

Un vélo pas comme les autres

Depuis 1923 j'avais beaucoup roulé à bicyclette. A la mobilisation de 1939 la distance enregistrée dépassait déjà 76.000 kilomètres. Je savais tout juste conduire et je n'avais pas de voiture. Le vélo faisait partie de ma vie.

L'occupation allemande amena une disette de matériel cycliste et spécialement de pneus. Mais j'ai pu conserver une marge suffisante pour faire rouler la famille. Comme tout finit par s'user j'eus envie d'une machine moderne, munie d'un second plateau de pédalier plus petit pour hisser des charges honnêtes sur les routes alpines : reblochons rapportés des chalets, pommes ou poires ramassées le long des routes, etc ...

A la SADAC de Rueil, où je travaillais jusqu'à la guerre, les techniciens avaient leurs entrées chez les constructeurs mécaniciens de la banlieue nord-ouest. Avec leur aide mon ami André Bruneton mit deux ans à rassembler les organes nécessaires, du cadre artisanal aux patins de freins, aux chambres à air et aux bouchons de valves. Au printemps 1944 la bicyclette était prête, malgré des vicissitudes qui ont causé chacune des attentes de plusieurs mois. Il ne restait qu'à ramener l'engin à Grenoble ; je dis bien ramener et non rapporter.

Un dernier voyage d'affaires me déposa fin mai à Paris. Au passage à Villeneuve Saint Georges j'ai pu voir de mon train l'effet des bombardements aériens : sur le triage des centaines de voitures et de wagons emmêlés, retournés ou détruits. Puisque les transports achevaient de se bloquer, quoi de mieux que revenir à bicyclette ? Un peu ému quand même c'est ce que je décidai.

L'ami André m'avait remis la monture à mon arrivée, et le temps libre fut consacré aux essais autour de Paris ; seuls incidents, quelques alertes à La Courneuve ou à Saint Denis.

Mon cousin René Labrune avait un petit pavillon à Ergal près de Pontchartrain. J'y étais reçu comme de la maison, et elle était bonne : ravitaillement par les Deux-Sèvres et pommard dans la cave. Aucune raison de refuser à René un essai de mon vélo. Ancien artilleur de montagne, il dépassait comme moi un mètre quatre-vingts mais il pesait bien plus lourd et c'était un costaud. Au premier démarrage l'axe de pédalier craqua, brisé net : il avait une paille, accident fréquent dans les fabrications de guerre. Quel désastre ! Eh bien, en ce mois de juin 1944 le mécanicien du village avait justement la pièce ; en un quart d'heure l'affaire était réglée mais j'avais eu chaud ! René n'essaya pas le nouvel axe et je rentrai à Paris.

Chaque jour les bombardements continuaient sur la banlieue, de plus en plus nombreux et devenus lancinants ; les voies aussitôt réparées se coupaient partout, les trains ne partaient plus que rarement, les explosions se succédaient sans cesse. Il était temps de prendre la route, je fixai le départ au soir du six juin et la première étape chez mes beaux-parents à Versailles.

Ce matin là, pure coïncidence, ce fut le débarquement de Normandie. Sur les Champs Elysées je rencontrai Marcel Bourdier : nous avions travaillé ensemble à la SADAC. Peu habitués aux effusions, nous tombâmes pourtant dans les bras l'un de l'autre. " Cette fois cà y est ! " La formule était bonne, tout discours eût été superflu.

Et le soir de ce six juin historique je prenais sur mon vélo neuf ces mêmes Champs Elysées, l'Etoile, l'avenue Foch et le Bois de Boulogne, passant autour de Longchamp à l'heure exacte où rentrant de Rueil je m'intégrai jadis au peloton cycliste qui tournait à chaque fin d'après-midi. L'étape fut sans histoire, il n'y avait pas foule à Saint Cloud ni à Ville d'Avray. Bonne soirée chez mes beaux-parents, aux petits soins pour leur gendre.

La halte suivante était prévue à Saint Denis-en-Val juste au delà d'Orléans.

Le sept au matin je pris un itinéraire bien connu, celui de la course de Bordeaux - Paris où j'étais souvent passé en touriste. Sorti des bosses de la Vallée de Chevreuse, je trouvai après Dourdan une jeune cycliste qui me fit connaître un saint peu invoqué : Saint Escobille, c'était le patron de son village. Plus loin je tournai à gauche pour entrer dans Pussay.

Une cousine d'Elisabeth, veuve de guerre, y résidait et m'attendait pour déjeuner. En l'air des chasseurs alliés volant par deux étaient les maîtres du ciel. Le boucher de Pussay avait été tué la veille, mitraillé dans sa camionnette. Notre cousine put quand même m'offrir une côte de mouton bien épaisse comme je n'en avais pas vu ni rêvé depuis longtemps. Et au dessert elle me recommanda d'éviter la grand'route voisine qui était la Nationale 20.

