## Quelques grands sabotages des Réseaux Action

La motivation d'un saboteur des Réseaux Action était celle-là même qui animait l'action de chaque résistant, saboteur ou non, chaque jour et à chaque heure, et quelle que soit son action.

Dans la guerre totale imposée au monde libre, la passivité n'était pas admissible, la servitude était insupportable, la collaboration avec l'occupant impensable.

C'est dans l'action clandestine, dans ce combat aux dangers redoutables, que les patriotes engagés dans la Résistance retrouvaient dignité et raison de vivre.

Dans ce combat de l'ombre, l'instructeur-saboteur apportait à ses camarades en France la technique, le matériel et l'orientation des opérations.

L'ampleur et la diversité des objectifs à détruire pour aider nos Alliés en affaiblissant le potentiel ennemi, étaient impressionnantes.

Des attaques aériennes massives auraient provoqué des pertes immenses dans la population.

C'est pourquoi, chaque fois que cela s'avérait possible, l'Etat-Major Interallié demandait d'abord au BCRA de procéder par ses propres moyens à la destruction de tel ou tel objectif, avant d'envisager un bombardement aérien.

Pour agir en conséquence, le BCRA avait deux formules :

— envoi d'un ou plusieurs saboteurs devant réintégrer Londres, une fois la mission accomplie.

— exécution de l'opération par les soins d'un instructeur-saboteur, dans le cadre de sa mission de longue durée, en liaison avec les équipes de sabotage recrutées et formées au sein de la Résistance.

L'efficacité d'une équipe bien soudée et entraînée, et tout autant, celle du saboteur isolé, se révéleront aussi puissantes qu'un bombardement dans de nombreux cas.

Le sabotage aura même l'avantage d'être totalement imprévisible, de ne pas pouvoir être annoncé par des sirènes d'alerte, et d'être souvent imparable au moment et à l'endroit que des saboteurs bien renseignés et organisés auront choisis.

C'est pour illustrer cela que voici, narrés par leurs auteurs, quelques prestigieux sabotages à l'actif des Réseaux Action.

## 3 mars 1944 — 12 h 54 : les usines Bronzavia à Courbevoie sautent

Il y a cinq jours, le Délégué Militaire de la région de Paris, recevait un message de l'Etat-Major Interallié qui lui disait ceci : « Si dans sept jours Bronzavia n'a pas sauté, la RAF envoie cinq cents bombardiers sur Courbevoie ! » et, de sa voix tranquille, il m'a dit :

« Vieux, il faut que dimanche tout soit terminé et que mon télégramme arrive à l'Etat-Major de Londres avant lundi matin, sinon les avions seront sur l'objectif la nuit suivante ; on en a besoin ailleurs, des bombardiers !… »

Alors, chacun s'est mis au travail. Tout le groupe, depuis lundi matin, était en état d'alerte. Les charges ont été préparées dans le petit appartement de la rue Olivier-de-Serres, et Fléau, l'un des saboteurs, par un de ces hasards qui font toujours bien les choses, a découvert qu'un de ses anciens officiers de 1939 était ingénieur à l'usine. Nous sommes allés voir cet ingénieur. « Bien pensant », mais un peu inquiet. Fléau lui a merveilleusement fait comprendre la situation, avec ses risques et ses avantages, si bien qu'après l'exposé de notre ami, il n'avait plus le choix. Il nous a tracé un plan de l'usine, repérant les machines principales, en particulier les rectifieuses usinant les horizons artificiels pour la Luftwaffe.

C'est un précieux auxiliaire, cet ingénieur. Hier, accompagné de Fléau, j'ai fait avec lui le tour des bâtiments et noté les différentes issues. Nous lui avons posé un tas de questions auxquelles il a répondu avec une telle précision que l'opération devient un travail pour amateur.

En tout cas, jusqu'à présent, tout se présente pour le mieux.

Hier soir, nous avons eu une dernière réunion groupant les hommes participant à la mission. Nous sommes treize. Aucune importance, personne n'est superstitieux chez les gars de l'Action.

Il y a là, autour de moi, Yann Aubrey, Henri Balmain qui tombera à Lorris dans le Loiret en août 1944, Pierre Biro, André Coquet qui sera déporté et mourra à son retour en France, Henri d'Eyrames, André Fouquat-Cisaille qui sera tué fin juin 1944 dans la Nièvre, Jean Gimpel, Rémy Lignat, Roger Prévost, Jean-Claude Suarés-Fléau, et deux autres camarades dont le souvenir mais non le nom demeure.

Penchés sur le plan de l'usine, nous avons tout préparé : le planning de l'attaque, le poste et la fonction de chacun, chaque détail a été étudié. Nous sommes prêts et, tout à l'heure, j'entrerai seul, par la porte principale de l'usine, en visiteur. Si mon colt ne claque pas, l'ensemble du groupe me suivra. Après ? Eh bien, après, on verra !…

Je regarde ma montre. Il est 10 h 05. Je reste seul sur le refuge, et la neige tombe ; j'attends…

J'attendrai près d'une heure comme cela, étonnamment suspect sur cette place balayée par le vent glacial, et les hommes autour de la place évoluant d'un café à l'autre, attendront comme moi. Pourtant, le mot d'ordre de la conspiration est : « Cinq minutes de retard : inquiétude ; dix minutes : danger ; quinze minutes : fuir ».

Mais aujourd'hui, malgré les conseils, malgré les dangers, malgré l'impatience, il faut attendre la camionnette qui amènera les saboteurs et les explosifs.

A 11 heures, elle arrive enfin. De son volant, Roger me fait signe. Dans le fourgon, Cisaille, Fléau et Edmond ont déjà préparé les mitraillettes.

Rue Bayen, ce sont les joueurs d'une équipe de football, chargés de leurs valises à grand renfort de bourrades et de plaisanteries joyeuses, qui s'introduisent un à un dans le fourgon et en rabattent la bâche.

Il règne une atmosphère formidable derrière cette bâche. Les armes circulent, les chargeurs s'adaptent, les mains un peu nerveuses tremblent au contact de l'acier…

Dans la cabine, je caresse la crosse de mon colt, tandis que la voiture roule sur une grande avenue, traverse un pont, prend un virage à droite, un virage à gauche, puis une petite rue et s'arrête le long d'un grand mur.

Derrière le grand mur, l'usine s'étend dans toute sa splendeur.

Notre guetteur est là ; il attendait aussi. Il ôte son chapeau. Signe conventionnel : rien de suspect. Un à un, les hommes descendent de la camionnette, silencieux, calmes et prêts maintenant ; les mitraillettes se dissimulent mal sous l'imperméable ou sous le manteau ; les bras se tendent au poids des valises pleines de charges, les yeux inquiets fouillent la rue déserte.

Je marche seul, la main dans la poche de mon manteau, vers la grande porte, vers l'aventure. J'apparais sans doute aux autres comme un fantôme effleurant à peine l'asphalte, mais personnellement, j'ai l'impression que je tremble d'appréhension.

Trois marches à monter. Pourquoi ai-je buté sur la troisième ? Pourquoi la porte est-elle entr'ouverte ? Est-ce un piège ?

Pas le temps de réfléchir ni d'hésiter, il est trop tard ! J'entre… A droite, la loge du standard, à gauche les gardiens.

Le canon d'un colt se braque sous le nez du jeune standardiste, et ce dernier, affalé sur sa chaise, implore : « Non ! Non ! Ne me faites pas de mal, Monsieur !… »

J'ai envie d'appuyer sur le nez du jeune homme pour en faire sortir du lait, mais j'ai aussi envie de lui dire merci.

