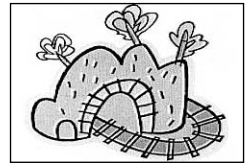


Au tunnel de Corbinière une action d'éclat... de rire



Le 7 juin 1944 dix-huit sticks de 4 ou 5 parachutistes français du Spécial Air Service furent parachutés sur les départements au sud des plages de débarquement en Normandie, pour procéder à des sabotages sur des objectifs divers, voies ferrées, centraux téléphoniques, pylônes électriques, afin de désorganiser les liaisons et communications de l'armée allemande.

L'une de ces équipes devait bloquer la voie ferrée entre Rennes et Redon en faisant dérailler un train dans le tunnel de 650 mètres qu'emprunte la voie ferrée pour franchir le massif de Corbinière, à la sortie du viaduc au-dessus de la Vilaine, entre Messac et Langon.

Dans le livre « *Les bérets rouges* » édité en 1952 par l'Amicale des anciens parachutistes SAS, Henry Corta écrit « l'une des plus belles missions de sabotage fut réalisée en Ille-et-Vilaine... ». Et il raconte : arrivés sur le sol français à 12 kilomètres de l'objectif, les cinq hommes cachèrent leurs affaires dans un bois et attendirent la nuit suivante pour aller vers leur objectif ; là, ils se cachèrent dans des broussailles au sommet du massif qui domine le tunnel pour observer les mouvements des sentinelles toute la journée du 8. Ils constatèrent que pas un seul train n'était passé, mais ils virent arriver un cheminot, chef de district et résistant, à qui ils demandèrent s'il était possible d'avoir une vieille locomotive pour

lancer dans le tunnel. Une heure plus tard, ce cheminot revenait annoncer qu'il avait trouvé la locomotive, mais les chauffeurs demandaient une bicyclette pour se sauver. Moyennant 3 000 francs, deux vélos furent trouvés. Alors qu'un avion anglais mitraillait la Pacific dans une gare voisine et que les Allemands se cachaient, le lieutenant et les hommes descendirent par une corde dans le tunnel pour placer leur charge et ils remontèrent les 50 mètres à la force des bras sur la corde pour rejoindre le groupe. Peu après, une formidable explosion retentit dans le tunnel où la locomotive arrivait sans pilote. Sans plus attendre les parachutistes partirent au galop et ce n'est que le soir qu'ils apprirent que la locomotive était ressortie sans dérailler, mais qu'un train de D.C.A. arrivé peu après avait déraillé dans le tunnel, rempli d'un seul coup d'un énorme tas de ferrailles.

Autre version

Quelques années plus tard, en 1971, Paul Bonnecarrère, ancien parachutiste et correspondant de guerre en Indochine, publiait « *Qui ose vaincra* », un livre à la gloire des parachutistes de la France Libre. Deux chapitres sont consacrés au tunnel de Corbinière, qu'il place, comme Henry Corta, sur la ligne Paris-Brest.

Parachutés dans la nuit du 6 au 7 juin, les cinq hommes sont au-

dessus du tunnel dès le matin et ils observent l'objectif pendant 24 heures et faute de train, ils décident d'attendre la nuit pour aller à la gare de Messac se renseigner. A 19 h 30, ils y entrent et trouvent « un vague sous-fifre de faction », un vieil homme chauve et bedonnant, en train de manger sa soupe. Au terme d'un dialogue désopilant, c'est ce cheminot, à deux mois de la retraite, qui leur conseille de faire dérailler une locomotive dans le tunnel et qui leur promet la locomotive pour 12 heures le 9, moyennant 5 000 francs pour acheter les deux vélos.

De retour du tunnel, ils profitent que les Allemands s'éloignent en camion chercher du ravitaillement pour descendre avec une corde attachée à un arbre afin de mettre en place les charges explosives. Et ils remontent difficilement à la force des bras sur la corde pour attendre la locomotive. Elle arrive à l'heure, entre dans le tunnel et en sort totalement indemne. Le lieutenant réalise alors qu'il a mis la charge sur la voie de droite, alors que les trains roulent toujours à gauche. Mais la déception ne dure pas longtemps car une fumée de train apparaît et bientôt un convoi chargé de canons de D.C.A. entre à petite vitesse dans le tunnel. Quatorze wagons sont passés sous les yeux des parachutistes lorsqu'une violente explosion ébranle le tunnel et fait basculer les deux derniers wagons qui ne sont pas encore entrés sur les Allemands.

