

GUERRE 39 - 45

QUELQUES ÉPISODES DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE À LIGUEIL ET DANS LE SUD DE LA TOURAINE

Michel GARCIA*

RÉSUMÉ : Quels furent les épisodes les plus marquants de la Seconde Guerre dans le Ligueillois? Cette question a fait l'objet de recherches de la part de certains de ses habitants, dont plusieurs ont de surcroît vécu cette période toujours dramatique et parfois tragique.

RESUMEN : ¿Cuáles fueron los episodios más sobresalientes de la Segunda Guerra mundial en la comarca de Ligueil? Este tema ha sido objeto de investigaciones por parte de algunos de sus vecinos; entre los cuales varios habían vivido personalmente esos acontecimientos dramáticos y a veces trágicos.

LES COMBATS DU 21 ET 22 JUIN 1940

Principales phases de la bataille de France :

- 10 mai 1940 : début de l'offensive allemande ;
- 12 mai : percée de Sedan ;
- début juin : occupation de la Flandre et du nord de la France ;
- 10 juin : la ligne sur la Somme et sur l'Aisne cède ;

* Président de l'Académie des Sciences, Arts et Belles-Lettres de Touraine.

- 14 juin : Paris occupé ;
- 17 juin : Pétain, chef du gouvernement ;
- 19 juin : les Allemands franchissent la Loire à Amboise ;
- 20 juin : Tours occupée ;
- 21-22 juin : «Affaire» de Ligueil et combats entre Creuse et Vienne.

L'offensive allemande débute le 10 mai 1940 par l'invasion des Pays-Bas, du Luxembourg et de la Belgique, trois pays qui s'étaient déclarés neutres. La percée de Sedan a lieu le 12 mai. Alors commence l'exode des populations françaises menacées par l'avancée allemande. Au début du mois de juin, l'armée ennemie a atteint la mer et occupé les Flandres et le nord de la France. Désormais débarrassée de l'armée anglaise et assurée sur ses arrières, elle entreprend sa marche vers le sud. La ligne de défense française sur la Somme et l'Aisne cède le 10 juin. Le même jour, le gouvernement se replie à Tours et ses environs avant de se réfugier à Bordeaux avec le Parlement. Paris tombe sans combat le 14 juin. Les régiments de l'armée française encore en état de se battre s'appuient sur la Loire pour freiner l'avancée de l'ennemi, malgré le message du maréchal Pétain, qui a été désigné chef du gouvernement le 17 juin, qui demande de cesser les combats pendant les négociations en vue de la signature d'un armistice. Devant la résistance opposée par Tours, les Allemands franchissent la Loire à Amboise le 19 juin et s'apprêtent à contourner le chef-lieu qui finira par céder quelques heures plus tard. Dans la soirée du même jour, le 20 juin, la délégation française quitte Bordeaux pour négocier un armistice

La guerre atteint le Ligueillois

C'est dans ce contexte qu'il faut analyser ce qui s'est passé dans la zone qui nous occupe. Les Allemands ont tout intérêt à se rapprocher le plus vite possible de Bordeaux, pour forcer la main du gouvernement. Quant à celui-ci, il doit conclure au plus vite les négociations pour un armistice avant d'y être contraint par les armes. Le confluent de la Vienne et de la Creuse est le lieu désigné par le haut commandement français pour ralentir l'avancée des troupes ennemies. S'il ne présente pas un intérêt stratégique considérable, celui-ci n'est pas négligeable : la traversée d'une rivière, *a fortiori* d'un

confluent, n'est pas chose aisée pour une armée. En outre, la zone est traversée par la Nationale 10 et la voie ferrée qui descendent vers Bordeaux. Verrouiller ces deux voies de communication, ne serait-ce que pendant quelques heures, peut s'avérer efficace.

Les combats principaux auront lieu dans la zone comprise entre Vienne et Creuse, mais, la veille, c'est Ligueil qui fait l'objet d'une attaque allemande (Fig. 1). Les troupes allemandes viennent de Blois, où elles ont franchi la Loire sur des radeaux pneumatiques. Elles passent l'Indre à Loches le 21 au matin et finissent par atteindre Ligueil en début d'après-midi. Là se déroule ce que le colonel Henri de Mollans appelle « L'affaire de Ligueil »¹.

L'avant-garde de la 9^e division d'infanterie allemande est placée sous le commandement du lieutenant-colonel Weber. La pointe de cette avant-garde, sous le commandement d'un sous-lieutenant, est confrontée à des troupes