Puis les hommes entrent, capturent les gardiens, font taire les chiens de garde, fouillent le rez-de-chaussée, et je bondis dans les étages. Les minutes sont précieuses. Il faut empêcher qui que ce soit de donner l'alerte.

Des portes qui s'ouvrent sur les bureaux vides. Mais, à un portemanteau, des pardessus… La dernière porte est ouverte, et je reste dans l'embrasure, le revolver à la hanche. Trois hommes derrière un bureau magnifique, trois industriels, les administrateurs de l'usine… Ils semblent surpris et même furieux de constater qu'un inconnu se permet d'entrer sans frapper.

L'un a même dit : « Qu'est-ce que c'est ? ».

Alors, j'ai fait un pas en avant et mon bras, au bout duquel pèse le colt, s'est tendu.

Il n'y a pas eu de bruit… Six bras d'automates se sont dressés puis les trois hommes ont obéi, peut-être parce qu'ils savent commander, sûrement parce qu'on ne discute pas avec un revolver. Ils ont obéi à la lettre.

« Baissez les bras, écartez-les du corps… descendez au rez-de-chaussée, vous êtes attendus ! ».

En arrivant dans le hall, ils se sont laissés choir dans les fauteuils, ils ont accepté une cigarette, ils auraient tout accepté…

L'un d'eux a dit, avec un soupir de soulagement : « Ca ne fait rien, vous êtes gonflés, les gars ! ».

Les douze coups de midi ont alors sonné au clocher d'une église.

Je rassemble l'équipe. Toute l'usine doit être fouillée, les deux entrées surveillées, et personne ne doit sortir. Les machines à faire sauter doivent être repérées tout de suite.

Rémy garde l'entrée principale avec deux hommes, Jean et son équipe l'entrée des ouvriers. Le hall est sous la surveillance d'Henri et Yann. Le hall, c'est le comité de réception où les suspects sont rassemblés, parce qu'il entre continuellement des ouvriers par la porte de Jean. Des hommes de l'équipe escortent ces ouvriers jusque dans le hall, où ils peuvent regarder de tous leurs yeux ces terroristes, leurs armes à la main, qui offrent des cigarettes.

Mais les saboteurs sont au travail. Les charges se collent à l'acier des rectifieuses. Je circule d'un point à un autre, l'œil sur la pendule, l'oreille aux écoutes.

Dehors, le long du mur, Roger répare longuement une panne problématique et Olivier circule de long en large sur le trottoir… C'est long, long… Et pourtant, Fléau, Cisaille et Rémy transpirent à grosses gouttes.

Ça y est, les crayons à retardement sont appuyés. Il est 12 h 30. Nous avons vingt-cinq minutes pour gagner le large. Les saboteurs ramassent leurs valises ; il reste encore six charges.

La décision est prise : avec Fléau, Cisaille et Rémy, nous nous précipitons au sous-sol. Juste sous le hall, sont groupés les transformateurs, la puissance, la force motrice de l'usine. La porte est bouclée. Il faut cinq précieuses minutes pour trouver la clé, il en faut dix pour couper le courant, poser et amorcer les charges entourées de chiffons imbibés d'huile, pour faciliter l'incendie.

Enfin, nous sortons du sous-sol. La sueur ruisselle sur nos visages.

J'aperçois Henri qui parle à trois hommes arrêtés devant le cordon détonnant qui relie les rectifieuses. Il les fait escorter jusqu'au hall.

Une ouvrière veut aller chercher son sac au vestiaire. Impossible. Elle comprend mal, il faut la bousculer un peu. Tant pis, il n'y a plus de temps à perdre ! Profitant de la discussion, les trois hommes ont gagné l'escalier sans que personne s'en aperçoive. Ils sont arrivés tranquillement au premier, ont ouvert une porte et saisi le téléphone.

Et tout à coup, une sonnette de téléphone au standard : le poste numéro 8 appelle. Henri s'est élancé dans l'escalier… Dans le bureau, deux hommes sont pendus aux écouteurs, le troisième a la main sur la crémone de la fenêtre.

La mitraillette d'Henri, muet comme une carpe, les intimide. Ils ne réagissent pas sur le moment et descendent l'escalier. Une botte dépasse de la cotte de mécanicien de l'un d'eux. Des Chleus !

Fléau s'est précipité vers moi : « Dis ce sont des Boches… Laisse-les moi ! ». « D'accord ! ».

Alors, le théâtre de la terreur a levé son rideau rouge sur le dernier acte de la grande tragédie.

Cent spectateurs regardent, la respiration coupée, le drame qui se déroule à trois mètres d'eux. Cent ouvriers qui n'oublieront jamais ce samedi tragique.

« Papirs ! » a hurlé Fléau, en arrachant la blouse bleue de l'un des Boches, découvrant son uniforme. Les trois portefeuilles contiennent des Ausweiss, des photos, des papiers militaires allemands. Le plus âgé a fouillé dans la poche de son manteau. Il n'a pas eu le temps de sortir son revolver.

J'ai hurlé : « Tire ! », et Fléau a vidé son chargeur.

Le premier Boche est tombé à mes pieds, la face contre terre ; une écume rose s'étale sous son ventre, ma main fouille dans sa poche et sort un revolver.

Les deux autres tentent de fuir, mais une seconde rafale les arrête.

Il est 12 h 50. Je donne l'ordre de repli par la sortie des ouvriers.

Les spectateurs ont vu tout cela, qui n'a pas duré une minute. Ils ont vu les lueurs sortir des armes, le claquement des balles s'est imprimé dans leur tympan. Ils ont eu très peur, une peur silencieuse qui leur a coupé les jambes. Ils n'ont pas bougé ; ils n'ont pas compris tout de suite qu'il fallait abattre ces témoins, qu'il fallait empêcher un contre-sabotage possible ; ils n'ont pas pensé aux milliers de camarades tombés sous les balles des pelotons d'exécution, et en voyant mourir trois soldats ennemis, ils ont cru que c'étaient trois hommes. C'était la guerre, avec toute son horreur, qui les frôlait.

Puis, les terroristes ont couru vers la sortie des ouvriers. Je suis parti le dernier, avec Edmond, en regardant les rectifieuses et la pendule. Plus que trois minutes !

Alors, les spectateurs aussi ont suivi. Ils ont laissé les trois morts seuls dans l'usine, près des charges de plastic.

Devant le mur, le moteur de la camionnette tourne. Les hommes s'engouffrent sous la bâche et la voiture part, roule vite, le plus vite que lui permet son gazo.

Au moment où nous franchissons le pont de Levallois, une énorme explosion déchire le ciel…

« Merde ! Il était temps ! » dit une voix, sous la bâche.

Par le hublot de la cabine, je regarde les gars. Une flamme de victoire brille dans leurs yeux. Guy, qui conduit la voiture, ne voit que l'avenue longue, si longue, sur laquelle il faut s'arrêter pour déposer des camarades.

Puis il faut entrer dans Paris. Pas encore de barrages. Au contraire, des gens insouciants marchent sur les trottoirs, des Allemands se promènent, des femmes élégantes sortent des boutiques. A la terrasse des cafés, des vieux lisent paisiblement le journal. Je pense brusquement à une jolie fille que j'ai vue dans le métro, ce matin. Comme c'est loin, ce matin !…

Enfin, voici la Porte de Saint-Cloud. La camionnette est à l'abri.

Le métro me ramène avec Henri dans le centre. Adossés aux siège, l'un en face de l'autre, nous nous regardons sans parler. Cependant, la main, dans la poche du manteau, est toujours crispée sur l'arme.

