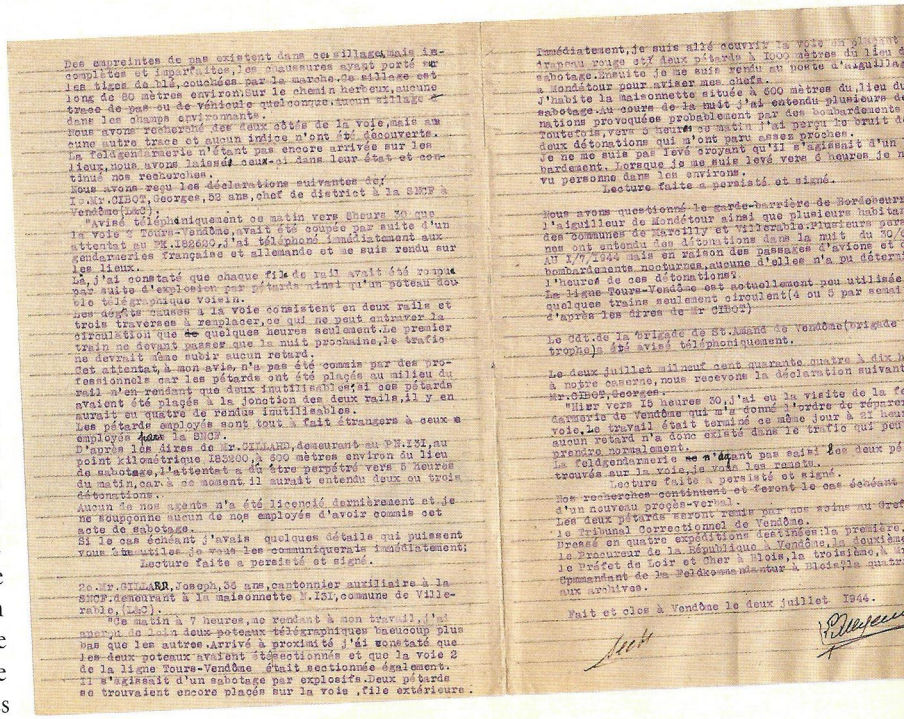
La Bataille suprême est engagée ! Voici venu le choc décisif, le choc tant espéré. Bien entendu, c'est la bataille de France et c'est la bataille de la France ! Pour les fils de France, où qu'ils soient, le devoir simple et sacré est de combattre par tous les moyens dont ils disposent. Il s'agit de détruire l'ennemi, l'ennemi qui écrase et souille la patrie.

Discours du général De Gaulle à la BBC, *6 juin 1944*

VERS L'INSURRECTION GÉNÉRALE

(PRINTEMPS 44)



Des empreintes de pas existent dans ce village, mais incomplètes et imparfaites, les chaussures ayant porté sur les tiges de blé, couchées par la marche. De ville en ville, long de 80 mètres environ sur le chemin herbeux, aucune trace de pas ou de véhicule quelconque, aucun village dans les champs environnants.
Nous avons recherché des deux côtés de la voie, mais aucune autre trace et aucun indice n'ont été découverts.
La feldgendarmerie n'étant pas encore arrivée sur les lieux, nous avons laissé ceux-ci dans leur état et continué nos recherches.
Nous avons reçu les déclarations suivantes de:
1 - Mr. GIBOT, Georges, 52 ans, chef de district à la SNCF à Vendôme (Loir);
"Avisé téléphoniquement ce matin vers 8 heures 30 que la voie 1 Tours-Vendôme, avait été coupée par suite d'un attentat au P.K. 198620, j'ai téléphoné immédiatement aux gendarmeries française et allemande et me suis rendu sur les lieux.
Là, j'ai constaté que chaque fil de rail avait été rompu par suite d'explosifs par pétards ainsi qu'un poteau du télégraphique voisin.
Les dégâts causés à la voie consistent en deux rails et trois traverses à remplacer, ce qui ne peut entraver la circulation que quelques heures seulement. Le premier train ne devant passer que la nuit prochaine, le trafic ne devrait même subir aucun retard.
Cet attentat, à mon avis, n'a pas été commis par des professionnels car les pétards ont été placés au milieu du rail n'en rendant que deux inutilisables, si ces pétards avaient été placés à la jonction des deux rails, il y en aurait eu quatre de rendus inutilisables.
Les pétards employés sont tout à fait étrangers à ceux employés par la SNCF.
D'après les dires de Mr. GILLARD, demeurant au PN.131, au point kilométrique 183200, à 500 mètres environ du lieu de sabotage, l'attentat a dû être perpétré vers 5 heures du matin, car à ce moment il aurait entendu deux ou trois détonations.
Aucun de nos agents n'a été licencié dernièrement et je ne soupçonne aucun de nos employés d'avoir commis cet acte de sabotage.
Si le cas échéant j'avais quelques détails qui puissent vous être utiles je vous les communiquerais immédiatement;
Lecture faite a persisté et signé.