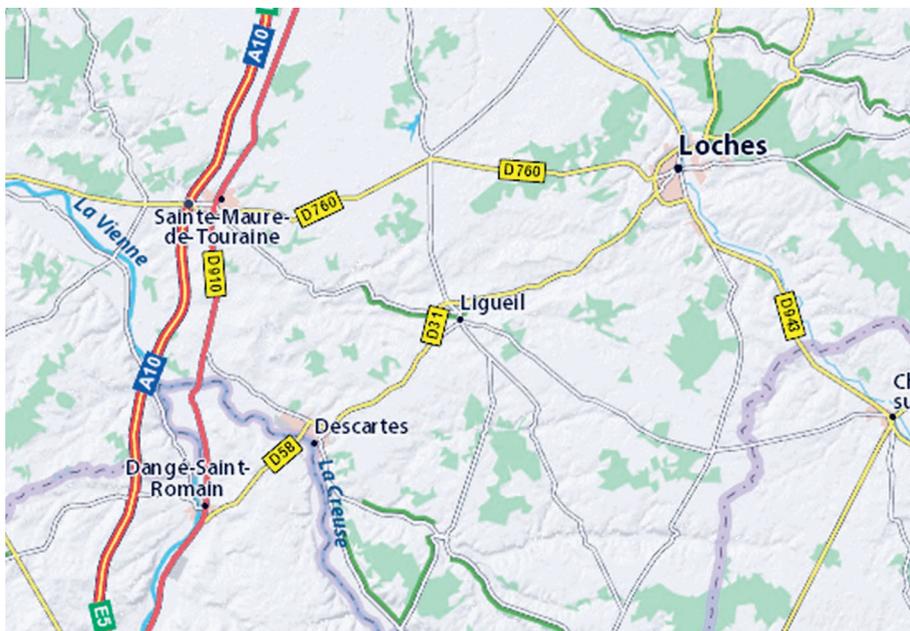
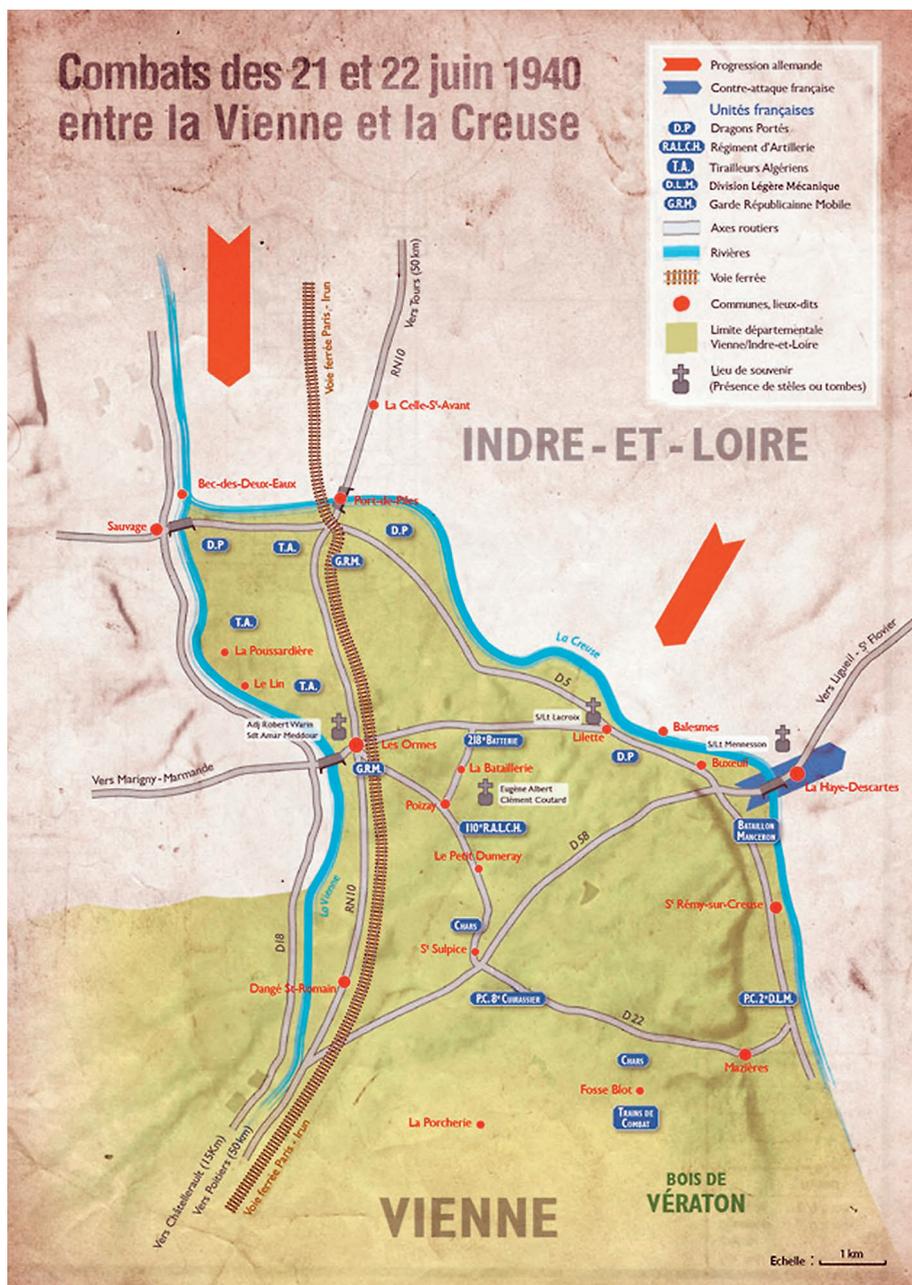


Fig. 1 : carte du sud de l'Indre-et-Loire.

1. MOLLANS (Henri de), *Combats pour la Loire. Juin 1940*. Chambray-lès-Tours, éditions CLD, 1985, p. 57-59. Nous empruntons à cet auteur le récit de cette journée.



d'infanterie coloniale, qui ont combattu à Amboise. Aux tirailleurs sénégalais se sont adjoints des chasseurs et un escadron de spahis algériens. Le commandant allemand donne une heure pour évacuer la ville, après quoi elle sera bombardée. Le commandant Ehrlich tente de résister mais doit accepter un repliement général vers le Grand-Pressigny après avoir constaté que le gros de ses troupes a décroché.

Les Allemands poursuivent leur progression plus à l'ouest, vers La Haye-Descartes. À la hauteur de Cussay, ils se heurtent vers 19 heures à un régiment de marche du Maroc, commandé par le colonel Avrè, qui se repliait. Le combat farouche qui s'ensuit oblige les Allemands à renoncer à atteindre la Creuse, qui était leur objectif désigné. Le colonel Mollans conclut : «L'affaire de Ligueil est vengée». Une contre-attaque française lancée au matin du 22 juin échoue, ce qui laisse le champ libre aux Allemands pour atteindre La Roche-Posay et rétablir le pont sur la Creuse. L'armistice est signé à Rethondes le 22 juin. La guerre est finie et Ligueil en a connu un des ultimes épisodes.