Tout à l'heure, le coiffeur fera sauter ma moustache, je coifferai un feutre gris, et porterai une canadienne.

Quelques jours plus tard, « Paris-Soir » publiait le discours de Philippe Henriot annonçant l'arrestation de toute la bande de terroristes étrangers « communo, judéo, maçonno, staliniens » ayant opéré à Bronzavia.

Mais ce jour là, j'était déjà en possession des plans des usines Timken et la BBC avait annoncé la veille le succès complet de l'opération réalisée en plein midi dans une usine occupée par l'ennemi, sur les ordres de l'Etat-Major allié.

Dans les bistros de Courbevoie, les ouvriers diraient : « Faut gagner le maquis ! Bronzavia ne travaille plus, et c'est pour longtemps ! ».

Sur le marché, juste derrière l'usine, les ménagères feront la queue bien tranquillement. Elles savent depuis midi que, maintenant, les avions ne viendront pas bombarder Courbevoie ».

Pierre HENNEGUIER
*Médaillé de la Résistance*
*avec Rosette*

## Juillet 1944, destruction d'un train d'essence en gare de Vaugris

**Cette opération a été montée et commandée par Raymond Mary-Basset, ex-Cotre de la mission Armada, et par le Colonel René Gentgen, médaillé de la Résistance, auquel nous devons ce récit, avec le concours de l'Armée Secrète de la Loire.**

**Raymond Mary-Basset, Compagnon de la Libération, nous a quitté en septembre 1984.**

Un train de trente-trois wagons-citernes en gare de Saint-Fons, et un autre de quarante-six wagons-citernes en gare de Vaugris, représentaient les réserves stratégiques en carburant de la XIXème armée allemande.

Leur destruction totale ou partielle était de la plus haute importance. Il fallait faire un choix entre les deux trains et celui de Vaugris fut choisi.

Cependant, dans l'exécution d'un tel sabotage, il fallait tenter d'épargner la vie des combattants engagés dans l'opération ainsi que celle des populations voisines.

La riposte allemande pouvait venir d'abord de l'unité de gardiennage, ensuite de la garnison ennemie de Vienne, proche de 5 kilomètres.

C'est l'occasion de bien montrer que, même à un mois de la Libération, la Résistance ne comptait pas que des amis, et que les collaborateurs de l'ennemi gardaient encore l'espoir d'une victoire : à la suite d'une imprudence commise par l'un des saboteurs, un passant anonyme avait trouvé par terre un billet sur lequel étaient portés le lieu, la date et l'heure d'un rendez-vous de l'équipe pour préparer l'action. Ce passant, ayant compris qu'il s'agissait d'un rendez-vous de Résistants avait, toujours anonymement, déposé le billet qui contenait ces renseignements sur l'appui de la fenêtre du commissariat de Police et s'était éclipsé.

La chance a voulu que le rendez-vous en question ait dû être reporté de 24 heures et que, par précaution de routine, le lieu en ait été systématiquement modifié.

Et c'est en vain que, deux jours de suite, la police vichyssoise a monté une souricière, là où devait initialement se tenir le rendez-vous. Qui sait si ce passant anonyme, s'il vit encore, aura un jour l'occasion de lire ce texte, et d'apprendre ainsi que, malgré lui, le sabotage du train de Vaugris a bien été effectué ?

Tout se déroula ensuite conformément au plan prévu. Le 21, vers 14 h 30, Basset apportait la composition exacte du train et un relevé détaillé des lieux et exposait la tactique à mettre en jeu, telle qu'il l'avait conçue.

Le train comprenait bien quarante-six wagons-citernes répartis en groupes de trois. Les éléments de surveillance et de protection étaient disposés dans cinq wagons de marchandises : trois en tête, côté Sud, proches d'un passage à niveau, un au milieu, et un autre en queue du train. L'importance quantitative de l'unité de gardiennage ne put être déterminée. Elle fut appréciée en fonction des abris et des besoins de la DCA (Défense Contre Avions), qui protégeait le train.

L'ensemble était stationné sur un épi qui longeait la RN 7, au nord de la station de Vaugris. Il était dominé par un talus d'une quinzaine de mètres se terminant, en son sommet, par une levée de terre en bordure ouest de la route.

Basset avait prévu une neutralisation simultanée des équipes de gardiennage, puis, la destruction du train par des charges creuses, tirées, pour l'essentiel, à partir d'une camionnette défilant à faible allure tout au long de la voie de garage. Un wagon sur trois serait pris pour cible, les autres devraient sauter sous les effets combinés du feu et de la chaleur dégagée par le carburant répandu et

en flammes. L'approche se ferait à partir du pont de Chavanay, par la D4, le transport étant assuré par deux véhicules. Trois équipes entreraient en action, deux fixes, une mobile. Le repli se ferait dans l'ordre inverse de l'approche. L'ouverture du feu et la coupure des lignes téléphoniques seraient commandées par l'équipe mobile.

Toutefois, ce plan ne mettait pas à l'abri d'une riposte, les Allemands étant à même de bouger, en utilisant le train comme écran. La prise en enfilade du train, côté ouest, par une arme automatique de moyenne portée, prémunirait les saboteurs contre ce danger.

L'ensemble du dispositif d'attaque fut arrêté comme suit :

— une équipe FM (fusil-mitrailleur) embusquée au passage à niveau de la station, devra interdire tout mouvement ennemi sur la façade ouest du train,
— une équipe bazooka, face à la tête du train, aura à neutraliser le personnel de gardiennage et à détruire les wagons-citernes les plus proches,
— une équipe avec mitraillettes et grenades, face au wagon central de troupes, empêchera tout mouvement ou riposte adverse,
— après neutralisation du groupe de protection ennemi de queue, une équipe mobile avec piat remontera vers la tête du convoi, en détruisant, au passage, un wagon-citerne sur trois,
— une équipe de deux postiers coupera la ligne téléphonique reliant la compagnie de gardiennage à la garnison allemande de Vienne.

Le dispositif sera en place à 5 h 45 du matin.

Le feu sera ouvert, dès l'arrivée, à l'initiative du groupe mobile. La première fusée piat tirée déclenchera le tir simultané des équipes de la RN 7 et la coupure des lignes téléphoniques. L'équipe du passage à niveau n'interviendra qu'en cas de besoin.

Le transport s'effectuera par traction avant et camionnette découverte avec ridelles.

La mise en place s'opérera par dépôt, au passage des équipes FM et mitraillettes. L'équipe bazooka rangera la traction, prête au repli, à l'abri d'un couvert jouxtant la tête du train.

Le repli prendra la forme d'un mouvement inverse, la traction avant prenant la suite de la camionnette, en empruntant l'itinéraire d'approche.

Rendez-vous fut alors pris pour le 27 à 3 h du matin, à la sortie Est de Pelussin.

Le 27 réunit tous les hommes à l'heure dite. La camionnette fonctionnant au gaz de ville provenait des Ets Brunon-Vallette. Elle avait été « piquée » dans la soirée. La réserve de gaz permettrait le voyage aller. Le retour n'était pas entièrement garanti. Nous prîmes la route de Pelussin, tous feux éteints.

Basset nous attendait au point convenu. Il nous restait à faire connaissance avec des armes nouvelles pour nombre d'entre nous, grenades gamon, piat, bazooka. Les démonstrations se firent dans la nuit, non sans quelque bruit.

On procéda à la répartition des tâches ; celles-ci étant parfaitement définies, l'action devait se dérouler sans intervention de commandements, tous faisant œuvre d'exécutants.

Basset se réserva le tir au bazooka.

