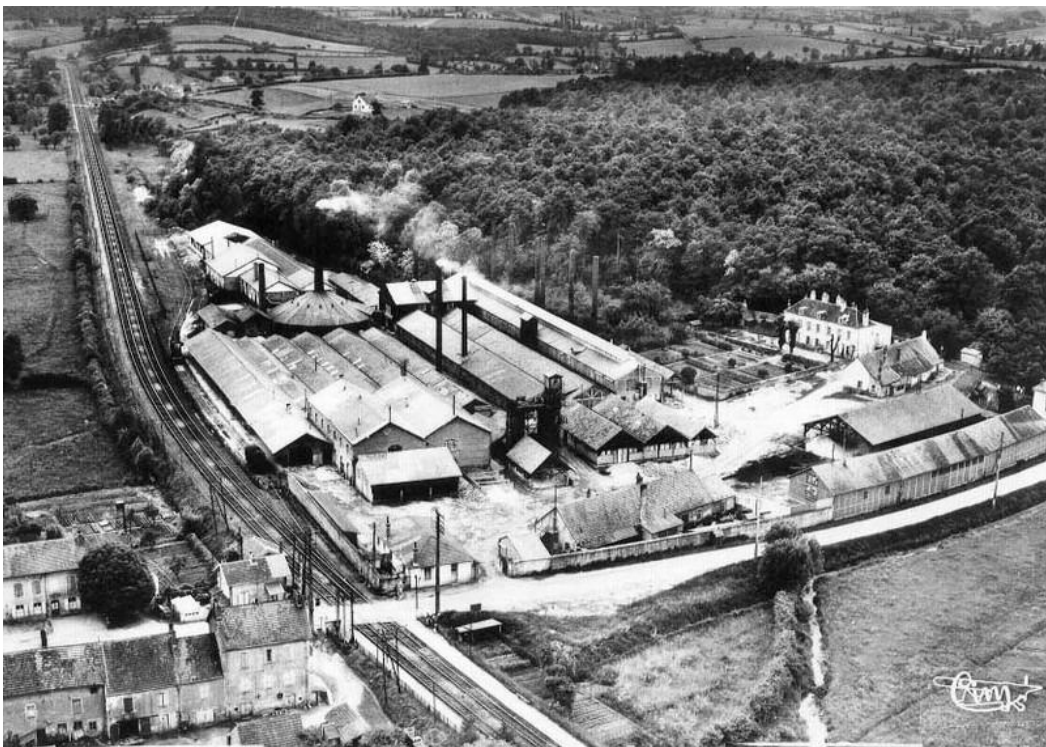




PERREUIL



LES JOURNEES DU 3 AU 9 SEPTEMBRE 1944

A PERREUIL (Saône et Loire)

Dans la vallée de la Dheune:

**Lors de la terminaison de la sombre période de
l'Occupation Allemande (1940-1944)**

Ce qui s'est passé, en début Septembre 1944:

Quelques pages précises de notre Histoire locale,

**Le récit des événements ayant précédé, et ayant
abouti, à notre Libération, le 9 Septembre 1944**

LE MOT DU MAIRE DE PERREUIL...

Le 4 septembre 1944, le Lieutenant L. W. SAUNDERS, accompagné de 3 camarades des forces alliées, survolait une première fois un train de munitions, stationné à Perreuil avant de lancer l'attaque. Une attaque rapide et précise où le convoi, touché de plein fouet, explosait entraînant dans sa déflagration l'avion de notre jeune héros, qui mourrait ainsi au combat, en s'écrasant dans notre bois communal, au lieu dit le bois du Roi, en haut du gué N° 20.

Ce fait historique pour notre village s'était endormi au fond des cœurs Perreuillois sans pour cela être oublié, bien au contraire. Le réveil fut sonné à l'occasion du 50ème anniversaire par deux bénévoles très épris d'aviation et de l'histoire de notre commune. Le départ était donné et le 3 septembre 1994, pour la première fois, la tombe de L W. SAUNDERS était fleurie au cimetière Américain d'Epinal par une petite délégation Perreuilloise. Depuis, une équipe de bénévoles très motivés, s'est mise au travail afin de collecter, d'écrire et redonner ainsi vie aux souvenirs. Dans ce recueil, vous trouverez d'ailleurs des faits précis décrits par un témoin qui se souvient.

Merci à toutes et à tous pour votre dévouement et vos témoignages. Cela nous permet de rendre un hommage encore plus grand aux jeunes des forces alliées qui ont donné leur 20 ans pour notre liberté et à toutes celles et à ceux, combattants des forces de l'ombre ou de l'armée régulière, qui ont souffert et sont également morts pour que la FRANCE soit encore la FRANCE.

Le Maire.

R. FLORET.

PREFACE

Habitants de PERREUIL, et, autres amis, lorsque Jean DODILLE m'a fait l'honneur, de me demander d'écrire la préface, de cette Plaquette, dans laquelle il relate les dramatiques événements, qui se sont déroulés à Perreuil, en ces jours mémorables de Septembre 1994, qui furent à la fois :

- les tous premiers de ce mois-là ;
- les tous derniers de plus de quatre années de l'occupation allemande, pour obtenir enfin, le 9, à la libération de votre cher pays...

... Je me suis en premier récrié !... car intrinsèquement parlant, je ne suis pas natif de Perreuil. (Bien que je le connaisse pas mal, en voisin depuis mon enfance... Laquelle se situant depuis trois-quarts de siècle...) donc, puisque je n'étais pas des vôtres, j'estimais que quelqu'un, appartenant à votre terroir serait éminemment, bien mieux qualifié que moi, creusotin, pour exposer son point de vue sur le sujet.

Puis, cédant à la persuasive insistance de Jean DODILLE, j'ai par la suite accepté. Pourquoi ? Eh bien, tout simplement, (et alors que nos relations étaient relativement récentes), j'avais une dette envers lui... En effet, en avril 1944, alors que j'en avais terminé de rassembler les pages de mon cahier d'écolier, sur lesquelles j'avais noté mes souvenirs ferroviaires de cheminot, creusotin et montchaninois, pendant la période de l'occupation allemande, afin de réécrire, au propre, les douze chapitres de l'histoire de douze trains de cette époque là, (dans le but de pouvoir en constituer un livre intitulé Trains de guerre au Creusot -1940/1944), Jean Dodille, l'ayant appris, est venu spontanément me trouver, pour me proposer de mettre à ma disposition sa documentation, (d'ailleurs beaucoup plus étoffée que la mienne) qu'il possédait, au sujet de ce qui s'était passé à Perreuil en matière de TRAINS, entre le 15 août et le 8 septembre 1944. Ce qui m'a permis de procéder à des rectifications précises et à des compléments importants.

Voilà, donc, expliquée et justifiée ma présente intrusion... Pour ce qui va suivre, je me permettrai, tout simplement, d'écrire ma sincère opinion... Et ceci, sans flagornerie, aucune... (Ca n'est pas mon habitude... Ceux qui me connaissent me cataloguent, plutôt, à l'opposé...).

Ce que nous décrit, dans les pages qui suivent, Jean Dodille, c'est :

- Point par point, lieu par lieu, jour par jour, heure par heure, minute par minute, et, cela, dans l'observance d'une rigoureuse, chronologie, accompagnée d'une parfaite impartialité... Non !... Il ne nous le décrit pas !... Plus exactement ; Il nous le fait revivre, (pour les anciens), ou, vivre, (pour les plus jeunes), ce qui s'est passé dans le ciel et sur la terre à Perreuil, à chaque moment précis de cette époque-là, au point de vue EVENEMENTS MILITAIRES...

On croit y être !...

On voit-

- Les trains allemands, retraits, passer devant soi, en roulant lentement, au touche à touche, dans la direction de l'Est...

- Leur chien de garde, le train blindé, Scarabeus, qui, devant eux, ou longeant eux, menace et canonne...

- Le surgissement du haut du ciel, des avions américains, qui déchaînent leurs mitrailleuses, sur les convois... Et qui, parfois tombent.

- L'explosion spectaculaire des wagons de munitions touchés, qui dévaste toute une superficie importante...

- Les F.F.I -Maquisards- soldats, qui interviennent...

- Les allemands, inquiets, mais, tenaces, qui s'acharnent aux réparations des voix ferrées.

- Etc... Etc...

On entend :

- Les cris gutturaux, des ordres donnés, par les gardes teutons...

- Les vrombissements des moteurs d'avions déchaînés.

- Les staccato des mitrailleuses crépitantes...

- Les explosions des bombes larguées du haut du ciel.

- La canonnade des tanks destroyers... Et celle du train blindé...

- Etc... Etc...

De lecteur, on est devenu spectateur... Aux premières loges...

Je n'en écrirai pas plus, c'est inutile... Maintenant, c'est vous-mêmes qui allez juger, ce que représentent ces quelques pages, faisant maintenant, partie de l'histoire locale de Perreuil... Et qui ont été écrites, de façon, quelque peu, artisanale... Sans prétention, aucune...

Mais, à mon avis, qui ont été écrites par quelqu'un :

- Qui y était...
- Qui, par la suite, a travaillé à rassembler le plus de documents privés, ou, officiels, possibles sur ce sujet.
- Qui y a mis, tout son cœur.

Et, cela, bénévolement, dans le seul but d'honorer la mémoire de ceux : - connus et inconnus - de chez nous, ou, de très loin - réguliers ou de l'ombre... Qui ont donné leur vie pour le retour de notre liberté... Et dont le souvenir est perpétué et matérialisé dans la pierre, gravée... Afin que les générations à venir n'oublient jamais ce qui s'est passé à Perreuil, pendant les durs moments de cette sombre période là.

Merci à vous, Monsieur DODILLE !...

Lucien GAUTHE.

(Auteur du livre : Trains de guerre, au Creusot, 1940 -1944).



Locomotive à vapeur SNCF "type 241 P " construite aux usines du Creusot 2quipait le train blindé

AVERTISSEMENT DE L'AUTEUR AU LECTEUR :

La seconde guerre mondiale présente une telle énormité que les faits locaux peuvent paraître dérisoires à certaines personnes.

Et pourtant, mis à part les événements importants, ceux que retiennent en général les livres d'histoire, avec les actes de bravoures, mais aussi d'atrocités, il convient de considérer les événements locaux aussi modestes soient-ils.

Je voudrais présenter toute ma gratitude et ma sympathie à Monsieur Lucien Gauthé pour avoir accepté d'écrire la préface de cette plaquette.

Pour évoquer les derniers épisodes de l'occupation allemande j'ai eu la chance de faire connaissance avec des personnes (acteurs et témoins) qui ont vécu pleinement ces faits.

Les informations qui sont rapportées dans le souci d'une grande objectivité, sont dénuées de toutes convictions personnelles.