« *Quand je raconterai ça à mes petits-enfants, ils ne voudront jamais me croire* » conclut le lieutenant avant de filer à toute allure avec sa troupe pour rejoindre la base de Saint-Marcel.

Et la réalité

Et les petits-enfants auraient eu raison s'ils avaient lu le très précis compte-rendu de Jean Roquebernou, chef de district S.N.C.F. et résistant, pour l'information de ses supérieurs hiérarchiques. Prévenu dans la nuit du 8 au 9 juin de l'arrivée de cinq parachutistes à la ferme du Foutet, en Guipry, à l'orée d'un bois tout près de la Vilaine, il se rend sur place et rencontre le stick dans le grenier à



Comment on écrit l'Histoire

foin. Il explique que depuis le débarquement, il n'y a pas de circulation ferroviaire, mais qu'il les prévient si un train est annoncé. Et il va chez un cheminot, Julien Thomas qui habite près du passage à niveau de Bœuvre, sur la route de Messac, pour qu'il le prévienne s'il est avisé du passage d'un train. Le 10, celui-ci apprend qu'une locomotive haut-le-pied va passer et il met en place les signaux d'arrêt. Les deux mécaniciens acceptent d'abandonner leur machine à condition qu'on leur donne deux vélos pour rentrer chez eux, avant que les Allemands qui les

attendent à Guichen ne partent à leur recherche. A 11 h 30, la locomotive est lancée vers le tunnel qu'elle franchit sans encombre à la grande déception des parachutistes et... va dérailler quelques centaines de mètres plus loin, sur le pont de Droulin à Langon, où des jeunes, impatientes de se battre contre les Allemands, avaient été pris en main par le chef de gare de Langon pour enlever, le 8 juin, une vingtaine de mètres de rails sur les deux voies, sous la conduite de Jean Simon, cheminot, en toute discrétion.

Il a fallu quinze jours pour faire

venir une grue et relever la locomotive couchée en travers des voies et pour remettre des rails. Et chaque jour les aviateurs anglais venaient surveiller les travaux et mitrailler le chantier.

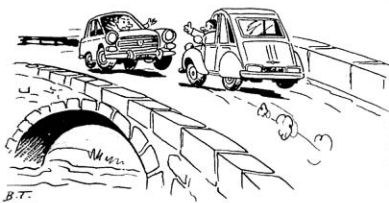
Dans son livre, Henry Corta n'hésite pas à dire que ce sont les parachutistes qui sont revenus faire ce sabotage pour empêcher le matériel de secours de venir. Cela fait partie de leur légende comme ce fameux train de D.C.A. que personne n'a vu.

S'il n'y avait pas les hommes, l'Histoire serait vraiment une science exacte.

Christian Cressard.

Savez-vous que...

Un récent petit fait-divers, deux voitures se heurtant sur un pont, remet en mémoire la fable de La Fontaine « Les deux chèvres » qui, se trouvant face à face sur une planche en travers d'un ruisseau, ne veulent pas céder la place et tombent à l'eau. Cette fable fut inspirée à La Fontaine par un incident survenu en son temps à Paris : deux dames de qualité, Mme de Beringhen et Mme de Brissac se rencontrèrent en carrosse dans une rue fort étroite empêchant tout croisement. Ces dames mirent chacune leur point d'honneur à ne pas reculer et à céder la place à l'autre arguant de leurs privilèges respectifs. Elles restèrent l'une devant l'autre durant cinq heures au grand plaisir des badauds.



