lot de détails sordides ma grand-mère jadis métayère dans la manche.

⁶⁰² CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.42.

*mains ; ils étaient sans défense. De plus, nos gardiens tirant n'importe où avaient atteint un de nos ouvriers : 3 balles dans la tête*⁶⁰³. »

Les trains de renforts qui convergent vers la Normandie depuis le 6 juin empruntent la grande ceinture en passant par Villeneuve pour le Sud-Est et Juvisy pour le Sud-Ouest. Ces TCO contournent Paris, utilisent la ligne Juvisy-Versailles via Massy-Palaiseau. Au PC de Montparnasse, les cheminots font en sorte que les TCO manquent de machines pour les tracter. Le parc roulant est gravement réduit des suites de bombardements, les pièces de réparation mettent parfois des semaines avant d'arriver dans les dépôts de Montrouge ou des Batignolles, qui doivent fournir les machines. La situation est telle que 24 trains du TCO s'accumulent dans les triages de Villeneuve-Saint-Georges et Juvisy, alors que quelques-uns sont coincés sur les voies à Massy-Palaiseau. C'est le moment que choisit un cheminot résistant du PC Montparnasse pour prévenir Londres de la nécessité de bombarder à nouveau Massy le 10 août 1944⁶⁰⁴. La ville est déjà éprouvée par les destructions occasionnées par les bombardements de juin. Les sapeurs allemands s'affairent pendant une semaine épaulée par des entreprises locales à réparer les destructions. Les deux voies principales sont rétablies, puis de nouveau Londres ordonne une attaque sur Massy.

Entre temps le 15 août, les alliées débarquent en Provence. Sur le front de l'ouest, ils percent à Avranches, en Bretagne et s'approche de Paris par le sud jour après jour profitant d'une plus faible résistance causée par la paralysie du réseau. Dans la région parisienne plaque tournante du réseau ferroviaire nationale, les sabotages s'intensifient et une grève à partir du 10 août va immobiliser la grande majorité des trains.

⁶⁰³ *Ibid* p.45. Les évadés morts sont un sous-préfet et un attaché d'ambassade, le commissaire Baumann d'Athis Mons obtient qu'ils soient enterrés.

⁶⁰⁴ PATIN Pierre, *Rails et pavés Paris août 44 récits d'évènements vécus*, Paris, La pensée universelle, 1994 p.10-12. « *il en résulte un amoncellement indescriptible de wagons détruits et enchevêtrés, représentant, sans compter des pertes en hommes et en matériel, un obstacle efficace aux mouvements de troupes.* »

La radicalisation des actions de la résistance.

« Le plan vert » qui a pour objectif la paralysie des transports allemands est rapidement remplacé par une consigne de sabotage à outrance censé avoir un effet d'anéantissement du moral de l'ennemi⁶⁰⁵. Pour appuyer l'effort de libération du pays, les résistants regroupés sous l'appellation FFI se mobilisent depuis février 1944. On déboulonne, on plastique les rails, les bombardements et mitraillages de l'aviation contribuent à immobiliser un grand nombre de trains qui peinent à rejoindre les théâtres d'opérations. Pour les cheminots, de nombreux actes dont ils se font les spécialistes dans les années précédentes permettent de faire passer des sabotages pour des « incidents techniques ».

Le 30 juin, une rame TCO vide garée sur la voie principale à Longjumeau est tamponnée par un train de troupes sur la ligne Juvisy-Versailles et montant au front normand en passant. Trois wagons déraillent, les deux voies principales sont obstruées⁶⁰⁶. Mauvais fonctionnement des appareils assurent l'enquête⁶⁰⁷. Si les lignes sont les cibles prioritaires, les installations sont aussi durement touchées et les faits d'armes se radicalisent pendant l'été 1944. Le 25 juillet, cinq hommes armés de mitraillette et révolver descendent de leur Peugeot 302 devant la mairie de Juvisy. Dans un élan d'impunité, ils dérobent les titres de rationnement du mois d'août soit 7600 jeux avant de repartir⁶⁰⁸.

⁶⁰⁵ Ibid.p133.

⁶⁰⁶ AN 72AJ74 SNCF A.II.4. Renseignement transmis par monsieur Durand le 24 novembre 1965.

⁶⁰⁷ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.478.

⁶⁰⁸ ADY 300W63. Note du commissariat de Juvisy datée du 25 juillet 1944/ADE 1210W90. Occupation allemande dossier de terroriste, rapport du procureur daté du 31 juillet 1944. « *Les malfaiteurs s'enfuirent après avoir déclaré aux employés de la mairie qu'ils agissaient pour le compte de la résistance française.* »

Un rapport de la BS1 indique que le a nuit du 3 au 4 aout vers 0 h 20, quatre individus armés d'une mitraillette et chargés de dynamite investissent le triage, évitant la surveillance pourtant importante des soldats allemands. Après des menaces à l'encontre les requis civils responsables du gardiennage nocturne, ils dynamitent deux pompes à eau qui servent à l'approvisionnement des machines. Ils ligotent un requis civil qu'ils transportent à une certaine distance, puis détériorent les éléments situés au dépôt des machines. Pour se faire, il utilise une méthode « cheminote » : une machine sous pression est lancée sans chauffeur en direction de ladite plaque. Cette machine tombe dans la fosse, en brisant et rendant inutilisable la plaque tournante. Les suspects qui prennent la fuite sont des jeunes hommes âgés de 20 à 25 ans vêtus de bleus de travail et portant un brassard blanc⁶⁰⁹. Or il s'avère qu'à Villeneuve-Saint-Georges, les FFI font de même. La plaque tournante du dépôt est sabotée, ainsi que le système d'alimentation d'eau. Les locomotives sont bloquées pour plusieurs jours sur les deux triages, l'opération est sûrement coordonnée entre les deux groupes FFI⁶¹⁰. Avec la destruction de ces plaques, c'est autant de machines qui restent au dépôt en entraînant l'impossibilité pour des TCO de rejoindre le front.

La grève insurrectionnelle du mois d'aout.

Les cheminots sont les premiers dans la grève insurrectionnelle qui plonge la classe ouvrière française dans les combats de la libération. Dès le 14 juillet, les agents s'agitent dans les dépôts parisiens notamment à Villeneuve-Saint-Georges. L'idée d'une grève de la population du rail pour appuyer les alliées est discutée depuis 1943. Loin de faire l'unanimité parmi les résistants, elle est finalement adoptée en dépit des risques encourus. Pour la région

⁶⁰⁹ ADY 300W63. Note des renseignements généraux datée du 4 aout 1944.

⁶¹⁰ CASTEL Jean-Marie, JURET Raymond, *Les Villeneuvois et Villeneuvoises...* op.cit.p293.

parisienne, les communistes Hernio Crapier, Barbet et Tournemaine de la formation illégale des cheminots l'organisent à partir de janvier 1944 suivant la consigne d'André mollet, président du comité parisien de libération⁶¹¹.

« *Camarades, c'est la Résistance qui vous parle... Dans vos ateliers comme dans d'autres, le jour est venu ou les cheminots doivent arrêter le travail pour faire aboutir les revendications, libérer leurs camarades emprisonnés et ouvrir la voie à la libération de la France*⁶¹². » Voici les mots par lesquels un responsable des comités populaires parisiens harangue les cheminots de Vitry le 10 août, les exhortant à amorcer un mouvement de grève. Celui-ci doit devenir général par « contamination » des grands centres ferroviaires... Le débrayage est voté et bientôt, les grands établissements du Sud parisien viennent soutenir leur camarade de Vitry : Masséna, Ivry, Austerlitz et Juvisy. L'élan touche près de 25 gares pour lesquels les agents stoppent le travail, parfois pour quelques heures seulement. Le premier jour, cette grève n'atteint que les ouvriers sédentaires des dépôts et des ateliers le personnel embarqué continue à faire avancer les trains. Le mouvement n'a certes pas l'ampleur d'une grève générale, cependant l'impulsion décisive est donnée. Une semaine plus tard, c'est l'ensemble des responsables syndicaux qui appellent au soulèvement, puis à la lutte armée pour contribuer à la libération de Paris.

Dans les sources, on retrouve peu de traces de fait d'armes marquant sur le triage toujours en plein chantier. La présence importante de soldats allemands surveillant les prisonniers et requis travaillant pour l'organisation Todt est un facteur dissuasif majeur. La situation est comparable à Villeneuve,

⁶¹¹ CHEVANDIER Christian, *Cheminots...* op.cit.p.205.

⁶¹² HERNIO Robert, *Avant que...* Op.cit.p.253 les revendications sont les suivantes :

- La libération immédiate des emprisonnés pour action politique ou syndicale ;
- La réintégration des cheminots révoqués pour ces mêmes faits ;
- Le rétablissement des libertés syndicales ;
- La participation à la direction et l'administration de la SNCF ;
- Le rétablissement de la convention collective ;
- Des mesures sur les salaires et les conditions de travail.

même si la plus grande taille des installations y permet une liberté d'action plus importante. En prélude à l'épuration qui suit là l'émancipation, il s'avère que les hommes du triage veulent en découdre. Alors que des cheminots au 8 aout finissent de réparer les voies détruites une semaine auparavant. L'un s'esclaffe : « *Celui qui va faire sa tanche c'est Laval. Et de Brinon ! Et Paquis ! Paquis ce n'est pas pareil, il a toujours été fasciste*⁶¹³. »

Le 11, le mouvement s'amplifie, les chauffeurs et conducteurs se joignent à la grève, certains se font porter malade. À Juvisy, les locomotives partent toutes seules, sans chargement, les sédentaires arrentent le travail depuis la veille au soir⁶¹⁴. La répression se met en place. Le 12, les allemands menacent de fusiller des otages cheminots dans la région parisienne. Des combats éclatent aux abords de certaines gares. Les éléments les plus zélés de la police fichent les grévistes. Certains cheminots ne viennent pas sur leur lieu de travail, de peur d'être raflés. Ceux qui s'y rendent ne travaillent pas ou font semblant. Les ingénieurs qui remplacent les conducteurs de machines sont menacés de mort par les grévistes, plus personne ne s'acquitte du pilotage des machines, le réseau est paralysé. La situation perdure pendant une semaine, la suspension du travail des cheminots dans les dépôts et atelier aboutit à l'asphyxie de toute circulation au départ de Paris et des gares voisines⁶¹⁵. Les seules machines partant de la gare de Juvisy sont conduites par des cheminots de la *Deutsche Bahn*. La nuit du 13 au 14 aout à 0 h 30 une locomotive dirigée par deux *bahnohfs* part de Juvisy en passant par Étampes pour récupérer un train de troupes allemandes en provenance de Pithiviers. Géraud un cheminot résistant de la gare d'Étampes l'aiguille sur une voie non

⁶¹³ CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.49 Paquis et De Brinon sont des collaborateurs avérés, fusillés à la libération. De Brinon était également le président d'honneur du COSI.

⁶¹⁴ HERNIO Robert, *Avant que...* Op.cit.p.p.254.

⁶¹⁵ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.537.

réparée des suites du bombardement, empêchant les agents de mener à bien leur mission⁶¹⁶.

Le 17 août, la police est en grève. Le 18 l'ordre de grève général est lancé par le comité interfédéral des cheminots CGT et CFTC. La CGT réunifiée est bien implantée sur Juvisy. La CFTC aussi compte un relai de choix à Juvisy parmi ces adhérents en la personne de son trésorier adjoint Henri Gillet, employé principal à la section de la voie. Les derniers travailleurs à ne pas faire grève rejoignent alors le mouvement. Plutôt que l'appel à la grève, il semble que ce soit l'intervention de la Résistance qui entraîne la désertion des centres ferroviaires parisiens et le début des combats pour la libération de Paris⁶¹⁷.



Portrait d'Henri Gillet, Employé de la Voie et trésorier adjoint de la CFTC⁶¹⁸.

⁶¹⁶ BILLARD Marcel, *La gare d'Étampes, un lieu de mémoire*, Paris, Soleil Natal, 2002.121p.

⁶¹⁷ CHEVANDIER Christian, *Cheminots...*, op.cit.p.213.

⁶¹⁸ DBMOMS. Henri Gillet.

C/ LES ULTIMES COMBATS.

Les Allemands déportent et fusillent dans leur retraite.

Alors qu'une grève paralyse les transports et que les troupes alliées progressent vers le sud de Paris, le 17 août un dernier convoi de déportés réussit à partir de Drancy. Marcel Bloch fondateur de l'entreprise Dassault en fait partie. À Juvisy, les Allemands prennent la décision de déporter les ouvriers présents sur le triage. Les camps de concentration ou la construction de fortification à la frontière allemande leur sont promis.

Du 10 au 15 août, les rafles se succèdent. C'est, sans compter sur une jeune infirmière de la croix rouge qui laissant trainer l'oreille entend la terrible nouvelle la veille au soir alors que le chantier ferme. Sans perdre de temps, elle grimpe dans le train se dirigeant vers Paris, celui qui ramène une partie des travailleurs. Dans le wagon de tête, l'infirmière prévient les hommes pour qu'ils ne reviennent pas à Juvisy. À chaque arrêt, elle descend de son wagon puis monte dans le suivant afin d'avertir les travailleurs en dépit du regard méfiant de la milice aux aguets, chargée d'encadrer les transports. Le lendemain, les Allemands ne trouvent pas le quart des ouvriers présents habituellement⁶¹⁹.

Dans le même temps, les attaques des FFI se multiplient sur la capitale, l'objectif principal de la résistance et la récupération de fusils afin de participer à la libération de Paris et de sa région. Le 16 août, un groupe de sept résistants de Draveil est fusillé à Paris par les SS et la milice entre les rues Foch et Leroux. Parmi eux, un requis civil à la garde des voies de Juvisy et deux

⁶¹⁹ CARON Anne Marie, *Travail de femme...* op.cit.p.14.

gendarmes de Draveil. Ces derniers veulent s'emparer d'un camion d'arme avant d'être pris dans un guet-apens. Les corps sont retrouvés le lendemain à l'arrière d'un camion qui se trouve dans un garage rue Chardon Lagache⁶²⁰.

Les actions héroïques laissent malheureusement peu de traces aujourd'hui. Le 24 août alors qu'Athis et Juvisy vivent leur dernière journée d'occupation, ce sont des requis à la surveillance des voies, qui sont fusillés aux abords de la gare d'Athis Mons à quelques heures de la libération de la ville. Il est 18 h, les brigadiers Joffrin et Chassagne, et trois jeunes de vingt ans Delattre, Houy, et Heylliard décident de défendre la gare d'Athis-Mons. Armés de grenade et de fusil, les combattants veulent en découdre pour contribuer à la libération du territoire. Ils sont rapidement encerclés par les occupants qui les fusillent sans ménagement. Un des hommes survit à son exécution, voici le témoignage qu'il livre à la presse après la libération.

« Les Allemands nous encerclent. Nous sommes armés de grenades et de fusils. Tout à coup, une trentaine de soldats nous surprennent alors que nous sommes embusqués derrière un mur. Ils nous mettent en joue. Les Allemands nous tiennent toujours en respect. D'un signe, ils nous font comprendre que nous devons nous aligner contre le mur, les bras en l'air. Les coups de feu claquent autour de nous. Ce sont d'autres amis qui tirent sur les occupants du village.

Le jeune Jacques Heylliard réussit à s'enfuir en plongeant dans la Seine. Les nazis font feu sur lui sans l'atteindre. Nous sommes toujours contre le mur. Un officier donne un ordre et... c'est fini. Je m'écroute. Aussitôt, l'officier s'avance vers les quatre corps. Les coups de feu sifflent de toutes parts. L'homme un capitaine, je crois, s'avance vers moi. Je sens quelque chose de chaud qui coule sur ma poitrine. Je ne suis pas évanoui. Le capitaine a son revolver à la main. Il se baisse et appuie son arme contre ma tête. Il tire...

C'est le brigadier Chassagne que je revois le premier. Il est près de moi

⁶²⁰ ADE 982W1. Rapport du commissariat de Juvisy du 18 septembre 1944.

et hurle la douleur. Deux balles l'ont atteint au bas ventre. Moi, j'ai le crâne comme un ballon. Ma bouche est pleine de sang. Je crache plusieurs dents. Malgré cela, j'ai la force de me lever et d'aller à l'intérieur de la gare où se trouve un poste de secours. Une infirmière me lave le visage. Une équipe de camarades va chercher le brigadier Chassagne. Il est grièvement blessé.

Quant aux deux jeunes gardes Houy et Delattre, ils sont morts. Après quelques soins, je me sens mieux. Je réalise. Il me semble que je suis mort et que je rêve quand même. Est-ce possible ? Je me tâte... Oui, je respire normalement. J'ai seulement mal à la tête. La balle du coup de grâce a traversé la joue et m'a arraché les dents de la mâchoire inférieure, du côté gauche. J'ai deux balles dans l'épaule gauche. J'ai quand même le sourire. La vie est belle. Je reviens de loin⁶²¹. »

De nombreux témoignages affirment que les soldats allemands quittent, Athis-Mons et Juvisy, puis reviennent à la recherche des « terroristes ». Fouillant les maisons encore debout la lutte tourne au corps à corps en cas de recherche fructueuse. Avant l'arrivée des Américains, on se bat déjà autour de la gare. Quand les FFI sont introuvables, ils fusillent sans ménagement des badauds, de simple spectateur, des femmes des enfants...



Plaque commémorative située sur une annexe du bâtiment voyageur d'Athis-Mons⁶²².

⁶²¹ Propos recueillis par Ernest Deuilly, source supposée le journal « Défense de La France ».

⁶²² <http://dandylan.over-blog.com/110-categorie-201901.html>

La deuxième DB, les Américains et les FFI libèrent les deux cités.