Pas besoin de me le dire deux fois : je m'empressai d'obtempérer et c'est en courbant le dos, les mains au plus bas de mon guidon, que je traversai Angerville pour rejoindre la D 97, variante presque parallèle à la N 20. Je l'avais déjà prise avant la guerre pour avoir moins de voitures, aujourd'hui il n'y en avait nulle part.

Mon après-midi se passa sans incident, en pensant à la côte normande où les premiers éléments débarqués devaient se fixer et s'organiser malgré leurs pertes. Tiendraient-ils ? La victoire approchait mais rien n'était sûr. Sur cette route l'entrée d'Orléans est dans la partie nord-est de la ville, avec des destructions moins visibles que dans le centre. Il faisait encore grand jour quand je franchis la Loire sur le trottoir bordant le pont du chemin de fer pour atteindre Bonnevaux-Les-Tourelles, grande maison écartée du village de Saint Denis-en-Val et située à deux pas du fleuve. Le Colonel Pauly, beau-père de ma soeur Jacqueline, venait d'être enlevé par la Gestapo et envoyé en déportation quelques semaines auparavant. Sa femme et sa fille ne se contentèrent pas de me recevoir comme si je n'encombrais pas, mais elles réunirent pour la suite de mon voyage quelques vivres qui me seraient bien utiles. En 1944 c'était méritoire et rare ; je tâcherais de les faire durer. Ma reconnaissance ne s'est pas éteinte.

La maison accueillait chaque soir une dizaine d'Orléanais. Ils évitaient ainsi pour la nuit les bombes américaines, qui faute d'atteindre les ponts sur la Loire saupoudraient depuis des semaines la ville et ses abords. Aux Tourelles on avait cinq bons kilomètres de sécurité.

Cette nuit là fut calme.

Au matin du huit juin chacun s'affairait autour du petit déjeuner quand retentit une alerte. Plusieurs montèrent au grenier pour tâcher de voir ce qui se passait, et moi avec eux. Le spectacle en valait la peine : c'était un immense carrousel. Sept escadrilles de chacune douze quadrimoteurs bien alignés se présentaient et lâchaient leurs bombes. Pas d'avions allemands, pas de DCA à terre, des chasseurs en grand nombre protégeant les bombardiers. Chaque lancer faisait le bruit d'un train roulant sur un pont métallique, puis on entendait les éclatements. Tout cela dura un peu plus d'une demi-heure.

Quand ce fut fini nos hôtes reprirent comme tous les matins le chemin d'Orléans où ils avaient leurs occupations. Et après des adieux empreints d'émotion je continuai ma route vers Beaumont-sur-Serein qui était le terme de l'étape suivante. Il fallait suivre la Loire jusqu'à Sully, la traverser et filer vers l'est en remontant légèrement au nord pour passer à Châtillon-Coligny et franchir l'Yonne près de Joigny : environ cent trente kilomètres.

Peu après le départ un cycliste rencontré à Tigry m'arrêta pour me dire : " Cette fois ils l'ont eu. " Il parlait du pont du chemin de fer où j'étais passé la veille, le fameux pont dit de Vierzon sur la grand ligne Paris - Toulouse par Limoges. Ainsi les Orléanais pourraient presque dormir tranquilles et craindre un peu moins de voir leur maison s'écrouler. On dit que cela contribua à retarder deux divisions blindées montant en Normandie.

Après Sully je trouvai sur la rive droite de la Loire, à Ouzouer, un restaurant encore ouvert où l'on voulut bien me servir à déjeuner. Le repas était fort léger, un peu de pain contre tickets et surtout des betteraves, des carottes et un fruit, mais ainsi je ne touchais pas ma réserve et je pourrais tenir jusqu'au soir. La région est modérément ondulée, il n'y a pas de côtes difficiles et le temps était beau sans être trop chaud. Des montagnes russes anodines m'amènèrent sur le Loing par des collines parfois boisées où la route était vide. Plus loin j'eus quelques doutes sur la suite,

car les journaux avaient imprimé qu'à cause du débarquement on n'avait plus le droit de sortir de son département : j'aurais pu me faire refouler à la frontière commune du Loiret et de l'Yonne ! Mais comme pas mal d'autres l'ordonnance n'était guère appliquée, je passai donc sans encombre. Depuis Paris on ne m'avait nulle part demandé mes papiers.