L'or de la Banque de France

On a émis l'idée que les combats livrés dans le secteur aux troupes allemandes avaient pour objectif de permettre le passage d'un train transportant de l'or de la Banque de France vers le port du Verdon, à la Pointe de Grave, sur la Gironde. Si l'essentiel des fonds a transité par Brest, en direction des Etats-Unis et des Antilles, il est exact qu'une partie a été acheminée par le Verdon. Ainsi, le Ville d'Oran quitte ce port le 9 juin pour Casablanca. Selon le témoignage d'un ancien Directeur de la Banque de France², un dernier convoi a quitté le Verdon dans la nuit du 22 au 23 juin à bord du Primauguet, toujours en direction de Casablanca³ (Fig. 2). Pour échapper aux Allemands, qui ont investi le port, le chargement a dû se faire au large avec le secours d'un remorqueur, la Geneviève, malgré une forte houle. Le navire atteindra Casablanca le 25 juin.

2. NÉGRIER (Pierre, Directeur honoraire de la Banque de France), «La Banque de France pendant la guerre 1939-1945» (anac.fr.com/2gm/2gm_25.htm).

3. Le Primauguet est un croiseur de 7200 tonnes. Il connaîtra un sort tragique en novembre 1942, dans le port de Casablanca, où il sera bombardé par deux navires américains et finira par sombrer. Son équipage aura 45 morts et plus de 200 blessés.



Fig. 2 : le Primauguet.

Cette hypothèse requiert d'analyser de près la chronologie des faits. Le chargement des navires exige plusieurs heures, voire une journée, selon son importance, compte tenu des conditions difficiles du moment : manque de matériel de transport, de main-d'œuvre, sans compter la menace d'une arrivée prochaine des Allemands. Dans le cas de ce dernier convoi, il y eut deux chargements successifs, l'un sur le remorqueur, l'autre sur le Primauguet, par une forte houle, qui plus est. Le convoi ferroviaire dut arriver, par conséquent, 24 heures au moins, et plus vraisemblablement 48 heures avant le départ du convoi vers Casablanca, ce qui nous ramène au 20-21 juin.

Qu'en est-il du convoi ferroviaire ? Paris est occupé le 14 juin. On imagine mal que le train ait pu quitter la Région parisienne après cette date. C'est donc au plus tard le 13 juin que le convoi part vers Bordeaux.

Un précieux document conservé au Centre National des Archives historiques de la SNCF du Mans nous fournit la date des destructions partielles des différents ouvrages de la ligne Paris-Bordeaux : 18 juin pour le pont de Montlouis-sur-Loire ; 19 juin pour le pont sur le Cher ; 22 juin pour le pont de Port-de-Piles sur la Creuse.

Le pont de Montlouis étant partiellement détruit par l'armée française dans la nuit du 18 juin, le train est forcément passé avant cette date. En revanche, la date de la destruction de celui de Port-de-Piles est relativement tardive (quatre jours plus tard), ce qui n'exclut pas que des trains aient circulé au sud de Tours jusqu'à cette date. Mais le pont de La Haye-Descartes, sur la ligne du Blanc, a subi le même sort le même jour, alors qu'il concerne une ligne secondaire comparée à celle de Bordeaux. L'explication de la chronologie

de ces destructions est à rechercher plutôt dans l'avancée des troupes allemandes que dans d'autres considérations liées à la nature de convois engagés sur la voie. En outre, qu'avait à faire un train pendant quatre jours entre Tours et Port-de-Piles ?

L'hypothèse la plus probable est donc que l'or de la Banque de France a circulé au plus tard entre le 13 et le 15 ou 16 juin, entre Paris et Tours, et entre le 15-16 juin et le 18-19, entre Tours et Bordeaux. Le 18-19 comme date d'arrivée au Verdon est-il compatible avec un chargement puis un départ du Primauguet dans la nuit du 22 au 23 juin ? Le pont de Port-de-Piles a perdu une arche de 31 m⁴.

Le témoignage de P. Négrier est sujet à caution. Il ajoute à son récit une anecdote, que lui aurait rapportée le convoyeur du chargement, M. Moreton. Selon ce dernier, c'est alors que le Primauguet est au large du Portugal que lui parvient l'annonce de la signature de l'armistice par un message de l'amirauté⁵. La signature ayant eu lieu le 22, si le navire était parti dans la nuit du 22 au 23, cela signifierait que son commandant aurait ignoré le fait et se serait soustrait aux obligations qui en découlaient, en poursuivant une opération qui avait été décidée auparavant. Cela est peu vraisemblable et nous incite à avancer d'au moins vingt-quatre heures la date du départ, soit la nuit du 21 au 22. Dans cette hypothèse, l'arrivée du train au Verdon le 19 devient plausible.

Il en découlerait que le passage du train au confluent de la Vienne et de la Creuse se situe au plus tard quelque vingt-quatre heures auparavant, autour du 18 juin. Lorsque l'avant-garde allemande atteint Ligueil le 20 dans l'après-midi, le train est déjà loin et vraisemblablement déjà au Verdon. La résistance opposée à l'ennemi entre Vienne et Loire n'a donc pas pour objet de protéger le convoi, mais plus simplement de freiner l'avance de l'ennemi, en vue des négociations de l'armistice. Il existe donc une coïncidence

4. Le « pont de La Haye-Descartes près de Port-de-Piles » (sur la ligne du Blanc) a aussi perdu une arche de 20 m probablement à la même date. Celle-ci n'est pas précisée. La reconstruction de celle de La Haye-Descartes débute le 19 août et prendra deux mois ; celle de Port-de-Piles, deux mois et demi. Centre National des Archives historiques de la SNCF (Le Mans), *Note sur la reconstruction des ponts de chemin de fer de la Région de la Loire*, p. 2. Cette note anonyme a été rédigée le 8 janvier 1941.