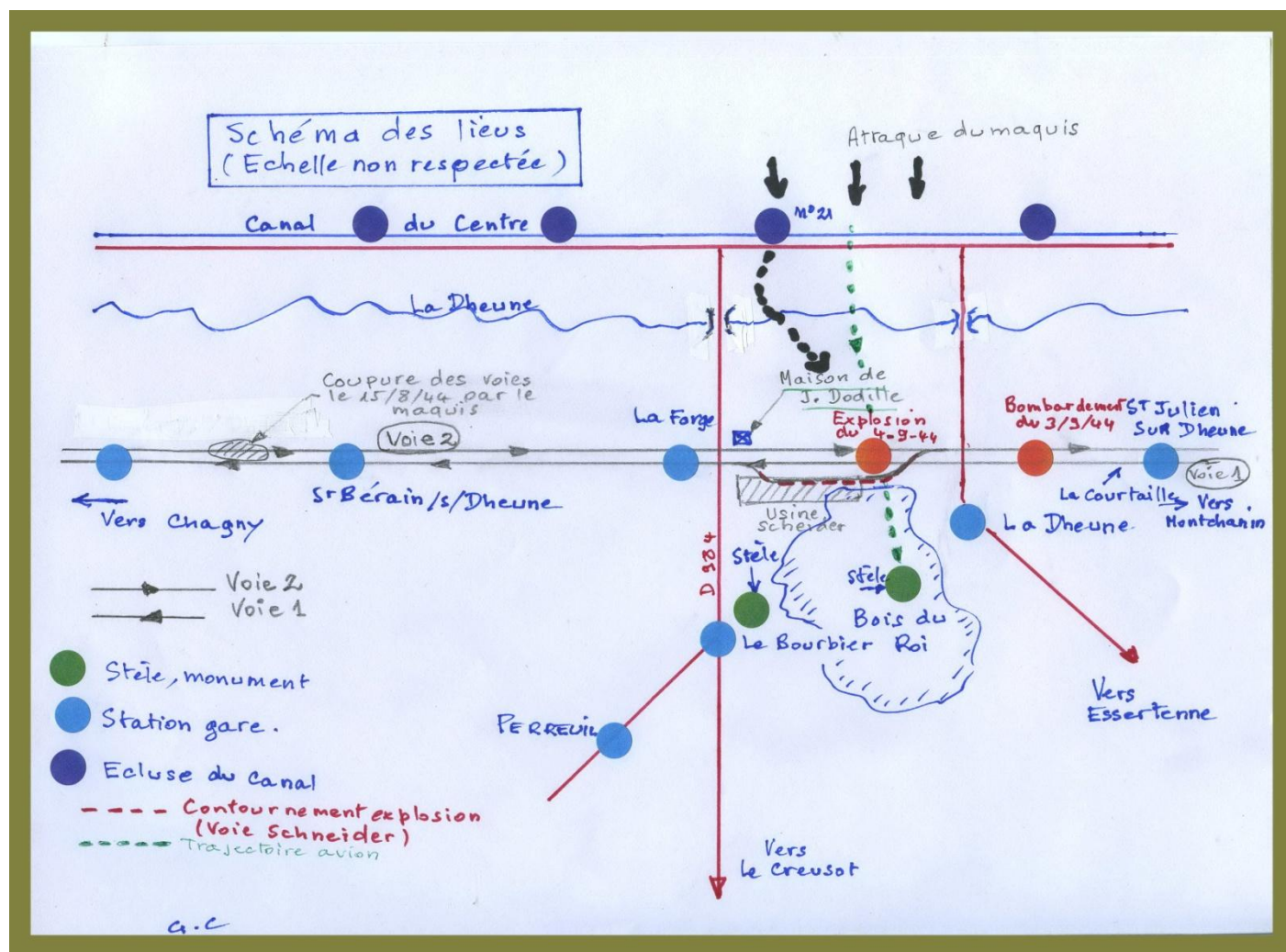
Merci à tous ceux qui m'ont aidé de quelles manières que ce soit (documents, photos, etc.).

N'étant qu'un amateur, le lecteur trouvera des imperfections de langage, des répétitions de mots, des expressions techniques. Je leur demande beaucoup de compréhension.

A l'occasion de la cérémonie qui honore la mémoire de celui qui a donné sa vie pour nous rendre la liberté, il est de notre devoir de perpétuer le souvenir de notre histoire locale de septembre 1944.

Jean DODILLE.

Les lieux de ce récit et leurs dispositions relatives



LA SUCCESSION DANS LEUR RIGOUREUX ORDRE CHRONOLOGIQUE DES EVENEMENTS MARQUANTS, QUI SE SONT DEROULES SUR NOTRE COMMUNE DE PERREUIL, ENTRE LA FIN DU MOIS D'AOUT, ET LE DEBUT DU MOIS DE SEPTEMBRE 1944.

PROLOGUE

Tout d'abord, pour bien situer les esprits... Plantons le décor :

Rappel de la situation existante à cette époque-là... Les mâchoires, de la tenaille, des années alliées.

Alors que, triomphantes en juillet 1940, les armées allemandes, qui avaient, alors, vaincu les troupes françaises, puis, avaient occupé notre territoire national, voient, après quatre années écoulées, leur situation, maintenant s'inverser du tout au tout... Juste retour des choses !...

En effet, en fin août, et depuis cela le milieu du mois, c'est pour les unités de la Wehrmacht, stationnées, jusqu'alors, dans le Sud-ouest de la France, les opérations de RETRAITE ! ; commencées, en conséquence de la réussite du débarquement, par les troupes franco-américaines, à partir de l'Afrique du Nord, (lesquelles remontent rapidement la vallée du Rhône... Et ont, ces jours-là, atteint : Lyon d'abord, puis, Mâcon ensuite), ces opérations, de repli s'intensifient et s'accélèrent dans la direction de l'Est de la France... Et de ce qui reste, encore, de l'ex-Grand Reich...

Outre l'emprunt des voies routières, c'est dans notre région, la ligne de chemin de fer, transversale, Paray-le-Monial - Montceau - Montchanin - Chagny - Dijon, qui en constitue l'artère vitale de débit car, pour la Wehrmacht, il importe, à tout prix de ne pas se laisser se refermer sur ses unités, les mâchoires de la tenaille :

- Dont l'une des pinces est constituée par l'ensemble des armées alliées ayant débarqué en Normandie, le 6 juin 1944, et qui viennent de dépasser largement Paris...

- Et dont l'autre pince est présentée par l'armée (déjà ci-dessus citée) du Général De Lattre De Tassigny qui, ces jours-là, atteint les abords de Chalon-sur-Saône.

Le spectacle des trains allemands retraitants.

C'est la raison pour laquelle en ces premiers jours de septembre 1944, et alors que mon père, cheminot, occupe les fonctions à la SNCF de Chef de station, à Perreuil, gare située entre Montchanin et Chagny... (plus précisément entre les gares de Saint-Julien - Ecuisses et de Saint-Bérain-sur-Dheune). Je vois continuellement se dérouler sous mes yeux le spectacle mouvant suivant : se succédant à la queue-leu-leu, ce sont des convois uniquement allemands des plus hétéroclites qui soient, tous roulant dans le même sens de la fuite, vers le Rhin. Je les regarde ainsi passer à peu de distance de moi et à longueur de journée : Chargements de tanks, plus ou moins écornés, wagons (dits "à bestiaux" - hommes : 40 - chevaux en long : 8), emplis de blessés, étendus à même le plancher sur une mince couche de paille, desquels s'élèvent des gémissements lors des secousses brutales, provoquées par des arrêts intempestifs. Unités d'infanterie aux uniformes empoussiérés, planqués, des services d'intendance, mélangés à des souris grises - (auxiliaires féminins de la Wehrmacht)... Canons aux roues encrottées, véhicules automobiles à court d'essence, wagons emplis de produits de pillages, visages hâves, entr'aperçus de civils collabos... Etc... Etc...

La faible vitesse de roulement de ces convois ; Les raisons.

La cadence de l'éclusement de cet amalgame roulant est très faible : tout cet ensemble se traîne péniblement pour les raisons suivantes :

- D'une part, sur tout le long du parcours, les groupes de maquisards de la Résistance mettent (au sens propre) des bâtons dans les roues, (notamment au Grattoux près de Blancy), en provoquant des coupures de voies, et en allumant au passage les silhouettes aperçues sur les wagons.

- D'autre part, parce que depuis le 24 août 1944, les cheminots français ont cessé toute activité, et ont, progressivement disparus, dans la nature. De ce fait, pour les trains en circulation, aucun ordre concernant leur passage, leur acheminement, leur horaire, leur arrêt, n'est donné... Et, faute de présence humaine pour la manœuvrer, la signalisation conductrice est partout bloquée.

En conséquence, et à partir de cette date, tous les convois qui, venant de Paray-le-Monial - Montceau-les-Mines, passent par Montchanin (obligatoirement sur la voie n°1 circulent très lentement, à vue. Ce dernier terme faisant partie du vocabulaire ferroviaire cheminot, signifiant que chaque mécanicien (tous, maintenant, sont allemands) assure la sécurité de son convoi, dont il a la responsabilité, en regardant en permanence : l'état des voies ou sinon, le dernier wagon du train qui précède le sien, ce qui rend la circulation de nuit impossible.

La protection des trains allemands retraitants est assurée par le train blindé allemand Scarabeus, Panzerzug n°32.

Mais, ce que je vois passer aussi devant moi, en supplément des trains allemands retraitants, qui eux, s'acheminent lentement, certes toujours dans le même sens, direction Chagny, c'est un convoi beaucoup plus redoutable : car il s'agit là, de leur chien de garde... Le fameux train blindé Scarabeus Panzerzug n° 32 de sinistre réputation partout où il apparaît.

Lui, véritable forteresse roulante, accomplit consciencieusement son travail de protection, soit en roulant juste devant leur file, sur la même voie, soit, en effectuant d'incessantes navettes sur la voie contiguë tout au long de leur étirement. L'invulnérabilité de ses épais blindages qui le caparaçonnent, et la puissance de feu de son importante artillerie de bord font que, le monstre sur rails se rit des armes légères dont disposent les maquisards qui éprouveraient des velléités de l'attaquer.

Et comme cependant, ceux-ci le font, il détruit en riposte les habitations avoisinantes. Tandis que ses équipes spécialisées, disposant du matériel approprié qu'il transporte dans ses flancs, réparent sous sa couverture, les coupures de voies rencontrées.

Voilà ! Amis lecteurs !... Le décor est planté... Les acteurs sont présentés... Le déroulement des actes successifs va suivre !...



Le tram blindé allemand n° 32 qui assure la protection des convois

CHAPITRE 1

CE QUI S'EST PASSE SUR LA COMMUNE DE PERREUIL, AU COURS DE LA JOURNEE DU DIMANCHE 3 SEPTEMBRE 1944.

Tout d'abord, dans l'après-midi : Le bombardement aérien de la voie ferrée.

La situation de l'aviation américaine à l'époque.

- En même temps que progressent (maintenant, dans la remontée de la vallée de la Saône), les troupes alliées débarquées, donc, en Provence le 15 août 1944, l'aviation américaine qui les épaula, rapproche elle aussi, et au fur et à mesure ses bases des zones des combats terrestres. Depuis le 2 septembre 1944, s'étant transportée d'Afrique du Nord, elle est devenue opérationnelle à partir des terrains d'Istres-Le Luc-Salon (Bouches du Rhône).

- Je vois effectuer le bombardement sur la voie ferrée.

Alors que je me trouve placé, en un endroit légèrement surélevé, du lieu-dit la Forge de Perreuil, situé sur la route D 984, ce dimanche 3 septembre 1944, vers 14 h 30, je perçois un bruit de moteurs d'avions, volant apparemment très haut. Ce ronronnement qui va en s'amplifiant, vient du côté de Chalon-sur-Saône. Je regarde alors dans la direction voulue, et je vois aussitôt apparaître quatre avions qui rapidement se mettent à descendre du ciel en piqué, dans le rugissement grandissant de leurs moteurs... Lorsqu'ils sont parvenus à l'aplomb de la voie ferrée, Nevers-Chagny, des bombes se décrochent de dessous ces appareils... (Par la suite, nous apprendrons qu'il s'agissait d'avions de chasse américains, monoplace, type P 47 D Thunderbolt, dont une version - bien qu'il s'agisse de "chasseurs" - pouvait être équipée en bombardier léger).

En les regardant opérer (et pour mon compte personnel), je suis surpris de voir que les projectiles qu'ils lancent, tournoient et virevoltent d'abord dans l'espace avant de se stabiliser dans une trajectoire précise, les amenant sur l'objectif visé, qui est donc la voie ferrée, alors qu'elle jouxte le hameau de la Dheune (commune d'Essertenne). Dès leur travail accompli, les quatre avions virant sur l'aile font demi-tour puis prenant, rapidement de la hauteur disparaissent à mes yeux.

-Les résultats du bombardement - les dégâts causés.