Le 17 août, l'armée allemande se mobilise. Les camions vont vers Ablon afin de soutirer l'essence entreposée dans les wagons réservoir proches du tunnel qui a presque sauté quelques années auparavant. Le lendemain, le camp d'Orly est détruit : pistes bâtiments et dépôts de munitions brûlent dans la nuit. Le 19 août 1944, les forces allemandes quittent la région et la kommandantur d'Athis-Mons, située dans l'actuelle école Saint-Charles. La population environnante s'y précipite pour récupérer la nourriture : pomme de terre, bétail, même du mobilier... C'est ce jour, dans leur retraite que les Allemands font sauter les ponts de Lyon, de Draveil, Villeneuve. Ils sabotent aussi les quatre voies du PO entre Epinay-sur-Orge, et Savigny-sur-Orge⁶²³. La Situation est analogue à juin 1940... Bien sûr, le but est pour les militaires de retarder l'avance de leur ennemi. Les dernières troupes régulières quittent le secteur le 21 août.

Ce jour, les FFI attaquent un convoi allemand à Athis-Mons faisant 20 morts⁶²⁴. Sûrement le dernier train se dirigeant vers Paris pour défendre le capital... Beaucoup pensent que c'en est fini de l'occupation. Pourtant des SS reviennent et demandent des responsables pour les pillages. Jusqu'à l'arrivée des Américains, la terreur s'abat sur les populations. Les Allemands prennent des otages, il y a des fusillés... Le 23 août, le secteur est encore fortement protégé alors que la guérilla urbaine se développe. Le sud de la Seine et Oise est libéré, Paris commence à se libérer, Juvisy et Athis sont toujours occupés. Les gares d'Austerlitz Étampes et Juvisy entament une conversation triangulaire : « — Allo ! Allo ! L'insurrection est déclenchée... Allo !... Allo !... Il paraît que les premiers journaux de la résistance sont sortis au grand jour. Rappelez-moi tout à l'heure. Je vous donnerai confirmation... allo... allo... Ici gare d'Austerlitz. Voulez-vous prévenir l'État-Major allié qui il y des chars

⁶²³ DURAND Paul, *La SNCF...* op.cit.p.550.

⁶²⁴ DE MIJOLLA France, *La Seine et Oise...* op.cit.p.144.

tigres devant la gare de Juvisy. — Combien ? — Je ne sais pas Attendez. Juvisy, nous avons Étampes à l'appareil. Ils sont délivrés depuis cinq minutes ! Donnez-moi le signalement exact de vos tigres et le nombre. Étampes préviendra le commandement. — Ne bougez pas Austerlitz, je reviens. — Bon ! — Sept ! Et ce sont bien des tigres ! » Merci ! Allo... Étampes ? Ici Austerlitz vous avez entendu ? — Oui⁶²⁵. » Dans le même temps, des parachutistes américains sautent sur la région.

Le 24 août, les tigres disparaissent sans laisser de traces... sans doute repliés sur Paris. À la limite de Juvisy et de Savigny-sur-Orge, les éléments de tête de la 2^e DB tirent sur une porte d'observation de la FLAK. Le caporal-chef Patrick Descamps, chef du char Jemmapes est tué. Du côté allemand, on relève 9 morts âgées de 22 à 29 ans⁶²⁶. Pourtant D'après le maire d'Athis Mons président le comité local de Libération, les luttes pour la libération de la commune de Juvisy ne se sont limitées qu'à quelques échauffourées « *causant la mort de trois personnes et de quelques soldats allemands* » sur la route de Fontainebleau, autour de la pyramide de Juvisy⁶²⁷. On note que les combats de juin 1940 pour la défense de la ligne Chauvineau se déroulent à seulement quelques dizaines de mètres de là. La deuxième division blindée du général Leclerc ne fait que traverser les deux communes. La mission confiée par De Gaulle, et qu'elle doit être la première division à atteindre Paris. Suivant la ligne du chemin de fer qui évolue le long du futur Rn7, elle se trouve à 21 h porte d'Orléans.

Ce sont des les Américains, le 12^e régiment d'infanterie et le 10^e groupe de cavalerie américaine qui viennent libérer la population des deux communes. Une jeep en unité « éclairceuse vient inspecter les villes jusqu'à Ablon avant de prévenir le gros des troupes que la majeure partie des soldats

⁶²⁵ BILLARD Marcel, *La gare d'Étampes...* op.cit.p.73.

⁶²⁶ <http://liberation-de-paris.gilles-primout.fr/la-preparation/forces-en-presence/les-forces-allemandes>

⁶²⁷ ADE 997W68. Lettre du maire d'Athis-Mons pour le sous-préfet en date du 23 septembre 1944.

allemands s'enfuient. Ceux qui restent sont faits prisonniers et détenus à la mairie. Très vite, les Américains se rendent à la gare, qui est déserte. Les sapeurs s'entretiennent avec le peu de personnel qui se trouve afin de rétablir les lignes qui profitent maintenant aux armées alliées. D'après une carte des sections des lignes non interceptées à la libération, la ligne Juvisy Paris est utilisable, les liaisons avec l'ouest (Massy), l'est (Villeneuve) et le sud (Epinay) sont impossibles⁶²⁸.

Les FFI d'Athis Mons récupèrent des armes allemandes au terrain d'aviation d'Orly et prennent en chasse les troupes allemandes qui fuient vers l'est et Sucy-en-Brie. Au 1^{er} septembre toute la Seine-et-Oise est libérée, les combats eux se poursuivent, rapprochant inexorablement les armées Américaines et Soviétiques de la patrie de Goethe. Une des premières mesures prise par les libérateurs une fois la région émancipée des occupants, est la remise en service provisoire du pont de Lyon par le génie américain et la SNCF. Le mot d'ordre est donné, la priorité va au rétablissement des transports.



Photographies des soldats américains longeant les voies du triage rue de la prévoyance à Athis-Mons⁶²⁹.

⁶²⁸ BACHET Olivier, BALSQ Raoul, *Le patrimoine de la SNCF...* op.cit.p.605.

⁶²⁹ A.M.A. Photographies du premier quart du XXe siècle Classeur « guerre » de 1979.

Les villes libérées : le retour des rouges.

Les comités locaux de libération prennent la tête des communes. À Athis-Mons, monsieur Protas devient maire et procède à la réinstallation du conseil municipal le 25 août 1944 à 10 h 15. Les cheminots Midol, Maurieras, et Lacombe retrouvent leurs prérogatives, blanchis des accusations obsolètes dont ils sont victimes sous le régime de Vichy⁶³⁰. L'allégresse de la libération fait rapidement place à l'amertume. Des Allemands dans leur retraite tirent sur les civils, femmes et enfant compris. Si les événements survenus à Oradour sur Glane le 10 juin 1944 deviennent après-guerre le symbole de la barbarie nazie, chaque ville occupée déplore des victimes inutiles lors de la retraite allemande. Les premières mesures décidées par les municipalités visent à honorer la mémoire de ses morts de la libération. Puis, l'émotion populaire déborde de sa vasque et fait de nouvelles victimes : c'est le début de l'épuration.

Lorsque la vie politique semble reprendre normalement, le parti communiste jouit d'un prestige immense, le parti des « 75 000 fusillés » est en train de naître. Les Élections de 1945 appellent Lucien Midol à devenir maire de la commune. Sur les quatre autres cheminots membres du conseil municipal avant-guerre, Guillon est fusillé et Pinçon décède dans un camp. Ils sont deux à retrouver leur fonction communale : Lacombe et Maurieras. Fort de son aura, le parti s'empare aussi de la municipalité de Juvisy. Maurice Cheveaux, secrétaire principal de la section communiste de Juvisy, très actif durant l'occupation, est élu maire de la commune⁶³¹.

Les cheminots qui survivent aux camps et à leur emprisonnement sont amnistiés. Les révoqués sont réintégrés à la SNCF. Cette dernière indemnise tous les agents internés qui sont privés de salaire pendant la guerre. Les grévistes de la Libération touchent leur salaire normalement, ceux qui

⁶³⁰ Arch.mun.A. Registre de délibération du conseil municipal p.279.

⁶³¹ ADE 982W4. Fiche individuelle strictement confidentielle datant de mars 1945.

continuent le travail reçoivent des indemnités. Comme dans toutes les corporations l'esprit est conciliant à la SNCF. Après les châtiments infligés aux « coupables », les autorités doivent rassembler tous les Français dans l'unité qui caractérise la résistance, afin que la reconstruction du pays s'opère dans les meilleures conditions. Ainsi, Émile Ramond après trois années d'incarcération, et sa révocation le 17 février 1941, reprend son service le 14 octobre 1944 à la suite de suites de plusieurs années à l'ombre. Comme tant d'autres cheminots absents lors des bombardements, il ne reconnaît pas son lieu de travail devenu un chantier colossal. Pendant plus de deux ans le secrétaire général du PCF Maurice Thorez, appelle les ouvriers à ne pas faire grève, et à considérer la reconstruction du pays comme prioritaire à la lutte sociale. Cette situation se poursuit jusqu'à la rupture de l'année 1947⁶³².



Photographie du retour de Lucien Midol sur le perron de la mairie d'Athis-Mons en 1945⁶³³.

⁶³² ZANCARINI-FOURNEL, Michelle, DELACROIX, Christian, 1945-2000 *la France du temps présent*, Paris, Belin, 2010, p.50-62. Un rideau de fer s'abat sur l'Europe et la situation politique change complètement en France, les communistes quittent le gouvernement, les grèves reprennent.

⁶³³ Collection Jean-Claude Lajoie.

3/ L'IMMEDIAT APRES GUERRE.

A/ VIVRE AUX ABORDS DE LA GARE: LARMES ET BILAN.

L'Épuration : un rite purificateur ?

L'euphorie de la libération des villes laisse rapidement la place à la vindicte populaire. La chasse aux Allemands et à ceux qui sont accusés de collaboration s'organise dès le 25 août, elle devient une priorité. L'épuration avant d'être légale est spontanée. L'épuration extra judiciaire née avec le débarquement et la libération des premières communes par les Américains. Elle prend racine dans « guerre franco-française » qui déchire le pays dès juin 1940 et qui éclate véritablement entre 1943 et 1945⁶³⁴. Une des premières personnalités à en faire le frais est Marius Paquereaux. Plusieurs fois maire d'Athis-Mons dans les années 1930 et membre du parti communiste, il rallie ensuite le parti populaire de Doriot lors de son second mandat et s'oppose à Midol aux élections législatives de 1936. Pendant la guerre, des tracts du front national le désignent comme « *renégat des renégats* » qui fait fusiller des Français⁶³⁵. Victime d'un attentat le 21 septembre 1943, il décède à l'hôpital de Juvisy le lendemain. Les auteurs avérés sont trois jeunes FTP âgés de 21 à 22 ans. Après leur arrestation par la BS1 ils sont remis à la disposition des Allemands et écroués à la prison de Fresnes. La haine engendrée ne cesse de croître dans le cycle attentat, répression, vengeance qui atteint son paroxysme à la libération.

Mélange de rancune et de honte d'être attentiste, de ne pas prendre les armes plus tôt, l'épuration paraît inévitable. C'est le moment où la rancœur accumulée pendant l'occupation se déverse sans être canaliser

⁶³⁴ BEAUPRE Nicolas, *Les grandes guerres 1914-1945*, Belin, Paris, 2012, 976p.

⁶³⁵ ADE 1210W90. Occupation allemande dossier de terroriste. Rapport du procureur du 29 décembre 1943/DBMOMS Paquereaux.

contre ceux qui sont vus comme responsables des maux de ces années de misères... Les grandes villes ferroviaires, dont Juvisy et Athis Mons sont les témoins directs du retour des déportés. Celui-ci par l'émotion qu'il suscite entraîne un regain de la colère à l'encontre des collaborateurs. Une habitante témoigne : « *le rapatriement des déportés se faisait train par train. Or ils faisaient étape à Juvisy. J'avais treize ans. Nous les filles, leur apportions du viandox et un gros morceau de pain. C'est un souvenir absolument atroce. Nous n'imaginions pas ce que nous allions voir : des gens qui avaient encore pour beaucoup leur costume de déporté, qui étaient dans un état épouvantable et qui en plus émotionnellement, voyaient des jeunes filles françaises, alors qu'eux venaient de vivre l'horreur*⁶³⁶. »

L'ancien maire d'Athis-Mons est suspecté : « *Monsieur Leroy ancien maire d'Athis-Mons a fait l'objet de mesures particulières de la part du comité local, cependant il n'a pas été procédé à son incarcération. Il a été soumis à pointage du 28 août au 3 septembre 1944. Depuis cette date, il n'a pas été inquiété*⁶³⁷. » Le commissaire de Juvisy, lui, est abattu en pleine rue. Des listes de miliciens, de membres du parti populaire français, de la LVF (légion des volontaires français) et des divers groupuscules d'extrêmes droite collaborateurs, sont établies et envoyées au préfet mis en place par le gouvernement provisoire. Les dénonciateurs reconnus sont arrêtés, jugés, et passés par les armes en toute légalité.

D'après plusieurs témoignages, on ne trouve jamais autant de résistants qu'à la libération et parfois la vengeance s'abat arbitrairement sur des individus dont la culpabilité n'est pas fondée. Les excès se multiplient, « les résistants de la dernière heure » semble être les plus vindicatifs lors des exactions commises. « *Je me souviens qu'à la libération on a tondu les femmes. Je ne me souviens pas avoir vu de miliciens... mais des faux résistants*

⁶³⁶ Témoignage de Mme Wilkovsky, née en 1932 à Athis Mons, recueilli le 9 décembre 2007 par Frédéric Praud.

⁶³⁷ ADE 982W8. Lettre du 5 octobre 1944 adressée au commissaire de police de Juvisy chef du 3^e secteur des RG.

à la libération, il y en avait plein ! C'est fou ! Si l'on écoutait parler les gens un an après, tout le monde avait été résistant⁶³⁸. » Ou encore : « Bien sûr, il y avait eu des collaborateurs, bien sûr, il y avait eu des femmes qui avaient fréquenté les soldats allemands, mais il y a eu aussi les petits règlements de comptes personnels. Est-ce que certains voulaient se dédouaner en entrant "en résistance" à la fin ? Ceux-là étaient les plus acharnés à punir des gens bien insignifiants parfois ; le brassard FFI quelquefois un peu galvaudé, semblant leur donner un certain pouvoir⁶³⁹. »

Expression de la souffrance endurée par les Français, l'épuration prend rapidement un tournant sexiste accablant les femmes coupables de « collaboration horizontale » comme l'atteste le premier témoignage. Si les hommes sont poursuivis sur la base d'actes publics de collaboration, les femmes le sont pour des actes privés, « parce qu'elles souillent » la France... Les autorités, soucieuses de reconstruire l'unité de la nation, laissent faire dans un premier temps, avant de donner un cadre étatique à cette « épuration. »



Photographie des bords de Seine à Athis-Mons pendant l'occupation : « le prestige des vainqueurs⁶⁴⁰. »

⁶³⁸ Témoignage de Mme Wilkovsky, née en 1932 à Athis Mons, recueilli le 9 décembre 2007 par Frédéric Praud.

⁶³⁹ <http://dandylan.over-blog.com/article-22082624.html>

Article rédigé par Geneviève Cotty le 15 août 2007.

⁶⁴⁰ Collection Maurice Nonet.

Bombardements : idéologies, controverses et témoignages.

« Je repense à cet homme déjà âgé qui avait été amené au commissariat comme “collaborateur” parce qu’il avait dit pendant le bombardement que les Américains étaient des “libérateurs” et non des libérateurs ! Moi j’étais loin d’être collaboratrice, mais je ne suis pas certaine d’avoir remercié les Américains pendant le bombardement, tout en sachant que c’était pour notre plus grand bien à tous ! Quand mon père me donnait une fessée et me disait que c’était pour mon bien, j’avoue que je ne le remerciais pas ! C’est une histoire idiote, ce pauvre homme qui avait vraisemblablement fait la guerre de 1914 était désespéré⁶⁴¹. »

Cette anecdote véhicule un débat qui naît au printemps 1944, elle pérennise à travers la guerre froide et jusqu’à aujourd’hui. La guerre de libération n’est pas une invention récente. Sa création date du IV^e siècle Ave-JC par Philippe II de macédoine dans le cadre de l’impérialisme méthodique. Ce dernier après son succès à fédérer l’ensemble des cités grecques sous son hégémonie entreprend de libérer les cités sœurs d’Asie Mineure de la domination des « barbares⁶⁴² » achéménides (Les Perses). Deux millénaires après la mort de Philippe II les hommes traversent encore mers et Océans pour libérer les cités de la barbarie. Nazie cette fois. Établir un parallèle entre les deux époques est osé : les Perses et le troisième Reich à part l’expansionnisme territorial ne partagent pas vraiment de valeurs communes et les impérialismes ne sont plus les mêmes au XX^e siècle. Certains pourtant voient dans l’intervention américaine, la possibilité pour eux de préserver des marchés potentiels du joug soviétique et de créer une dépendance économique après-guerre avec le plan Marshall... L’impérialisme méthodique de l’antiquité perdure-t-il à travers l’impérialisme économique ?

⁶⁴¹ <http://dandylan.over-blog.com/article-22082624.html>

Article rédigé par Geneviève Cotty le 15 août 2007.

⁶⁴² Ceux qui ne parlent pas le grec.

Le sujet ne porte pas tellement sur la légitimité de l'action américaine que tout le monde salut aujourd'hui. La majorité des habitants des deux communes, des Français, et des Européens célèbrent en dépit de la guerre froide l'effort des troupes anglo-américaines et soviétiques pour terrasser l'hydre fasciste. La manière de procéder par les destructions systématiques des grands centres ferroviaires et des villes ouvrières est en revanche encore l'objet d'interrogations. Entre partisan des bombardements et partisan des sabotages, le débat est encore vif. Pour Georges Ribeill dans la conclusion d'une saison en enfer, les jugements extrêmes s'affrontent autour de cette question, avec d'un côté les FTPF et FFI partisans des sabotages, et de l'autre les Alliés et leurs bombardements⁶⁴³.