Et l'exécution se déroula bien comme prévu : le signal d'ouverture du feu fut donné à 5 h 45 et sept minutes plus tard, les tirs cessaient. Très vite, notre convoi, mission accomplie, prit le chemin du retour.

Ce coup de main rapide et parfait d'exécution, c'est bien là l'action de combattants de l'ombre, sérieux, calmes, déterminés, attentifs à leurs gestes, conscients des conséquences qui découleraient, pour eux-mêmes et pour l'environnement, de la moindre hésitation, et de la plus petite erreur dans la destruction du train.

Et ce sont aussi des images précises et imprévues qui se fixent dans la mémoire des exécutants : le spectacle de ce soldat allemand, occupé à sa toilette matinale en dehors de son wagon,

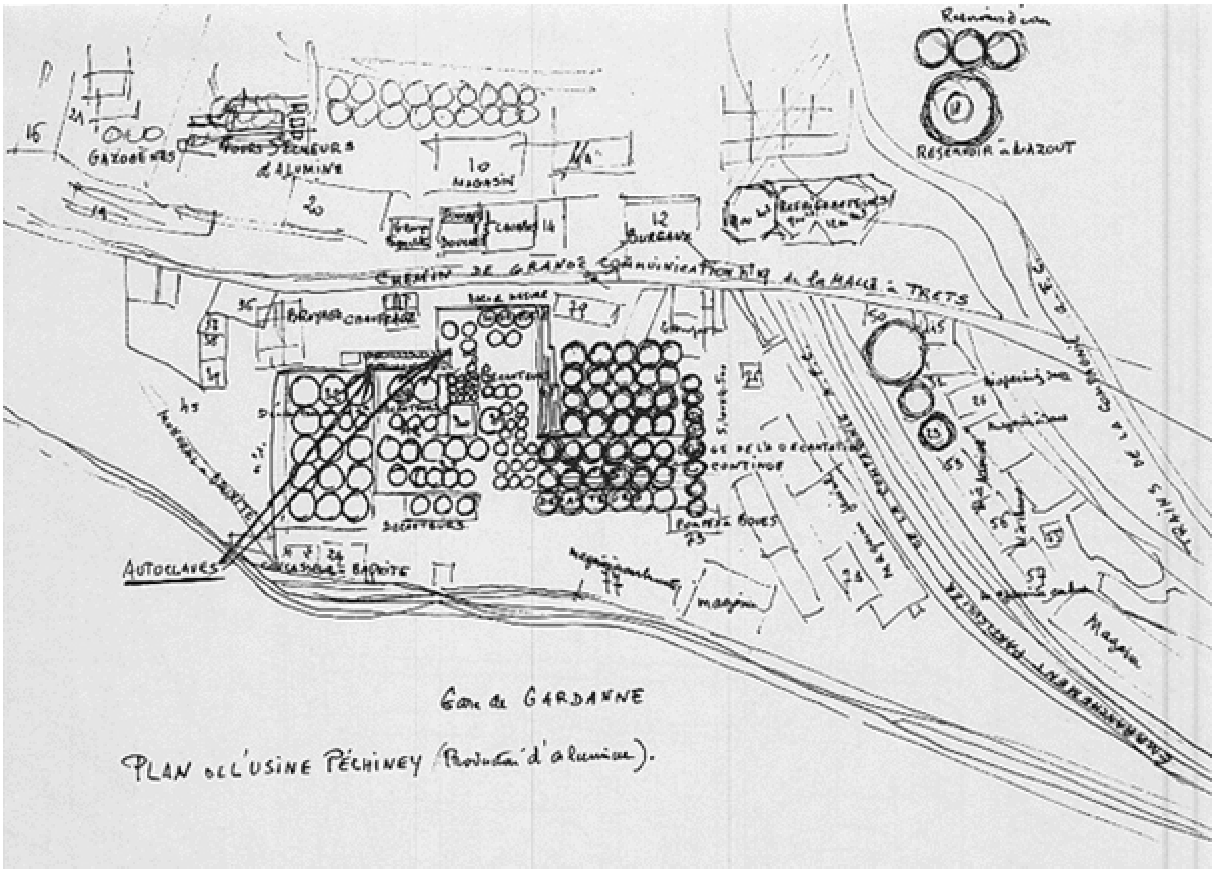
et sa fuite instantanée vers un abri dérisoire au premier coup de bazooka, celui des planches volant en éclats, cet autre soldat allemand qui se porte vaillamment à notre rencontre en remontant le talus, et qui est arrêté dans son élan par des éclats de grenade… et le jet de flammes arrière des fusées, brûlant le visage du chargeur, les wagons-citernes touchés qui s'enflamment, les panaches de fumée montant dans le ciel, une dernière rafale de mitraillette qui s'enraye avant le décrochage, et le lourd silence s'abattant sur ce champ de mort…

Et c'est encore l'image de cette femme, âgée mais alerte, debout sur le pas de sa porte, à une encablure de nous, comme étrangère au danger et qui laisse éclater sa joie, à grand renfort de gestes et de cris d'allégresse.

Les pertes ennemies ont été diversement appréciées.

Les Renseignements Généraux firent état de soixante-seize tués, deux blessés et deux survivants qui, cette nuit, logeaient sans doute chez l'habitant.

Sur les quarante-six wagons-citernes, quarante et un furent détruits. Cela devait peser lourdement sur les capacités de mouvement de la XIXème armée allemande.




## 4 mars 1944 à l'usine de Gardanne : sabotage des autoclaves

Londres vient de donner l'ordre de faire sauter les autoclaves de l'usine de Gardanne, spécialisée dans la fabrication d'aluminium et de magnésium.

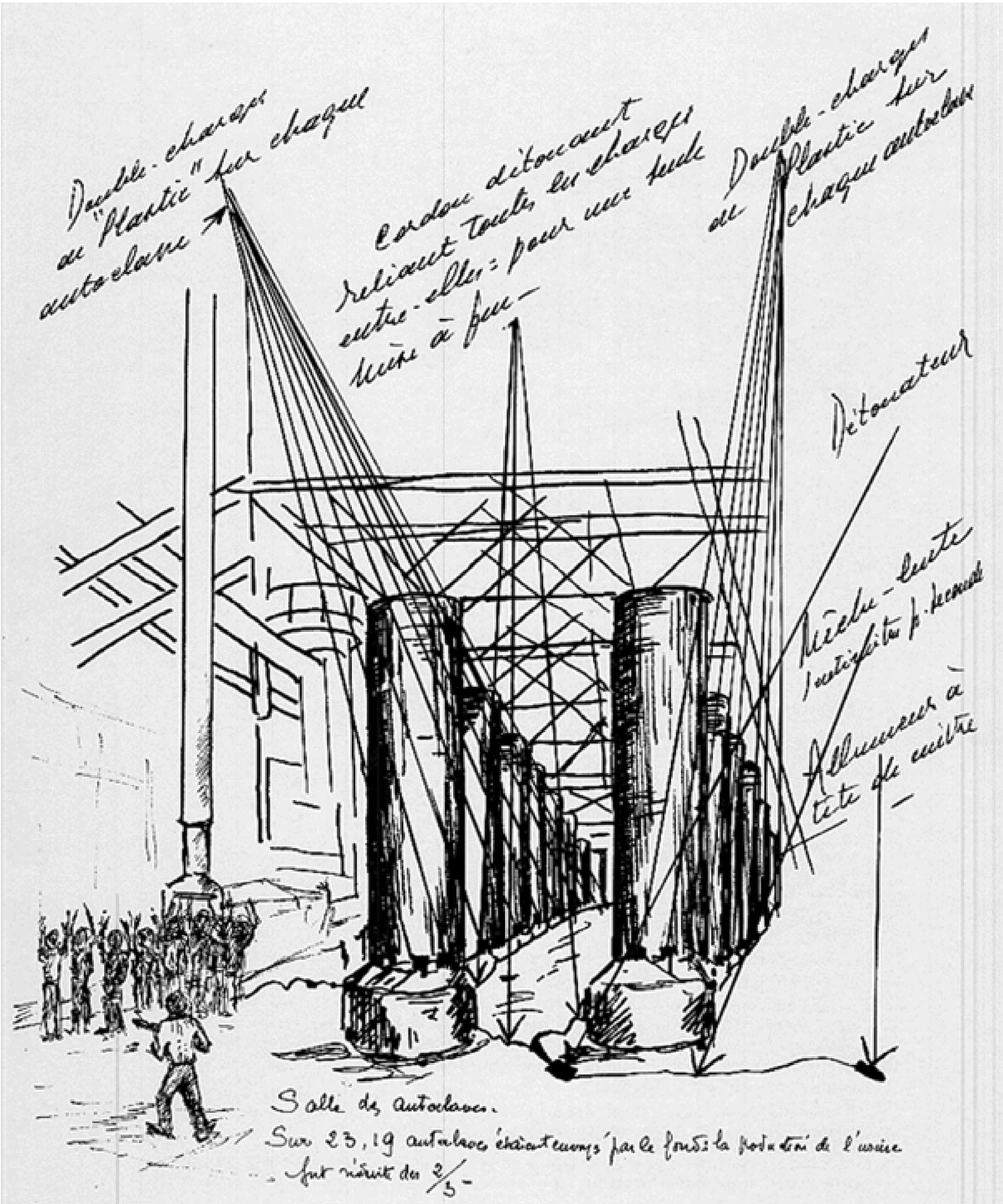
L'instructeur-saboteur René Obadia Pioche est chargé de l'opération, assisté par une équipe de sept hommes.