La suite de l'opération m'a été racontée par Monsieur Marcel Létang, habitant à l'époque chez ses parents (il était âgé alors de 12 ans), à la Dheune, leur maison étant située à 200 mètres environ de la ligne SNCF. Les résultats ont été les suivants : Huit bombes de 225 kilos chacune sont tombées et ont explosé sur une distance de 400 mètres environ, après (côté Saint-Julien - Ecuisses), le passage if 91, de la Dheune, route départementale 131. Trois projectiles seulement vont faire des dégâts importants sur la voie 2 : Deux ont explosé sur un aqueduc et coupent la voie. La troisième a fait impact sur le ballast et elle a sectionné les rails. Quant à la voie 1, elle a été quelque peu déplacée à proximité des points de percussio, et, d'éclatement des trois bombes. Par ailleurs, ce bombardement n'a pas causé de victime.

-La remise en état des voies ferrées, rapidement effectuée par les allemands.

Les réparations aux deux voies ferrées des dégâts causés par le bombardement des quatre avions américains, vont être exécutées activement par l'équipe spécialisée. A cet effet, des poseurs allemands en réserve, à leur point d'attache de la gare de Montchanin, située en amont... Et dont le personnel composant cette formation, se tient toujours prêt pour effectuer ces remises en état.

Les travaux entrepris, peu après, et auxquels sont obligés de participer un certain nombre de cheminots SNCF, requis, sans ménagement, sont menés bon train... De sorte que le lundi 4 septembre 1944, au matin, les

deux voies ferrées sont remises en état et redevenues libres pour assurer le passage et l'écoulement de nouveaux convois ferroviaires allemands... Qui, en attendant impatiemment cette reprise de leur cheminement dans la direction de l'Est de la France, ont été garés sur les voies du triage de la gare de Montchanin.

-Les précautions prises par le train blindé allemand, Scarabeus, pour assurer sa propre sécurité.

Pendant la durée des travaux effectués pour parvenir à la remise en état d'aptitude à la circulation des convois de la voie 2, qui se sont déroulés au cours de tout l'après-midi de la journée de dimanche 3 septembre 1944, le train blindé allemand n'avait plus du fait de l'interruption momentanée, de la procession des retrainants, son travail, d'accompagnateur défensif à assurer. Il était donc immobilisé...

Toutefois, il est à remarquer qu'il ne s'est pas déplacé à cette occasion-là, pour s'approcher des lieux où se tenaient les ouvriers réparateurs, afin de les protéger contre une attaque éventuelle des maquisards, sans doute, s'estimant être trop vulnérable. Il a préféré rester dans son point de couverture, sous l'épais feuillage des platanes bordant la voie 1, de la gare de Saint-Bérain-sur-Dheune, (véritable repaire), où il échappait ainsi aux investigations des avions alliés...

- Par la suite, et, à la tombée de la nuit, par suite de méprise :

Le train blindé allemand (sur voie ferrée) et une autre formation allemande retrainante (sur voie routière parallèle) se combattent mutuellement.

- Les difficultés de traction éprouvées par la locomotive du train blindé allemand, en début de soirée du 3 septembre 1944.

Le parcours à effectuer :

Dans la soirée du dimanche 3 septembre 1944, le train blindé allemand Scarabeus Panzerzug n° 32, qui pendant tout l'après-midi est demeuré immobile, camouflé sous les épais feuillages de l'alignement des gros platanes bordant le long de la voie 1, dans les emprises de la gare de Saint-Bérain-sur-Dheune, démarre de cette gare et se met à rouler dans la direction de Perreuil. Son but est de se rendre en gare de Montchanin, maintenant que la voie 1 vient d'être remise en état de circulation, pour aller y chercher les convois allemands retrainants, qui y attendent... Puis de revenir avec eux en les escortant contre les attaques des maquisards. Or, sur ce parcours, la voie est continuellement en rampe montante, jusqu'à Montchanin.

Les difficultés : En arrivant à la station-poste de block de Perreuil.

Le mécanicien allemand stoppe son convoi. D'après ce que mon père m'a expliqué par la suite, voilà ce qui se passait. Par suite de la configuration du parcours qui avant de parvenir en gare de Montchanin, comportait notamment dans la Tranchée du Piquet, des rampes ascendantes de 13/1000 et de 10/1000, il était nécessaire qu'à partir de Perreuil, les locomotives soient timbrées (expression cheminote) à leur puissance maximum... D'ailleurs, en temps habituel d'exploitation, il était régulièrement prévu pour la gare de Saint-Bérain-sur-Dheune, l'adjonction en queue des trains de marchandises lourds, d'une locomotive supplémentaire dite de pousse... Pour aider à la montée...

Le mécanicien du train blindé allemand, (qui par ailleurs, ne circulait pas sur la voie 2 normale, du fait que réparation de celle-ci, coupée par les bombardements aériens, en amont, de cet après-midi, n'était pas encore terminée), éprouve (selon ce que mon père a pu comprendre) de grosses difficultés à faire monter dans sa chaudière la pression de la vapeur... Malgré beaucoup de tentatives, le démarrage reste infructueux, l'archi-lourde forteresse roulante reste immobilisée dans ses soubresauts. Plus d'une heure s'écoule ainsi,... Et voici qu'arrive la tombée de la nuit...

- **La tragique méprise qui va se produire à ce moment-là** : Deux formations toutes deux allemandes, vont se livrer mutuellement combat.

- **Les causes** : pour expliquer les causes de cette péripétie-là, il faut bien s'imprégner du climat, qui règne en ce moment même, pour les soldats allemands, composant l'équipage du train blindé, et qui est le suivant :

- Pendant tout l'après-midi, ils ont été réduits à l'inaction, du fait des coupures de voies, provoquées par les bombardements aériens.

- Présentement, par suite de défaillance de leur locomotive, ils sont stoppés dans la mission de couverture des trains allemands, qu'ils devaient assurer, en se rendant à Montchanin.

- Avec la succession, à leur rencontre, d'actions ennemies, ils pressentent que l'étau des armées alliées se referme inexorablement sur eux, en s'approchant de plus en plus près.

- Avec la venue de la nuit, et plus précisément en cette heure redoutée entre chien et loup, ils redoublent de surveillance pour faire face à une éventuelle opération, menée contre eux, par les maquisards français... Qu'ils dénomment, les terroristes, dont ils se sont fait (à juste titre) une réputation spéciale, d'en découdre...

Tout cela concourt à ce que ces messieurs soient pour le moins inquiets, aux aguets, énervés, tendus...

- **Les conséquences** : Le combat fratricide entre le train blindé, avec sa carapace de camouflage, et une autre formation allemande.

Tant et si bien que lorsque les observateurs permanents à la jumelle, postés dans les tourelles du train blindé allemand, découvrent sur la route longeant le canal, dans la demi-pénombre, à 200 mètres d'eux, et, presque parallèlement une colonne d'hommes, leur paraissant mal vêtus, mais étant porteurs d'armes, ils en déterminent que ce sont, pour eux, des terroristes, se déplaçant... Le Commandant donne l'ordre d'ouvrir le feu, sur eux, aux mitrailleuses. Les ennemis encaissent brutalement, ils sont touchés, et aussitôt, ripostent. Il s'ensuit un véritable combat de part et d'autre.

-Les résultats.

Ce n'est qu'après l'écoulement de dix minutes, de l'intense fusillade échangée de part et d'autre, que la méprise va être levée. Les antagonistes se reconnaissent enfin, comme appartenant tous les deux à la même armée allemande... Bien entendu, l'échange de projectiles cesse aussitôt, mais le fracas de la bataille fait place des deux côtés, aux insultes, aux vociférations et aux constatations douloureuses.

Car les résultats consécutifs à cette erreur se traduisent maintenant par : 3 morts (1 côté train blindé - 2 côté retraitants). De nombreux blessés (lesquels seront soignés, d'abord sur place, puis évacués)... Les deux soldats tués, faisant part de la formation routière, sont inhumés à la Dheune, commune d'Essertenne...

A la suite de cet exploit, le train blindé allemand va retourner à la gare de Saint-Bérain-sur-Dheune et s'y garer sur la voie 2... Jusqu'au matin...

Composition du train blindé

Ce train comporte un ensemble de moyens de toutes armes lui permettant de mener, à lui seul, le combat éloigné et rapproché, en utilisant le feu de son armement fixe ainsi que le feu et le mouvement de moyens débarqués. Il comprend 9 éléments. Le blindage est à l'épreuve de la balle et des éclats. De petits boucliers forment couloir entre les divers véhicules. Il est probable que des trains semblables ont assuré la protection des voies ferrées du

territoire soviétique envahi contre les entreprises des « Partisans », avant que ce train n'ait été employé en France contre la « Résistance ».



A- TRUC PORTE CHAR

1- TRUC

Rampes fixes permettant de débarquer le char dans l'axe de la voie.

Blindage latéral protégeant chenilles et galet.

2 - CHAR LEGER DE 12 t. R 38 : Mis en service dans l'Armée Française en 1939-1940.

Personnel: 1 conducteur - 1 chef de bord tireur.

Armement :1 canon de 37 mm. court, 1 mitrailleuse (enlevée). .

Essence a pour 8 heures de marche à 10 km/h. -

Appuyés par l'artillerie et les armes fixes du train, le char et les éléments d'infanterie débarqués exécutent des raids et nettoient le terrain.

Le char peut également tirer de sa position sur truc.

B- WAGON CANON

1. TOURELLE CANON

Obusier de 105 mm. L.F.H. (leichte Feid Haubitzs) culasse à coin; champ de tir 360° (tous azimuts).

2. LOGEMENT POUR LE PERSONNEL

Fentes d'observation et créneaux ou rotules supports pour armes légères.

Trappes d'observation.

3. TOURELLE D.C.A. non couvrant.

Blindage latéral.

Affût tous azimut d'une mitrailleuse quadruple (les 4 tubes de 12 ou 13,2 mm. ont disparus).

Devant le siège du pointeur-tireur : appareils de correction de tir.

C et H- WAGONS POUR LE PERSONNEL

Fentes d'observation et créneaux pour armes légères.

Râteliers pour 18 fusils.

Chaque wagon transporte au moins 18 fusiliers-voltigeurs plus les servants d'armes automatiques et de lance-grenades soit environ une section d'infanterie.

D et E. LOCOMOTIVE BLINDÉE ET SON TENDER

F -. VOITURE DE SERVICE

Cette voiture servait de poste de secours et de cuisine.

G et I- WAGON CANON

1. TOURELLE CANON avec OBUSIER Voir wagon B

2. LOGEMENT POUR LE PERSONNEL

3. TOURELLE D.C.A/ D.C B.

Canon de 37 mm. automatique contre avions ou contre chars.

Tube de rechange le long du blindage latéral. Le filetage de l'extrémité du tube permet l'adaptation d'un frein de bouche (wagon I).