Pour les Alliés et les « probombardements », le calcul est simple. En dépit d'un cout élevé, les bombardements sont préférés à l'incertitude des sabotages. Les arrestations, les dysfonctionnements humains ou du matériel au cours d'attentats sont des risques que l'État-major Allié préfère éviter. L'arrosage en tapis de bombe, sur un objectif militaire désigné, jusqu'à sa destruction totale est vu comme une valeur sure, avec un fort impact psychologique sur l'ennemi. Le bombardement agit comme une force de terreur, dont l'apogée se situe en aout 1945 lors de l'usage de l'arme atomique sur les populations civiles japonaises. Le facteur moral est déterminant dans l'usage à répétition de bombardier sur un pays dont l'invasion est de plus en plus proche. « *Les bombardements m'ont marquée parce que c'était la terreur vraie. On est là et on descend à la cave. Pendant l'exode, j'étais plus jeune, mais la... on est totalement impuissant, c'est l'horreur, la terreur pure, car on ne peut rien faire*⁶⁴⁴. » En bombardant haut, les aviateurs prennent moins de risque vis-à-vis des canons de la Flak, mais perdent en précision, touchant alors les quartiers civils.

⁶⁴³ RIBEILL Georges, *Une saison en enfer...* op.cit.p.235.

⁶⁴⁴ Témoignage de Mme Wilkovsky, née en 1932 à Athis Mons, recueilli le 9 décembre 2007 par Frédéric Praud.

Cette façon de procéder laisse le champ libre aux théories extrêmes pour se développer. Certaines, accablantes pour les Américains, naissent pendant la guerre froide dans des milieux d'extrême gauche. Dans cette optique, la force alliée commandée par les Américains, bombarde alors les populations civiles ouvrières pour prévenir des risques révolutionnaires d'après-guerre. Le but premier est de libérer la « bourgeoisie » avant de libérer le territoire. L'historien Claude Delmas écrit après-guerre « *Pour éviter une vague révolutionnaire à la fin de la guerre mondiale, il fallait écraser par avance le prolétariat. Il ne s'agissait pas de casser un potentiel industriel ou militaire, mais de détruire une classe dangereuse et d'annihiler toute réaction de sa part. Il s'agissait de détruire la population civile de quartiers pauvres capables de devenir des centres de la révolte.* »

À Athis, s'il s'avère que le quartier ouvrier « pauvre » est effectivement détruit, on ne peut pas taxer les alliés d'en faire leur but principal. La destruction du triage est d'une importance capitale pour affecter la capacité d'envoyer des renforts sur le front normand. Les alliés préviennent la résistance et la population par la BBC. Les bombes à retardement présentent le double avantage de réduire les victimes des premiers raids et d'entraver les déblaiements. Pour retarder les trains d'une semaine en avril et de quelques heures, ou quelques jours au plus le reste de l'été, leur légitimité est remise en cause au vu des dommages collatéraux, humains et matériels qu'ils entraînent. Quand on connaît la forte présence résistante sur le triage qui peut agir au gré des commandes (Vengeance, FTP) saboter les machines, couper les voies, on ne peut que regretter le manque de confiance et de moyens accordés à la résistance et aux cheminots. Elle est à l'image des relations entre Roosevelt et De Gaulle. Malgré les avancées techniques au cours de la guerre, les bombardements demeurent une science inexacte, soumise aux contraintes matérielles et environnementales qu'elle ne parvient pas encore à dépasser. Dans ce sens et comme pour Migennes, « la critique des armes » de Charles Tilon semble légitime autour du site de Juvisy.

Des vies et des villes anéanties.

Attirant la mort comme un aimant, la présence du triage si propice à une démographie vigoureuse depuis la fin du XIXe siècle est responsable d'un très net recul démographique pour les deux communes. C'est la première fois dans l'histoire de Juvisy et d'Athis Mons que la population diminue autant entre deux recensements. Outre les bombardements dont celui du 18 avril qui fait des centaines de victimes, des attaques ponctuelles enlèvent de nombreuses vies, notamment en juin 1944 sur les hauteurs d'Athis-Mons : « *Un bombardier chasseur allié poursuivant une auto mitrailleuse allemande depuis la belle étoile a largué une bombe sur cette maison où s'abritaient treize personnes elles furent toutes tuées sur le coup. Monsieur Raze qui travaillait à la SNCF avait construit un abri sans sa cave avec des poutres métalliques qu'il ramenait de son travail. Ses voisins venaient se réfugier dans son abri réputé pour être solide*⁶⁴⁵. »

Les déportés et fusillés représentent une part non négligeable de la population qui disparaît. Toutefois, ce sont les bombardements et leur conséquence qui ont la plus grande incidence. Les blessés du 18 avril sont envoyés dans les hôpitaux de la région après la rapide saturation de celui de Juvisy : la salpêtrière, Longjumeau pour les plus gravement atteints. Dans les archives municipales, on retrouve les fiches établies par la croix rouge suite aux extractions des corps des sinistrés par les sauveteurs. Celles-ci évoquent l'éventail des blessures que subissent les victimes des bombardiers. Des plaies et contusions : « *au front, au cuir chevelu, au crane avec affaissement, ouvertes, multiple bras, jambes, pénétrantes* », des entorses et luxation « *du pouce, des membres* » ; des fractures « *de la clavicule, des côtes, des jambes des bras* », enfin des Ecchymoses et brûlures. Parfois, comble de

⁶⁴⁵ Archives Athis-Mons et Juvisy en ligne.

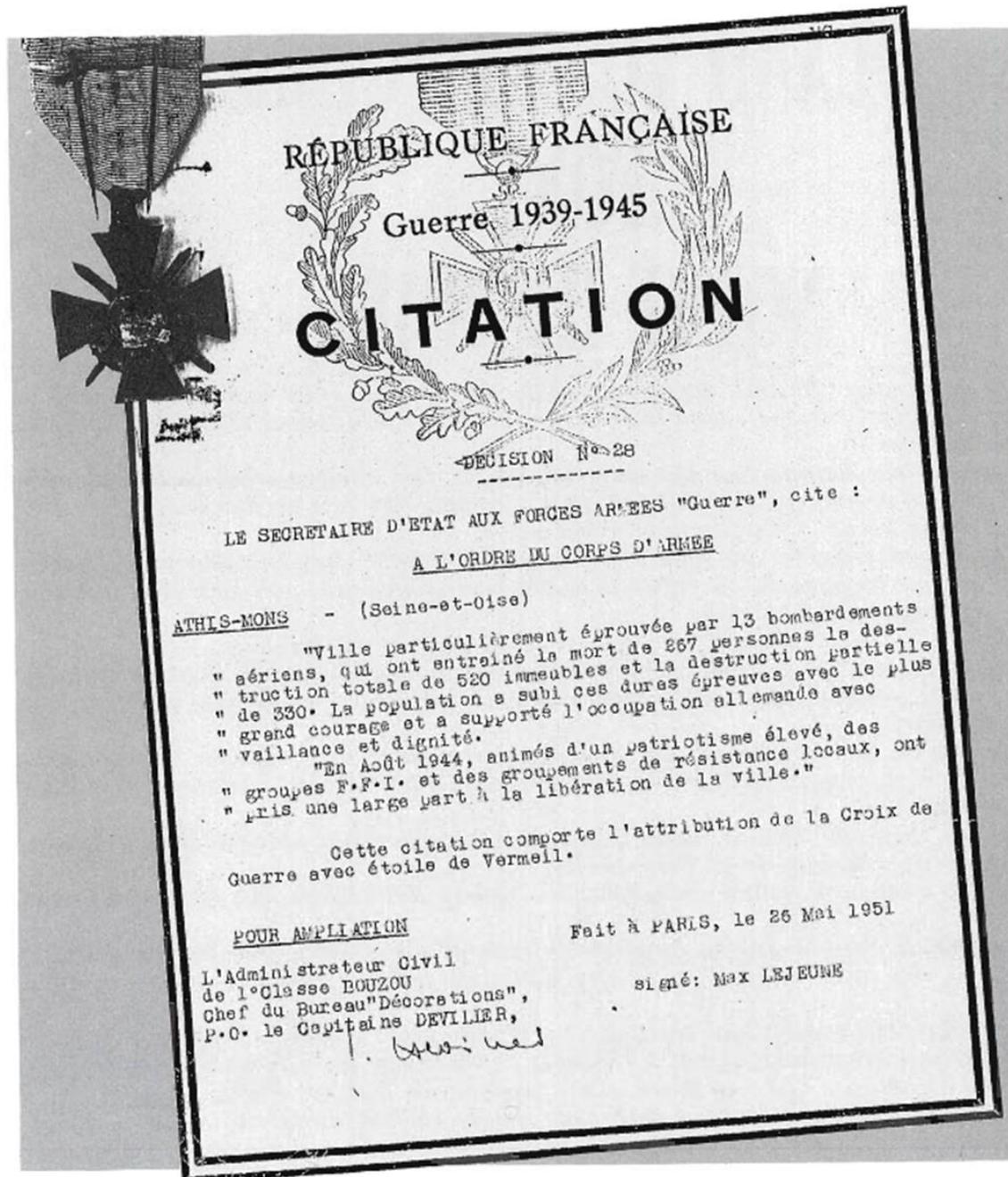
<https://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&t=h&oe=UTF8&msa=0&msid=106840594132644734156.000444574842679a888af&dg=feature>

l'horreur, ce sont des membres détachés de leur corps qui sont retrouvés par la croix rouge... Dans le pire des cas, ces lésions entraînent la mort dans un intervalle de temps allant de quelques heures à plusieurs mois. Les effets personnels récupérés sur les victimes donnent des informations sur leurs pensées au moment de l'alerte, et sur les objets d'usage au quotidien. Les victimes gisent avec leurs effets personnels. Dans les poches, on retrouve les choses du quotidien, porte-cigarette, briquet, peigne et mouchoir... Par automatisme, les habitants sortent en emportant leurs clés, sans se douter du sort réservé à leurs demeures. Touchante attitude, on cherche à préserver l'objet ayant une dimension symbolique ou sentimentale : des photos, des alliances, les livrets de famille. Les plus pragmatiques pensent à l'après-bombardement sauvant des objets de valeur marchande ou usuelle, des bijoux chaîne, boucle d'oreille, broche et médaille, quelques francs, des couteaux...⁶⁴⁶

Le sort des habitants est comparable à celui de leur ville. La raison principale de cette chute démographique demeure la destruction du bâti, habitat et infrastructures urbaines. La reconstruction des deux cités n'est pas encore achevée en 1946, et bien souvent les sinistrés quittent temporairement ou définitivement la région, lorsque les souvenirs qu'elles suscitent sont trop douloureux. D'autant que les réparations prioritaires s'opèrent sur le triage, le rétablissement des transports étant la condition nécessaire à la reprise d'activité du pays. Comme pour nombre de villes détruites, le bilan est impressionnant. Juvisy compte environ 8500 habitants en 1936 et 7800 en 1946, Athis passe de presque 11 000 habitants en 1936 à 8400 habitants en 1946. Les faits de guerre en sont la cause principale. C'est aisément compréhensible lorsque l'on constate que pour Athis Mons, 453 immeubles sont totalement rasés et 490 autres partiellement endommagés,

⁶⁴⁶ Arch.mun.A 5 h 26. Dossier contenant les fiches victimes du bombardement du 18 avril 1944.

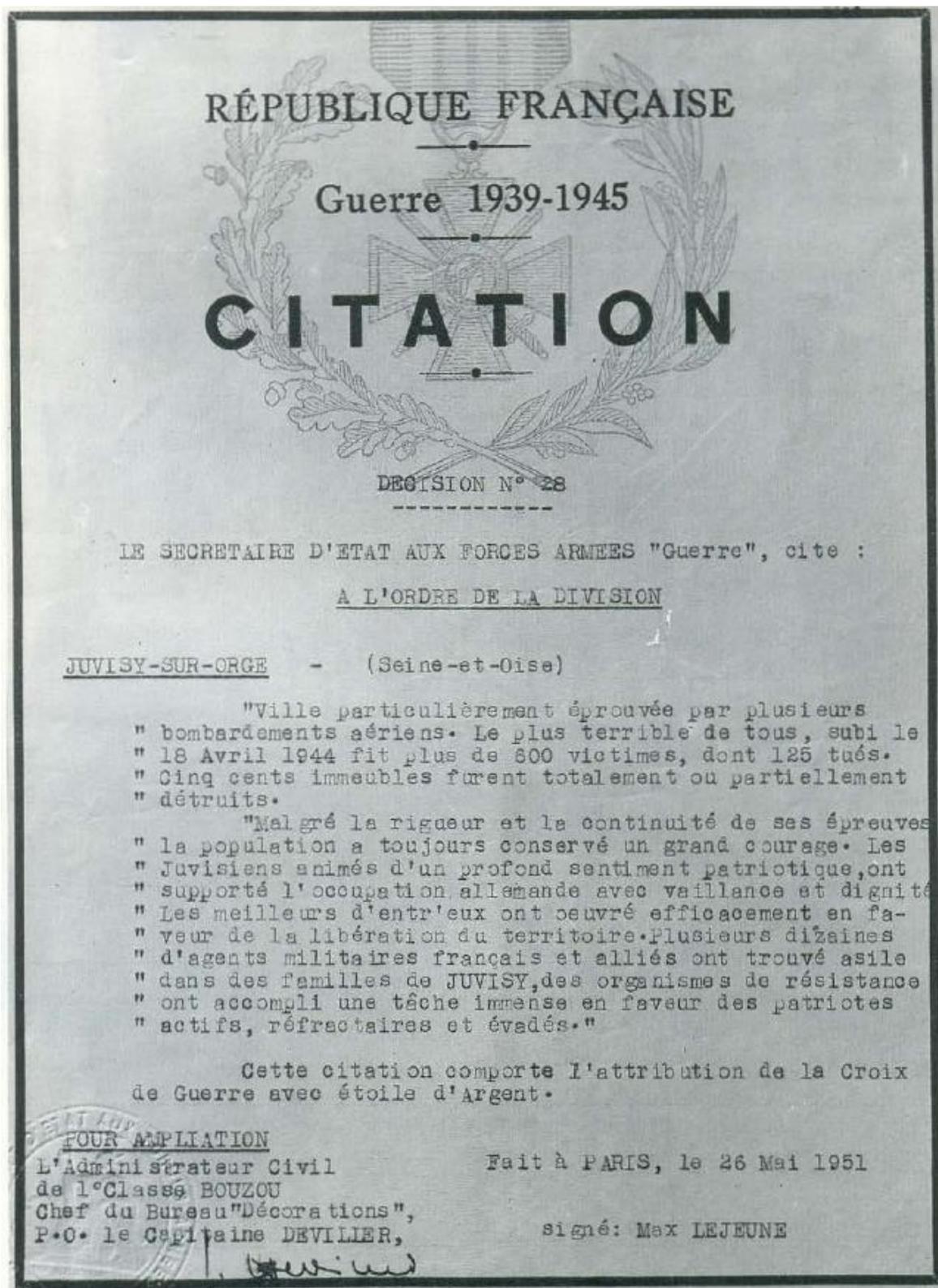
dont 200 seulement sont réparable. 1800 familles sont sinistrées, soit 4500 habitants sans toits à l'été 1944⁶⁴⁷.



Citation à l'ordre de l'armée et attribution de la croix de guerre le 26 mai 1951⁶⁴⁸.

⁶⁴⁷ BLANC, LE BAS, *La reconstruction 1944-1960*, Athis-Mons, Juvisy, Parry-vieille poste, Cahier de la maison de banlieue et de l'architecture, communauté de communes les portes de l'Essonne, 2003.p.40.

⁶⁴⁸ L'HELGUEN René, *Quand vos histoires font notre histoire*, Athis-Mons 1939-1989, Mairie d'Athis-Mons, 1989.p.8.



Citation à la croix de guerre avec étoile d'argent remise à Juvisy en mai 1951⁶⁴⁹.

⁶⁴⁹ Les Juvisiens de Juvisy, *Images du XXe siècle...* op.cit.p.218.

B/ LA DESTRUCTION CREATRICE.

Notre métier la vie du rail : La reconstruction de Juvisy/Juvisy un poste d'aiguillage moderne.



Couverture de deux numéros de notre métier consacrés à la reconstruction du triage de Juvisy⁶⁵⁰.

« Mai 1944 : Après de multiples avalanches de bombes, il ne reste du triage de Juvisy qu'un inextricable enchevêtrement de ferrailles tordues, vestiges de wagon, de rails, de bâtiments. Dès le mois de septembre de la même année, les équipes d'entreprise et SNCF s'attaquent au déblaiement, labeur aussi gigantesque que celui qui consistera à niveler, creuser, exhausser ce terrain bouleversé, à poser des kilomètres de voies et des dizaines d'appareils, et à construire bâtiments et ouvrage d'art.

Mai 1948 : Quatre ans après l'ouragan, la reconstruction a fait son œuvre. Voies ou appareil, caténaies, projecteurs et bâtiments ne laissent plus

⁶⁵⁰ Dans l'ordre : Notre métier la vie du rail, In ° 170 du 25 octobre 1948 et le n° 318 du 15 octobre 1951.

rien deviner du fatras de 1944. Équipe selon une technique entièrement nouvelle, le triage de Juvisy compte parmi les plus modernes de France : Liaisons radiophoniques, freinage pneumatique des wagons, débranchement automatique, tout contribue à accélérer l'acheminement des marchanties et à simplifier la tâche des agents. C'est ce débranchement automatique qui fera l'objet de notre reportage, en essayant de vous faire partager pendant quelques instants, la vie de ceux du poste à billes.

Le poste de débranchement se situe à l'extrémité nord du triage, dans un bâtiment spécialement conçu à son usage, dont l'allure coquette lui donne une ressemblance avec une villa cossue. Au rez-de-chaussée bureau divers, appareillage électrique et compresseur d'ait pour les freins pneumatiques. En son milieu se dresse une sorte de tour ceinturée d'un balcon ; la est le cerveau du débranchement automatique : le poste à billes. En entrant, une chose nous frappe : la clarté. Par trois grandes baies vitrées, la lumière entre à flots. Par-delà l'immensité des faisceaux de triage et d'attente, la vue s'étend sur les pavillons riverains que le terrible bombardement a épargné sur le coteau verdoyant au flanc duquel s'accrochent jardins et vergers. Sur les voies s'alignent les wagons, rectangles sombres tranchant sur le gris du ballast sablé. Sur un grand panneau, des itinéraires s'allument et s'éteignent : des numéros apparaissent dans un cadre ; de temps à autre, des ordres ou des demandes de renseignements nasillent d'un hautparleur. Face aux voies, devant son micro, la main sur ses petits leviers, le freineur guette la descente des wagons. Au téléphone, un sous-chef se débat avec un interlocuteur lointain. On se croirait dans la cabine de commandement d'un engin fantastique digne de l'imagination de Jules Verne⁶⁵¹. »

Le 22 mai alors que les bombardements se poursuivent, l'entreprise Drouard présente déjà des plans pour rebâtir des bâtiments de la gare⁶⁵². La

⁶⁵¹ Notre métier la vie du rail, ln ° 170 du 25 octobre 1948.