« Le 4 mars au soir, après un repas sommaire chez des amis sûrs à Aix, nous préparons nos charges et prenons ensuite le train de 20 h qui nous mène à Gardanne.

D'une reconnaissance effectuée deux jours auparavant, il était résulté que nous devions pénétrer dans l'usine par un trou pratiqué dans le mur d'enceinte, du côté de la gare, et ensuite, à l'aide de cisailles, nous devions nous frayer un passage à travers les barbelés et revolver au poing, arrêter le plus discrètement possible quiconque nous opposerait une résistance pour parvenir à l'intérieur.

En attendant l'heure de l'opération, que nous fixons à 3 h du matin, nous allons nous installer sous un petit hangar en tôle, situé sur la route Aix-Gardanne.

Que le propriétaire nous pardonne si nous avons quelque peu détérioré les parois, pour entrer, et qu'il soit largement récompensé en sachant que deux grands chefs, deux grands martyrs, Martin-Bret


Double-charges de "Plastic" sur chaque autoclave
Cordon détonant reliant toutes les charges entre-elles: pour une seule mise à feu
Double-charges de Plastic sur chaque autoclave
Détonateur
Mèche-lente
Allumeur à tête de mèche
Salle des autoclaves.
Sur 23, 19 autoclaves éventrés par le fond: la production de l'usine fut réduite des 2/3

et Dumont, ont couché là. Mais il soufflait un vent sibérien ce soir-là dans toute sa rigueur, et allongés sur la terre glacée, au milieu du matériel agricole, il nous fut impossible de reposer.

Vers 2 h, Martin-Bret s'en va une dernière fois aux renseignements, et revient un peu plus tard, en nous confirmant que l'usine est gardée par trente gardes armés. Cela ne modifie en rien notre projet, et vers 2 h 30 nous approchant de l'usine, nous constatons avec joie que l'entrée principale est ouverte.

Revolvers et mitraillettes en mains, nous pénétrons à l'intérieur, sans rencontrer de ronde. Martin-Bret avait dans chaque main une grenade.

Nous voilà enfin dans une vaste salle où s'élèvent les vingt-trois autoclaves, géants d'acier de douze mètres de haut. Et c'est là que nous arrêtons le premier ouvrier : « Ne bouge pas, ne crie pas, on ne te fera aucun mal » lui est-il dit avec le canon d'une arme sur le ventre. D'autres suivent au fur et à mesure, presque tous atterrés, malgré les paroles rassurantes de Martin-Bret qui assure leur garde.

Nous avons beaucoup de mal à placer nos charges contre les parois des bacs, dont le contenu est en pleine fusion ; le chatterton et le plastic fondent comme cire et cela constitue un grave danger[22]. Par bonheur, plusieurs bacs ont à leur partie inférieure une collerette qui facilite notre tâche.

Après un travail fébrile, avec la crainte qu'un mouchard nous échappe, nous terminons l'installation des charges. Les divers locaux sont alors évacués, en utilisant sans aucune gêne les ascenseurs.

Je me souviens d'une jeune fille qui, soufflée de terreur, ne voulait même pas prendre le large, que nous avons dû emmener de force hors de l'usine, et à laquelle nous avons pu à grande peine avec Martin faire avaler quelques gouttes d'eau-de-vie pour la réconforter.

Pendant que nous terminons l'évacuation, spectacle vraiment émouvant, deux d'entre nous restent les derniers pour assurer la mise à feu.

La sirène d'alarme de Gardanne entre en action avant que l'opération soit terminée, ce qui prouve qu'un salopard nous a signalés. Mais cela n'empêche rien : le travail a duré près de deux heures et l'explosion se produit à 4 h 30.

Nous avons alors rejoint Aix à pied, par des chemins détournés et y sommes arrivés vers 6 h 30 après avoir traversé deux importants barrages.

Ce fut assez amusant d'entendre dans le train, qui d'Aix nous ramenait vers Manosque, les versions les plus diverses sur les fameux terroristes de Gardanne.

Le résultat de l'opération nous fut donné par l'un de nos amis envoyé sur les lieux en reconnaissance, le surlendemain : avec dix-neuf autoclaves détruits, l'usine d'aluminium et de magnésium de Gardanne avait désormais cessé de travailler pour la machine de guerre allemande.

Sans avoir causé une seule perte de vie humaine, ce sabotage particulièrement efficace, avait ainsi répondu à l'attente du commandement allié et venait d'éviter à la population de la région un bombardement qui aurait pu avoir de dramatiques conséquences. »

Avec Pioche, ont participé à cette opération Louis Martin-Bret, qui fut en juillet 1944 arrêté à Oraison et fusillé à Signes, Paul Héraud, tué en opération, Compagnon de la Libération à titre posthume, Jean Vial, Gabriel Besson, Henri Roux, Jules Abbal et Marcel Gaïdo.

Jean VIAL
*Médaillé de la Résistance*

[22] C'est très certainement pour cette raison que quatre ou cinq autoclaves, ne furent pas détruits, le plastic fondant s'étant détaché des parois des bacs et des cordeaux dérivés munis de détonateurs. Il ne saurait y avoir d'autre explication technique.

Il est intéressant de revenir sur cette opération telle que l'a relatée pour nous Jean Vial, chef départemental de la SAP R2, et de noter qu'elle est un témoignage du résultat qu'un saboteur des Réseaux Action pouvait obtenir en projetant sur le terrain les théories qui lui avaient été inculquées au cours de sa formation.

L'ordre de sabotage émanait en l'occurrence de l'Etat-Major Interallié qui voulait éviter de procéder par bombardement, afin non seulement d'épargner des vies humaines, mais aussi de limiter les destructions dans l'usine au strict minimum permettant de bloquer la production d'aluminium. Cet ordre avait été transmis par radio à Archiduc, officier régional d'opérations.