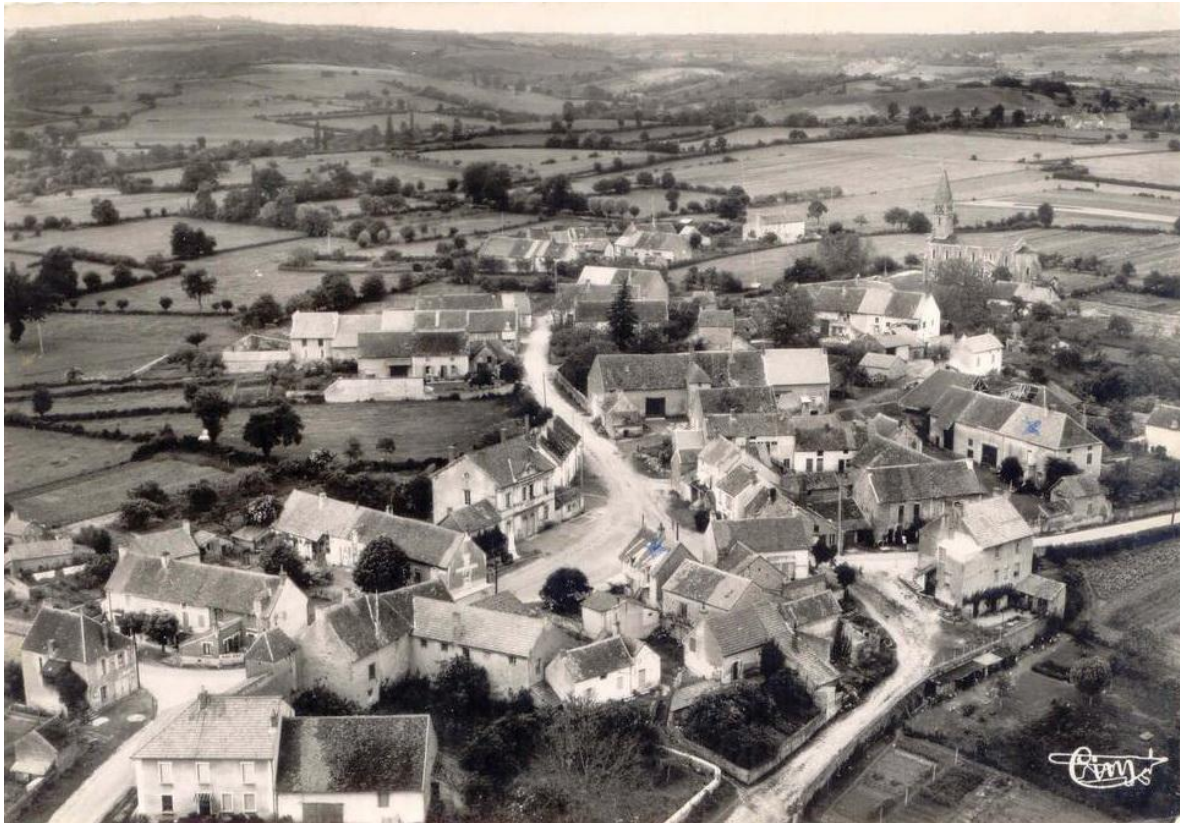
J - TRUC PORTE CHAR

1. OBUSIER AUTOMOTEUR DE 120 mm.

*Monté sur affût de char et se déplaçant par ses propres moyens.
Le petit affût pivote sur le char (champ de tir instantané d'environ 300 millièmes).
Frein et récupérateur placés l'un au-dessus de l'autre au-dessous du tube.*

La nuit est maintenant complètement venue. Perreuil vient de vivre en ce dimanche 3 septembre 1944, une journée fertile en événements marquants, qui se sont produits sur le territoire de sa commune. Les journées qui vont suivre et qui vont aboutir le 9 septembre 1944 à notre libération de 4 ans d'occupation allemande, ne manqueront pas d'autres péripéties, elles aussi !

Nous allons les découvrir et les détailler, au cours des pages suivantes.



Vue aérienne du Bourg de Perreuil

CHAPITRE 2

CE QUI S'EST PASSE DANS L'APRES-MIDI DU LUNDI 4 SEPTEMBRE 1944

-La première attaque des quatre avions américains.

Alors que l'écoulement, vers Chagny, des trains allemands retraits continue à se dérouler lentement et cahin-caha, dans les conditions que j'ai décrites au cours des pages précédentes, voici le déroulement des événements dont j'ai été le témoin, en cette inoubliable journée du lundi 4 septembre 1944.

Alors qu'il est environ 16 heures, quatre avions de chasse américains, surgissant soudainement; attaquent de toutes leurs mitrailleuses le premier des trains d'un convoi qui, venant de Saint-Julien - Ecuisses, approche de Perreuil, ... La locomotive tractant ce train est atteinte de plein fouet, au lieu dit La Courtaille, commune d'Essertenne. La vapeur s'échappe de toute part de la chaudière éventrée. La machine est anéantie, le mécanicien et le chauffeur, allemands, sont tués. Ils seront enterrés le soir du même jour, dans un jardin, situé en bordure des voies à Perreuil.

-La seconde attaque aérienne.

Deux heures plus tard, alors que le train qui suit aussitôt le premier convoi venant d'être mitraillé va se mettre à pousser très lentement les wagons qui le précèdent, et leur locomotive devenue sans souffle. Opération nécessaire, afin de continuer d'assurer, coûte que coûte, la continuation de la progression. Brusquement, la tête de cet ensemble s'arrête à quelques dizaines de mètres après avoir dépassé le franchissement du passage à niveau de Perreuil (route départementale n° 984)... Il est à ce moment-là, 18 heures environ.

C'est alors qu'au même instant, quatre avions réapparaissent dans le ciel.

Ensuite, tout va se passer très rapidement : les chasseurs effectuent un premier vol de reconnaissance, tout le long de la voie. Cela fait, ils s'éloignent à distance, puis, ayant effectué un vaste virage sur l'aile, ils reviennent se présenter l'un suivant l'autre par le travers des wagons situés en queue du premier train arrêté. Et alors, c'est le déchaînement de toutes leurs mitrailleuses, dont les projectiles déchiquettent les flancs et les toits des wagons visés.

Attaque de l'avion américain sur un convoi de trains allemands

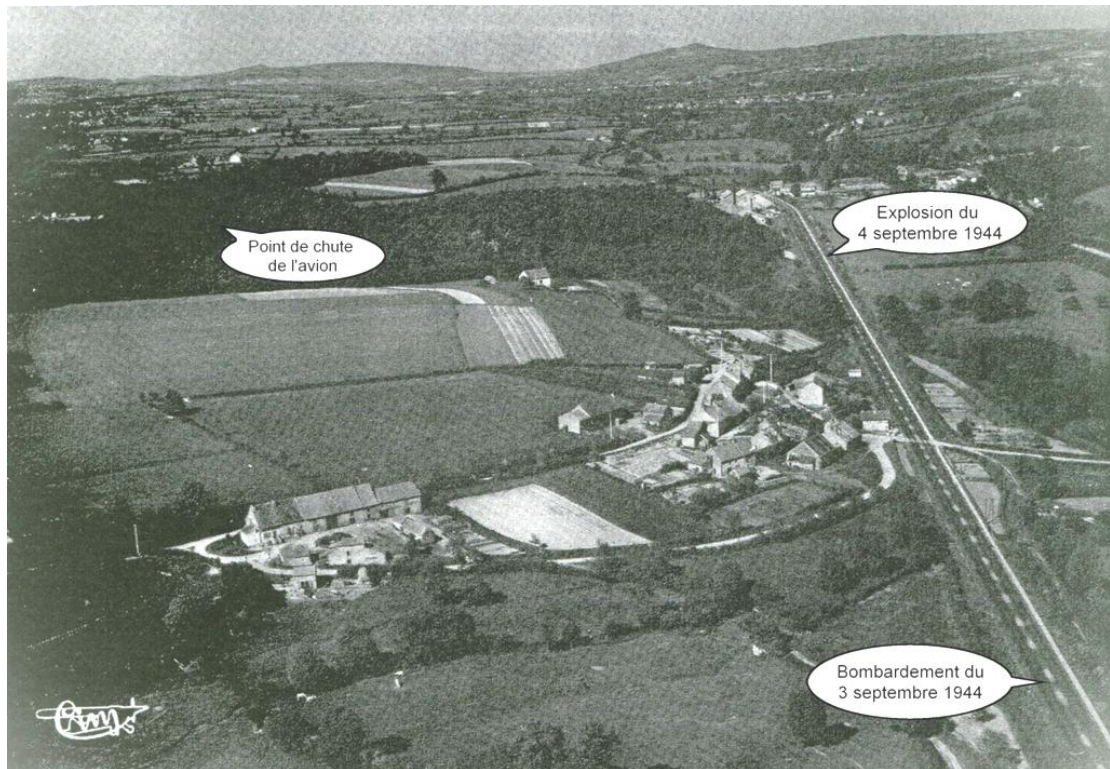
Mais l'avion de tête dans le cours de son attaque rapprochée, provoque une explosion formidable d'envergure instantanément suivie d'une immense et verticale ascendante colonne de feu, laquelle situe son intensité à mi-distance entre:

- D'une part, du hameau de la Dheune (commune d'Essertenne).
- D'autre part, du hameau de la Forge de Perreuil, séparés l'un de l'autre, de un kilomètre environ...

On saura par la suite que ce sont cinq wagons chargés de munitions qui, cette fois, ont été visés, puis atteints, et qui ont immédiatement explosé tous ensemble. Mais emporté dans son élan, le second appareil s'engouffre dans la déflagration et dans l'océan de feu. Devenu incontrôlable et incendié, il va s'écraser en tanguant dans le bois voisin (dénommé : le Bois du Roi)...

Je reste pour mon compte personnel sidéré et abasourdi pendant de longues minutes, tandis qu'autour de moi, les vitres de toutes les maisons dégringolent et que des débris de toutes sortes voltigent en l'air et retombent un peu partout ! Jusqu'à trois kilomètres à la ronde, les maisons et les bâtiments subissent des dégâts par l'onde de choc : Tuiles déplacées ou tombées, galandages soufflés ou fissurés, portes, fenêtres cassées, vitres brisées.

Au hameau de la Dheune, Madame Lazarette Lavoillotte, âgée de 80 ans fut blessée grièvement à la tête par l'effondrement d'un galandage. Secourue par son fils, elle passa la nuit dans sa cave sur un lit de fortune avant de pouvoir être évacuée le lendemain à l'Hôtel Dieu du Creusot. Ayant perdu beaucoup de sang, et avec la précarité des moyens de l'époque, elle mourut le 2 octobre 1944, chez son fils domicilié au hameau d'Etevous à Perreuil.



CHAPITRE 3

CE QUI S'EST PASSE DANS LA SOIREE DU LUNDI 4 SEPTEMBRE, PUIS DANS LA NUIT DU LUNDI 4 AU MARDI 5 SEPTEMBRE 1944.

- Les résultats de l'explosion des wagons de munitions.

Depuis le moment où s'est produite cette intense et première explosion, et jusqu'à plus de 21 heures des séries de détonations vont se succéder... A intervalles irréguliers, mais sans discontinuer. Toutefois, jamais leurs intensités respectives n'atteindront, en ampleur, celle de leur génératrice, qui (cela on le saura plus tard) arracha pour les deux voies, les rails, les traverses, le ballast, les poteaux, sur :

- 100 mètres de longueur.
- 15 mètres de largeur.
- 10 mètres de profondeur.

Et qui dévastera une importante superficie de terres et de bois.



Lieu de la formidable explosion

- La configuration ferroviaire des lieux est favorable aux allemands.

Eh bien ! Paradoxalement à l'ampleur des destructions ainsi causées à la voie ferrée, qui pourrait prêter à penser que la circulation de la cohorte des trains allemands agglutinés en amont de la coupure des voies est dorénavant interrompue à jamais. Il n'en est pas du tout ainsi... C'est invraisemblable ! Mais c'est pourtant vrai !... Pourquoi ? Pourquoi la retraite ne sera-t-elle pas stoppée ?

Tout simplement parce qu'à cet endroit et précisément (au bénéfice incroyable des Allemands, pourrait-on dire), il existe une échappatoire : l'une des voies ferrées appartenant aux installations de l'usine Schneider, des Forges de Perreuil, située à proximité longue (en retrait dans leurs emprises) parallèlement les voies SNCF, sur 800 mètres environ... La solution saute aux yeux !

Les travaux effectués d'arrache-pied, par les Allemands, à partir du début de la nuit, le lundi 4 septembre, vont aboutir finalement à un début de reprise de la circulation de leurs trains, vers Saint-Bérain-sur-Dheune.