Sur les plateaux entre Loing et Yonne j'avoue avoir savouré le charme du Gâtinais ; le parcours était assez roulant à travers bois et campagne et la journée s'avançait. Parvenu au delà de l'Yonne je fus content d'aboutir chez mon camarade Jean Cordebas, qui dans ce pays peu sujet à la disette exploitait une clouterie familiale. Lui, sa femme et ses filles me traitèrent d'une façon simple et agréable, et le logement fut à la hauteur de la table : belle nappe, belle vaisselle et beaux draps. On se serait cru en paix. La conversation porta surtout sur les difficultés de l'usine et sur nos souvenirs de l'École des Mines. Les opérations de Normandie n'avaient pas encore pris un élan sérieux et en fait on ne savait rien. Le peu qu'on apprenait faisait plutôt croire à une guerre de position susceptible de durer. On était prudent sur l'avenir.

Le lendemain neuf juin c'était ma grande étape : plus de cent soixante kilomètres pour atteindre Pommard, et des dénivelées importantes à travers le Morvan, avec des vallées à franchir et la côte de Beaune pour finir. Je partis donc doucement, traversai Auxerre dans la fraîcheur du matin et pris directement la Nationale 6 vers Avallon.

Ici eut lieu ma première rencontre, première trace des opérations terrestres : une colonne allemande remontait vers le nord. Le spectacle était inattendu pour moi. La colonne avait une allure lamentable : des hommes âgés pour la plupart, à la tenue à peine correcte, des voitures hippomobiles de tous les genres, et les rares automobiles reliées par trois pour économiser l'essence, le tout roulant avec lenteur. Ce n'était plus l'armée victorieuse de 1940. Il n'y avait cependant ni blessés ni traînants, mais on sentait une sorte d'accablement. La valeur de cette unité n'allait pas beaucoup renforcer le front. La circulation était presque nulle, personne ne me posa de question. Mais l'occupation allemande paraissait encore si solidement établie qu'aucune mesure de sécurité ne me sembla prise. Le maquis de la région ne devait pas être très actif.

Après deux ou trois haltes, nourri sur ce qui me restait de vivres, je ne tentai même plus de trouver une boutique ouverte. Il ne fallait pas s'être embarqué sans biscuit, et mon tracé menant d'une maison connue à l'autre était bien la seule solution. Le débarquement avait fait fermer toutes les portes encore entr'ouvertes.

Dans une forêt voisine de Saulieu j'aperçus trois cyclistes roulant ensemble, et de plus près je vis des gendarmes. Ils avaient l'air absent et eux non plus ne me demandèrent rien. Je n'avais pas davantage envie de leur poser des questions, la discrétion était la règle.

A la sortie d'Arnay-le-Duc une forte montée me fit sentir un peu de fatigue : l'étape était décidément longue avec ce ravitaillement si limité.

Il me restait à franchir l'Ouche, puis à grimper sur la Côte de Beaune pour tomber sur Pommard par les petites routes. Ce fut fait avant la nuit.

Mes cousins Gaunoux, Henri et Raymonde, me reçurent avec leur gentillesse habituelle. Il s'y ajoutait une circonstance particulière : c'est que la fille la plus jeune de la maison, Marie-Hélène, allait faire après-demain sa première communion. On avait invité les parents qui pourraient venir, il n'était pas question de me laisser repartir avant trois jours. J'étais content mais vaguement inquiet : il fallait rester, très bien ; il fallait manger, encore mieux ; mais il fallait boire. Après tout ce bon vin que me resterait-il dans les jambes ? Il n'y avait pas à discuter, et puis ce serait un repos.

Mon séjour se déroula selon les rites, on visita le vignoble et aussi le jardin où Raymonde cultivait ses légumes au mépris de la répulsion des vigneronnes : elle préférait bien nourrir ses six enfants. Elle avait même une vache, sans doute la seule de Pommard. On visita évidemment les caves, en évitant les excès. La première communion fut recueillie et calme, la réception tranquille quoique fort bien arrosée. C'était la guerre.

Bref, le lundi vers treize heures je reprenais la route à destination de Bourg-en-Bresse. L'excellent pommard ne faisait pas de mal et n'en ferait pas, ma forme restait bonne et j'avancais sans effort. Henri m'avait dit : " Vous verrez, par ici le maquis a retourné les pancartes, c'est à peu près tout. " Effectivement il valait mieux ne pas leur obéir. Je roulais sans erreur ni trouble après Chalon-sur-Saône et Tournus, la Saône était franchie quand je

fus doublé par une voiture d'où dépassaient des canons de fusil ou de mitrailleuse. Je n'y attribuais pas d'importance mais cela se répéta, toujours sans aucune interpellation.