La préparation du sabotage avait exigé le recoupement de divers renseignements reçus de plusieurs sources, et deux reconnaissances sur le terrain.

Le choix des hommes s'était fait à partir de certains critères et en tenant également compte de leur lieu de résidence et de sa distance du lieu d'opération.

La fixation du jour et de l'heure, la définition des itinéraires et des moyens de transport, à l'aller et au retour, avaient été mis au point.

Au plan strictement technique, le choix de l'explosif était fait en fonction de l'objectif, et la mise à feu avait été prévue non par crayon de retardement, mais pour une certitude totale, par une mèche lente dont la longueur choisie autorisait un délai de repli de trois minutes.

Enfin, dans la répartition des missions, il avait été rappelé que les poseurs de charges n'avaient rien d'autre à faire qu'à assurer l'efficacité du sabotage, l'ensemble de l'équipe ayant pour mission d'assurer leur protection tandis qu'ils s'acquittaient de leur délicat travail.

Tout avait été minuté et prévu, sauf l'imprévisible : la température extérieure des parois de l'autoclave était élevée et allait faire fondre l'explosif ; il fallut donc protéger les charges par un plâtrage fait avec de la bauxite trouvée sur place et préalablement malaxée. Cela prit 30 minutes au-delà du temps prévu et l'opération dut alors se poursuivre alors même que l'alerte avait été donnée. Tout se termina heureusement, mais les avant-bras, les mains et même les visages des saboteurs étaient teintés de traces rougeâtres dues à la bauxite, qui leur donnaient des aspects d'apprentis bouchers et rendaient leurs déplacements dangereux jusqu'au moment où ils purent enfin se laver.

COUTE QUE COUTE UNE OPERATION NE RATE JAMAIS.

## 26-27 juillet 1943 — Sabotage du barrage de Gigny

Les Alliés avaient débarqué en Sicile et se heurtaient à une résistance acharnée des troupes allemandes. Celles-ci, cependant, avaient de graves difficultés pour recevoir les renforts, les armements et les munitions en provenance du continent.

La Luftwaffe, malgré le pilonnage incessant de ses bases par l'aviation alliée, faisait de son mieux pour amener hommes et armes légères, mais le matériel lourd ne pouvait être amené que par mer.

L'accès de la Méditerranée par le détroit de Gibraltar était formellement interdit à la Kriegsmarine, et les bateaux italiens en Méditerranée n'étaient pas conçus pour le débarquement de troupes et de matériel sur des plages ou dans des criques.

Il fallait donc envisager l'acheminement de péniches de débarquement d'Allemagne en Méditerranée, et ce, en utilisant les canaux de la Saône et du Rhône.

Le commandement allié avait alors pris la décision de couper aussitôt cette voie d'accès à la Méditerranée, mais elle avait préféré envisager le sabotage d'un ouvrage d'art essentiel sur le tracé de cette voie fluviale, et éviter un bombardement aérien qui aurait provoqué une destruction totale. Le choix se porta sur le barrage de Gigny.

Cette mission de sabotage fut confiée à Marcel Pellay, pseudo Paquebot, qui prit, pour cette action en France, le simple nom de Jean-Marie. Il fut parachuté sur un terrain non loin de Mâcon, et en compagnie de Boutoulle Sif B et d'Henri Guillermin Pacha, se mit à l'œuvre immédiatement.

Henri Guillemin Pacha, raconte : « Une reconnaissance à pied jusqu'au barrage de Gigny nous permit de constater que l'ouvrage était bien gardé : à droite, un baraquement abritant l'unité chargée de la garde, et à chaque extrémité du barrage, un mirador avec projecteurs et mitrailleuses. Et nous apprenons que, de nuit, outre les sentinelles dans les miradors, deux soldats sont postés sur chaque berge, en amont, à cinquante et cent mètres de distance, surveillant tout accès par la Saône. Au total, huit hommes en faction, et une dizaine d'autres au repos.

Tranquillement, Jean-Marie s'avance, entame une conversation avec la sentinelle, et demande l'autorisation de passer sur le barrage, « pour éviter d'aller assez loin prendre le pont ». A notre étonnement, l'autorisation lui est donnée, et il s'engage sur la passerelle. De notre côté, passant par la route, nous le retrouvons sur l'autre berge.

La date du sabotage est alors fixée à la nuit du 26 au 27 juillet, qui sera une nuit sans lune. Jean-Marie connaît parfaitement le barrage car il en a étudié tous les plans ainsi que la maquette qui en a été faite à Londres ; et les techniciens anglais l'ont conseillé sur la meilleure méthode à utiliser.

Un matériel spécial a été parachuté avec Jean-Marie : deux scaphandres autonomes avec bouteilles d'oxygène, quatre mines sous-marines de vingt-cinq kilos de plastic chacune, avec retardement de deux heures, munies d'un flotteur affleurant tout juste à la surface de l'eau, avec un système d'attache pour régler la profondeur de la charge.

A la tombée de la nuit, nous partons tous trois dans ma voiture, mais sommes retardés par une panne d'allumage. Après dépannage chez un ami, repas chez un autre, et chargement du matériel entreposé chez l'institutrice, à environ 22 h, nous nous dirigeons vers l'objectif. De nouveaux ennuis électriques nous mettront dans l'anxiété, puis ce sera un passage à niveau fermé que nous ne pouvons faire ouvrir, sous prétexte que cette route est interdite de nuit, qu'en montrant une mitraillette, en donnant un ordre sec, et en invitant le garde-barrière très positivement à oublier notre passage.

*Barrage de Gigny : vue de la grande écluse.*

La Saône approche. Avant le pont, nous tournons vers la droite, moteur à l'extrême ralenti, et nous camouflons la voiture sous les arbres face à la direction de départ.

La barque noire que nous avions repérée est toujours là, amarrée à la berge parmi quelques autres.

Jean-Marie et Sif B, entièrement habillés en noir, enduisent leur visage et leurs mains de cirage. En deux voyages les lourdes charges sont portées à la barque, avec deux petites pagaies également peintes en noir.

Sous une pluie torrentielle qui nous apporte son concours en diminuant encore la visibilité si cela était possible dans cette obscurité totale, la barque est chargée, et la chaîne qui la retient sectionnée avec un coupe-boulon. Mitraillette à proximité de la main, mes deux camarades partent silencieusement sur la rivière, ramant très très lentement avec leurs petites pagaies, pendant que je reste à terre, mitraillette armée, pour assurer leur protection et leur retour.

Mais ils reviennent presque aussitôt. Que se passe-t-il ? La barque minutieusement choisie n'est qu'une barque pourrie qui prend l'eau fortement. Une seule autre embarcation noire est amarrée tout à côté, mais elle est métallique, donc beaucoup plus bruyante malgré les chaussures de caoutchouc. Tant pis ! Et quelques minutes plus tard, mes camarades disparaissent à nouveau dans le noir et le silence de la nuit, troublé seulement par le murmure sourd de l'averse.

Les oreilles aux aguets, le doigt sur la détente, je suis en pensée le travail de mes compagnons. Toujours avec une lenteur extrême, ils se dirigent vers le milieu du fleuve. Après quelques minutes ils tournent à 90° sur la droite, en direction du barrage. Maintenant ils se trouvent exactement au milieu des huit sentinelles. A cinquante mètres du barrage, ils arrêtent de ramer, et posent délicatement les pagaies dans la barque. Après avoir écrasé l'extrémité des « crayons »

déclenchant le système de retardement, ils vissent les cylindres étanches de mise à feu dans les logements prévus à cet effet dans les containers des charges de plastic. Puis, avec des précautions infinies pour éviter tout bruit, ils mettent à l'eau, l'une après l'autre, les quatre charges qui seront immergées à quatre mètres et maintenues à cette profondeur par des flotteurs recouverts d'herbes, pour les soustraire éventuellement à la lumière des projecteurs. Le courant se chargera pendant les deux heures de retardement, de transporter les engins contre le barrage, les flotteurs contre les aiguilles du haut et les charges contre la maçonnerie.