Ayant rassemblé tout le personnel qu'ils ont pu trouver c'est-à-dire :

- D'une part, les équipes des poseurs de voies, allemands, dont le point d'attache est le faisceau de triage de la gare de Montchanin.
- D'autre part, un certain nombre de civils Français, Réquisitionnés manu militari, dans les habitations des alentours
- et au prix de travaux rondement menés- les Allemands au cours de la fin de la journée du 4 septembre, suivie de la nuit du 4 au 5 septembre, commenceront à raccorder la voie n° 1, SNCF, (en procédant à une longue déviation qui contourne le large et profond cratère causé par l'explosion), avec l'amont de la voie de l'usine Schneider... Laquelle continue sur 800 mètres, jusqu'à l'aiguillage de sortie de l'embranchement, lui permettant de rejoindre à nouveau, en aval, la voie ferrée SNCF (non loin du passage à niveau de Perreuil).

L'opération est bientôt réussie, il faut encore consolider les traverses et le ballast, ce qui va bien entendu demander du temps. Mais néanmoins, la jonction est rétablie, les trains allemands vont pouvoir à nouveau passer !

Avant d'en arriver à la journée du mardi 5 septembre 1944: Une dernière précision, pendant l'explosion de munitions près de Perreuil :

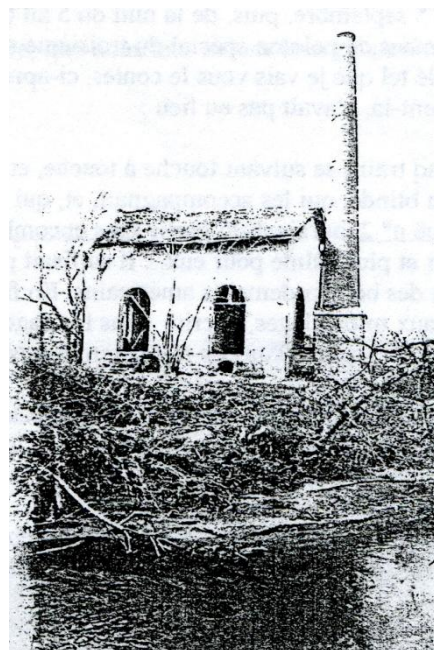
- Où se trouvait le train blindé ?
- Qu'est-il devenu, maintenant ?

Puisque depuis le début de ce récit, nous avons vu que du fait de son activité réduite, le "monstre roulant" faisait partie des opérations de retraite des trains allemands, il est normal de préciser maintenant sa situation exacte, en cette fin de journée du lundi 4 septembre 1944 :

La veille, dimanche 3 septembre 1944, le train blindé allemand s'est arrêté en gare de Saint-Bérain-sur-Dheune, afin d'y procéder au plein d'eau, du tender de sa locomotive. Cela lui est possible car, à cette époque, la gare de Saint-Bérain-sur-Dheune, possède sur le haut d'une construction surélevée, un bassin rempli d'eau en permanence. Ce qui permet en cas de besoin de faire le plein d'eau des tenders des locomotives (à vapeur en ces temps-là).

Ce qui fait qu'en ce lundi 4 septembre 1944, la situation du train blindé allemand, est la suivante :

- Il est stationné sur la voie 2, de la ligne Chagny-Nevers, à Saint-Bérain-sur-Dheune.
- Il ne peut plus aller protéger les trains allemands, venant de Montchanin, pourquoi ?
- Parce que : D'une part, en regardant du côté de Saint-Léger-sur-Dheune, et du fait que, dans la nuit du 14 au 15 août, les Maquisards ont fait sauter le Pont du Mondouin, et que seulement la voie n° 1 a pu être remise (relativement rapidement), en service, les Allemands appliquant en ces circonstances toujours le même processus : - Poseurs de voies de la Deutsche Reichsbahn, spécialisés, complétés par adjonction de civils Français, brutalement requis dans la matinée du 15 août 1944, à leur sortie de l'église de Saint-Bérain, à l'issue de messe de la solennité de l'Assomption). La voie reste coupée.
- D'autre part, maintenant, et du fait de la coupure provoquée par l'explosion des wagons de munitions, en amont de Perreuil : la voie n° 2 est également coupée en cet endroit-là.
- Ce qui se traduit ainsi : le train blindé se trouve alors piégé ! Pour lui aussi, les événements vont bientôt le concerner... Mais... N'anticipons pas !



Le bâtiment qui abritait la machine à vapeur servant à monter l'eau au bassin (L'eau était prise dans un puits près de la Dheune)

CHAPITRE 4

CE QUI S'EST PASSE DANS LA JOURNEE DU MARDI 5 SEPTEMBRE 1944.

Maintenant que j'en ai terminé de vous conter ce que j'ai vu personnellement se dérouler sous mes yeux, près d'Perreuil, au cours de cette infernale mais inoubliable journée du lundi 4 septembre 1944, voyons ensemble la suite immédiate de événements... Lesquels vont aller en ce précipitant.

Mais, pour commencer et pendant un certain temps, ça n'est plus moi qui parle. Je laisse ce soin à un valeureux soldat Français qui lui aussi, (et venant de beaucoup plus loin que de Perreuil), a vécu ces durs moments-là, sur le territoire de notre commune.

Il se présente ainsi : Roland BASTELICA- 2 rue Saint-Louis-78000 VERSAILLES

Ancien du peloton spécial, (40 hommes) du 3ème Régiment de Chasseurs d'Afrique. (En 1944, devenu plus tard, le Groupe Franc de la deuxième DB).

Voici ce qu'il a écrit par la suite:

Notre fait d'armes, du mardi 5 septembre, puis, de la nuit du 5 au 6 septembre 1944, à proximité de Perreuil (Saône-et-Loire), que j'ai vécu avec mes camarades du peloton spécial du troisième régiment de Chasseurs d'Afrique, sous les ordres du Lieutenant Jean Lamaze, s'est déroulé tel que je vais vous le conter, ci-après. Mais, avant d'entrer dans le vif du sujet, je précise que, si notre intervention, à ce moment-là, n'avait pas eu lieu :

- Les convois de trains allemands (cinq trains se suivant touche à touche, et immobilisés, à partir du 4 septembre en amont de la gare de Perreuil - et, aussi, le train blindé, qui les accompagnait, et, qui les protégeait, (des attaques des Maquisards) en circulant, lui' en navette, sur la voie contiguë n° 2, auraient dû partir sans encombre, au cours de la nuit du 5 au 6 septembre 1944, vers Chagny, lieu restant encore plus sûr et plus calme pour eux... Il suffisait pour cela que fut réparée à hauteur de Perreuil, la voie qui avait été endommagée par des bombardements américains. En fait, il s'agissait réellement d'importants dégâts provoqués par l'explosion, consécutive aux mitraillages, décrits dans les pages précédentes de la présente brochure, des wagons allemands emplies de munitions, et incorporés dans l'un des trains retraits.

Alors que le mercredi 6 septembre au matin, vers trois heures, cette remise en état de la circulation des trains sur l'une des deux voies, était pratiquement réalisée... Mais voilà !... Cette nuit là... et, à cause de nous, la chance ne fut pas du côté des allemands.

Ces Allemands, véhiculés tant bien que mal dans les "trains de repli" pensaient qu'ils se trouvaient encore à de kilomètres de la ligne principale des combats. Ils étaient loin de se douter de la présence tout près d'eux de notre peloton.

En effet, ayant infiltré, très profondément le dispositif ennemi, lors des combats de Chagny, nous étions, dans la matinée du 5 septembre, sur les bords de la Dheune en mission de renseignements. Ayant appris, par Monsieur Bourgogne, Maire de Villeneuve-en-Montagne, (lieu où, malheureusement, notre peloton venait de subir, par méprise de la part d'avions américains, un sévère mitraillage, nous ayant causé la mort d'un camarade et d'un civil, ainsi que de graves blessures à un autre soldat. Il s'agissait de trois avions Thunderbolt P. 47).

Informés de la présence du train blindé à St BERAINE et des travaux de PERREUIL, nous sommes guidés par un maquisard de VILLENEUVE en MONTAGNE. Nous arrivâmes près des lieux où nous vîmes effectivement les allemands forts affairés à la remise en état des voies.

Par un coup d'une audace folle, dont il était d'ailleurs, coutumier, le Lieutenant Lamaze, torse nu, pour ressembler aux travailleurs français réquisitionnés, s'avança tout seul jusque sous le nez des sentinelles allemandes. Il put ainsi reconnaître de près les détails des lieux, ainsi que les obstacles qu'il nous faudrait franchir pour pouvoir parvenir jusqu'à la voie ferrée, par le canal et son écluse. Finalement, après être revenu, vers nous, il décida que nous attaquerions de nuit...

En attendant, nous rejoignîmes Saint-Léger-sur-Dheune, tout en ayant en cours de route, verrouillé la route de repli des Allemands et frictionné quelques-uns de leurs véhicules, provenant du Creusot. Par la suite, nous fûmes relevés par des éléments, des Spahis, ce qui nous permit de regagner Villeneuve-en-Montagne, notre base de départ pour l'attaque projetée de la nuit à venir.

LA NUIT DU MARDI 5 SEPTEMBRE, AU MERCREDI 6 SEPTEMBRE.

Une première approche de l'objectif fixé eut lieu vers minuit, en compagnie de Résistants de Villeneuve-en-Montagne. Je ne m'étends pas sur l'épisode qui dura près de deux heures, mais je ne puis m'empêcher de signaler qu'en cette nuit-là, encore, la baraka était vraiment avec nous. Sans avoir pu deviner que nous étions tous planqués sur le chemin de halage, à quelques mètres d'eux, les Allemands, alertés par quelques bruits, imaginant sans doute, plus loin, la présence d'éventuels perturbateurs ou d'animaux divaguant, nous gratifièrent d'un arrosage soigné à la mitrailleuse, qui claquait au-dessus de nos têtes, et qui, heureusement, ne nous fit qu'un blessé. Nous pûmes donc momentanément nous replier sans que notre présence eut été décelée.

N'aimant pas rester sur un échec, le Lieutenant Lamaze décidait de réattaquer. Cette fois-ci, nous arrivâmes droit sur l'écluse (il s'agit de l'écluse n° 21, côté Méditerranée, du Canal du Centre), que nous passâmes, sans encombre, puis traversant la Route Départementale D 974, puis dans le pré à partir duquel il nous apparut que les travaux de réparations de la voie ferrée, auxquels avaient procédé les Allemands devaient être pratiquement terminés... Puisqu'une locomotive, avançant et reculant lentement, semblait éprouver leur état d'achèvement. Il était vraiment temps d'intervenir, ce que nous fiâmes aussitôt, avec nos mitraillettes, grenades offensives, grenades incendiaires, causant des pertes sensibles à l'ennemi d'une part. Mais surtout, d'autre part, remettant ainsi en cause l'achèvement de ses travaux. Alors, nous repartîmes et ayant rejoint nos véhicules, garés dans un chemin creux, nous rejoignîmes Buxy... Laissant les convois de marchandises et leur train blindé, à leur sort futur. Il était alors 5 heures du matin, le 6 septembre 1944.

On peut imaginer aisément la suite : Les Allemands pressés maintenant par le temps durent, encore une fois, remettre tant bien que mal, la voie en état. Mais ceci, dans des conditions de solidité très relative, ce qui explique le retard de départ. Seulement vers 8 h 45, et à allure extrêmement réduite, du train blindé, et ses acolytes marchandises.

Il me plaît maintenant, de savoir que le temps, que nous avions fait perdre à l'ennemi, allait permettre à nos camarades, Cavaliers-Tankistes, du peloton du Lieutenant DES BRUNES, d'arriver dans quelques heures, au bon moment, pour mettre un terme définitif, à la carrière du train blindé, et à l'odyssée des trains de marchandises, qui le suivaient.

Mais il me plaît aussi de dire, que nous leur avions bien préparé le travail à faire !..