5. Texte du message : « L'armistice est signé mais vous pouvez vous attendre à subir, d'un moment à l'autre, une attaque de la flotte anglaise. Si vous avez des officiers anglais à bord, débarquez-les dans le premier port français ». *Ibid.*

chronologique entre les deux événements, mais il n'est pas permis de penser qu'ils sont directement liés l'un à l'autre.

LA LIGNE DE DÉMARCATIION

Le Ligueillois eut donc le redoutable privilège de connaître un des derniers combats de la guerre. Il eut aussi à subir directement les effets d'une des principales mesures découlant de l'accord d'armistice, je veux parler de la division du territoire de notre pays en deux zones : la zone occupée administrée par les autorités du *Reich* allemand et la zone non occupée (« zone No. No », disait-on), terme plus exact que « libre », sous administration de Vichy.

Le principe des deux zones

Comme la carte le montre (Fig. 3), l'occupant se réserve la moitié nord du pays, dont une partie est annexée (Alsace et Lorraine) et le reste sous administration directe du *Reich*. Par ailleurs, un large arc de cercle qui court de la Manche au Lac Léman ainsi qu'une étroite bande le long de la côte atlantique sont déclarés zone interdite. Enfin, les Alpes jusqu'à la Méditerranée et la Corse sont placées sous l'autorité de l'Italie fasciste. Ce découpage, envisagé dans sa globalité, est facile à analyser. En n'occupant pas la totalité du territoire, Hitler allège l'appareil d'occupation, tout en se ménageant un allié potentiel, le régime de Vichy, qui lui est subordonné ne serait-ce que parce qu'il fait peser sur lui en permanence la menace d'une occupation totale. De plus, même si les États-Unis d'Amérique ne sont pas entrés en guerre, la menace que représente leur allié anglais à moyen ou à long terme signale cette côte comme la partie du territoire la plus exposée à une éventuelle invasion. La côte méditerranéenne est laissée, pour sa moitié orientale, sous la responsabilité de l'Italie fasciste.

Le tracé d'ensemble a été fait grossièrement, à partir de cartes Michelin, dans l'urgence qui accompagna la signature de l'armistice. Si on l'observe dans le détail, on s'aperçoit que la ligne de démarcation ainsi tracée est souvent arbitraire. Pour ne citer qu'un seul exemple : à Vou, la ligne emprunte

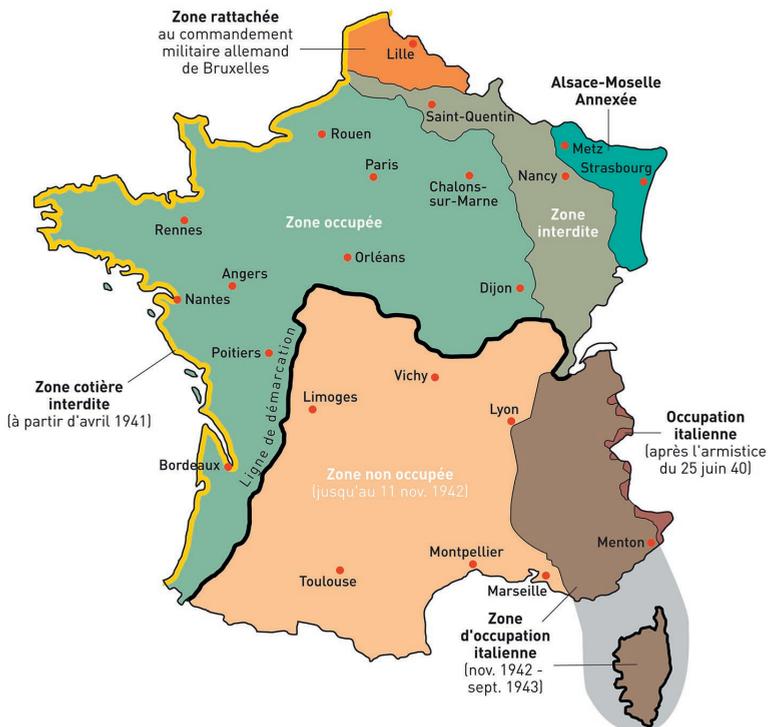


Fig. 3 : la ligne de démarcation.

le cours du petit ruisseau qui traverse le village, laissant le bourg dans la zone non occupée. De ce fait, au lieu de se loger dans le bourg, les occupants devront construire un abri à l'extérieur.

Son tracé en Ligueillois

Toutes les communes à l'ouest d'une ligne Loches-Chauvigny se retrouvent en zone occupée, concrètement pour la zone qui nous intéresse, Sainte-Maure, Ligueil, La Haye-Descartes et le Grand-Pressigny (Fig. 4). Le tracé sera modifié au bout de six mois dans la partie sud. Les raisons d'un pareil changement sautent aux yeux lorsqu'on observe la carte. Le tracé initial