⁶⁵² ADE 841W61. Devis du 22 mai 1944 appuyés par les photographies des bâtiments détruits concernant la reconstruction des installations ferroviaires de Juvisy.

presse spécialisée du monde cheminot fait à partir de 1948 l'éloge d'un triage jugé d'une grande modernité. Cette avance doit d'abord être placée dans le programme d'ensemble de la reconstruction de la SNCF : programme se proposant d'établir un réseau où le prix de revient est peu élevé, les risques d'avaries diminués, et, où le tri s'effectue dans un minimum de temps. Pour que le renouvellement du pays soit rapide et bien fait, des transports performants sont indispensables. La nouvelle organisation spécialise chacune des deux régions sud-est et sud-ouest pour la région parisienne à un trafic déterminé. Le Sud-Est (Villeneuve-Saint-Georges) devient un régime ordinaire et le Sud-Ouest (Juvisy) un régime accéléré. Juvisy devient ainsi un triage pair de trafic accéléré possédant des liaisons qui permettent l'échange de trains entre les deux régions. Ensuite, ce sont les avances techniques qui permettent à Juvisy de « compter parmi les triages les plus modernes de France⁶⁵³. »

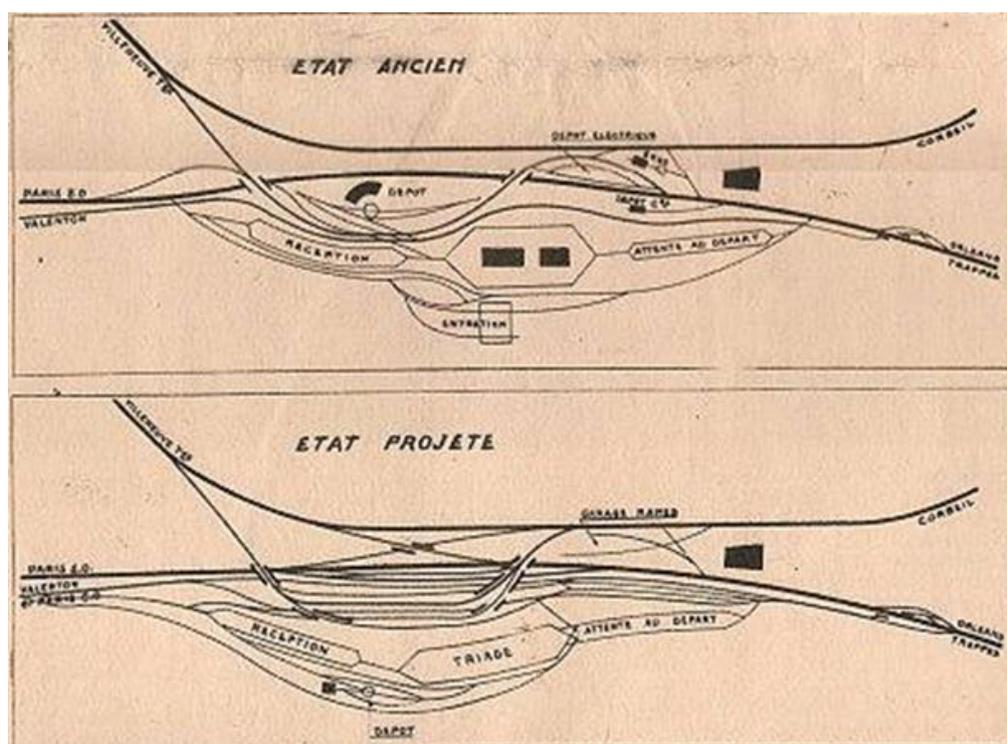


Schéma de l'évolution du triage de Juvisy après la reconstruction⁶⁵⁴.

⁶⁵³ *Notre métier, la vie du rail*, n° 170 du 25 octobre 1948.

⁶⁵⁴ *Ibid.*

Le projet de reconstruction comporte de nombreuses modifications sur le triage d'avant-guerre. Le grand atelier d'entretien disparaît au profit d'ateliers plus modestes. Les deux halles de transbordement du PO ne sont pas reconstruites, le dépôt est bâti sur les ruines de l'entretien. Une fois les travaux menés à terme, l'ensemble des trains à trier passe par un seul faisceau de réception de 5 voies situées au nord du triage sur le territoire d'Athis-Mons. Les deux faisceaux d'avant-guerre sont remplacés par un seul de 29 voies. Un faisceau d'attente au départ de 7 voies est créé, ainsi que des voies de départ des deux côtés du triage. Le principe du triage par gravité est maintenu et amélioré. Une bosse de débranchement unique assure un débit considérable par l'installation d'un poste automatique de tri des wagons. En dehors du chantier du triage, le plan de reconstruction de Juvisy se caractérise par la suppression de tout cisaillement dans les relations interrégionales.

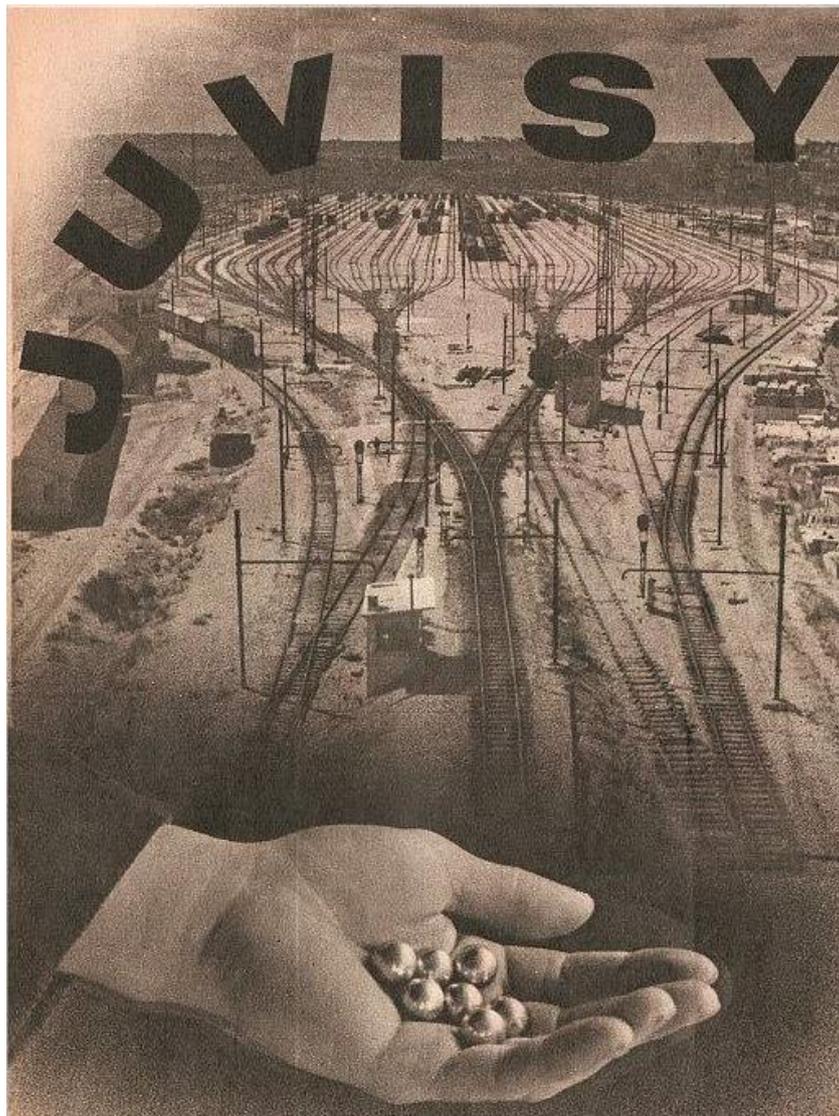


Photographies des chantiers du triage entre 1944 et 1948⁶⁵⁵.

L'équipement du nouveau triage se compose désormais d'un poste de commandement qui reçoit chaque jour le nombre et la composition des trains devant transiter par Juvisy afin d'établir un ordre de marche des trains à

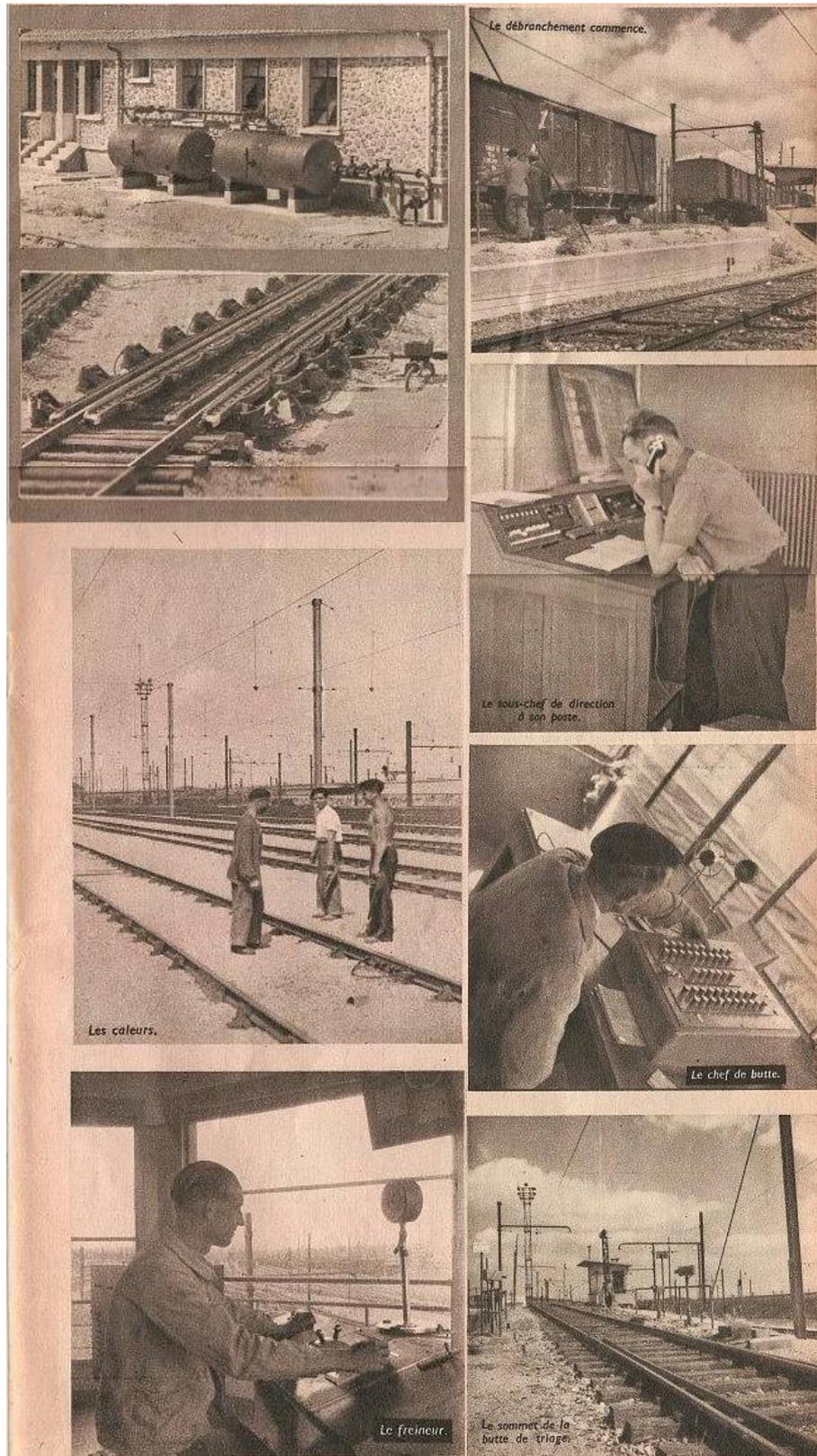
⁶⁵⁵ *Ibid.*

recomposer et l'organisation des échanges. Sont créés un poste de débranchement automatique qui associe un poste à billes pour l'aiguillage des wagons et un poste d'enrayage pour leur freinage. Leur direction est confiée à un agent de direction unique, trois tables d'aiguillages sont créées pour diviser le travail. Chacune d'elle coordonne les opérations sur une tranche précise (Sud-Ouest pair, Sud-Ouest impair, Sud-Est). Ce poste lors de sa création n'a d'équivalence en Europe ni en Amérique !



Photographie du nouveau triage de 29 voies⁶⁵⁶.

⁶⁵⁶ *Ibid.*



Photographie évoquant la mise en valeur des nouveaux éléments du triage⁶⁵⁷.

⁶⁵⁷ *Ibid.*

La reconstruction du triage : quels impacts pour les communes ?



Plan dressé après-guerre servant à la reconstruction du triage avec en rouge les bâtiments détruits⁶⁵⁸.

⁶⁵⁸ ADE 840W1 : On remarque la destruction presque totale du quartier du val et de Juvisy.

Les villes sont physiquement transformées par les épreuves de la guerre, tout est à reconstruire. Si le triage qui renaît de ses cendres se modernise, les communes aussi se rationalisent, notamment pour faciliter la circulation automobile promit à un grand avenir. La zone correspondant au périmètre bleu sur la carte est l'objet de profonde restructuration, les voies sont allongées, élargies. La main d'œuvre cheminote nécessaire au fonctionnement et réduite, mais toujours importante. Dans les années 1950, 500 agents et 135 h de machines de manœuvre suffisent pour traiter 3800 à 400 wagons alors qu'en 1939 il faut 800 agents et 200 h pour expédier 2500 wagons⁶⁵⁹. C'est autant de personnes qu'il faut rapidement relogées dans le quartier du val à proximité des voies du triage.

La SNCF avant de reconstruire le triage doit procéder à des achats de terrains nécessaires à la rationalisation du site. Des échanges auprès de la municipalité et des particuliers ont lieu dans ce sens. La jeune entreprise envisage une refonte totale des installations⁶⁶⁰. Ainsi la reconstruction des voies diffère de leur emplacement d'origine. Certains immeubles entravant le projet de reconstruction sont soumis à des expropriations d'urgence par le ministère des Travaux publics et des Transports⁶⁶¹. Des enquêtes parcellaires sont menées lorsqu'une solution à l'amiable n'est pas trouvée. L'utilité publique donne souvent raison à la SNCF, notamment lorsqu'elle avance un projet approuvé depuis 1942 de construction de 10 logements pour le personnel de la gare de Juvisy⁶⁶².

En moins de cinq ans, le triage et les quartiers cheminots sont complètement reconstruits. Juvisy pour quelques décennies encore est un des plus grands triages de France jusqu'à sa fermeture en 1974, alors la concurrence du MIN de Rungis est de plus en plus forte.

⁶⁵⁹ LEFÈVRE Daniel, MATHIEU Gérard, *Deux gares...* op.cit.p.29.

⁶⁶⁰ Notre métier n° 170 du 25 octobre 1948.

⁶⁶¹ ADE 5S39. Lettre du ministère des Travaux publics et des Transports au préfet de Seine-et-Oise datée du 1^{er} décembre 1947.

⁶⁶² Service de la voie et Bâtiment, enquête parcellaire du 24 avril 1945.



Quartier cheminot du Val après le bombardement du 18 avril 1944⁶⁶³.

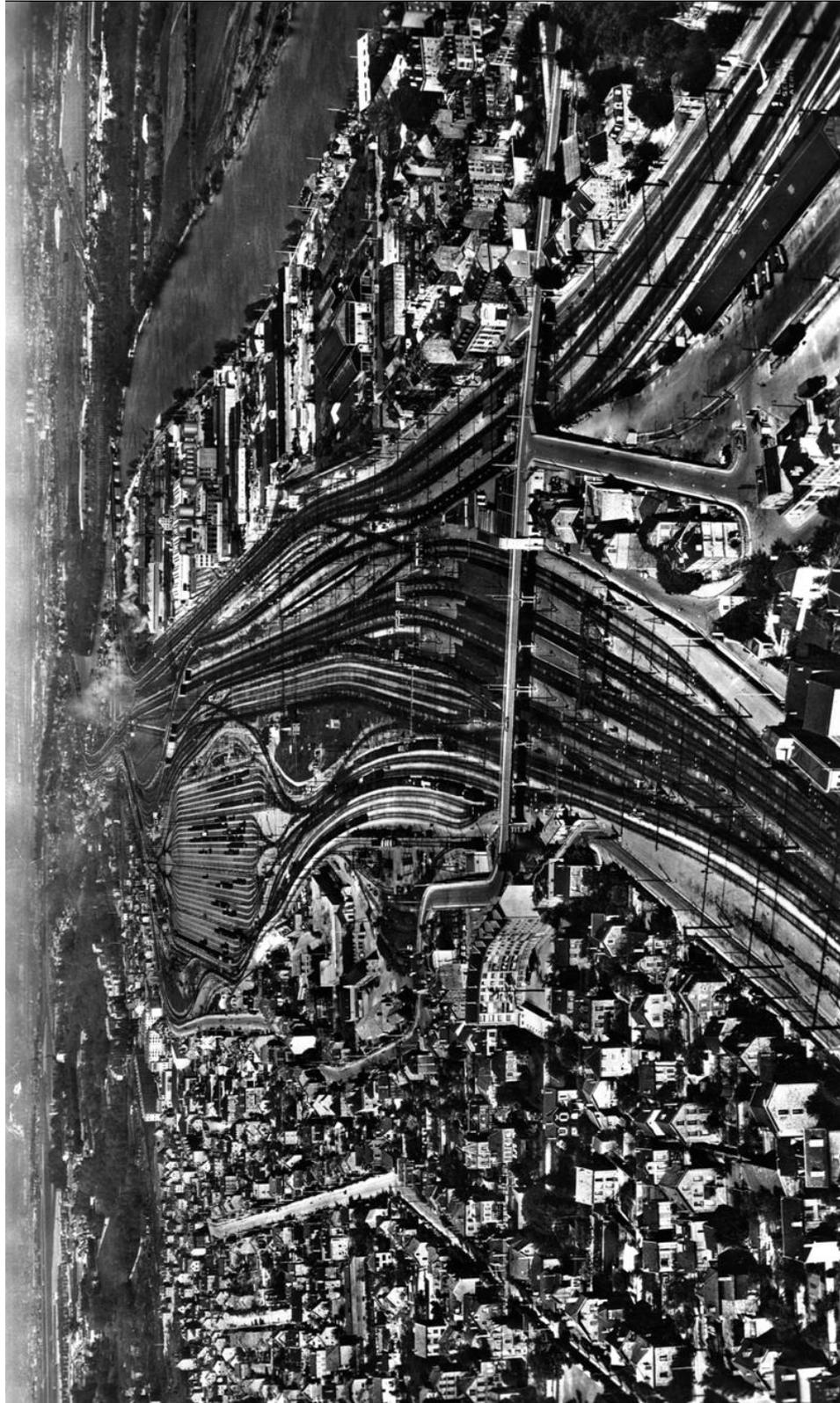


Photographie du quartier du val reconstruit, avec une partie du nouveau triage, début des années 1950⁶⁶⁴.

