

La Résistance à Ambérieu : Commémoration du 7 juin 1944.

Il y a 20 ans, le 6 juin 2004 dans un coin de la gare de triage d'Ambérieu en Bugey la casquette de sous-préfet côtoyait l'écharpe du maire et des képis et des bérets de militaires. Des gerbes de fleurs étaient apportées solennellement à tour de rôle, après l'appel d'un maître de cérémonie

Parmi les personnalités appelées à déposer une gerbe, on a pu entendre : "Monsieur le secrétaire du Syndicat CGT des Cheminots d'Ambérieu"... Et on vit notre camarade Yves MARTIN-SISTERON arriver à son tour avec sa gerbe de fleur.



Sur le monument, une plaque annonce : "Ici, dans la nuit du 7 juin, des cheminots et des maquisards ont mis hors service 52 locomotives évitant à Ambérieu des bombardements aériens et contribuant par la désorganisation des transports ferroviaires à la libération du sol national".

Nous sommes en 1944, au moment du débarquement de Normandie. Ambérieu en Bugey est un très important nœud ferroviaire situé à l'entrée des Alpes. La présence de nombreuses locomotives s'expliquent par la nécessité de renforcer la traction des trains sur la difficile route

de l'Italie, et par le besoin d'entretien de ces matériels. Quelques semaines auparavant, voulant empêcher le plus possible les renforts d'arriver en Normandie, les Américains ont procédé sur Ambérieu à un terrible bombardement. Malheureusement comme souvent, ils ont raté les installations visées, mais détruit des maisons et tué des civils. Les locomotives, elles, sont saines et sauvées. La peur s'installe alors dans la ville, puisque toute la population est sûre qu'à la suite de ce premier échec les avions vont revenir, encore plus destructeurs, sans doute. Et c'est là que se prend, sur place, et par les gens concernés, la décision de faire le travail au sol, proprement, en limitant la casse à ce qu'il était nécessaire de démolir, malgré l'importante présence des troupes allemandes qui gardent la gare et ses immenses installations de triage et de réparations, si importantes pour eux.

Dans la région, il y a un maquis composé en grande partie par des enfants de troupe de l'Ecole militaire d'Autun. Le travail est ainsi réparti : les maquisards armés assureront la protection des cheminots résistants qui eux, connaissant bien les lieux et les machines, sont chargés des destructions.

Et c'est ainsi que dans la nuit du 7 juin, les cheminots firent sauter l'ensemble des matériels et des bâtiments stratégiques : 52 locomotives furent sabotées, mais pas détruites, de façon à pouvoir les réutiliser ultérieurement, une vingtaine immobilisées, trois plaques tournantes très endommagées et les ateliers dévastés, et tout ça sans nul dommage pour les civils. L'affaire fut si bien menée qu'il n'y eut qu'un seul blessé parmi les enfants de troupe, suite à un accrochage avec des soldats Allemands protégeant un train de matériel militaire arrivé la veille.

C'est pourquoi retrouvant l'unité de leurs aînés, cheminots et enfants de troupe d'Autun étaient là cette année pour célébrer le soixantième anniversaire de cet événement qui voulait rendre hommage à tous ces résistants qui sans prendre le maquis, en restant sur place, à leur poste, ont porté des coups très durs aux troupes d'occupation par la destruction de leurs indispensables moyens de transport.



Une telle cérémonie, par delà ce coup porté à l'ennemi, rappelle cette résistance cheminote qui fut celle de beaucoup de nos camarades CGT de l'époque. Beaucoup d'entre eux ne prirent pas le maquis, ne tinrent jamais une arme, restèrent sur place, continuant à "aller au boulot", mais participèrent à la lutte contre l'ennemi. Patrick VEYRET, dans son "Histoire de la résistance armée dans l'Ain" (La Taillanderie 1999) rappelle: "la guerre du rail dans les pays de l'Ain a été un enjeu majeur pour les alliés et la Wehrmacht.

Mais elle a paru comme moins spectaculaire que les combats contre l'armée allemande ou les forces de répression du régime de Vichy. Dans l'imaginaire collectif, l'utilisation d'une mitrailleuse Stein est plus représentative d'une certaine forme de lutte que la pose de charge explosive sur des rails de chemin de fer... D'autre part, les auteurs de ces sabotages sont très rarement connus. C'est l'anonymat le plus complet qui règne en ce domaine... Les noms des cheminots qui ont payé un lourd tribut, tués ou déportés durant cette bataille du rail, sont à peu près ignorés..."

Certes pour faire sauter un train il n'était pas nécessaire d'être cheminot, mais il est certain que les cheminots résistants tout en demeurant sur leur terrain professionnel, ont joué un grand rôle, par les freins mis aux réparations (souvent ils défaisaient la nuit ce qu'ils avaient fait le jour), par une lenteur voulue du travail, par les maladroites volontaires, et aussi par les conseils et renseignements apportés aux maquisards, en les informant des convois "intéressants" (carburant, matériels, troupes) et en évitant ainsi les pertes civiles... Beaucoup de nos camarades CGT et d'autres aussi, furent ces combattants de l'ombre, d'autant plus que beaucoup, après la guerre, ne sont jamais sortis de cette ombre. Un certain nombre rejoignirent la résistance armée, souvent pour éviter une arrestation, mais beaucoup finirent leur aventure de résistant sous "le bleu" du cheminot.

Extraits d'un texte écrit en 2004 par Jean MOLARD

6 juin 2024, 20 ans plus tard ...

Le syndicat CGT des cheminots d'Ambérieu est toujours présent à la commémoration de cet événement majeur de la résistance locale. C'est d'ailleurs le plus important sabotage ferroviaire sur le sol français de toute la deuxième guerre mondiale.



Au-delà du milieu ferroviaire ambarrois, il s'agit de réaffirmer une présence continue de la CGT, là où certains aimeraient bien nous voir disparaître du paysage.

Sandra Mayet et Yves Martin Sisteron porteurs de la gerbe CGT