Et puis après Romenay passa un motocycliste botté, coiffé d'un béret et correctement vêtu, qui précédait un camion où des hommes debout étaient manifestement en route vers le maquis. " Qu'est-ce que vous faites par là ? " " Je rentre chez moi à Grenoble." " Ah ! bon mais alors suivez bien la grand' route et n'allez ni à gauche, ni à droite ". J'avais reconnu le style d'un bon sous-officier de carrière, je lui dis que j'étais officier français. Nous nous comprenions. Et ce fut tout : pas besoin de montrer mes papiers.

J'avais donc pénétré dans le maquis.

Plus loin quatre platanes couchés barraient la route. Pensant que cet abatis était gardé, je m'annonçai. Pas de réponse. J'escaladai les troncs avec mon vélo sur l'épaule. Personne. Plus loin un deuxième, plus loin un troisième, personne. Il y en avait sept. Toujours rien. Au huitième, j'eus une réponse : un jeune maquisard armé d'un revolver me dit de passer, ce que je fis. Et puis sept autres abatis semblables, non gardés. Et puis plus rien. J'approchais de Bourg et la route était sillonnée de ménagères à bicyclette rapportant leurs provisions de la campagne. Juste avant la ville la route passe au-dessus d'un chemin de fer. Le factionnaire allemand qui gardait le pont était à peu près de la couleur de son uniforme : lui non plus n'avait pas envie de poser des questions.

A Bourg j'eus la chance de trouver une chambre et l'hôtel voulut bien me servir à dîner : pas grand'chose mais c'était convenable.

Ce qui l'était moins, c'est ce qu'on voyait dans la rue. Un convoi rentrait d'une opération contre le maquis en ramenant des blessés. Dans les camions des Allemands et, hélas ! des miliciens. Je ne peux pas dire que cette nuit-là je m'endormis tranquille. Il n'y eut pourtant rien d'autre en ville. On parlait d'un combat du côté de Pont d'Ain, et je décidai de passer un peu plus à l'ouest pour rejoindre Grenoble par Bourgoin.

Le lendemain matin je pris donc la route de Meximieux. Aux deux premiers carrefours des maisons achevaient de brûler et des femmes habillées de noir fouillaient les décombres. Où étaient les hommes ?

Mon chemin m'amena à franchir l'Ain, puis ensuite le Rhône au pont provisoire de Loyettes. A Crémieu j'admirai la jolie ville mais rien n'était ouvert. A Flosaille enfin une aubergiste compatissante me régala d'un grand plat de carottes " à la crème ". Ce parcours n'était pas très fréquenté et la seule gêne que j'y trouvai fut la longue montée qui suit Bourgoin, où pour la première fois je fis appel à mon petit plateau de pédalier. Me voici à Champier : Grenoble, cinquante kilomètres. Oui, mais j'en étais à ma deuxième crevaison et les pièces ne collaient pas bien. Enfin en regonflant de temps en temps j'atteignis et dépassai Voiron.

Notre amie Madame Macaux habitait à La Patinière une villa des Papeteries Navarre. Elle m'offrit un goûter somptueux. C'était parfait malgré mon pneu qui perdait, mais au départ la bonne m'avertit discrètement qu'à Grenoble il y avait le couvre-feu à huit heures. Il en était presque sept et je devais regonfler au moins trois fois. Je partis au plus vite.

Dernier gonflage après Voreppe et je poussais toujours. A vingt heures justes j'étais à la Porte de France, où il me revint tout à coup que je pouvais parler allemand. Je l'avais oublié depuis l'invasion. Le factionnaire bien bonasse me dit calmement que j'avais encore un bon quart d'heure pour rentrer chez moi.

Vrai ou faux, je l'ai cru et dix minutes plus tard je retrouvais Elisabeth et les enfants à la maison.

J'étais satisfait de mon vélo qui avait bien rempli son office. Son histoire n'est pas finie.

De son bref séjour dans l'Ain occupé à travers le maquis de 1944, cette bicyclette garda le nom de Maquiselle qui était un alliage subtil de Maquis et de Mademoiselle, comme Galisarde rappelle le Galibier, l'Iseran et les deux Saint Bernard. Je m'en suis servi pendant près de trois ans.

Elle allait avoir un destin tragique.

Cédée au frère de mon ami Alain de Guillebon qui était capitaine au long cours, elle traversa l'Atlantique, roula un peu dans quelques escales

et se trouva à bord le jour où le navire explosa dans le port de Houston au Texas. Elle fut engloutie avec son patron et de nombreuses victimes.

C'était un sort digne de son origine acrobatique à partir de matériaux de guerre, et de ses débuts à travers la France pas encore délivrée.