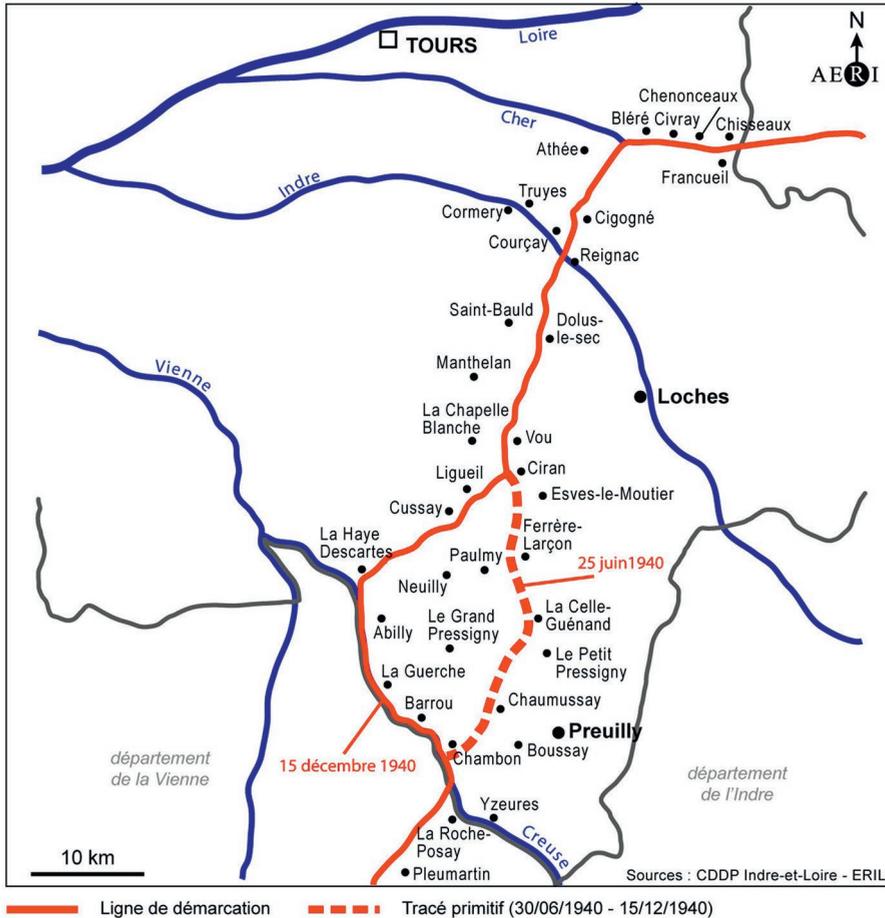


Fig. 4 : la ligne de démarcation en Indre-et-Loire.

est une ligne verticale, conforme à une logique graphique, sans doute d'inspiration militaire, qui l'emporte sur toute autre considération. Le nouveau tracé restitue sa prééminence à la géographie physique, en épousant la vallée de la Creuse jusqu'à La Roche-Posay, mais aussi à la géographie humaine, qui y trouve son compte, puisque le déplacement de la ligne vers l'est a pour effet de reconstituer le canton du Grand-Pressigny, alors qu'il était initialement divisé en deux.

Franchir la ligne

Les cartes créent l'illusion d'une réalité qui n'existait pas en fait ou qui n'existait que partiellement. Sur les axes de circulation, la ligne de démarcation est facile à matérialiser. On installe des barrières avec des guérites, pour la *Feldgendarmarie* et pour les soldats français chargés de la surveillance⁶ (Fig. 5). Ces postes sont peu nombreux. Dans un premier temps, seulement trois entre Cher et Creuse, à Bléré, Reignac et Ligueil. Ils passeront à neuf en 1941, dont un à Ligueil-nord et un autre à Ligueil-sud. Il faut une autorisation (le fameux *Ausweis*) délivré par l'Occupant pour franchir ces barrages, et ils sont distribués avec parcimonie, ce qui a les conséquences que l'on imagine sur les personnes comme sur l'économie locale et nationale. À ces contrôles fixes s'ajoutent des contrôles volants (Fig. 6).

Mais cette ligne reste très virtuelle dans les bourgs, et il n'est pas rare que tel officier allemand ne la respecte pas pour rejoindre le logement qui lui a été affecté de l'autre côté de la rue qui marque la séparation. Elle est encore plus virtuelle dans les champs et dans les forêts, même si le tracé est parfois matérialisé par des poteaux de bois aux couleurs allemandes plantés à distance régulière. Cela n'empêchait pas les déplacements de s'effectuer librement. Il faut dire aussi que, bien souvent, seuls les habitants du lieu connaissaient le tracé précis. Tout le monde a bien vite compris que là résidait le point faible du dispositif. C'est ce qui explique que le premier acte de Résistance a consisté à aider des personnes à traverser clandestinement cette ligne vers la zone non occupée. Rappelons que, de part et d'autre de la ligne de démarcation, est établie une zone frontalière de dix kilomètres, dans laquelle la circulation est réduite aux besoins professionnels.

Les douaniers de Grillemont

La ligne de démarcation n'avait pas qu'une fonction politique ou policière, elle avait aussi une fonction économique. De ce point de vue, elle s'apparentait à une frontière entre États. D'où le fait que la surveillance du côté allemand n'était pas seulement confiée à des gendarmes, mais aussi à

6. En Indre-et-Loire, ce sont des effectifs du 32^e RI.



Fig. 5 : le passage de la ligne de démarcation.



Fig. 6 : contrôle volant par les forces allemandes.

des spécialistes, appelés «douaniers», particulièrement redoutables, car ils œuvraient en étroite relation avec la *Gestapo*. Ceux-ci prirent une part prépondérante après le début de la campagne de Russie, lorsque de nombreux soldats jusqu'alors cantonnés en France durent rejoindre le front de l'Est. Il s'agissait d'individus plus âgés que les soldats, mais tout aussi peu conciliants. À leur profit, on réquisitionna le château de Grillemont, dans lequel ils occupèrent sans ménagement les plus belles pièces (madame de Saint-Seine nous fournira quelques précisions à ce sujet cette après-midi). C'est dans les combles du château qu'ils enfermaient aussi les personnes arrêtées avant de les transférer à Tours. Il y en eut 846 entre février 1941 et février 1943, dont certaines laissèrent des inscriptions dans leur prison provisoire.