La barque qui a dérivé lentement ne se trouve plus très loin du barrage. Elle fait demi-tour avec beaucoup de précautions pour ne pas heurter les flotteurs et remonte doucement le courant pour rejoindre la berge, cent mètres plus haut que les dernières sentinelles. Brusquement un projecteur s'allume puis un autre. Est-ce la catastrophe ? Ils fouillent les rives malgré le fort rideau de la pluie dense, puis leurs pinceaux lumineux se hasardent sur la rivière. J'imagine les mitrailleuses des miradors, suivant les rayons de lumière. J'appréhende le crépitement des armes automatiques. Non seulement je l'appréhende mais je l'attends. Cependant le silence continue et bientôt les projecteurs s'éteignent. Ouf !…

Après de longues minutes d'attente anxieuse, la barque approche enfin de la rive et le crissement qu'elle fait entendre, en touchant la berge, semble remplir toute la nuit. Quelques secondes plus tard, la voiture, qui paraît vouloir rattraper sa défaillance de tout à l'heure, démarre à la première sollicitation. J'apprends que la lumière d'un projecteur est passée tout près de la barque et que seule la pluie a évité son repérage.

Voici à nouveau le passage à niveau. Cette fois-ci, inutile d'insister : on se hâte, sans mot dire, de venir ouvrir.

Trente kilomètres plus loin, ayant rejoint l'école, une bonne collation récompense nos efforts, après une toilette sérieuse de mes deux amis qui ont quelques ennuis pour faire disparaître totalement du visage les traces de cirage noir.

Nous apprendrons le résultat dans les heures qui viennent. Effectivement les Ponts et Chaussées, où nous avons des contacts, signalent qu'une large brèche a été ouverte dans le barrage, et que de nombreux chalands sont échoués. Trois mois, trois précieux mois, seront nécessaires pour sa remise en état.

Une deuxième alerte avait cependant éveillé l'attention des sentinelles : la barque métallique avait été abandonnée sans être attachée. Le courant l'avait incitée lentement à entreprendre une nouvelle promenade sur le fleuve, solitairement cette fois-ci, et d'une façon plus bruyante. Prises dans les faisceaux des projecteurs, elle fut transpercée de balles et coula.

Un avion, paraît-il, avait eu l'excellente idée de passer à faible altitude avant les explosions, si bien que les Allemands ne surent jamais comment avait sauté le barrage, hésitant entre le sabotage inexpliqué et les mines lâchées par avion. Cela ne les empêcha pas de fusiller le chef de poste pour négligence.

Dans la nuit du 8 au 9 novembre 1943, Paquebot sabota le barrage de Port Bernalin, à 80 km en aval de celui de Gigny. Cette fois, Jean-Marie s'habilla et habilla ses hommes avec des uniformes allemands pris à ses victimes.

Le pilier central fut coupé en deux et dix vannes pulvérisées. L'Amirauté anglaise, à la suite de ces sabotages, adressa au service une lettre de félicitations et de remerciements pour ce concours précieux apporté aux opérations alliées en cours.

Enfin, dans la nuit du 10 au 11 novembre, donc presque au même moment, la mission Armada effectua un nouveau sabotage du barrage de Gigny qui venait d'être réparé.

Mais entre-temps, les Allemands avaient tendu un filet métallique en amont du barrage, afin d'arrêter mines sous-marines ou torpilles aériennes.

La mission dut donc attaquer en force le groupe de défense avant de pouvoir placer les charges. Les dégâts causèrent un nouvel arrêt de la navigation de trois mois.

## A la mémoire de Roger Olive « Hache » 1920-1944

**En souvenir de tous les saboteurs connus et inconnus morts pour la France, nous évoquons le sacrifice obscur de l'un des nôtres, tué à Aix-en-Provence, le 17 juillet 1944, au cours d'une mission de protection rapprochée.**

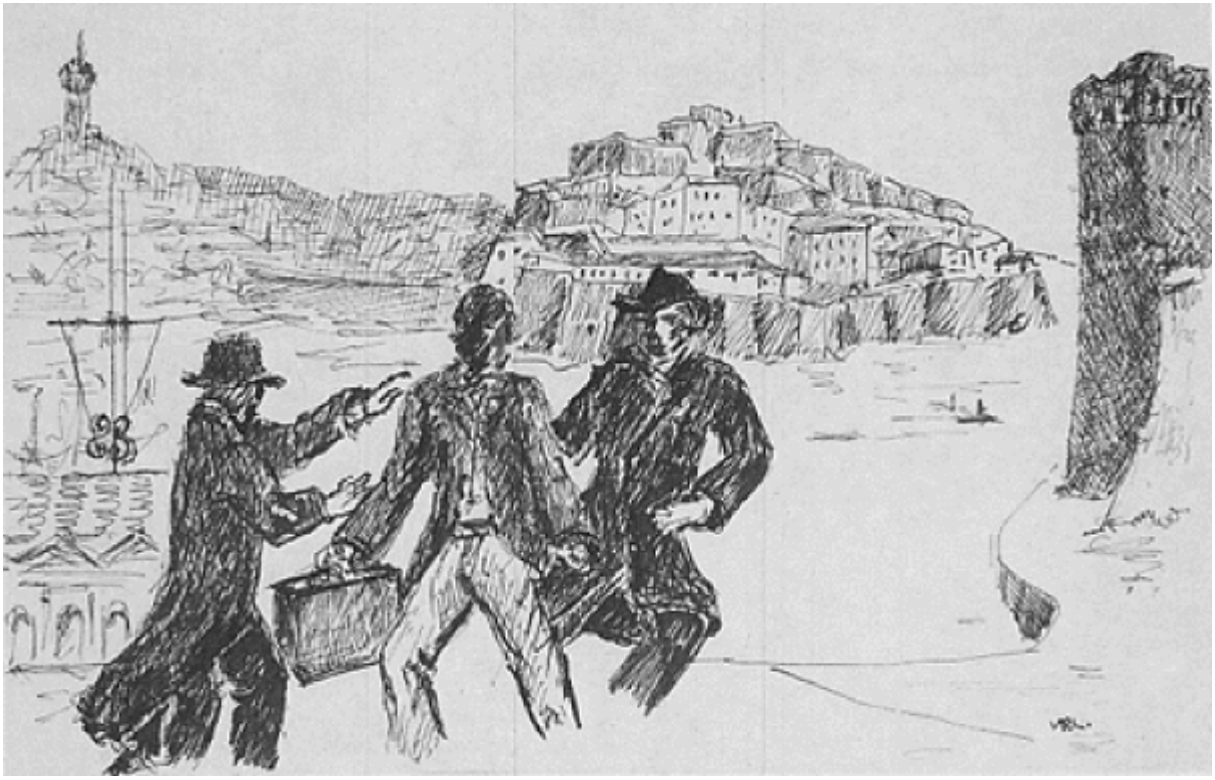
Juillet 1944, le débarquement allié en Normandie a réussi. Les exploits des armées alliées annoncent l'inexorable chute des hordes hitlériennes. La Gestapo, les miliciens, les « collabos » obnubilés par leur aveugle fanatisme tirent leurs dernières cartouches. Ils adoptent des comportements plus inhumains que jamais, multipliant d'inexplicables arrestations, rendant plus criminelles leurs odieuses opérations ajoutant encore à l'horreur de leurs sinistres entreprises.