⁶⁶³ Collection Christian Perilhou.

⁶⁶⁴ <https://plus.google.com/photos/+KarimLoz%C3%A8s/albums/5122758208520214353?banner=pwa>

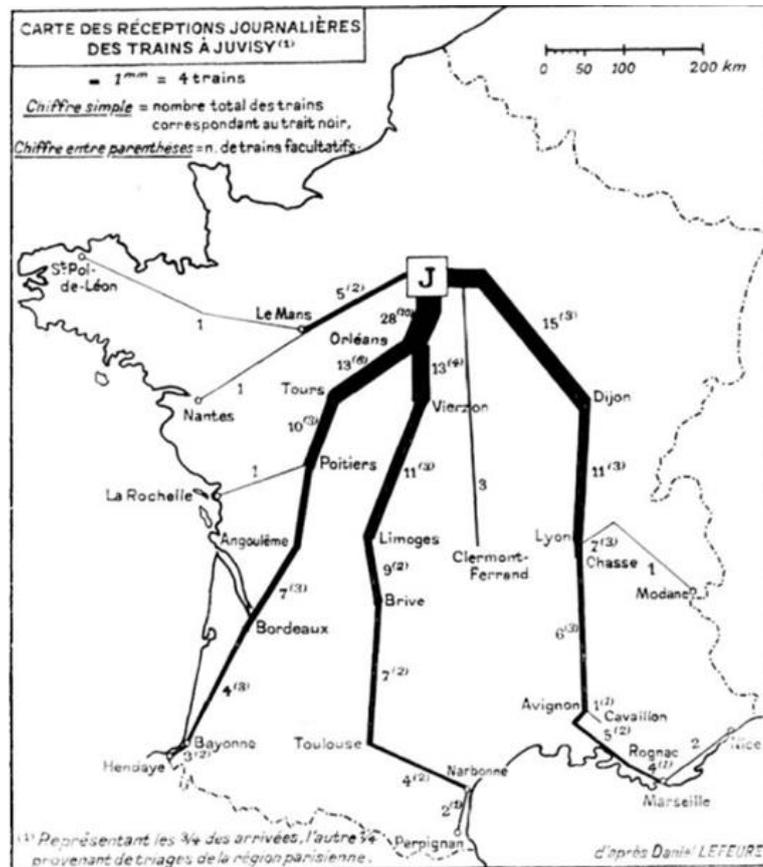
Picassa Karim Lozes, ancienne carte postale.



Photographie aérienne du triage après sa reconstruction vers 1950⁶⁶⁵.

⁶⁶⁵ CKL.

Juvisy grande gare nationale : rôle nouveau pour un triage neuf.



Carte des réceptions journalières des trains à Juvisy⁶⁶⁶.

Dans son effort de rationalisation après-guerre, la SNCF substitue aux anciennes petites vitesses et grandes vitesses deux nouveaux régimes, régime ordinaire RO et régime accéléré RA. Le triage de Juvisy change alors complètement de fonction, devenant un grand triage de sens pair affecté aux trains du trafic accélérés. Désormais, les 29 voies du triage correspondent chacune à un autre grand centre : Paris Bercy, Vaires, Noisy-le-Sec, Le Bourget, Lille, Paris Tolbiac, Paris Austerlitz les Aubrais, Trappes pour les plus importants... En 1948, Juvisy trie en moyenne 1300 wagons par jour ce qui représente en moyenne 40 trains. Les produits transitant par Juvisy diffèrent alors totalement de ce qu'ils sont pendant et avant la guerre.

⁶⁶⁶ LEFÈVRE Daniel, MATHIEU Gérard, *deux gares de triage...* op.cit.p30.

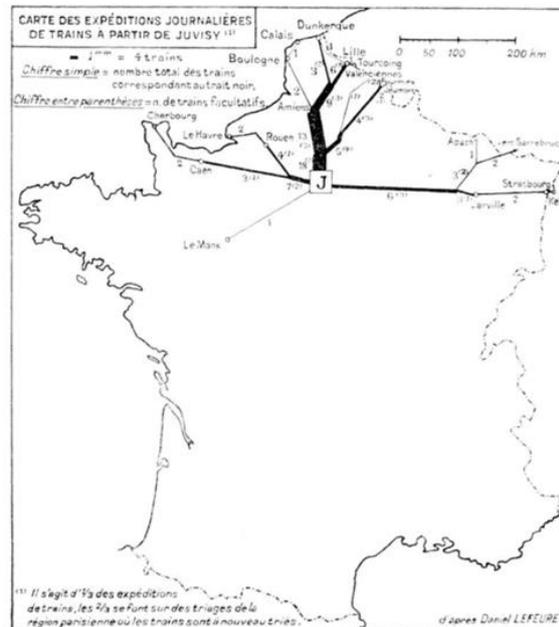
« Primeurs du Roussillon et de la Guyenne, marée des ports vendéens, huitres de Marennes et d'Arcachon, Fromages et beurre de la Sarthe, bétail du Limousin, vins du Languedoc et de la Gascogne, aboutissent à Juvisy qui les répartira vers leur région destinataires. Cueillies hier, les tomates de Perpignan seront demain sur nos tables ; grâce au "ferry" ; partie d'entre elles s'en iront vers les marchés londoniens par wagon isotherme⁶⁶⁷. »

Les deux cartes de cette sous-partie et l'article qui y est attaché sont publiés en 1959 et traitent de l'après-guerre. Environ 40 % du tonnage qui transite quotidiennement correspond « aux grandes catégories de produits ». L'alimentaire en premier lieu : primeurs et fruits (dans les mêmes proportions) ; bestiaux (bétail et viandes abattues) ; dans une moindre mesure les boissons (Vins, liquides en bouteille, lait). Ensuite, on trouve des véhicules : l'automobile ; le matériel agricole puis du mobilier. La seconde catégorie, les produits divers sous la mention « détail » représente 60 % du tonnage des wagons triés (dont près de 10 % de wagon vide) : elle comprend les productions diverses de l'industrie des grandes villes ; de l'alimentaire (œuf, fromage, beurre, épicerie, biscuiterie) ; des produits légers (tabac, fleur) ou lourds (butane) ou encore du bois. C'est le trafic sud-nord qui fait de Juvisy un triage pair, on peut schématiser les échanges ainsi : expédition d'une région souvent agricole et grosse productrice vers une région industrielle et grosse consommatrice.

Les régions productrices et expéditrices peuvent être divisées en deux grandes zones : le sud-est qui correspond aux anciennes lignes du PLM (il exporte 40 % des fruits et primeurs du triage, salades, tomates, petit pois, haricots verts, artichauts, mais aussi des meubles et des fleurs), le sud-ouest lié à l'ancienne ligne du PO (prune, bétail, vins, produits de la marée, tabac). À ces dernières s'ajoutent deux zones de moindre importance en termes d'échanges : l'ouest et le Centre pour son caoutchouc. À côté de ces régions

⁶⁶⁷ Notre métier n° 170 du 25 octobre 1948.

expéditrices, certaines ont « la double casquette » expéditrice-réceptrice. C'est le cas de l'Ouest et surtout de Paris qui absorbe 40 % des bestiaux, 40 % des fruits et primeurs et une part certaine du détail expédiés à Juvisy. Dans le même temps, 85 % des voitures qui partent Juvisy sont issus de la production parisienne des usines Simca et surtout Renault. D'autres sont qualifiées de « consommatrices et réceptrices » : bassin Parisien ; Champagne ; nord ; absorbent aussi une partie du transit. La part restante : les échanges internationaux et le commerce colonial sont à eux seuls un cas d'étude. Parmi les pays expéditeurs, on retrouve ceux d'Afrique du Nord (Colonie d'Algérie, Protectorat de Tunisie) et les pays étrangers Espagne, Italie. On expédie d'abord des fruits (agrumes) et primeurs et surtout en hiver pour des soucis évidents de conservation. Les pays récepteurs sont l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne ou encore la Finlande et la Tchécoslovaquie⁶⁶⁸. À la fermeture du triage en 1974, Juvisy reste une grande gare de banlieue, voyant défiler plus de 1000 trains par jour.



Carte des expéditions journalières de trains à partir de Juvisy⁶⁶⁹.

⁶⁶⁸ LEFÈVRE Daniel, MATHIEU Gérard, *Deux gares...* op.cit.p.29-31.

⁶⁶⁹ Ibid.p.31.

C/ LES HOMMAGES.

Notre-Dame de la voie.



Photographie d'une locomotive électrique type BB-E devant Notre-Dame de la voie, début des années 1950⁶⁷⁰.

« En souvenir de la catastrophe, mais aussi en mémoire de nos chers cheminots, j'ai cru devoir dédier notre future église à Notre-Dame de la Voie. Ce vocable n'est nullement nouveau. Quant à l'orthodoxie, personne ne l'ignore, c'est précisément sous ce nom que la très Sainte Vierge a été donnée comme patronne à tous les cheminots du monde par le pape lui-même⁶⁷¹. »

L'église du quartier du Val est bâtie dans le même temps que l'ilot qui l'entoure et dont elle est le centre. Sa construction est réalisée par l'architecte Maurice Laurence accrédité par l'évêché de Versailles. Elle commence le 21

⁶⁷⁰ Collection Christian Perilou. « Le pape Pie X a donné N.D de la Voie comme patronne particulière aux cheminots le 17 septembre 1908. »

⁶⁷¹ Archives diocésaines de Versailles, Témoignage du chanoine Laurent dans l'ouvrage La vie, la mort, la résurrection de son église.

avril 1951, et s'achève le 30 septembre 1954⁶⁷². Sur la façade est fixée une statue de Notre-Dame de la voie d'une hauteur de 4 mètres. Pour la symbolique, elle repose sur un mince piédestal en forme de rail.

Dans la cour de l'Église, au pied d'un statut de la vierge qui, selon la légende, traverse le bombardement alors que deux bombes qui n'éclatent pas sont retrouvées à proximité. Aujourd'hui, les deux bombes désamorçées gisent au pied de la statue.



Stèle au pied de la statue de la vierge avec à gauche une bombe désamorcée.

Stèles et commémorations.

En 2014, on célèbre dans les anciennes communes sinistrées le 70^e anniversaire des bombardements de Juvisy et d'Athis-Mons. Presque chaque année depuis les faits, des habitants répondent aux appels des anciens combattants afin de se recueillir devant les monuments aux morts, érigés en

⁶⁷² BLANC, LE BAS, *La reconstruction 1944-1960...* op.cit.p65-66.

la mémoire des victimes des bombardements, des FFI morts lors de la libération, et des résistants morts fusillés.



Plaque du 1^{er} anniversaire des bombardements du 18 avril 1944.



Stèle en l'honneur des FFI décédés au cours de la libération du territoire.



Stèle à la mémoire des victimes du bombardement du 18 avril 1944 à Athis-Mons.



Affiche annonçant les commémorations pour le 70^e anniversaire des bombardements.

L'hommage aux cheminots : rues et médailles.



Plaques des rues évoquant l'importance du chemin de fer dans le quartier du val.

La Seine et Oise avec le nord pas de Calais sont les deux départements où le souvenir de la résistance s'affiche particulièrement à chaque coin de rue. La mémoire communiste y est particulièrement visible compte tenu de la couleur politique de la banlieue parisienne à la libération⁶⁷³.

La municipalité de Juvisy, par décision du comité local de libération du 25 août 1944, donne à certaines de ses rues des noms de grands résistants. Sur les trois noms, deux sont de fervent communiste. L'avenue de l'hôtel de ville devient l'avenue d'Estienne d'Orves, à l'image de 205 autres voies en France. Le quai de l'industrie qui longe la Seine entre Juvisy et Athis-Mons devient la rue Pierre Timbaud comme 48 autres rues du pays. L'avenue de la gare devient la rue Pierre Sépard, martyr parmi les martyrs des cheminots rejoignant ainsi les 356 autres voies portant son nom.

Pour Athis-Mons, la municipalité statue le 16 octobre 1944 pour renommer ses rues. Le but est de « *perpétuer le souvenir des malheureux suppliciés* ». La rue de l'entente est rebaptisée Edmond Lefèvre, fusillé le 22 octobre 1941 à Chateaubriand, la rue du coteau devient la rue Maurice Gunsbourg patriote française fusillée en 1942. Deux cheminots abattus au Mont Valérien donnent leurs noms à des voies de la commune, les noms de Maurice Guillon et Samuel Deborde remplacent respectivement ceux de la rue du Midi et la rue de Villars. En avril 1945, d'autres changements de dénomination de rue interviennent. Pendant un temps, la rue du nord devient

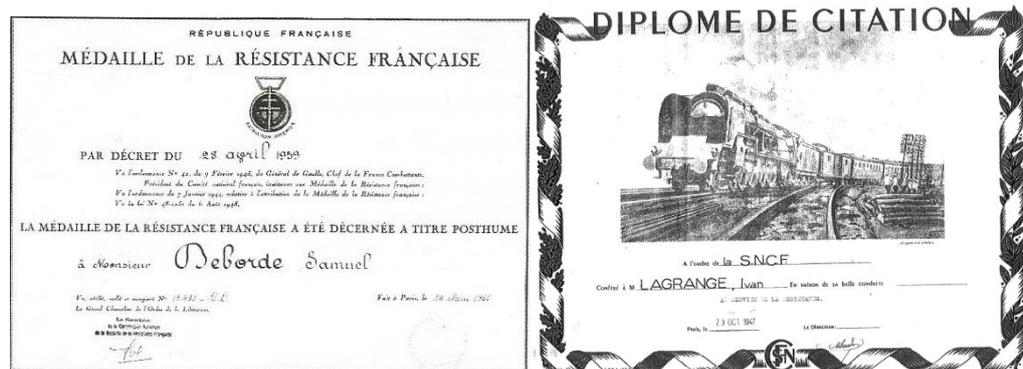
⁶⁷³ LELEU Jean-Luc, *La France...* op.cit.p.282 entrée « La mémoire de la Résistance au travers des noms de rue. »

la rue Henri Pinçon, hommage posthume de Midol à son vieil ami décédé à Pithiviers. Gabriel Jaillard, nomme désormais deux rues, une à Viry-Châtillon, l'autre à Bondoufle dont il est originaire.



Plaque des rues Guillon, Jaillard et Déborde.

En guise de dernière reconnaissance témoignée par leur pays, les fusillés du mont Valérien Jaillard, Déborde et Guillon reçoivent la médaille de la Résistance Française, la Croix de Guerre avec Palme, et sont fait Chevalier de la Légion d'honneur à titre posthume.. Ivan Lagrange lui est décoré de son vivant. En plus des honneurs militaires : Légion d'honneur, médaille militaire, Croix du Combattant Volontaire, et médaille de la Résistance Française, il reçoit un diplôme de citation au service de la Résistance délivré par la SNCF et spécialement créé par elle à cette occasion.



Médaille de la Résistance française de Deborde Samuel et citation à l'ordre de la SNCF d'Ivan Lagrange⁶⁷⁴.

⁶⁷⁴ GARCIN Martine, *Fusillés de l'Essonne...* op.cit p.36. Arch.B 02005/028/ETAT/2269/3. Dossier carrière d'Ivan Lagrange.

CONCLUSION

« Quiconque s'oppose à la dictature doit accepter la guerre civile comme moyen. Quiconque recule devant la guerre civile doit abandonner et accepter la dictature »

Arthur Koestler, *le zéro et l'infini*, 1941.

La gare de Juvisy est sans réserve un lieu stratégique. Clé de voute de la grande ceinture, elle constitue un élément indispensable de la plaque tournante ferroviaire de la région parisienne. Tournée vers le Sud-Ouest et dans une moindre mesure le Sud-est, Juvisy est une véritable porte entre Paris et la province. Toulouse, Bordeaux, Orléans, La Rochelle, Tours, Nantes, Le Mans, sont autant de villes dont la liaison par rail avec Paris s'effectue majoritairement via Juvisy. Stratégique, elle l'est semblablement pour les Français en juin 1940 que pour les occupants jusqu'en août 1944. Le souvenir de 1914-1918 fait de Juvisy un ancien hôpital de l'arrière, lieu de passage des trains de troupes du sud-ouest vers les Ardennes, la Somme, l'Alsace et la Lorraine. En 1940, une partie des soldats qui se rendent à la frontière emprunte encore un itinéraire passant par Juvisy, tandis que les réfugiés de l'Est y affluent. Sa position-clé dans le réseau SNCF national et régional en fait un objectif majeur pour l'envahisseur. Le tracé de la ligne de défense Chauvineau traversant Juvisy et censé protéger la gare révélant ainsi son importance pour l'état-major français.