L'OCCUPATION

Le poids de la présence allemande

Entre le jour de l'armistice et le début de la campagne de Russie, l'armée allemande se refait une santé au détriment des populations des pays occupés. Ce sont des combattants qui se reposent et s'entraînent sans rien

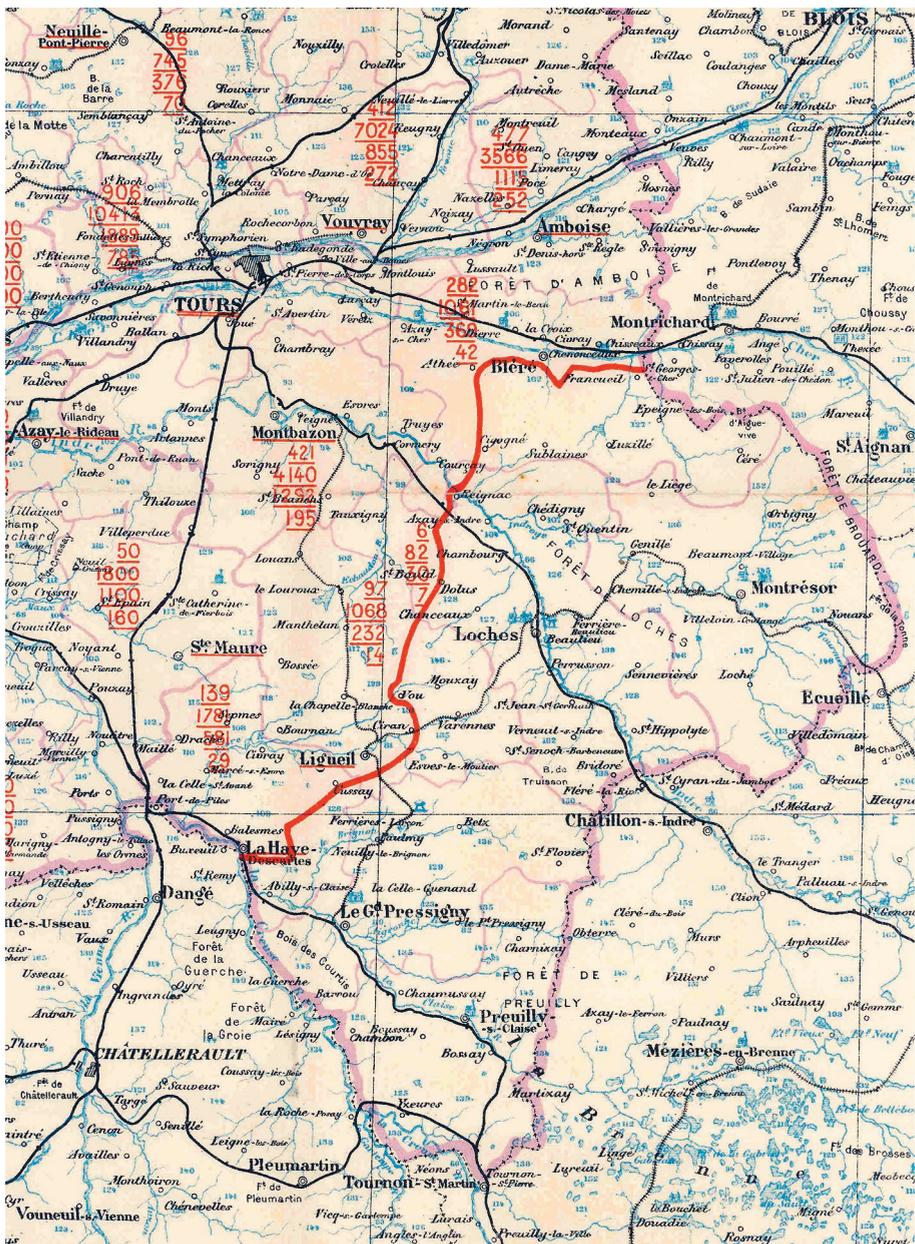


Fig. 7 : carte de l'Indre-et-Loire.

coûter au *Reich*, tout en affaiblissant l'économie des vaincus. On occupe les soldats par des exercices et des manœuvres afin de leur éviter l'oisiveté. On les déplace aussi vers des régions moins tranquilles que notre Touraine, comme la côte atlantique, le long de laquelle on commence à construire un réseau de défenses redoutable.

La carte (Fig. 7) donne une idée précise du poids de cette présence allemande sur l'économie locale. Les quatre chiffres superposés indiquent dans l'ordre, le nombre d'officiers, celui des soldats, celui des chevaux et celui des véhicules qui doivent vivre sur le territoire correspondant. On a calculé qu'il y avait un soldat allemand pour six habitants français, en moyenne. J'ignore le nombre d'habitants que comptaient les cantons de Sainte-Maure, Ligueil et celui de La Haye-Descartes (en partie seulement), mais, si les statistiques et les chiffres de la carte sont exacts, ils auraient dû être 12 000 au regard des 2 000 Allemands qui y étaient installés, ce qui reste à prouver.

Quoi qu'il en soit, on imagine le casse-tête que représenta, pour les autorités locales, devoir loger et nourrir une telle masse de nouveaux venus, dans la force de l'âge et qui pouvaient se montrer exigeants, compte tenu du rapport des forces en présence. Cela signifie concrètement, que la production locale, pour satisfaire cette population nouvelle, devait consacrer la totalité des surplus dégagés et puiser même dans la part qui aurait dû revenir normalement aux habitants. Ne parlons pas de la possibilité d'exporter des produits vers le marché extérieur, en particulier Tours, car, si la pénurie ne suffisait pas à la rendre impossible, il faudrait ajouter les entraves imposées à la circulation des biens et des personnes. Ces circonstances ne pouvaient manquer de provoquer une réaction de rejet à l'adresse de l'Occupant, que celui-ci cherche à compenser au moyen d'une propagande active, comme en témoigne l'affiche que voici (Fig. 8).

Ajoutons que l'intendance allemande disposait de ressources considérables, dont l'essentiel provenait des frais d'occupation versés par l'État et aussi d'une réévaluation du mark, qui fut fixé arbitrairement à plus du double du franc. Ainsi, l'État français, en subventionnant l'armée d'occupation, contribuait à faire monter le coût de la vie et, en fin de compte, à appauvrir ses propres administrés.