A ce moment de la lutte contre la Gestapo, deux chargés de mission Action parachutés de Londres, Hache et La Senia, n'en sont pas à leur première sortie. Depuis plusieurs mois, ils mettent en pratique dans la région 2, le subtil enseignement des instructeurs anglais, et tiennent compte des efficaces conseils de leurs anciens et de leur propre expérience sur le terrain.

L'arrestation par la Gestapo, dans l'après-midi du 17 juillet 1944, sur le vieux port de Marseille, d'un agent de liaison des Forces Françaises de l'Intérieur, allait déclencher un inéluctable enchaînement de décisions à prendre et d'actions à mener.

Hache et La Senia se trouvent à Aix-en-Provence précisément à cette date.

Le lendemain matin, au Bar des Voyageurs, chez Milou Decory, un ami et en même temps chef départemental de la Section Atterrissage et Parachutage, ils sont avertis (il est 7 heures du matin) de l'arrestation de cet agent malencontreusement porteur, entre autres documents, d'un message en clair confirmant un rendez-vous, ce même jour, entre Circonférence, le Délégué Militaire Régional, et le chef FFI de la région, Max Juvenal.



Ce rendez-vous était fixé au Café des Sports, sur le Cours Sextius.

Un message en clair en aucun cas ne doit être porté… il s'apprend… Ce grave manquement aux impératives règles de sécurité devait entraîner de lourdes et dramatiques conséquences.

La Gestapo était donc, inévitablement, au courant de l'heure et de l'endroit du rendez-vous des deux personnalités de la Résistance, et fatalement en voulant « profiter de l'aubaine » ne manquerait pas d'envoyer sur les lieux, juste assez de monde pour tendre à Circonférence et Juvénal l'habituelle souricière.

Dans l'impossibilité d'avoir la certitude que les deux responsables régionaux (il ne restait à ce moment-là que 3 heures de battement) avaient pu être avertis ni de pouvoir les intercepter sur le trajet (faute de camarades les connaissant tous les deux) Hache et La Senia décident de se substituer à eux, tout simplement.

Cette décision, qui ressemble au départ à un téméraire coup de poker, va devenir tout au contraire, au fur et à mesure de la reconnaissance des lieux à laquelle procèdent nos deux amis très minutieusement, une opération défensive et punitive parfaitement réalisable.

Deux importants facteurs vont devenir en effet deux cartes maîtresses dans la donne des paras.

D'abord, dans ce secteur, la situation exacte du lieu de rendez-vous : le café des Sports…

Il se trouve à une quarantaine de mètres d'une toute petite rue, la rue de la Guerre, et là où pratiquement personne ne passe, une providentielle porte cochère, assez profonde qui devrait rendre possible un retournement de la situation à l'avantage des FFL.

Et puis, il y a surtout les méthodes de l'ennemi, immuables : surveillance plus ou moins discrète du rendez-vous, puis filature des résistants dans l'espoir d'une plus grosse prise et… rafle et arrestation.

Les deux paras savent d'expérience qu'une opération se déroule rarement comme prévu. Quelque soin que l'on y apporte le hasard joue son rôle.

Mais le temps presse… c'est en définitive Hache et La Senia qui décident et à partir de là… tout s'enchaîne.

Malgré l'insistance de deux volontaires de l'équipe de Decory, les deux paras agiront seuls.

Pas de papiers compromettants ; signaux mutuels de sécurité mis au point[23] ; une balle dans le canon et pas de cran de sécurité ; un chargeur de rechange.

Une ferme connue, à quelques kilomètres d'Aix à atteindre par des itinéraires différents, est fixée comme rendez-vous de secours après l'opération.

Si donc le comportement des nazis et de leurs sbires restait ce jour-là celui auquel ils étaient, niaisement, habitués et, si du côté FFL, rien où presque ne venait sensiblement troubler le plan, alors, les risques consciencieusement calculés et délibérément acceptés renverseraient la vapeur…

Hache et La Senia allaient jouer le jeu…

[23] Il était fortement conseillé aux Résistants susceptibles de se rencontrer souvent, d'avoir en permanence sur eux un signal de reconnaissance, un feu vert en quelque sorte (généralement un détail vestimentaire) qui donnait la certitude d'une possibilité de contact sans risques.

L'opération était simple :

— La Senia arriverait le premier au Café des Sports à 9 h 55 suivi de Hache à 5 minutes d'intervalle — prendre un verre en ne parlant de rien — régler les consommations en repérant l'ennemi (toujours une balle dans le canon sans sûreté, et prêts aux diverses éventualités envisagées ou pas) et sans se presser :

— longer le Cours Sextius jusqu'au premier coude de la rue de la Guerre, et cette fois, très rapidement, en profitant des quelques secondes que, forcément, la Gestapo laisserait comme espace entre eux en les suivant, s'engouffrer dans la porte cochère et parfaitement protégés par la porte elle-même, attendre les Gestapistes et tirer à vue.

Et tout se passe comme prévu… ou presque…

Les quatre hommes de la Gestapo, parfaitement repérés par les paras dansent au rythme prévu. Ils semblent téléguidés par Radio Londres et se conduisent… presque comme cela était attendu.

Suivant les deux paras à une distance d'une vingtaine de mètres ils entrent eux aussi dans la petite rue extraordinairement déserte à leurs yeux, (Hache et La Senia déjà engouffrés dans leur réduit), et se mettent à aboyer : « Ils se sont sauvés… Ils se sont sauvés ! » Ils franchissent en courant une trentaine de mètres et tournent à angle droit, toujours dans la rue de la Guerre.

C'est ce moment qu'attendaient Hache et La Senia pour se jeter à leurs trousses et protégés par l'immeuble d'angle, comme exactement prévu au cours de la reconnaissance des lieux, tirer à vue.

La Senia qui précède de quelques dixièmes de secondes son ami, vide son premier chargeur, deux hommes de la Gestapo tombent, un autre est blessé et se sauve en escaladant un portail aidé et suivi par le quatrième.

Cela a duré trente à quarante secondes, mais plusieurs coups de feu ont été tirés et un soldat allemand en uniforme se montre de l'autre côté du Cours Sextius, mais La Senia a le temps d'arracher le propre pistolet des mains d'un Gestapiste à genoux, de vider ses poches de papiers fort intéressants et en zig-zag s'échapper en courant avant les premières balles du soldat allemand. Il rejoint à travers champs le rendez-vous de secours n° 2 (la ferme).

Dans cette ferme, quelques deux heures après, c'est Max Juvenal lui-même qui rejoint La Senia et tous deux attendent le retour de Hache qui, d'un instant à l'autre, devrait arriver après avoir comme convenu emprunté un itinéraire différent.

Max confirme que Circonférence et lui-même étaient au courant de l'arrestation de l'agent de liaison, et félicite La Senia en le remerciant de son opportune et efficace intervention avec Hache.

Toujours pas de Hache et il est 14 heures !

Puis c'est vers 15 heures que l'un de nos jeunes vient nous apprendre l'incroyable malheur : le corps d'un Résistant a été découvert par les Allemands, derrière la porte cochère de la rue de la Guerre, fauché par une seule balle… Oui, c'est d'une seule balle en plein cœur, qui jamais n'aurait dû l'atteindre, que Roger Olive, dit « Hache », est mort.

**Une opération ne se déroule jamais comme prévu…**