Ecluse n° 21 côté méditerranée

CHAPITRE 5

A PERREUIL LES TROIS DERNIERS JOURS DE L'OCCUPATION ALLEMANDE: 6, 7 et 8 SEPTEMBRE 1944

Voici un bref résumé, limité volontairement, pour ne pas allonger excessivement mon récit aux seuls événements comportant une incidence ferroviaire...

- Le mercredi 6 septembre 1944: Reprise éphémère de la circulation des trains allemands.

Dans la matinée, quelques trains de marchandises s'ébranlent enfin, de leur immobilité forcée, qui dure depuis 36 heures. Ils empruntent alors, le nouveau tracé, rétabli par les poseurs de voies allemands, en roulant lentement d'abord, sur raccordement de la voie 1, puis, sur la voie intérieure, longue de 800 mètres, des usines Schneider. La longueur des convois est de 2 kilomètres environ. Ces trains vont pouvoir ensuite, grâce à l'aiguillage (existant déjà), à l'embranchement, réintégrer la voie S.N.C.F. Péniblement, ils vont rejoindre les approches de la gare de Saint-Bérain-sur-Dheune, et se placer touche à touche. Le train blindé est arrêté sur la voie 2. Aucun des ces convois, désormais, ne pourra aller plus loin !...

Voici ce qu'écrivait à ce sujet, Monsieur Léopold Creoff, Président de Rhin et Danube. à Vannes :

Au début du mois de septembre 1944, j'étais sous-officier d'Artillerie, affecté à la 6ème Batterie du 2ème Régiment d'Artillerie Coloniale du Levant, commandée par le Capitaine Lejeune. Les quatre chefs de pièces, des canons de 155 Long, étaient les Maréchaux des Logis : Râteau, Allary, Lathus et Lebourcq.

A la date du 6 et 7 septembre 1944, la 6ème Batterie se trouvait en position, en bordure de la forêt de Marloux, au carrefour des routes nationales N° 78 et N° 481, à 8 kilomètres au nord-ouest de Chalon-sur-Saône, en appui du CC1 de la 1ère DB (commandant Rouy).

C'est alors que nous avons reçu l'ordre d'intervenir au profit d'un peloton de tanks destroyers, du 9ème Régiment de Chasseurs d'Afrique (Lieutenant Des Brunes) qui se heurtait à un convoi ferroviaire, de cinq trains de marchandises, protégés par un train blindé, tous à l'arrêt entre les gares de Saint-Bérain-sur-Dheune et de Perreuil... Nous avons immédiatement ouvert le feu. Il était alors 18 h 20.

Le tir d'artillerie a duré jusqu'à 19 h 10... Plusieurs wagons faisant partie des convois immobilisés par derrière le train blindé, flambent. S'extrayant des trains arrêtés, les allemands se sauvent à travers champs, abandonnant armes et équipements... C'est la panique !...

Pendant ce même temps, un peu plus loin, en aval de Saint-Bérain, le peloton de tanks destroyers du 9ème Régiment de Chasseurs d'Afrique, commandé par le Lieutenant Des Brunes, livre plus particulièrement un âpre combat au train blindé allemand, qui se défend furieusement. Pour eux, la venue de la nuit marquera une relative accalmie.

Par contre, côté Perreuil, un nouveau tir d'artillerie déclenché de 0 h 10 jusqu'à 0 h 25 met encore le feu à plusieurs wagons, sur les convois immobilisés derrière le train blindé.

PONNEAU - PERREUIL A CITER DANS NOTRE HISTOIRE LOCALE

Le hameau de PONNEAU avec son château datant de plusieurs siècles est situé sur la D147 à 6km environ au Sud-est de BUXY. Ce lieu-dit fait partie de la commune de Jully-lès-Buxy.

Il faut rappeler que de nombreux maquis de cette région ont participé à des actions de harcèlement contre l'occupant, leur infligeant des pertes considérables.

Témoignage d'une habitante de PONNEAU:

Dans la journée du mardi 5 septembre 1944, arrive à proximité de ce hameau, un détachement de l'armée française faisant partie de la 6ème batterie du RACF (Régiment d'artillerie des colonies françaises). Ces artilleurs disposent d'un canon de 155 à longue portée qu'ils vont positionner environ à 400 mètres des habitations. La configuration de la surface des terres permet à un avion de liaison Piper cub de se poser près du château. Il en descend un officier et le pilote.

Arrive par la route le Général Armand Chaillet commandant en chef de l'artillerie de l'armée française, connu des habitants de la région.

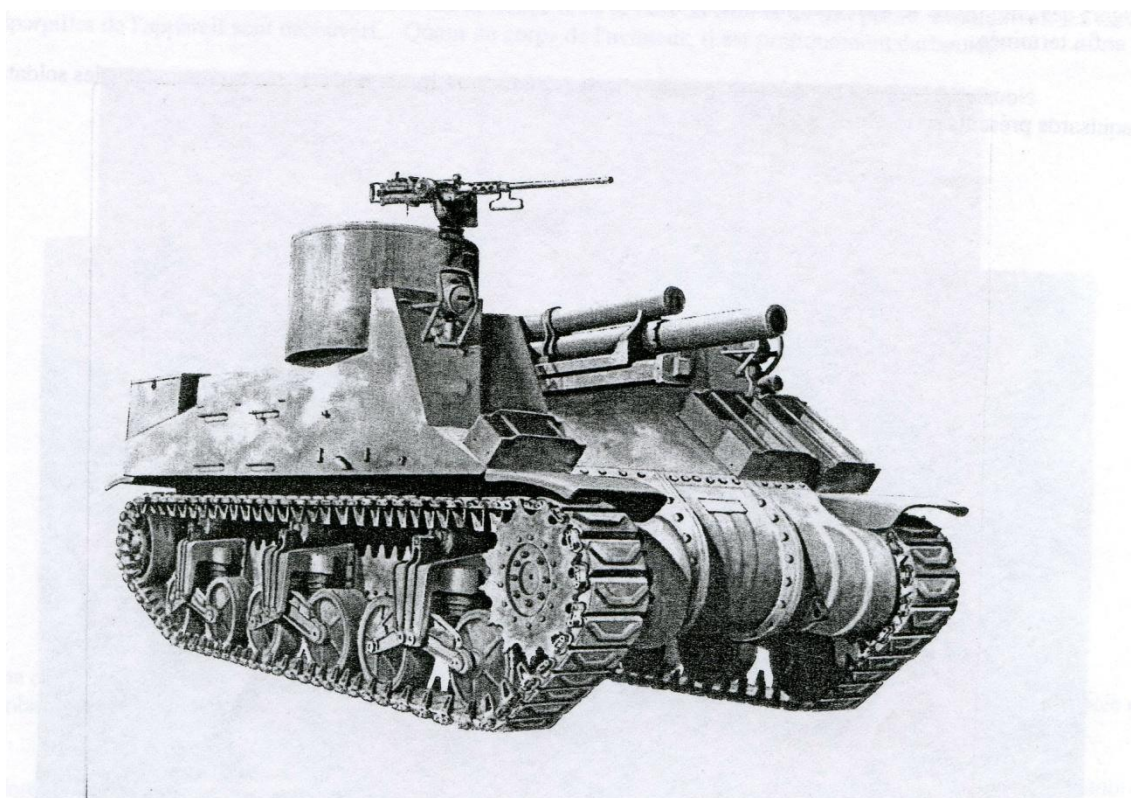
Voilà les souvenirs de madame Jean Michaud nièce par alliance du Général Chaillet qui habite ce château.

L'artillerie:

L'action de l'artillerie va se faire en liaison avec les quatre canons de la 6ème batterie en position au guide de MARLOUX. (Voir le récit de M. Créoff).

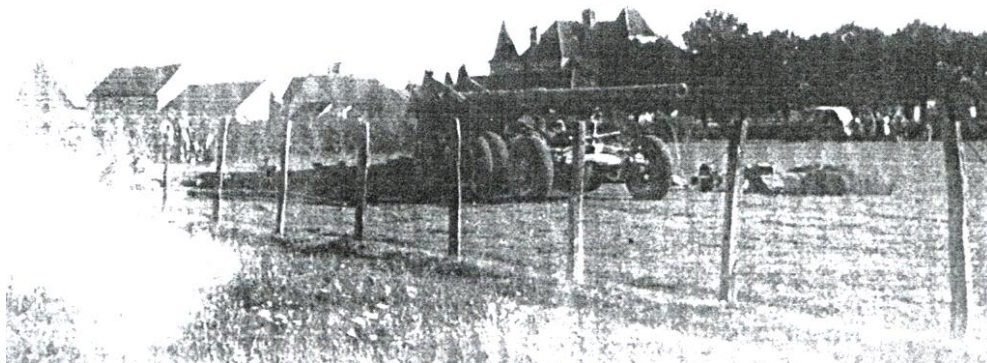
Dans ces journées où il y eut des tirs d'artillerie, plusieurs témoins oculaires ont remarqué un avion d'observation (peut-être celui qui a atterri le mardi 5 septembre à PONNEAU) qui survole à haute altitude le secteur des opérations entre PERREUIL et Saint BERAÏN.

Le jeudi 7 septembre 1944 vers 18h30, huit avions américains de type P47 "THUNDERBOLT" font un passage rapide au dessus des convois allemands stoppés, mais n'attaquent pas. L'artillerie est maîtresse de la situation.



A CHARRECEY: en position, 6 canons de 105 sur chenilles du 68ème régiment d'artillerie

*Souvenir de la libération
La 6^{ème} Batterie du RACF
en position à PONNEAU le 5/9/44*



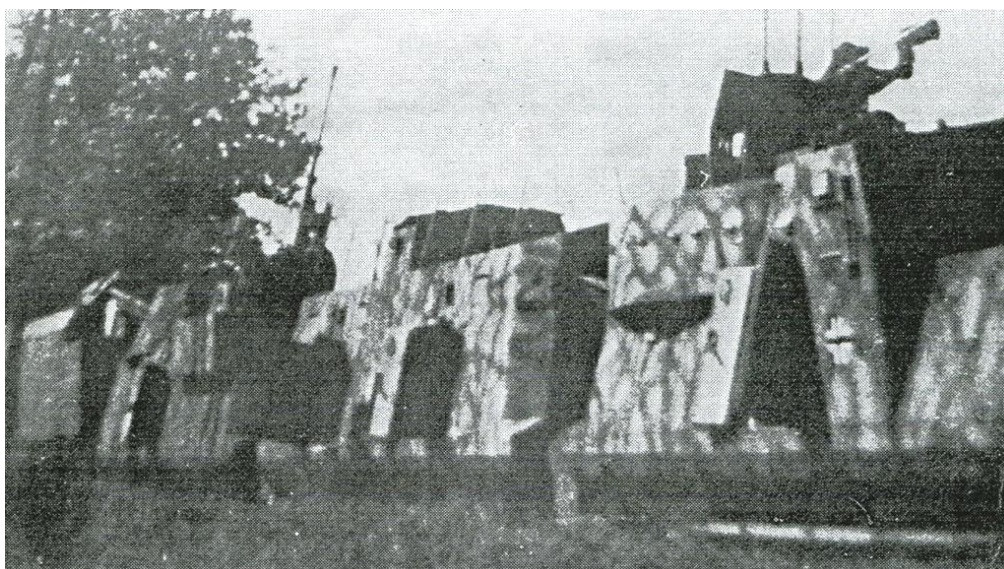
A Ponneau: un canon de 155 de la 6^{ème} batterie du RACF

LE VENDREDI 8 SEPTEMBRE 1944: C'en est terminé, la totalité des trains allemands (y compris le train blindé) est capturé — par les troupes françaises et par les Maquisards.

A l'issue de la nuit du 7 au 8 septembre, (relativement calme après la cessation du tir d'artillerie, effectué sur les convois de trains allemands, immobilisés à la queue leu-leu) le début de la matinée voit se déclencher un nouveau pilonnage de la part des canons français. Il dure de 7 h 20 à 7 h 35. Il n'y a aucune riposte de la part de l'ennemi.