Deux chiffres surprennent, celui du nombre des chevaux, qui est dans un rapport de 1 à 3 rapporté au nombre des hommes de troupe, et le chiffre relativement faible des véhicules. Ces données contredisent l'image que nous



Fig. 8 : affiche de propagande.

avons conservée d'une armée allemande très motorisée. Même si l'on suppose que certains de ces chevaux étaient destinés à être consommés par les soldats, cela ne pouvait concerner qu'une minorité d'entre eux. Il faut donc admettre que ces bêtes servaient à tirer des attelages ou à porter des cavaliers. Les 29 véhicules recensés entre Ligueil et Sainte-Maure, parmi lesquels il faut compter motos, side-cars et voitures, ne suffisaient pas à transporter la totalité des hommes, lesquels devaient se déplacer souvent à pied. Mais il est permis de penser que cet état de fait était propre à une troupe chargée d'occuper un territoire sans enjeu stratégique, et que d'autres effectifs de l'armée allemande, par

exemple dans les ports de la côte atlantique, étaient dotés d'un matériel plus moderne.

Naissance de la Résistance

J'ai déjà signalé que la division du pays en deux zones de juin 1940 au 11 novembre 1942 portait en germe un facteur de désordre potentiel dans le maintien de l'ordre rigoureux conçu par l'Occupant. La différence de statut et de conditions de vie de la population dans l'une et l'autre zone était telle que beaucoup de ceux qui s'étaient retrouvés dans la zone occupée étaient tentés de rejoindre la zone dite « libre ». Il n'y avait pas de commune mesure entre l'administration allemande et celle du régime de Vichy. Celle-ci était forcément plus laxiste, non par choix politique mais compte tenu du manque de moyens répressifs dont elle disposait. Les déplacements des personnes et des biens n'étaient pas soumis à une vigilance de tous les instants. Un service aussi précieux que le courrier, dans une période où les séparations étaient

habituelles entre membres d'une même famille, fonctionnait à peu près librement. On pourrait multiplier les exemples.

Parmi les candidats au passage figuraient en premier lieu, dans les premières semaines, les prisonniers qui se sont évadés des camps provisoires en France et qui refusaient la captivité en Allemagne. Une fois en zone non occupée, ils se feraient démobiliser, puisque l'armée française avait été dissoute aux termes de l'armistice. Il y eut aussi ceux qui se savaient menacés, pour leur opinion ou leurs activités politiques, mais aussi leur couleur de peau, à quoi s'ajoute, les mois passant et les premières mesures répressives prises à leur endroit, des populations très exposées, au premier rang desquelles les Juifs. Un autre domaine d'intervention des passeurs était le transport de courrier à l'intention de personnes résidant en zone sud, qu'on ne pouvait joindre sans péril depuis la zone occupée. Pour les raisons indiquées plus haut, le passage ne pouvait se faire sans le secours d'un habitant du lieu, au courant du tracé de la ligne et connaissant le moyen d'éviter les contrôles fixes ou mobiles. Les passeurs potentiels étaient, outre les habitants, bien souvent des paysans, tous ceux qui disposaient d'une autorisation légale de circulation pour l'exercice de leur profession, comme les médecins, les vétérinaires (cas d'André Goupille, qui sera cité plus bas), certains commerçants, etc.

Les passeurs risquaient gros et, pour ceux qui agissaient par conviction – ce qui n'était malheureusement pas le cas de tous –, il s'agissait d'un véritable acte de Résistance, à un moment où aucun mouvement d'opposition à l'ennemi n'avait encore eu le temps de se structurer. Qu'il fût conscient ou non, ce comportement fit naître chez certains d'entre eux l'idée que la soumission à l'Occupant n'était pas une fatalité et, en tout cas, qu'elle était illégitime et pouvait donc être combattue. Nous sommes loin encore d'un mouvement de Résistance, comme celui qui prit corps après l'entrée en guerre des USA et à partir des premiers revers subis par l'armée allemande en Russie et au Moyen-Orient, mais la modeste expérience acquise sur le terrain par certains offrait une base à de futurs développements de plus grande envergure (Fig. 9).

Quelques-uns de ses héros et martyrs

La région qui nous occupe a connu des figures exemplaires parmi les passeurs devenus résistants.

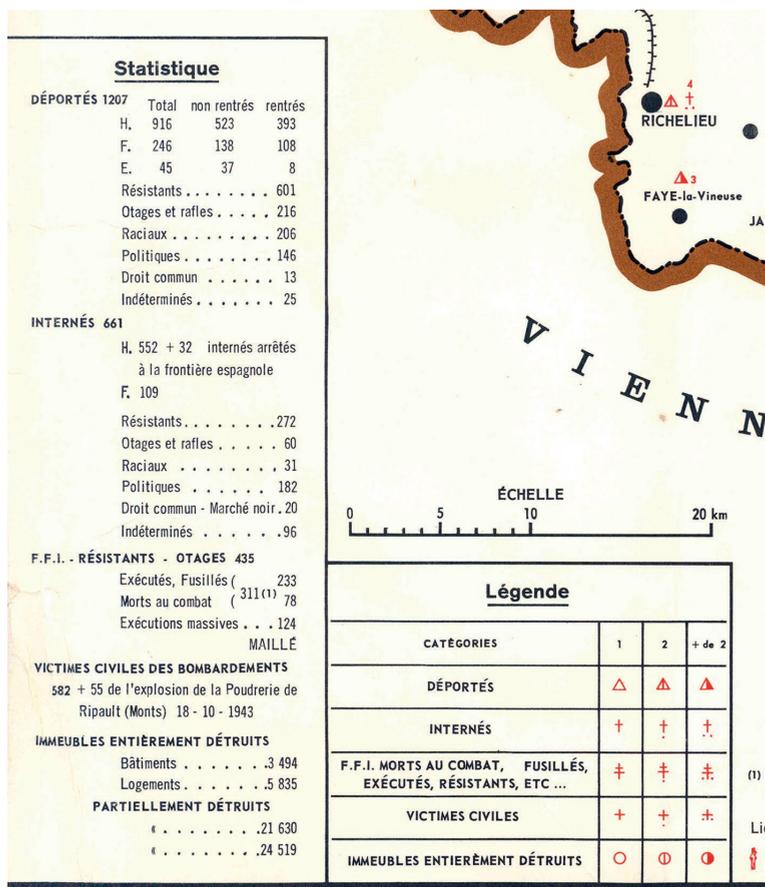


Fig. 9.