Pendant l'occupation, les Allemands avec la complicité de Vichy utilisent le triage d'une manière bien funeste pour la France. Chaque jour, des centaines de tonnes de marchandises sont envoyées vers l'Allemagne, pendant que les cheminots effectuant les manœuvres sont soumis aux

restrictions du rationnement. Sur les voies, des trains de déportés y croisent ceux des permissionnaires, emmenant les premiers vers les camps du Loiret, et dirigeant les seconds vers les plaisirs qu'offre la capitale. Enfin après le débarquement, Juvisy est un lieu de passage pour les renforts se rendant sur le front normand.

Conscients des enjeux qui sont liés à ce grand triage parisien, les hommes contribuent malgré eux à en faire un pôle de contestation contre l'occupant. Une part de celui-ci naît sans doute du terreau politique présent avant-guerre. L'insoumission revêt plusieurs formes et origines. C'est d'abord celle des cheminots qui passe maître dans la désobéissance civile. Le transport en zone libre de courrier, d'argent, de personnes, s'organise jusqu'à devenir régulier. Certains distribuent des tracts, volent, « oublient » ou font des erreurs volontaires pour gêner chaque jour le trafic allemand. D'autres encore renseignent les alliés sur le déplacement des troupes, la nature des marchandises et des passagers transportés par les trains, quand ils ne sabotent pas les machines et installations. La Résistance c'est ensuite celle des mouvements et réseaux dont font partie certains cheminots de la gare. Leur guerre se mène chaque jour à travers la recherche et la transmission des informations. Au paroxysme de la lutte, ils sont aussi les instigateurs de coups d'éclat de type commando contre les installations de la gare, et pour les FTP, d'attentats directs contre l'occupant. La dernière grande catégorie de contestataire et celle des requis du STO et de leur famille, qui depuis les convois traversant la gare n'hésitent plus à manifester leur mécontentement à l'égard de leurs oppresseurs.

Cette situation de pôle de contestation contre l'occupant renforce la dangerosité qui caractérise déjà le triage en temps de paix. Aux risques qu'encourent les cheminots dans leur travail s'ajoutent les facteurs conjoncturels à la guerre et la loi martiale. La forte présence communiste additionnée à l'importance du lieu est responsable d'un fort afflux policier et militaire. Ces derniers disposent d'agents de renseignements autour du triage,

complices dans la mise en place d'un terrible appareil répressif rapidement rodé. Arrestation, tortures, emprisonnement, internement et exécution deviennent le sort promis à ceux qui se dressent contre le nouvel ordre. Pourtant le péril principal qu'encourt le site vient du ciel et relève de son influence stratégique. Peu bombardé en 1940 par les Allemands qui souhaitent pouvoir l'utiliser rapidement, il est complètement ravagé ainsi que ces alentours à partir d'avril 1944. Pour préparer le débarquement et entraver l'arrivée des renforts, les alliées n'hésitent pas à marteler les grands centres ferroviaires, dont fait évidemment partie Juvisy. Les conditions de vie autour du triage en ressortent encore plus affectées quand s'ajoute à elles la méfiance croissante de l'occupant.

Ainsi, il apparaît effectivement que le site ferroviaire de Juvisy/Athis-Mons pendant la Seconde Guerre mondiale, à l'image de tant d'autres en France, est un lieu stratégique dangereux, pôle de contestation contre les Allemands. Ce mémoire a pour finalité de rappeler les faits propres à ce lieu et les particularités qui donnent ses caractères au triage, à ses environs, à ses cheminots.

Forts de leurs expériences contestatrices, les cheminots savent utiliser les acquis de la guerre dans les luttes sociales qui succèdent aux conflits à partir de 1947. Le triage une fois reconstruit connaît trois décennies de prospérité, avant de subir un brutal coup d'arrêt. Deux éléments se conjuguent pour mettre fin à cette époque : la bataille du trafic marchandises est remportée par la route au détriment du rail ; les halles, devenues trop petites pour alimenter la région parisienne, sont transférées à Rungis qui reprend la fonction du régime accéléré de Juvisy. Fermé en 1974, le triage laisse tout de même à la ville le statut de grande gare voyageur. Aujourd'hui, près de 70 000 personnes y passent chaque jour, et peuvent y admirer les vestiges de son passé pour ceux qui échappent au terrible bombardement du 18 avril 1944...

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages imprimés

ADOUMIE Vincent, *De la république à l'Etat français, 1918-1944*, Paris, Hachette, 2009, 255 p.

AHICF, *Une entreprise publique dans la guerre, la SNCF 1939-1945*, Paris, Puf, 2001, 414 p.

ARMAND Louis, *Propos ferroviaire*, Paris, Fayard, 1970, 224 p.

BACHET Olivier, BALSOU Raoul, *Le patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français*, Paris, édition flohic, 1999, 971 p.

BAILLY Roger, *150 ans de chemin de fer en Essonne*, Paris, éditions Amatteis, 1994, 256 p.

BAROIN Alain, *Michel Baroin mon frère....* Paris, l'Harmattan, 2008, 208 p.

BEAUPRÉ Nicolas, *Les grandes guerres 1914-1945*, Belin, Paris, 2012, 976 p.

BECK Joël, *Le Pays de Bitche 1900-1939*, Paris, mémoire en image, 2005, 144 p.

BEDI Francis, MOLVEAU Jean, *La belle époque des pionniers de Port-Aviation*, Paris, Lys Éditions, 2009, 300 p.

BENASSAR, Bartolomé, *La guerre d'Espagne et ses lendemains*, Paris, Perrin, 2004, 548 p.

BILLARD Marcel, *La gare d'Étampes, un lieu de mémoire*, Paris, Soleil Natal, 2002, 121 p.

BLANC Brigitte, AYRAULT Philippe, *Athis-Mons Paray-Vielle Poste*, Paris, APPIF, 2004, 107 p.

BLANC, LE BAS, *La reconstruction 1944-1960, Athis-Mons, Juvisy, Paray-Vielle-Poste*, Cahier de la maison de banlieue et de l'architecture, communauté de communes les portes de l'Essonne, 2003, 82 p.

PEREIRA Benjamin

BLOCH Marc, *L'étrange défaite*, Paris, Gallimard, 1990, 326 p.

BRIGAT Michel, *Les Forges d'Athis-Mons, l'exemple de l'importation des techniques métallurgiques sous la Restauration*, La région parisienne industrielle et ouvrière : culture et recherches, ministère de la Culture et des Communications, DRAC ile de France, CNRS, U.M.R.306. Séminaire d'étude 2000 n° 6. p 115-124.

BRONCHARD Léon, *Léon Bronchart ouvre ses cahiers et raconte sa vie d'ouvrier et soldat*, Paris, Meffre, 1969, 204 p.

CARON Anne Marie, *Travail de femme extrait d'un journal de bord sous l'occupation Allemande*, avril aout 1944 à Juvisy, Paris, Firmin Didot, 1947, 49 p.

CARON François, *L'Histoire du chemin de fer en France, 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, 700 p.

CARON François, *L'Histoire du chemin de fer en France, 1883-1937*, Paris, Fayard, 2005, 1029 p.

CARRIERE Bruno, COLLARDEY Bernard, *L'aventure de la grande ceinture. Paris, La vie du rail et des transports*, 1992, 312 p.

CARRIERE Bruno, *Les trains de banlieue, Tome 1 de 1837 à 1938*, Paris, La vie du rail et des transports, 1998, 303 p.

CASTEL Jean-Marie, JURET Raymond, *Les Villeneuvois et Villeneuvoises sous l'occupation 1940-1944*, Paris, Desbouis Grésil, 1990, 363 p.

CHABAN-DELMAS, Jacques, *Les compagnons*, Paris. Albin Michel, 1983, 150 p.

CHEVALIER Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses*, Plon, collection Civilisations d'hier et d'aujourd'hui, Paris, Plon, 1958, 567 p.

CHEVANDIER Christian, *Cheminots en grève 1848-2001*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002, 399 p.

CHEVANDIER Christian, DAUMAS Jean Claude, *Travailler dans les entreprises sous l'occupation*, Presses universitaires de Franche-Comté, 2008, 523 p.

CHOURY Maurice, *Les cheminots dans la bataille du rail*, Paris, Librairie académique Perrin, 1970, 375 p.

PEREIRA Benjamin

- COINTET Michèle, *Nouvelle Histoire de Vichy*, Paris, Fayard, 2011, 797 p.
- CORNETTE Joel, *Atlas de L'histoire de France, 481-2005*, Paris, Belin, 478 p.
- CORNU Gérard, *Vocabulaire Juridique*, Paris, Puf, encyclopédie Larousse du XXe siècle, 2007, 970 p.
- COTTY Geneviève, *Au fil de ma mémoire. Évènements, souvenirs, réflexions diverses sur une époque troublée (1938-1945)*, Paris, Edilivre, 2009, 173 p.
- COURTOIS Stéphane, *Le PCF dans la guerre*, Paris, Edition Ramsay, 1980, 585 p.
- DE MIJOLLA France, *La Seine et Oise dans la guerre, 1939-1945*, Paris, Horvath, 1989, 192 p.
- DURAND Paul, *La SNCF pendant la guerre, sa résistance à l'occupant*, Paris, PUF, 1968, 666 p.
- FAVERJON Philippe, *Journal des Français dans la guerre, 1939-1945*, Paris, Acropole, 2010, 320 p.
- FOURCAUT Annie, *Banlieue rouge 1920-1960*, Paris, Autrement, 2008, 291 p.
- FOURCAUT Annie, *La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*. Grâne, Créaphis, 2000, 339 p.
- GARCIN Martine, *Les fusillés de l'Essonne au Mont Valérien*, Paris, Amis essonniers du musée de la résistance nationale, 2012, 72 p.
- GARNIER Bernard, LELEU Jean-Luc QUELLIEN Jean, *La répression en France 1940-1945*, actes du colloque tenu à Caen les 8,9 et 10 décembre 2005. 384 p.
- GEORGEN Marie-Louise, *Cheminots et militants, Un siècle de syndicalisme ferroviaire*, Paris, Les éditions de l'atelier, 2003, 431 p.
- GUESLIN André, *L'Etat, l'économie et la société française, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Hachette, 2010, 249 p.
- HERNIO Robert, *Avant que les cloches sonnent*, Paris, fédération CGT des cheminots, 2000, 284 p.
- HOCHARD Cécile, *Les cheminots dans la résistance*, Paris, La vie du rail, 2013, 223 p.

PEREIRA Benjamin

JANSOON Didier, *Paris, gare d'Orsay, lignes de la banlieue Sud-Ouest*, Paris, Collection Mémoire en Images, 2009, 128 p.

JORNET José, *Républicains espagnols en Midi-Pyrénées : Exil, histoire et mémoire*, presse universitaire du Mirail, 2005, 362 p.

L'HELGUEN René, *Quand vos histoires font notre histoire*, Athis-Mons 1939-1989, Mairie d'Athis-Mons, 1989, 116 p.

LABORIE Pierre, *L'opinion française sous Vichy*, Paris, Le Seuil, 1990, 405 p.

LE BAS Antoine, *Juvisy-Sur-Orge un territoire, des réseaux*, Paris, lieux dits, 2009, 264 p.

LELEU Jean-Luc, PASSERA Françoise, QUELLIER Jean, *La France pendant la Seconde Guerre mondiale*, Atlas historique, Paris, Fayard, 2010, 333 p.

LES JUVISIENS DE JUVISY, *Images du XXe siècle. Les Juvisiens de Juvisy*, 1993, 220 p.

LES JUVISIENS DE JUVISY, *Juvisy-Sur-Orge le 18 avril 1944*, Les Juvisiens de Juvisy, 1994, 20 p.

LEVI Primo, *Si c'est un homme*, Paris, Pocket, 1996, 214 p.

LONGUET Stephane, GENET-ROUFFIAC Nathalie, *Les réseaux de résistance de la France combattante*, SHD, Paris, Economica, 2013, 1080 p.

MARCOT François, *Dictionnaire historique de la Résistance*, Paris, Robert Laffont, 2006, 1187 p.

MIDOL Lucien, *La voie que j'ai suivie. Un ingénieur au cœur des batailles sociales 1900-1970*, Paris, Éditions sociales, 1973, 221 p.

MOURAGUES Jean-François, *Soldats de la république les tirailleurs sénégalais dans la tourmente France, mai-juin 1940*, l'Harmattan, Paris, 2010, 214 p.

PALAU François et Maguy, *Le rail en France, Tome I, 1828-1851*, Paris, Chez l'auteur, 2003, 218 p.

PATIN Pierre, *Rails et pavés Paris aout 44 récits d'évènements vécus*, Paris, La pensée universelle, 1994, 142 p.

PAUWELS Louis, *Le matin des magiciens*, Paris, Gallimard, 1972, 638 p.

PEREIRA Benjamin

PESCHANSKI Denis, *La France des camps : L'internement 1938-1946*, Paris, Gallimard, 2002, 549 p.

RIBEILL Georges, *Les cheminots face à la lutte armée, les différenciations sociologiques de l'engagement résistant*, dans *La résistance et les Français, lutte armée et maquis*. Actes du colloque internationale de Besançon, 15-17 juin 1995 publié sous la direction de MARCOT François, *Annale littéraire de l'université de Franche-Comté*, 1996, 549 p.

RIBEILL Georges, *Les cheminots*, Paris, La découverte, 1984, 127 p.

RIBEILL Georges, *Une saison en enfer, Migennes sous les bombes (été 1944) chroniques, témoignages et document/Aux prises avec les voies ferrées de l'Yonne : Bombarder ou saboter ?* MACHEFERT-TASSIN Yves, *les bombardements ferroviaires par les alliées (1942-1945) : Un bilan très discutable*. Autoédition, 2004, 244 p.

RICHARD Thibault, *Vivre en Région parisienne sous l'occupation*, Paris, éditions Charles Corlet, 2004, 320 p.

RICHARDOT Jean Pierre, *SNCF, Héros et salauds pendant l'occupation*, Paris, Cherche midi, 2012, 302 p.

SORNAT Daniel, *Lieutenant-colonel Jeanpierre, vies et mort d'un grand légionnaire 1912-1958*, Paris, Indo éditions, 2012, 245 p.

SOULIGNAC Françoise, *La banlieue parisienne, cent-cinquante ans de transformations*, Paris, La documentation française, 1993, 217 p.

TREUIL Danièle, MORICEAU Jean-Marc, *Athis-Mons 1890-1939, Naissance d'une ville de Banlieue*, Lyon, Arem, 1983, 222 p.

ZANCARINI-FOURNEL, Michelle, DELACROIX, Christian, *1945-2000 la France du temps présent*, Paris, Belin, 2010, 653 p.

Ouvrages électroniques

BACHELIER Christian : *La SNCF sous l'occupation allemande 1940-1944*. Rapport documentaire, 5 volumes, Paris, IHTP-CNRS, 1996.
<http://www.ahicf.com/ww2/rapport/av-propos.htm>

PEREIRA Benjamin

Travaux universitaires

Peshanski Denis, *Les camps français d'internement (1938-1946)*, thèse de doctorat en Histoire direction Antoine Prost, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2009, 942 p.

http://tel.archives-ouvertes.fr/docs/00/36/25/23/PDF/DenisPeschanski_2000_TEL_TheseEtat.pdf

Articles de périodiques imprimés

AHICF, *Mouvement social et syndicalisme cheminot*, revue d'histoire des chemins de fer n° 3, Paris, 1990

ANONYME, *Un poste moderne d'aiguillage à Juvisy*, La vie du rail, le n° 318 du 15 octobre 1951.

AURISSERGUES Thierry, *Il y a 50 ans Juvisy était bombardée, la fourche n° 12*, mai-juin 1994.

BERTHON Claude, *La reconstruction de Juvisy*, Notre métier la vie du rail, n° 170 octobre 1948.

CASTEL Paul, *Comités populaires et résistance des Cheminots en région parisienne 1941-1944*, CGT IHS ile de France ; mémoire n° 15 novembre 2010, 68 p.

CHEVANDIER Christian, *Origines sociales et géographiques des cheminots français : regards croisés*, Revue d'histoire des chemins de fer, n° 39, février 2008.

DE WALEFFE Maurice, *Les records de la technique française, Juvisy la plus grande gare du monde*, Je sais tout, 14 février 1924.

DEVEAUX Pierre, *Automatisme, télécommande, facteurs de progrès dans l'exploitation ferroviaire*. Sciences et vie, n° 236, février 1937.

FOUREST Jean, *Juvisy la plus grande gare du monde*, Juvisy info n° 84, MdbA.

LAMOUREUX David, *Origines sociales et géographiques des cheminots français*, Le Mouvement Social, n° 216, juillet-septembre 2006.

PEREIRA Benjamin

LE DOEUFF Emmanuel, *Origines sociales et géographiques des cheminots français*, Revue d'histoire des chemins de fer n° 22, printemps 2000.

LEFÈVRE Daniel, MATHIEU Gérard, *Deux gares de triage dans la région parisienne : Juvisy et Villeneuve-Saint-Georges*, l'information géographique. Volume 23 n° 1, 1959.

LEVI Robert, BOILLOT Marc, *Transformation et modernisation des aménagements de Trappes-triage*, Revue générale des chemins de fer, février 1934.

TOUTAIN Jean-Claude, *Les transports en France de 1830 à 1965*, Économie et Sociétés, n° 8 septembre-octobre, PUF, 1967.