Cette fois-ci, pour eux et surtout pour nous, c'en est bien terminé de ces longues heures d'angoisse... La plupart des passagers des cinq trains se sont éparpillés dans la nature. L'occupation allemande, qui durait à Saint Bérain, depuis juillet 1940 est enfin terminée.

Nous apprendrons bientôt que le train blindé a été capturé intact, vidé de ses occupants par les soldats Français et les Maquisards présents ce matin-là à 7 h 45.



[Le train blindé allemand abandonné par son équipage tel que l'on trouvé les vainqueurs sur la voie n02](#)

Note de l'auteur : Bien entendu c'est tout à fait volontairement que je n'ai pas fait figurer dans ce chapitre, le récit des combats et de la capture du train blindé allemand Scarabeus, Panzerzug N° 32, car mon but recherché, n'étant que de parler de ce qui s'est passé sur la commune de Perreuil, où le monstre fut, simplement de passage, alors que la terminaison de sa carrière se déroula sur la commune voisine de Saint-Bérain.

Le récit est d'ailleurs remarquablement détaillé dans un chapitre qui lui est spécialement consacré, du livre intitulé Trains de guerre, au Creusot, 1940-1944, écrit par Lucien GAUTHE.

CHAPITRE 6

LA LIBERATION DE PERREUIL LE 9 SEPTEMBRE 1944.

- L'hommage rendu au pilote de l'avion américain, tombé au cours du mitraillage et de l'explosion des wagons, chargés de munitions, le lundi 4 septembre 1944.

Après avoir vécu dans l'anxiété, ces journées éprouvantes remplies d'événements dramatiques, (ayant marqué pour notre commune la terminaison de plus de 4 ans d'occupation allemande), la libération, tant attendue de Perreuil a eu lieu le samedi 9 septembre 1944, par un détachement de Maquisards, lesquels furent accueillis avec la joie que l'on devine.

De suite, et du fait que les Allemands étaient maintenant définitivement partis, les recherches furent entreprises pour retrouver ce qui pouvait rester de l'avion américain, tombé dans le bois du Roi, et de son pilote. Finalement, les morceaux brisés et éparpillés de l'appareil sont découverts... Quant au corps de l'aviateur, il est pratiquement carbonisé.



Le samedi 9 septembre dans le bois du Roi
Les débris de l'avion américain

Une cérémonie, par la suite fut organisée, en hommage à ce héros. Tout d'abord, une garde d'honneur, composée des anciens combattants de à Perreuil, veilla le cercueil de l'aviateur déposé à la Mairie, jusqu'à l'heure de son inhumation.

Celle-ci eut lieu le mardi 12 septembre 1944, dans le cimetière de Perreuil, en présence d'une très nombreuse affluence, dont faisaient partie les enfants des écoles porteurs de nombreuses gerbes de fleurs, un Capitaine de l'Armée Française, représentant les troupes alliées, ainsi qu'un peloton des forces françaises de l'intérieur, rendaient les honneurs militaires.



Le 12 septembre 1944: à la mairie de PERREUIL. Levée du corps de l'aviateur américain.

Par la suite, le corps du pilote américain fut exhumé par les soins des services U.S, et fut transféré dans un cimetière de Dijon, le 28 janvier 1945.

CHAPITRE 7

RECHERCHE DE L'IDENTITE DE L'AVIATEUR

- Le processus des recherches entreprises.

Le lundi 19 octobre 1992, un article du Progrès de Saône et Loire signé Le Citoyen, fait état de 11 crashes pendant la guerre en Saône et Loire. L'avion de PERREUIL n'y figure pas. Il est inconnu du service départemental des Anciens Combattants. Il sera officiellement reconnu selon les circonstances suivantes:

Monsieur John Paul BASSET habitant Chessy dans le département du Rhône, est un passionné, à la fois de tout ce qui concerne l'aviation, ainsi que des souvenirs s'y rapportant apprend par Monsieur René BOURGOGNE, fils de l'ancien Maire de Villeneuve-en-Montagne (Saône-et-Loire), qu'un avion américain, type P 47 Thunderbolt, est tombé au cours d'opérations de guerre, le 4 septembre 1944, sur le territoire de la commune de Perreuil. Il se met aussitôt en correspondance avec les services de l'aviation américaine (U.S Air Force). Ils lui procurent la documentation suivante, dont il a bien voulu me donner copie.

Il s'agit de:

- Flight Officier : LEROY W. SAUNDERS,
- numéro matricule : T. 061881.
- Etat d'origine : Connecticut.
- Date de décès : 4 septembre 1944, à Perreuil, Saône-et-Loire (France).
- Décoration : Purple Heart (traduction : Cœur Pourpre).
- Unité : 316 ème Escadron de Chasse - 324 ème Groupe.
- Lieu d'inhumation : Epinal (France), Américain Cemetery.

Les incidences postérieures ayant d'écoulées des textes du livre intitulé Trains de Guerre au Creusot (1940 - 1944), écrit par Lucien GAUTHE, et publié en mai 1994.

Voici, ci-dessous, quelques précisions complémentaires locales à Perreuil, se rapportant au chapitre : Le dernier train allemand, de l'ouvrage précité, pages 111 à 120 :

1° / Précisions déterminées par Monsieur Gilles MOREAU, du Creusot :

Sur les emplacements réels où l'avion américain P 47 Thunderbolt s'est écrasé, le 4 septembre 1944, dans le bois de Perreuil, Monsieur MOREAU va effectuer alors une série de recherches minutieuses et systématiques. Celles-ci lui permettront de retrouver, de ramener à jour, de mettre en valeur, de nombreux morceaux de métal et d'autres matières diversifiées à partir desquels ses connaissances techniques et en ces choses (dont, lui aussi, est un passionné) vont lui permettre de déterminer avec exactitude : d'où ils proviennent, quels étaient leurs emplacements et leurs fonctions, vis-à-vis de la structure du type d'appareil, etc.

Toutefois, une inconnue intéressante subsiste, pour Monsieur Moreau, aucun indice recueilli ne peut encore lui donner le numéro de l'avion en cause...

2°/ Précisions apportées par Monsieur Pierre Porrain de Chalon-sur-Saône.

Dans son très intéressant livre intitulé : demi-siècle de silence, Monsieur Pierre Porrain, de Chalon-sur-Saône grand Résistant, pendant la période de l'occupation allemande, l'auteur fait le récit des situations tragiques qu'il a vécu pendant cette sombre période-là. Ce qui l'amène à un certain endroit, à parler :

De l'avion, tombé à Perreuil, le jour du 4 septembre 1944, alors que lui-même était ce jour-là, chez ses parents au hameau de la Dheune...

... Puis cela dit, Monsieur Pierre Porrain précise :

Que, quelques jours plus tard, (les Allemands étant partis), il s'est rendu sur les lieux de l'impact. Et qu'il y a réalisé la photo d'un morceau de l'appareil...

Alerté, par la lecture de cette dernière phrase, je téléphone sur le champ à Monsieur Porrain, pour lui demander s'il possède toujours cette photo, citée dans son livre, qui représente un morceau de l'avion américain, tombé à Perreuil, le luné 4 septembre 1944. La réponse est : Oui... Et, à la demande, que je formule à Monsieur Parrain, s'il accepterait de me fournir la reproduction de cette photo, sa réponse - qui me comble d'aise - est encore : Oui !... Et le 8 juillet 1994, Monsieur Porrain, auquel je fais part de ma satisfaction, ainsi que de mes sincères remerciements me donne cette photo.

Pour la commune de Perreuil, ce document est d'une extrême importance : car, sur ce cliché, on peut lire, très distinctement le numéro d'immatriculation de l'appareil, apposé en gros chiffres sur la dérive de l'empennage : 227647



Sur la dérive de l'empennage, apposé en gros chiffre le NO 227647

3°/ Précision terminale sur le point précédent, fournie par Monsieur John Paul Basset de Chessy (Rhône).

Ayant transmis à Monsieur John Paul Basset, (que j'ai, déjà, présenté dans une page précédente), spécialiste de la question, la photo des débris de l'avion américain, prise de 4 septembre 1944, dans le bois du Roi, à Perreuil, pour lui en demander l'identification , je reçois peu après, la réponse formelle de celui-ci :

Il s'agit d'un avion de chasse américain, P 47 D 23, RA type Thunderbolt.



Maquette de l'avion US THUNDERBOLT P47

Caractéristiques de l'avion américain Thunderbolt P 47, monoplace de chasse, monomoteur, puissance : 2800 CV. Vitesse : 680 km/h. Armement : 8 mitrailleuses de 50.

4°/ Confirmation publiée dans la plaquette Les Chemins du Souvenir - Les aviateurs alliés, tombés en Saône-et-Loire. -- Lieux de mémoire 1941 - 1944 - édité par : Le service départemental des Anciens Combattants et Victimes de guerre.

Voici le texte qui figure sur cette plaquette :

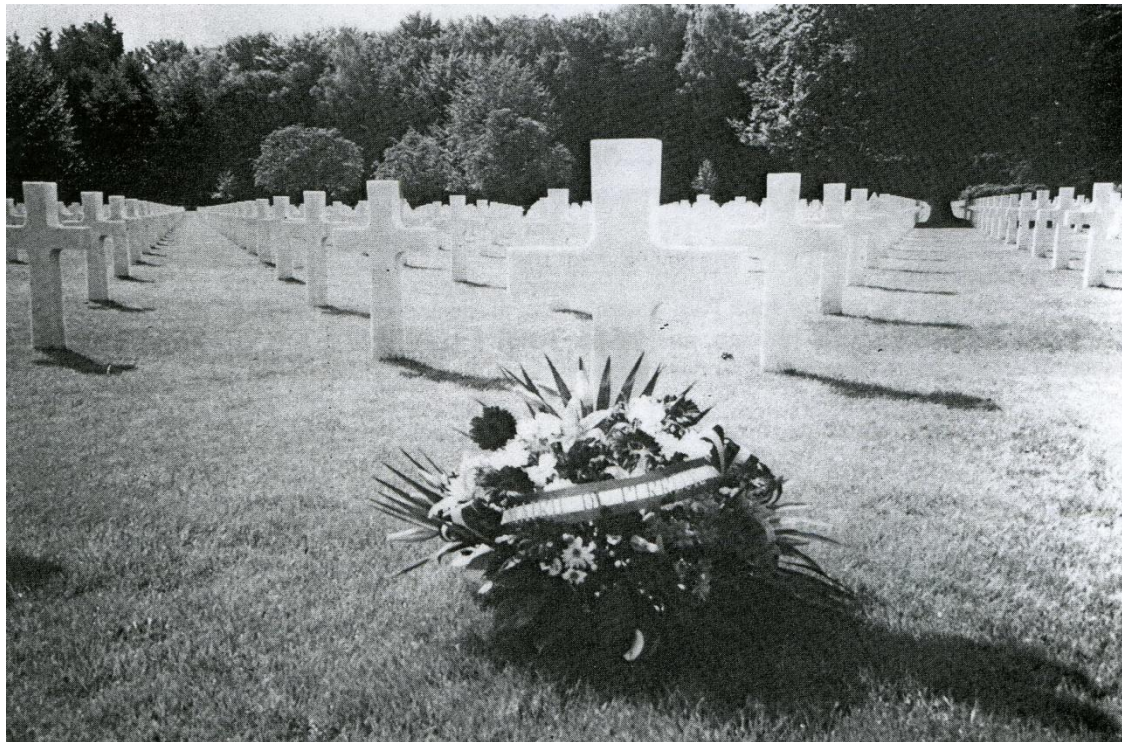
Il a été signalé, fin août 1994, au service départemental de l'Office National des Anciens Combattants et Victimes de guerre, l'existence d'un douzième crash d'avion (dans une précédente statistique, concernant les aviateurs alliés, — tombés en Saône-et-Loire, c'est le nombre de 11 crashes qui avait été primitivement indiqué), survenu le 4 septembre 1944, à Perreuil (à l'Est du Creusot).