Je citerai en premier lieu l'abbé Henri Péan (Fig. 10). Fait prisonnier, il fut libéré pour raison de santé en octobre-novembre 1940, date à laquelle il retrouva sa cure de Maillé, Draché, La Celle-Saint-Avant, qu'il occupait avant la guerre. Dans un premier temps, son engagement fut inspiré par un sentiment d'humanité à l'égard d'anciens compagnons d'armes, moins heureux que lui. Il semble qu'il ait été particulièrement ému par le sort que les Allemands réservaient aux soldats africains, auxquels ils faisaient subir humiliations et tortures, puisque, selon la doctrine (*Weltanschauung*) nazie, ils



Fig. 10 : l'abbé Henri Péan.



Fig. 11 : André Goupille.

n'étaient que des sous-hommes. L'abbé Péan contribua à en faire passer de nombreux en zone non occupée, alors même que ses activités pastorales ne s'effectuaient pas au-delà de la ligne de démarcation. Mais il sut très vite constituer des réseaux qui s'avèrent très efficaces lorsque fut arrivé le moment de passer à une résistance armée. Il créa un service de renseignements au profit des différents groupes locaux auxquels il était lié et aussi au profit de Londres ; il eut à son actif l'organisation de trois parachutages d'armes entre l'automne 1943 et le printemps 1944. Arrêté à la sortie de la messe à La Celle-Saint-Avant en présence des fidèles, il mourut sur la torture⁷.

Jeanne, André Goupille (Fig. 11), sa sœur Simone, leur employée, Odette Métais, et le fiancé de celle-ci, Lucien Marchelidon, réfractaire au STO, représentent un cas exceptionnel, celui de l'engagement de toute une famille dans la Résistance, dès l'appel du 18 juin. André bénéficie d'un Ausweis en qualité de vétérinaire pour pouvoir visiter ses clients dans le canton du Grand-Pressigny, dans lequel la famille s'installera définitivement après la

7. Au moins lui aura-t-il été épargné de connaître le massacre de Maillé.

suppression de la zone « libre ». Il met à profit sa connaissance du monde agricole pour abriter des clandestins dans les fermes en manque de main-d'œuvre. Puis, il organise des réceptions de parachutages. Victime d'agents doubles infiltrés dans leur réseau, la famille Goupille au complet, y compris les enfants, est arrêtée en février 1944 et torturée. Les femmes furent déportées à Ravensbrück et les hommes à Auschwitz, Mauthausen, Flossenburg et Neuengamme, mais tous survécurent, ce qui accentue encore le caractère exceptionnel de leur histoire. Tous les membres de la famille Goupille ont été reconnus Justes parmi la nation en 2000.

Enfin, comment ne pas évoquer le triste destin de la famille Praud. Le père, Albert, engagé tardivement (15 août 1944) dans le maquis de la forêt de Paulmy, est arrêté par les Allemands portant des capsules de grenades explosives. Il finit par avouer son appartenance au maquis. Sa femme et ses enfants avouent à leur tour. Tous les membres de la famille sont déclarés espions et fusillés. L'exécution a lieu le 28 août. La veille trois autres maquisards, Roger Fontenas, Raymond Fouques et René Michenet, ont été exécutés pour les mêmes motifs après avoir dû creuser leur tombe. On ne peut qu'être frappé par les sorts différents subis par les familles Goupille et Praud à six mois de distance. Les premiers sont envoyés en camp d'extermination, mais parviennent à survivre. Les seconds sont exécutés sans procès. Entre temps, il y eut le débarquement allié et la débâcle de l'armée allemande. Rappelons que, le jour, où les maquisards de Ligueil sont fusillés, Paris est complètement libéré depuis trois jours. Cruel destin.

CONCLUSION

Après un épisode dramatique pendant les jours qui ont précédé l'armistice, le sud-ouest de l'Indre-et-Loire, auquel appartient le Ligueillois, a connu trois années d'une Occupation ni plus ni moins difficile que d'autres régions rurales de France éloignées des zones stratégiques. Cette apparente banalité recouvre une réalité plus complexe et plus agitée qu'il n'y paraît. Certains de ses habitants ont eu un engagement très au-dessus de la moyenne, ce qui leur a valu une reconnaissance au plan local mais parfois aussi internationale. Enfin, le territoire a été durablement marqué par le massacre de Maillé, qui témoigne du sentiment d'insécurité que ressentait l'armée allemande à l'égard

d'une population qu'elle savait rebelle à sa présence et à la Weltanschauung qu'elle prétendait imposer à l'Europe entière.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BLOCH (Marc), *L'étrange défaite*, Folio-Histoire, 1994.

DUTARDRE (Jean-Gilles), *L'abbé Henri Péan*, éd. Anovi, 2011.

DUTARDRE (Jean-Gilles), *Marie-Thérèse de Poix*, éd. Anovi, 2012.

DUTARDRE (Jean-Gilles), *Les Goupille*, Tours, éd. Sutton, 2019.

MOLLANS (Henri de), *Combats pour la Loire. Juin 1940*, Chambray-lès-Tours, CLD, 1985.

SCHWEITZ (Daniel), «L'incendie de la bibliothèque de Tours», *Mémoires de l'Académie de Touraine*, 22, 2009, p. 183-202.