Articles électroniques

BERTIN-MAGHIT, Jean Pierre, *Les voyages du maréchal : trois historiens en quête d'images*, vingtième siècle revue d'histoire, volumes 32, 1991.
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/xxs_0294-1759_1991_num_32_1_2460

PESCHANSKI Denis, *La confrontation radicale, résistants communistes parisiens vs brigades spéciales*, centre d'histoire sociale du XXe siècle, 2006.
<http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00363336>

PICARD Jean François, *L'électrification du « Paris-Orléans », la grande œuvre d'Hippolyte Parodi*, Archives du chemin de fer, 2008.
<http://jfpicard.free.fr/archivchemindefer/electrification/ePO/ParodiPO.html>

TABOURY Sylvain, MARTIN Pierre, *La gare de Juvisy : à la croisée des chemins*, banque des savoirs Essonne, 2012.
<http://www.savoirs.essonne.fr/thematiques/les-technologies/genie-civil/la-gare-de-juvisy-sur-orge-a-la-croisee-des-chemins/>

Sites web consultés⁶⁷⁵

Le Mont Valérien, haut lieu de la mémoire nationale :

<http://www.mont-valerien.fr/comprendre/le-mont-valerien-pendant-la-seconde-guerre-mondiale/les-fusilles/>

Libération de Paris :

<http://liberation-de-paris.gilles-primout.fr/la-preparation/forces-en-presence/les-forces-allemandes>

Rapport de combat mission t n° 168 de la RAF. « The first time I saw Paris » :

<http://www.303rdbg.com/missionreports/168.pdf>

Déportés politiques à Auschwitz, le convoi du 6 juillet 1942 :

<http://politique-auschwitz.blogspot.fr/2011/08/le-camp-daincourt.html>

Un camp d'internement méconnu, le camp d'Aincourt :

<http://www.aincourt.org/?q=content/le-camp-daincourt>

Du champ d'aviation à la base aérienne 705, une grande Histoire :

[file:///C:/Users/Benji/Desktop/histoire de la ba 705.pdf](file:///C:/Users/Benji/Desktop/histoire%20de%20la%20ba%20705.pdf)

Mémoire et espoirs de la résistance :

http://www.memoresist.org/spip.php?page=oublionspas_detail&id=2468

Fiche de Denis Rake :

<http://nigelperrin.com/denirake.htm#.UycHpfl5OgY>

Témoignage d'Yves Tatin, septembre 1988, les vicissitudes de l'EMP des Andelys durant la Seconde Guerre mondiale 1940-1945 :

http://www.aet-association.org/aet/articles/la-vie-dans-nos-ecoles/aetarticledefond.2005-01-13.4855432673.pdf/at_download/document

Composition type du train de Hitler :

<Http://www.passionmilitaria.com/t39323-amerika-le-train-de-hitler>

Témoignage d'Irène Opolon :

<http://www.ose-france.org/wp-content/uploads/2011/06/OPOLON-2.pdf>

⁶⁷⁵ Tous les URL ont été vérifiées le 11/05/2014.

Blog de brudipat :

<http://brudipat.over-blog.com/article-bombardements-sur-juvisy-athis-111948402.html>

World War II today :

<http://ww2today.com/25-march-2014-a-burning-plane-18000-over-germany-and-no-parachute>

627^e Squadron in retirement :

<http://www.627squadron.co.uk/afs-bookpartI-Special-Affection.htm>

Picassa karim lozes, ancienne carte postale

<https://plus.google.com/photos/+KarimLoz%C3%A8s/albums/5122758208520214353?banner=pwa>

Archive report : Allied Forces

<http://aircrewremembered.com/parker-frank.html>

Fusillés, Déportés, Internés, Résistants de l'Intérieur de la guerre 1939-1945
Draveil.

<http://aujourd'hui.pagesperso-orange.fr/draveil/pages/thema/deportes.html>

Archives du bureau « Résistance », Bulletin de l'AASSDN n° 13.p.4.

<http://www.aassdn.org/araMnbioNa-Oz.html>

La déportation des juifs depuis les camps du Loiret :

http://www.ville-pithiviers.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=51:1&catid=17:presentation-de-pithiviers&Itemid=15^

WETTERWALD François, Vengeance histoire d'un corps franc :

<http://chantran.vengeance.free.fr/>

Témoignage de Marius Autran soldat au 3e Régiment d'Infanterie Alpine (3e R.I.A.)

http://marius.autran.pagesperso-orange.fr/oeuvres/tome4/seynois_au_combat.html

Témoignage de Garfield Bonin cheminot entre 1936 et 1971

<http://gabrielbonnin.chez.com/memoires.txt>

Témoignage de Michel Desmoulins.

<http://www.desmoulin.net/la-vie-a-dinan-sous-loccupation/>

Témoignage de Maurice Nonet, Vivre à 20 ans une guerre perdue :
<http://m.tenon.free.fr/vivre/maietjuin.php>

Extrait du Journal de guerre du 10 mai au 23 juin 1940 du Général Pierre Hering :
http://generalhering.org/index.php?option=com_content&view=article&id=382%3Aclarifications-et-commentaires&catid=61%3Aclarification-et-commentaires&Itemid=144

Blog de Xavier Courtray : Melun d’hier à aujourd’hui, Melun en juin 1940 :
<http://melun77.com/>

Blog de Daniel Gressy :
<http://dandylan.over-blog.com/article-23398046.html>

Archives d’Athis-Mons et de Juvisy en ligne :
<https://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&t=h&oe=UTF8&msa=0&msid=106840594132644734156.000444574842679a888af&dg=feature>

AYRAUT Philippe, Inventaire général du patrimoine culturel, Inventaire général, 2008, ADAGP :
[http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memoire_fr?ACTION=RETROUVER_TITLE&FIELD_98=AUTOEU&VALUE_98=oeuvre%20inconnu&GRP=14&SPEC=3&SYN=1&IMLY=&MAX1=1&MAX2=1&MAX3=50&REQ= \(\[oeuvre%20inconnu\] % 20%3AAUTOEU%20\) &DOM=Tous&USRNAME=nobody&USRPWD=4%24%2534P](http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/memoire_fr?ACTION=RETROUVER_TITLE&FIELD_98=AUTOEU&VALUE_98=oeuvre%20inconnu&GRP=14&SPEC=3&SYN=1&IMLY=&MAX1=1&MAX2=1&MAX3=50&REQ= ([oeuvre%20inconnu] % 20%3AAUTOEU%20) &DOM=Tous&USRNAME=nobody&USRPWD=4%24%2534P)

Documents cinématographiques

BRAY Caroline, Les quatre fusillés du Kremlin-Bicêtre, documentaire d’histoire, 52’, réalisateur : David Unger, 2010.

CLEMENT René, La bataille du rail, 1946.

FRANCE ACTUALITE du 26 mai 1944, organe de propagande du régime de Vichy évoquant les visites de Pétain aux communes sinistrées.

OPHULS Marcel, Le chagrin et la pitié, 1969.

PESKINE Boris , *Sur les routes d’acier*, Ciné-archives, fonds audiovisuel du PCF, mouvement ouvrier et démocratique, 1938.

PEREIRA Benjamin

SOURCES

Archives municipales

Athis-Mons

— Registre de délibération du conseil municipal

— 5 h 30. Liste des prisonniers de guerre, des démobilisés, des requis pour l'organisation Todt et des victimes du bombardement. Rapports sur ces derniers

5 h 39. Garde voies et communications.

— Liste des garde-voies et communications de juin 1942 à avril 1942.

— Relevé des heures de travail effectuées par les requis civils d'Athis-Mons pour la période du 16 au 30 avril 1943

5 h 26 : Bombardements.

— Relevé de la défense passive les horaires de l'éclatement des bombes à retardement sur le territoire d'Athis Mons du 19 au 21 avril.

— Rapport sur le bombardement du samedi 27 mai 1944 rédigé le 2 juin 1944 par le lieutenant commandant le corps des sapeurs-pompiers.

— Rapport de la défense passive sur les bombardements du pont de Lyon le dimanche 28 et le lundi 29 mai 1944. non daté.

— Rapport sur le bombardement du 29 mai 1944 rédigé le 2 juin 1944 par le lieutenant commandant le corps des sapeurs-pompiers.

— Avis du maire concernant les pillages daté du 31 mai 1944.

— Rapport sur le bombardement du 2 juin 1944 rédigé le 5 juin 1944 par le lieutenant commandant le corps des sapeurs-pompiers.

— Rapport du directeur de la défense passive sur le bombardement du 2 août 1944.

— fiches victimes du bombardement du 18 avril 1944.

Juvisy

— Registre de délibération du conseil municipal

—3 h 20. 1 : contentieux concernant les réquisitions de vin, sucre, essence, charbon sur le triage en 1940

— JU2Z : Classeur de photographies du triage après le 18 avril 1944.

3 h 16/6. Défense passive.

— Lettres du chef de la section de l'office régional du travail au maire de Juvisy datée du 8 décembre 1942.

— Bulletin officiel du département de Seine et Oise : Règlementation applicable aux requis civils et aux volontaires des voies et communications.

— Plan de l'abri tranché de la cour de la petite vitesse de la gare SNCF.

— Lettre du 5 novembre 1943 du préfet au maire dans le cadre de la défense passive.

— Note à la presse « comment les populations civiles peuvent efficacement contribuer à la surveillance du territoire ». Non datée.

Médiathèque Simone de Beauvoir d'Athis-Mons

— Photographies contenues dans le classeur « Val », 1979.

— Photographies du premier quart du XXe siècle Classeur « guerre » de 1979.

Archives départementales

Chamarande

—2 FI94. Photographies de la gare.

—2O694. Manchette de l'hebdomadaire local aux couleurs du chemin de fer.

—ADE 2FI 444-650. Photographies Juvisy seconde guerre mondiale : Pétain, Police, COSI

—ADE 2FI 3099-3297. Document RAF, photographies résultats des bombardements.

—841W61. Devis du 22 mai 1944 appuyés par les photographies des bâtiments détruits concernant la reconstruction des installations ferroviaires de Juvisy.

—841W63-65. Photographies illustrant le rapport d'expertise des destructions du triage.

— ADE 840W1. Plans pour la reconstruction du triage.

—ADE 5S39. Lettre du ministère des Travaux publics et des Transports au préfet de Seine-et-Oise datée du 1er décembre 1947.

—40LM130. Carte du triage de Juvisy, début du XX^e siècle.

—1 J326 Lettre de l'inspecteur principal de police spéciale Hetzlen de Juvisy au sous-préfet de Corbeil datée du 13 novembre 1942.

ADE 997W68. Enquête sur faits de guerre ; résistants, collaborateurs, déportés, STO correspondance entre le préfet, l'intendant de police de Seine-et-Oise et les sous-préfets entre janvier et avril 1942

— Lettre du commissaire de police de Juvisy au commissaire de police d'Athis-Mons datée du 10 avril 1942.

— Lettre du maire d'Athis-Mons pour le sous-préfet en date du 23 septembre 1944.

ADE 1210W90. Occupation allemande dossier de terroriste 1943.

— Rapport du procureur du 2 juin 1943.

— Lettre du procureur de la République du 23 juin 1943.

— Rapport du procureur daté du 31 juillet 1944.

— Rapport du procureur du 29 décembre 1943.

— ADE 982W8. Lettre du 5 octobre 1944 adressée au commissaire de police de Juvisy chef du 3^e secteur des RG.

982W1-2 Correspondance et note de la direction de la sûreté nationale et des commissariats de Corbeil et Juvisy relatives aux partis politiques 1941-1950.

— Lettre du secrétaire général pour la police aux commissaires du département datée du 6 novembre 1941.

— Lettre du préfet du 12 novembre 1941 pour le cabinet du secrétariat général pour la police.

— Télégramme officiel secret du cabinet de police de l'intérieur aux préfets régionaux datée du 27 juillet 1942.

— Lettre du commissaire de police de Juvisy au sous-préfet de l'arrondissement de Corbeil datée du 17 novembre 1942.

— Note du 22 avril 1943 adressée au préfet de Seine et Oise par l'intendant de police.

— Lettre du 26 octobre 1943 adressée par le délégué d'arrondissement au sous-préfet.

— Lettre du maire au préfet datée du 13 décembre 1943.

— Note du 5 mars 1944 adressée au commissariat spécial de Juvisy sur orge.

— Rapport du commissariat de Juvisy du 18 septembre 1944.

982W3. Arrêtés, instructions et circulaires du préfet de Seine-et-Oise, 1940-1945.

— Note du sous-préfet de Corbeil aux services des RG, datée du 7 novembre 1940.

— Lettre du préfet datée du 6 décembre 1940 concernant la rupture des câbles téléphoniques.

— Lettre du commissaire de police de la circonscription d’Athis Mons au sous-préfet datée du 18 juin 1941 faisant également état des armes et munitions détenues par le personnel du commissariat de Juvisy sur Orge.

ADE 982W4. Arrestations, état numérique des exécutions sommaires, liste nominative des prisonniers du fort de Limeil-Brévannes 1944-1948.

— Fiche de police individuelle avec le résumé des motifs d’incarcération de Guillon datée du 23 juillet 1942.

— Fiche de police individuelle avec le résumé des motifs d’incarcération de Déborde datée du 23 juillet 1942.

— Lettre du commissaire de police d’Athis-Mons à l’intendant de police datée du 23 juillet 1942.

— Lettre du commissariat de Corbeil au sous-préfet de Corbeil datée du 6 avril 1943.

— Lettre du 8 avril 1943 du chef de secteur des garde-voies et communication destiné au sous-préfet de Corbeil, apportant des précisions sur le statut et les attributions de leurs fonctions.

— Note du commissariat d’Athis-Mons au Sous-préfet du 1er mai 1943.

— Fiche individuelle strictement confidentielle datant de mars 1945.

Montigny-le-Bretonneux

—1 W275. Correspondance avec les autorités d’occupation. Lettre du 20 août 1940 du préfet de Seine et Oise à l’ambassadeur de France.

— ADY 1W332. Rapport complémentaire, 16 mai 1944 de la préfecture de Seine et Oise direction département ale de la défense passive sur le bombardement de Juvisy sur Orge du 18-19 avril 1944

ADY 300W48. Projets d’attentats avortés.

— RGN° 141, 23. Lettre des inspecteurs Gesseau et Baulat du 9 décembre 1940 au chef des renseignements généraux.

— Lettre de l’intendant de police de Seine et Oise, aux chefs de district, datée du 25 décembre 1942.

— Rapport de l’intendant de police au chef de district du 25 décembre 1942 contenant une reproduction d’un plan des points de raccordement ferroviaire, et une reproduction de la lettre qui est attachée

ADY IW353. Relève, STO.

— Lettre du préfet de Seine et Oise pour le préfet délégué du ministère de l’Intérieur, datée du 6 novembre 1942, concernant la surveillance de voies ferrées.

- Lettre du préfet vichyste de Seine-et-Oise Chevalier aux maires du département, datée du 5 septembre 1942, concernant le recrutement de la main d'œuvre française pour l'Allemagne.
- Septembre 1942 — mars 1943. Incidents accompagnant le départ d'ouvriers pour l'Allemagne.
- Note du commissariat de Juvisy relative aux évènements survenus en gare le 28 janvier 1943 vers 20 h.
- Lettre de l'intendant de police de Seine et Oise au préfet datée du 18 mars 1943.
- Lettre du Prefet Revilliod à l'intendant de Seine et Oise. Datée du 20 mars 1943.

ADY 300W63. Attentats, Juvisy sur Orge, 1942-1944.

- Rapport du commissaire de police d'Athis-Mons pour l'intendant de Versailles daté du 14 avril 1942. (+ Photographies)
- Lettre du commissaire de police d'Athis-Mons à l'intendant de police de Versailles du 15 avril 1942.
- Rapport des inspecteurs des RG au commissaire, daté du 30 mai 1942.
- Lettre de l'intendant de police de Versailles, qui est révoqué à la Libération, datée du 15 juillet 1942 et destinée à la *Feldkommandantur* de Saint-Cloud.
- Rapport du préfet de Seine et Oise au préfet délégué du chef du gouvernement daté du 20 février 1943.
- Télégramme officiel et secret du cabinet de la police intérieure aux préfets datée 12 mars 1943.
- Retranscription d'un message téléphonique du 13 mars 1943 à 18 h 20 entre le commissariat de police d'Athis-Mons et l'intendant de police à Versailles.
- Lettre du directeur du service central du Mouvement au préfet de Seine et Oise datée du 23 mars 1943.
- Large correspondance entre les autorités policières et préfectorales entre juin et juillet 1943.
- Lettre du préfet de Seine et Oise au ministre secrétaire d'État à l'intérieur dans les territoires occupée du 20 juillet 1943.
- Lettre du commissaire de police de sureté au commissaire principal chef de la 1ere brigade régionale de police de sureté le 23 aout 1943.
- Lettre des renseignements généraux au préfet de Seine et Oise et aux commissaires de police d'Athis et de Juvisy datée du 7 octobre 1943.
- Note de la police de sureté de vichy du 24 novembre 1943.
- Lettres du 24 novembre 1943 entre le préfet, les commissaires, et le secrétaire général au maintien de l'ordre.
- Note du commissariat de Juvisy datée du 25 juillet 1944.
- Note des renseignements généraux datée du 4 aout 1944.

Archives nationales

- AN72AJ74 A.II.6. Rapport des résultats techniques des bombardements communiqués par Paul Durand inspecteur général honoraire de la SNCF daté du 24 septembre 1957.
- AN72AJ74 A.II.1. Rapport du chef de gare principal PLAZANET sur le bombardement du 18 avril 1944.
- AN72AJ74 A.II.7. Extrait du carnet de route du commandant-chef de la division Voie de la 7e section des chemins de fer de campagne, juin 1940.
- AN72AJ74 A.II. 5. Fragment du journal quotidien de monsieur Barth du 12 au 23 juin 1940
- AN72AJ74 A.II. Résistance SNCF 1. Témoignage de monsieur Guerville alias TRIOUX 1er arrondissement de l'exploitation Sud-Ouest SNCF gare d'Austerlitz. Vu par mademoiselle Patrimonio le 6 février 1946.
- AN72AJ74 A.II.8. Rapports PCC
Sur la situation quotidienne entre le 7 juillet et le 30 août 1940. /Compte-rendu journalier novembre 1943.
- AN72AJ74 A.II.17. Règles générales adoptées par le service du matériel et de la Traction de la SNCF dans sa résistance aux exigences de l'occupant.
- AN72AJ74 A.II.13. Résistance Fer.
- AN72AJ74 A.II.10. Régions du Sud-Ouest, Liste par point de départ des trains complets de toutes natures.
- AN72AJ74 A.II.3. Rapport du chef de gare principal à monsieur l'inspecteur principal chef d'arrondissement SNCF, daté du 4 novembre. Résultats techniques des bombardements 1944.
- AN72AJ74 A.II.2. Rapport du chef de gare Plazanet sur les conditions de circulations des trains suite aux bombardements de la région parisienne du 18 avril au 22 juillet 1944.
- AN 72AJ74 SNCF A.II.4. Renseignements transmis par monsieur Durand le 24 novembre 1965.