Il s'agirait d'un chasseur américain, Type P 47, Thunderbolt, appartenant à une escadrille basée à l'époque à Istres (Bouches-du-Rhône), qui a été touché par l'explosion d'un train ennemi qu'il mitraillait à basse altitude.

Les difficultés éprouvées, et le temps nécessaire pour parvenir à déterminer l'identification de l'aviateur américain, tombé à Perreuil, le 4 septembre 1944, n'ont pas permis l'organisation sur place, au moment voulu,

d'une cérémonie officielle de commémoration, coïncidant avec le cinquantenaire, en septembre 1994, des événements ayant aboutis à la libération de Perreuil...

Néanmoins, et, dans cet esprit, une délégation officielle, représentant la commune de Perreuil, s'est rendue le samedi 3 septembre 1994, au cimetière Américain d'Epinal, où les personnes la composant : Monsieur Floret, Maire - Monsieur Salce, Premier Adjoint - Monsieur Dodille, qui a vécu ces événements - Monsieur Moreau, passionné d'histoire locale, se sont inclinées et recueillies, sur la tombe du Flight Officer Leroy W. Saunders, après y avoir déposé une gerbe de fleurs, modeste témoignage du souvenir, et, de la reconnaissance, restant à jamais gravés dans les mémoires.



Le nom de l'aviateur est gravé sur la croix de marbre blanc
La gerbe déposée au nom de la Mairie de Perreuil.

En 1995 : Pour les années qui vont suivre, et, pour les générations, à venir : La perpétuation du souvenir de ces événements.

Le souvenir impérissable pour notre commune de Perreuil, de ces événements, à la fois dramatiques, exaltant historiques sera, à jamais matérialisé à l'intention des générations à venir :

1° / Par le rassemblement :

- Des documents écrits d'époque, rassemblés.
- Des vestiges tangibles, progressivement retrouvés.

2° / Par la mise en place d'une plaque souvenir, scellée à l'emplacement du point d'impact de l'avion américain tombé le 4 septembre 1944 vers 18h00, à l'intérieur du Bois du Roi (et comportant un chemin d'accès).

3° / Par les accords avec la municipalité de Perreuil, le Souvenir Français et les associations des Anciens Combattant

Une stèle sera érigée en bordure de la D984, au lieu dit Le Bourbier, à la mémoire de cet aviateur.



Cette stèle sera inaugurée le 8 mai 1995, date du 50ème anniversaire de l'armistice de la seconde guerre mondial

Jean DODILLE.

INFORMATIONS SUR LES CIMETIÈRES AMERICAINS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE - CIMETIERE AMERICAIN ET MEMORIAL D'EPINAL.

Le cimetière américain d'Epinal contient 5 255 tombes, 7 300 corps initialement enterrés ici, furent rapatriés selon les vœux des familles, dans la cour d'honneur sont gravés les noms de 424 disparus qui donnèrent leur vie pour leur pays mais dont les restes n'ont pu être identifiés.

Pendant la Deuxième Guerre Mondiale, les troupes de la 7ème Armée, partie du littoral Sud de la France, traversèrent la région centrale de la Vallée du Rhône et firent leur jonction à Sombernon avec les armées du débarquement de Normandie. Malgré le raidissement de la résistance allemande à Epinal, la 45ème Division américaine libéra la ville et la région le 21 septembre 1944.

Le 31 juillet 1949, au cours d'une cérémonie très simple, le contrôle du cimetière était transféré de l'American Graves Registration Command à l'American Battle Monuments Commission. Les clés en étaient solennellement remises au Général Thomas North, Secrétaire Général de l'American Battle Monuments Commission.

L'aménagement de ce cimetière et la construction du mémorial, entrepris au printemps de 1950 furent terminés en 1956. La face sud du mémorial est décorée de deux bas-reliefs sculptés par l'Américaine Malvina Hoffinan de New-York, ainsi que l'aigle qui se trouve au-dessus du portique. A l'intérieur de ce portique sont gravés dans le bois l'Agneau mystique et les Tables de la loi également dues à Miss Hoffinan. Toutes les sculptures du mémorial ont été conçues par Miss Hoffman, mais leur réalisation est due au sculpteur Jean Juge de Paris. L'élément principal de la salle-musée est une grande carte mosaïque relatant les opérations militaires des armées Américaines et alliées depuis leur débarquement, le 15 août 1944, jusqu'à leur jonction le 11 septembre à Sombernon, cette carte a été réalisée par Eugène Savage de Brandford dans le Connecticut.

Les figures allégoriques qui décorent le mur semi-circulaire symbolisent l'Ame du Peuple Américain conduisant les Forces de Terre, de Mer, de l'Air vers le Débarquement sur la côte Sud de la France. La victoire finale est représentée par l'Ange de la Victoire tendant une branche de laurier émergeant des nuages de la guerre, des mains de femmes qui se tendent pour offrir des fleurs aux soldats victorieux complètent l'allégorie. Encadrant la carte se trouvent les emblèmes des unités ayant participé aux opérations dans ce secteur : les 6ème et 12ème groupes d'Armée, les 3ème, et, 7ème Armées, les VI, XV, et XXIème Corps, les 3, 4, 28, 35, 36, 42, 44, 45, 63, 65, 70, 71, 75, 79, 80, 86, 87, 90, 94, 99, 100, 103ème Divisions d'Infanterie. Les 6, 10, 11, 12, 13, 14, et 20ème Divisions blindées, enfin les 101ème Division Aéroportée. Ces soldats venaient de tous les Etats de l'Union ainsi que du District de Columbia. Une tombe contient les corps de 3 soldats identifiés, mais dont les dépouilles n'ont pu être séparées. 69 stèles surmontent les tombes de soldats inconnus, l'une d'entre elles abrite les corps de deux compagnons d'arme, en 14 endroits, deux frères reposent côte à côte.

Les architectes qui ont conçu le cimetière et mémorial sont Messieurs Delano et Aldrich de New-York, l'architecte décorateur est Monsieur Homer L. Fry d'Austin dans le Texas.

EPINAL AMERICAN CEMETERY

88000 - DINOZE FRANCE

Tél. : 29.82.04.75

HISTORIQUE DES CIMETIERES AMERICAINS DANS LE MONDE

(Informations gravées sur un tableau en verre dans la cour d'honneur du cimetière d'Epinal).

Dans ce cimetière américain de la 2ème guerre mondiale, d'une superficie de 20 hectares dont la jouissance a été gracieusement concédée à perpétuité par le peuple français, reposent 5 255 soldats des Etats-Unis d'Amérique. La plupart d'entre eux sont morts au cours de l'avance alliée à travers de centre de la France, le long de la vallée du Rhône à travers le centre de la France, le long de la vallée du Rhône, dans les Vosges, dans la vallée du Rhin et au delà de ce fleuve, au cœur de l'Allemagne. Ils étaient originaires de tous les Etats de l'Union ainsi que le district de Colombia. Parmi eux se trouvent 68 solda inconnus.

Sur les murs de cour d'honneur entourant le mémorial sont inscrits les noms de 424 américains tombés au Champ d'Honneur et dont les restes n'ont jamais été retrouvés ou identifiés.

Après la 1ère Guerre Mondiale, The American Battle Monuments Commission a érigé une Chapelle du Souvenir dans chacun des 8 cimetières d'Europe ainsi que 11 monuments commémoratifs. A l'issue de la 2ème Guerre Mondial il a été créé 17 cimetières militaires et dans 15 d'entre eux, il a été érigé un mémorial comportant des cartes qui retracent les exploits des Forces Armées des Etats-Unis d'Amérique dans la région. La commission a également érigé à New-York et à San-Francisco, un monument à la mémoire de ceux qui périrent dans les eaux territoriales américaines de l'Atlantique et du Pacifique.

Dans ces cimetières reposent environ 39 % des héros qui avaient été inhumés à l'origine. Les dépouilles des autres soit 61 % ont été rapatriés à la demande de leurs proches. Une stèle de marbre blanc marque chaque tombe (pour les Israélites, une étoile de David, pour tous les autres une Croix Latine). Sur chaque mémorials sont inscrits les noms des militaires (portés disparus dans la région).

AMERICAN AVIATION HISTORICAL SOCIETY

(Le Lieutenant SANDERS appartenait à ce groupe)

Le 324ème groupe a été constitué le 24 juin 1942, est devenu opérationnel le 6 juillet 1942 et s'est déplacé dans le Centre Est pendant la période octobre/décembre 1942 comme une partie de la 9ème Air Force. Volant sur des P40S, les escadrilles, après s'être entraînées plusieurs semaines, ont commencé les opérations avec d'autres unités tant que le quartier général demeurait en Egypte. Réunis en un groupe en juin 1943, ils effectuèrent des missions d'escorte et de reconnaissance contre les nazis en Tunisie et Sicile jusqu'en juillet. Le groupe a reçu une Distinguished Unit Citation (Citation à l'Ordre de l'Unité) pour sa participation à l'invasion de la Sicile. Il a rejoint la 12ème armée aérienne, repris les opérations le 30 octobre 1943. Il a patrouillé sur la côte et protégé les convois pendant le débarquement d'Anzio. Il a reçu une 2ème D.U.C. pour le bombardement du Mont Cassino. Il a continué les missions d'appui et d'isolement jusqu'à la chute de Rome en juin 1944. Equipés de P 47 en juillet, il a appuyé le débarquement dans le sud de la France. Il a contribué à la chute de la poche de Colmar en janvier-février 1945 tout en appuyant la 7ème armée US dans le franchissement des défenses Siegfried en mars. Il a reçu la Croix de Guerre Française avec palmes pour l'appui des troupes françaises pendant les campagnes d'Italie et de France. Il se déplace dans l'intérieur et devient le 103ème groupe de chasse volant maintenant sur des P 47 S. Il a été affecté à la garde nationale aérienne du Connecticut. 316ème Hell's Belles A/c - 70-99.

Les bases en France étaient : Le Luc, 25 août 1944 ; Istres, 2 septembre 1944 ; Ambérieu, 6 septembre ; Luneville, 4 janvier 1945 ; Stuttgart en Allemagne du 8 mai au 20 octobre 45. Décorés pour les campagnes de : Tunisie, Sicile, Naples-Foggia, Anzio, Rome-Arno, Nord de la France, Sud de la France, Plaine du Rhin, Europe Centrale.

TABLE DES MATIERES

DESIGNATION

- Présentation de la plaquette.
- Le Mot, du Maire de Perreuil.
- Préface de Lucien GAUTHE, Auteur du Livre : Trains de Guerre, au Creusot (1940 - 1944).
- Avertissement de Fauteur, au lecteur.

PROLOGUE

- La situation existante à cette époque-là : La retraite des troupes allemande.
- Le spectacle des trains allemands, retraitants.
- Les raisons de la faible vitesse de ces convois.
- La protection des trains allemands retraitants, est assurée par la présence du train blindé allemand, Scarabeus, Panzerzug N° 32.

CHAPITRE 1

- Ce qui s'est passé à Perreuil, au cours de la journée du dimanche 3 septembre 1944. CHAPITRE 2
- Ce qui s'est passé à Perreuil, dans l'après-midi, du lundi 4 septembre 1944. CHAPITRE 3
- Ce qui s'est passé dans la soirée du lundi 4 septembre, puis dans la nuit du 4 au 5 septembre 1944.

CHAPITRE 4

- Ce qui s'est passé, dans les journées du 5 au 6 septembre 1944 :

CHAPITRE 5

- A Perreuil : Les trois derniers jours de l'occupation allemande : 6, 7 et 8 septembre 1944.

CHAPITRE 6

- La Libération de Perreuil, le samedi 9 septembre 1944.

CHAPITRE 7

- La recherche de l'identité de l'aviateur américain.
- Table des matières.