2°. Mr. GILLARD, Joseph, 36 ans, cantonnier auxiliaire à la SNCF, demeurant à la maisonnette N.131, commune de Villerable, (Loir);
"Ce matin à 7 heures, ce rendant à mon travail, j'ai aperçu de loin deux poteaux télégraphiques beaucoup plus bas que les autres. Arrivé à proximité j'ai constaté que les deux poteaux avaient été sectionnés et que la voie 2 de la ligne Tours-Vendôme était sectionnée également.
Il s'agissait d'un sabotage par explosifs. Deux pétards se trouvaient encore placés sur la voie, file extérieure.
Immédiatement, je suis allé couvrir la voie en plaçant un drapeau rouge et deux pétards à 1000 mètres du lieu de sabotage. Ensuite je me suis rendu au poste d'aiguillage à Mondétour pour aviser mes chefs.
J'habite la maisonnette située à 600 mètres du lieu du sabotage. Au cours de la nuit j'ai entendu plusieurs détonations provoquées probablement par des bombardements de Toutevin, vers 5 heures ce matin j'ai perçu le bruit de deux détonations qui m'ont paru assez proches.
Je ne me suis pas levé croyant qu'il s'agissait d'un bombardement. Lorsque je me suis levé vers 6 heures je n'ai vu personne dans les environs.
Lecture faite a persisté et signé.

Nous avons questionné le garde-barrière de Bordeseurre, l'aiguilleur de Mondétour ainsi que plusieurs habitants des communes de Marcilly et Villerable. Plusieurs personnes ont entendu des détonations dans la nuit du 30/6 au 1/7/1944 mais en raison des passages d'avions et des bombardements nocturnes, aucune d'elles n'a pu déterminer l'heure de ces détonations.
La ligne Tours-Vendôme est actuellement peu utilisée, quelques trains seulement circulent (4 ou 5 par semaine d'après les dires de Mr GIBOT)

Le Cdt de la brigade de St. Amand de Vendôme (brigade trophée) a été avisé téléphoniquement.

Le deux juillet mil neuf cent quarante quatre à dix h à notre caserne, nous recevons la déclaration suivante de Mr. GIBOT, Georges.
"Hier vers 15 heures 30, j'ai eu la visite de la feldgendarmerie de Vendôme qui m'a donné l'ordre de réparer la voie. Le travail était terminé ce même jour à 21 heures aucun retard n'a donc existé dans le trafic qui peut reprendre normalement.
La feldgendarmerie ne s'étant pas saisi des deux pétards trouvés sur la voie, je vais les remettre.
Lecture faite a persisté et signé.
Nos recherches continuent et feront le cas échéant d'un nouveau procès-verbal.
Les deux pétards seront remis par nos soins au Greffe.
Pressé en quatre expéditions destinées: la première, le Procureur de la République à Vendôme, la troisième, le Préfet de Loir et Cher à Blois, la troisième, le Commandant de la Feldkommandantur à Blois, la quatrième aux archives.

Fait et clos à Vendôme le deux juillet 1944.

Les sabotages se multiplient au printemps 44, leur rythme s'intensifie après le débarquement du 6 juin. Ils visent les voies ferrées (Plan vert), les lignes téléphoniques (Plan violet) et les lignes électriques à haute tension (Plan bleu). Pour faire dérailler les trains, deux groupes prennent position près d'une courbe de chemin de fer. Le premier, armé assure la protection du second qui déboulonne avec une grande clé d'un mètre les clés de serrage puis chasse à coups de maillet les éclisses. Les rails perdent alors leur courbure et le train ira tout droit lors de son passage. Des explosifs sont utilisés mais leur maniement reste délicat et dangereux. Une véritable bataille du rail s'engagea entre les Allemands qui changeaient les heures des transports, utilisaient le réseau secondaire alors fort dense pour évacuer les matières premières, déporter patriotes et juifs vers le Reich et les cheminots résistants qui renseignaient les patriotes pour coordonner les attentats. De janvier à juillet 44, ce ne sont pas moins de 50 attentats qui seront commis contre le réseau SNCF dans le département