Le 29 février est paru un journal « La bougie du sapeur » (pourquoi ce nom ?). Il a la particularité de ne sortir que tous les quatre ans, c'est-à-dire les années bissextiles. Dix pages commentent les événements d'une façon humoristique sans trop faire dans la dentelle. Ce journal est vendu 4 euros. On peut s'abonner pour 25 numéros, un siècle, coût 100 euros. Étant donné que tout augmente régulièrement cet abonnement est plutôt une bonne affaire...

Dans notre précédent numéro était évoquée l'extraordinaire coïncidence de la destinée de deux présidents américains Lincoln et Kennedy. « *Le Relais* », aussi bien documenté que les Archives nation-

les, a retrouvé une autre coïncidence étonnante. Alors que Napoléon se rendait à Notre-Dame pour être sacré empereur, en passant sous le porche des Tuileries l'aigle doré surmontant son carrosse se détacha et tomba à terre. Or, 50 ans plus tard le même incident se produisit exactement au même endroit lors du mariage de Napoléon III avec Eugénie de Montijo...

Connaissez-vous le *tying up* ? C'était un jeu à la mode dans les collèges anglais de filles. Il consistait pour une pensionnaire à se laisser ligoter dans son lit puis à essayer de se libérer toute seule durant la nuit. Si elle réussissait elle avait le droit d'attacher à son tour celle qui l'avait ficelée sinon on recommençait la nuit suivante avec la même victime, tout cela sans que les surveillants s'en aperçoivent. Ce jeu a été interdit depuis qu'une jeune fille attachée par le cou a été retrouvée étranglée sur la descente de lit. Mais il paraît qu'il y a encore des adeptes.

Les *raves-parties* sont à la mode, débordement d'alcool et de drogue encadrées avec la bénédiction des pouvoirs publics. Peut-être pour tenter de faire croire que cela n'est pas si nocif qu'on le dit (même s'il y a parfois des morts...) on baptise désormais les *rave-parties* du nom bien français de *multisons* !...

Selon de récentes estimations les réserves d'hydrocarbures au nord du Cercle polaire représenteraient 90 milliards de barils de pétrole et 47 260 milliards de mètres cubes de gaz, soit environ 1/3 des réserves mondiales. Le pétrole se trouverait sur les côtes de l'Alaska, du Canada, du Groenland, le gaz à l'ouest de la Sibérie, à l'est de la mer de Barentz, au nord de l'Alaska. Voilà pourquoi l'Arctique a commencé à être l'objet d'une véritable guerre économique. Et tant pis pour les ours polaires...

Le Ruban bleu, la course la plus rapide à travers l'Atlantique, a été marqué avant la guerre par la rivalité entre « Normandie » et « Queen-Mary ». Cette concurrence entre grandes compagnies maritimes remonte au XIX^e siècle. Le premier record fut établi en 1838 par le vapeur anglais « Great-Western » qui, pour aller plus vite que son concurrent « Sirius », fit brûler les meubles du bord afin d'activer les chaudières ! Il traversa l'Atlantique en 15 jours et 3 heures. Cent ans après « Normandie » mettait 4 jours.

Les écologistes ont choisi le vert comme couleur fétiche, certains s'habillent même en vert pour attirer l'attention. Aux XVI^e et XVII^e siècles on voyait déjà des gens coiffés d'un bonnet vert. C'était les débiteurs insolvables. Pour éviter la contrainte par corps la loi autorisait le débiteur à abandonner ses biens à son créancier mais il était tenu de porter un bonnet vert signe d'infamie, faute de quoi la contrainte par corps était appliquée.

En 1940 à leur arrivée en France les Allemands victorieux s'occupaient de tout. Par exemple ils voulaient éduquer les piétons. Ainsi à Paris ils avaient obligé la Préfecture de police à mettre en place des équipes d'agents chargés de faire appliquer le règlement : pour traverser une place il était obligatoire d'en faire le tour par les passages cloutés. Sinon 20 francs d'amende et remise d'un ticket de contravention rédigé... en allemand.

Une équipe internationale de sociologues a étudié la vie quotidienne des familles. Ces scientifiques se sont rendu compte, contrairement à une idée répandue, que le taux de rupture des couples ayant cohabité durablement avant de se marier est au moins trois fois plus élevé que chez ceux qui n'ont pas cohabité.