Centre des archives historiques SNCF

- 0005LM0749. Accident Fery
- 0005LM0770. Accident Houssard
- 0025LM1934-007. Répertoire des tracts communistes.
- 0025LM1934-008. Répertoire des tracts communistes.
- 0025LM1940-004. Résistance, Passeur, liste des agents fusillés par les Allemands.
- 0025LM1940-006. Service central personnel, La SNCF dans la guerre 1939-1940.
- 0039LM0022. Rapports quotidiens d'exploitation 1940.
- 0039LM0058-001. Comptes-rendus hebdomadaires des faits saillants intéressant la délégation française auprès de l'EBD Paris Sud en 1943.

- 0039LM0058-002. Guerre 1939-1940.
- 0040LM02816042. Ordre général n° 29 de la SNCF concernant les mesures disciplinaires pendant la durée des hostilités.
- 005LM0219. Accident Jaud.
- 0118LM0121-004. Renseignements sur des agents sanctionnés pour communisme ou activité antinationale.
- 0303LM0012-001. Agents arrêtés par les autorités allemandes, région du Sud-Ouest, service matériel et traction Carrayrou, Bouju, Lafon, Baynat.
- 0303LM0020-11. Bombardements : liste des agents tués, blessés sinistrés.
- 0303LM0022-002. Fourniture de renseignements concernant les effectifs aux autorités allemandes datées du 1^{er} février 1942.
- 0420LM0002-009. Délimitation des régions SNCF.
- 0505LM0453-015. Subvention SNCF à l'Hôpital chirurgical de Juvisy.
- 1380LM0001-012. Tableau du personnel du Service du Matériel et de la Traction au premier juillet 1941.
- 1380LM0001-013. Tableau du personnel du Service des Voies et Bâtiments au premier juillet 1941.
- 1380LM0001-014. Tableau du personnel de l'Exploitation au premier juillet 1941.

Centre d'archives multirégional SNCF

- 1998/015/CRCS/629/3. Lettre du 21 avril 1955 d'un ancien cheminot de Juvisy Viveyrol René à l'ingénieur en chef lors de sa reconstitution de carrière.
- 2005/028/ETAT/209/5. Dossier de Chavagne Martial.
- 2005/028/ETAT/66/4. Dossier d'André Coutant.
- MIC 1994/1035. Dossier de René Viveyrol.
- 2005/028/ETAT/69/3. Dossier de Dumaitre Gabriel.
- 2001/001/ATDIV/0304/035. Dossier de Barillot Roger.
- 2005/028/ETAT/1954. Dossier de Barboutie Jean-Baptiste.
- 2005/028/ETAT/127/6. Dossier d'Émile Ramond.
- MIC2007/7090 ; 2005/028/ETAT/2269/3. Dossier d'Yvan Lagrange.
- 2005/028/ETAT/2269/3. Dossier d'Olivier Nicolas.
- 2005/028. ETAT/454/16. Dossier de Baynat Élie.
- 2005/028/ETAT/106/12. Dossier de Gaston Chabrol.
- 2005/028/ETAT/69/3 : Dossier de Coutant André.
- 2005/028/ETAT/434/11 : Dossier de Marcelin Blanc
- 2001/001/ATDIV/604/26 : Dossier d'Henri Pinçon.
- 2005/028/ETAT/77/2 : Dossier de Albert Imbault.
- 2005/028/ETAT/78/3 : Dossier de Josph Lamour.
- 2005/028/ETAT/89/1 : Dossier de Germain Rey.
- GEN/346 154 : Dossier de Anfré Fouassier.
- GEN/132971 : Dossier de Robert Gaujard.

- GEN/346283 : Dossier de Michel Mahe.
- GEN/372865 : Dossier de René Pinthon.
- GEN/374140 : Dossier d'André Ragonneau.
- 2000/007/MIDI/160/11 : Dossier d'Edouard Cluzel.
- 2005/028/ETAT/2748/4 : Dossier d'Henri Combmorel.
- MIC2004/2635 : Dossier d'Edouard Villepreux.
- 2001/001/ATDIV/148/4 : Dossier de Gabriel Jaillard.
- 2005/028/ETAT/2269/3 : Dossier de Jean Lafon.
- 2001/001/ATDIV/69/41 : Dossier de Marenne Rene.

BnF gallica

- Compte-rendu sténographique/fédération nationale des travailleurs des chemins de fer. Congrès tenu les 27, 28, 29,30 juin 1938 à Paris.
- L'humanité n° 10458 du 31 juillet 1927. Article concernant la maison du peuple CGTU Juvisy.
- Assemblée nationale n° 2344. Rapport de la commission chargée d'enquêter sur les évènements survenus en France de 1933 à 1945.
- N ° 20 379, le Matin, Édition du 9/1/1940.
- Le Petit Parisien du 5 janvier 1940, accident ferroviaire.
- Une du matin du 11 aout 1942 accessible via la médiathèque du Mont Valerien.

Archives étrangères

- Bundesarchiv, Bild 183-S69236 / CC-BY-SA 1.

Musée de la résistance nationale de Champigny-sur-Marne

— Fond Delage. Plan du 1er arrondissement du service VB « Situation au 11 juin 1944 ».

Maison de la banlieue et de l'architecture

— 3E LYCEE MARCEL PAGNOL, 50 ans après des Athégiens racontent leurs combats pour libérer la France, 1994-1995, 91 p.

Le Maitron en ligne

- | | |
|--------------------|----------------------|
| — Henri Terrien | — Pierre Brossard |
| — Pierre Lacombe | — Olivier Nicolas |
| — Georges Ruppé | — Jean Hemmen |
| — Albert Hernot | — Charles Schmidt |
| — Louis Piget | — Gaston Chabrol |
| — Samuel Deborde | — Théophile Potereau |
| — Louis Piget | — Octave Angerand |
| — Maurice Guillon | — Auguste Vedy |
| — Henri Pinçon | — Marius Corjon |
| — Pierre Lacombe | — Henri Gillet |
| — Albert Maurieras | — Marius Paquereaux |
| — Lucien Midol | |

Collections privées

CBC :

- Carte du triage de Juvisy dressé par le chef de gare après les bombardements.
- Listes des agents tués, blessés ou sinistrés du bombardement de Juvisy
- Document du 18 avril 1943, force et point d'attache des grues de relevage en service de la région du Sud-Ouest
- Lettre du commissaire de police, chef de la section politique au commissaire principal, datée du 24 juin 1943.
- Le rapport du chef d'entretien, non daté.

- Le rapport du chef de dépôt du 9 mai 1944.
- Note du PC central de la SCNF du 24 avril 1944.
- Lettre du directeur de la région sud-ouest aux autorités allemandes datée du 22 avril 1944.
- Lettre du directeur de la région Sud-Ouest datée du 27 avril 1944 énonçant l'ordre de priorité des travaux effectués à la suite du bombardement de Juvisy et de Villeneuve-le-Roi.

CKL. (Documents confiés par Karim Lozes ou regroupé sur son site):
<https://plus.google.com/photos/+KarimLoz%C3%A8s/albums?banner=pwa>

- Registre des décès des villes d'Athis-Mons pour l'année 1944.
 - Photographie des soldats allemands en gare de Juvisy.
 - Serge Monjeaud et André de Wolfe Souvenir du bombardement des gares de Juvisy-sur-Orge et d'Athis Mons le 18 avril 1944.
 - Témoignage de Mme Wilkovsky, née en 1932 à Athis Mons, recueilli le 9 décembre 2007 par Frédéric Praud.
 - Collection Francis Attou : cartes postales représentant la gare.
 - Collection Madeleine Tessier : Photographie de la guerre à Juvisy.
 - Collection Robert Baudet : Photographies des destructions.
 - Collection Suignard : Photographies du pont de Lyon détruit.
 - Collection Jean Claude Lajoie : Photographie de Lucien Midol.
 - Collection Maurice Nonet.
- Collection de Michel Annet, association philatéliste APRA. Lettre du 2 juin 1941 écrite par Ramon.

Entretien/correspondance

- Échanges d'e-mail effectués avec madame Geneviève Cotty effectué dès février 2013.
- Échanges d'e-mail effectués avec Monsieur Georges Rlibeill.
- AV1 AT L099/E01 Entretien avec René le Goff cheminot de Nantes-Blottereau à partir 1943 réalisé le 30/10/2012 par Cécile Hochard.
- Entretien de Robert Hernio par Serge Wolikow le 3 juin 1993, cassette vidéo 122 min conservé au fond cheminot de Paris.

LISTE PARTIELLE DES CHEMINOTS DE JUVISY 1939-1945

ADAM Raymond	BONET Maurice
AILLAUD Lucien	BONHOMME Lucien
ALFROY René	BONNET René
AMIGUES Jean	BONNETIER André
ANDRÉ Eugene	BONNEVAL
ANDRON Jean	BORDAS
ANGERAND Octave	BORDEREAU Émile
ARNAUD Henri	BORDES
ARNAULT Augustin	BORREDON
ARNAVIELKE Jean Paul	BOUCHERON
ARTOLA Germain	BOUCHET Eugene
AUBERGER Louis	BOUILLEAUX André
AUCLAIRE Henri	BOURNIER
AUDARD Marcel	BOUTIN Edmond
AUDOUBERT Charles	BOUTOT
AUFRENE Henri	BOUTY Henri
AUSSAGE Isabelle	BOUVIER Alexandre
BABAULT André	BOUYSSOU Roger
BANIEL, Pierre	BRASSEUR Henri
BARBOUTIE	BROCARD Simon
BARBREL Yves	BROCHET
BARJOU	BROUSSEAU Gaston
BARRET Roger	BRU Pierre
BARTHÉLEMY Baptiste	BRUNERIN Robert
BASSADER	BRUNET Henri
BASTINE François	BRUNET Roger
BAUDIC René	BU Felix
BAUJARD Émile	BUSTOS Manuel
BAUNY Alfred	CARPENTIER André
BAUTHAMY	CARTERON René
BAYNAT ELIE	CASSADOUR Georges
BECOT Léon	CASTAING Pierre
BELLARDIE Louise	CENTIGNAC Antoine
BERGE Marcel	CERVEAU Gustave
BERTHULEAU	CERVEAU Roger
BERTIN Georges	CESSAC
BESNARD Roland	CESSIER Prosper
BESSON Louis	CHABROL Gaston
BEULAGUET Roger	CHAILLARD
BLANC Alfred	CHAILLOT André
BLANC Marcelin	CHAILLOUX
BLANCHARD Georges	CHAPELAIN René
BLARD Jean	CHARLES Marcel
BLAYAC Henri	CHARLIER Alexandre

PEREIRA Benjamin

CHARLOT Désiré
CHARRETIER
CHARTIER André
CHARTIER Victor
CHASSAGNE André
CHÂTAIGNER Auguste
CHÂTEAU Gaston
CHAUMAZEAU Henri
CHAUTARD George
CHAUVEL Marie
CHAUVET Lucien
CHAVAGNE Martial
CHAVANNE Fernand
CHICOIS René
CHICOU André
CHOPARD Lucien
CHUSSEAU Robert
CLAVIER Georges
CLUZEL Edouard
COIFFIER Roger
COLAS Robert
COMBEMOREL André
CONTAMINE James
CORBIN Léon
CORJON Marius
COSQUERIE Yves
COTTIN
COUDERT
COUILLAUD
COURAL
COURTRY Alexandre
CROSNIER Georges
CROYER Paul
DALBIN Henri
DARDENE
DAMMARON Paul
DASPET
DEBOCHERON Alexandre
DEBORDE Samuel
DEBOUSSET Maurice
DEGABRIEL André
DELABRE Jean
DELAMBRE Henri
DELTRIEUX Paul
DERET Jules
DESCHARTRES Henri
DESCHARTRES René
DESNOYERS Pierre
DESSIGNY Auguste
DEZFARGEAS André
DIDIER
DOGNON Robert
DOREMUS Thérèse
DOUAT Dominique
DOUVARD Alain

PEREIRA Benjamin

DRE
DROMIN Paul
DUARD Albert
DUBOIS Pierre
DUBONTET Marcel
DUFEU Bernard
DUMAITRE Gabriel
DUMONT, Roger
DUPIRE Edmond
DUPONT Charles
DUPRE Alexandre
DUPUY Eugène
DURIEZ
DYDIER Édouard
EBAYOC François
ESTRADE Jean
ETCHAZ Dominique
ETHALON Louis Charles
FAGES Raymond
FAIVRE Henri Charles
FALLIGHUERHO François
FAROUX
FAURE
FAVAREILLE
FEYNEROL
FIERRO Joseph
FLORENTIN Raymond
FONTANY Aimé Alexis
FORESTIER
FOUASSIER André
FOUASSIER Lucien
FOULQUIER Raymond
FOURCADE Élie
FOURMOND André
FRAGNON
FRANQUEMANGE
FURY Jules
FUZEAU Henri
GAGNAIRE
GAGNEUR Roger
GALTIE
GANDON Emmanuel
GAUJARD Robert
GAULTIER Émile
GELAT Raymond
GENESTE
GENEVRIER Lucien
GERVAIS Georges
GILLET Henri
GIRAUD Jean
GOMBERT André
GORNOT Jean
GOUGAUD René
GOULET
GRANIER Raoul

GRAULIER Leonard
GRENOUILLAT Ernest
GUEGUEN
GUIBAUD
GUILLON Maurice
GUILMANDIE Marcel
GUISET Louis
GUISET Odette
GUY Lucien
HAYE pierre
HEME Charles
HERNOT Albert
HEYRAUD Maurice
HUET Henri
HUGUET
IDENAC Jean
IDOUX
IMBAULT
ITASSLK Émile
IZARD Noel
JACOB André Joseph
JAILLARD Gabriel
JALAT Jean
JOFFRE Pierre
JOSEPH
JOULIN Arthur
JOUSSAIN Camille
JUHEL Raymond
LABORIE JEAN
LABOUREAU Pierre
LABROT Léonie
LACOMBE Pierre
LACOMY Étienne
LAFON Jean
LAGRANGE Ivan
LALANNE Maurice
LALLEMAND Marcellin
LALLET Roger
LAMBERT
LAMOLE Jean
LAMONERIE François
LAMOUR, Joseph
LANGLADE Maurice
LANSON Maurice
LAPARDE Pierre
LAPEYRE Jean
LAPISSE Marceau
LAPISSE Marceau
LARDEUR Edouard
LARGE Augustin
LARVARON André
LAUNEAU Gaston
LAUREL Rene
LAVIALLE Albert
LAVIGNE Julien

LE BERRE Yves
LE BERRIGAUD Pierre
LE BRETON Jean
LEBON Maurice
LEBOURG
LECLERC Marcel
LECORVELLER
LEFOL Joseph
LEGRIX Fernand
LEGROS Raymond
LELIEVRE Auguste
LESTANG Octave
LEVEILLE Octave
LIGNERES Léo
LOISEAU
LUBIN Etienne
MABILLOT
MACHINAUD André
MADRE Henri
MAHE Michel
MAILLARD
MALABRE Henri
MALHOUROUX Albert
MANDE Bernand
MANEZAN Paul
MARENNE René
MARTRE
MARTY Raymond
MARY Henri
MASSIAS
MASSON Louis
MATONNIERE
MAUPOME Léon
MAUREL René
MAURIES Lucien
MAURIERAS Charles
MAYEUR Ernest
MENAGER Flavien
MERLE
MICHON Francis
MIGAULT
MONTAUPIER Georges
MONTAZEAU
MOREAU
MOREAU René
MORNET Marcel
MOROGÉ
MOURGUES Marcel
MOUYSSSET Sylvain
NICOLAS Olivier
NIEL Fernand
NINIVE Auguste
NOUAILLES Maurice
PAILLETAU Camille
PAJOIS Robert

PEREIRA Benjamin

PAMMANECH Georges
PARINET Lucie
PARTHONNAUD Léon
PASCARAUD Roger
PASQUET Henri
PASQUET Henri
PASQUIER Désiré
PASQUINET Georges
PEGOURIER
PENANT Guy
PENNAVAYRE Marius
PERRIN Robert
PEYROT Pierre
PICANDER Robert
PICARD Raymond
PICHON
PICHONNAT
PICOT Henri
PICTROUNNAT
PIFFAULT Georges
PIGET Louis Camille
PINAULT
PINCON Henri
PINTHON René
POINSON
POMPOUGNAC Henri
PORTERAUX André
POTIER Jean
POTREAU Théophile
POUPON Yvonne
POUZALGUES Henri
PRADEAU Émile
PRECIGOUT Rene
PREGON Vincent
PRENANT Guy
PRETESEILLE Emmanuel
PREVOT Desiré
QUERRIEN Yves
QUETIN Pierre
RAGONNEAU André
RALD Emile
RAMOND Emile
RAUNIER Jean
REBEYRE André
REGNIER
REMY Léon
RENAUD
RENAUX, Yvonne
REVERDY

REVIGNES Jean
REY Germain
REY Marcel
ROCHE Jean
ROCHE Vincent
ROLLAND Émile
ROQUEJOFFRE Jean
ROUSSEAU André
ROUYEN Marcel
ROY Lucien
ROY Robert
ROYER
RUPPE Georges
RUQUET Albert
SALERE
SALOMON
SANTOURNIN
SARRAZY
SAUCHARD
SEREZAC Léonard
SIMONNET Charles
SOULIER
STAING Pierre
TAUPIN
TAUR Georges
TAURILLON Roger
TEILLOL Simon
TENAULT Alphonse
TERRIEN Henry
TERRIOUX Pierre
TESSIER Prosper
THER
THIBAULT
THOMAS Robert
TRONGET
VALADAS Raymond
VALIERES Roger
VAPERAU Jacques
VAYSSIER Léon
VAZEILLE Auguste
VENAULT Maurice André
VERGNAUD
VERGNET Léopold
VIALARD
VIGOUROUX Alfred
VIGUIE Raymond
VILLAIN Abel
VILLEPREUX Édouard
VITRAT André

PEREIRA Benjamin