

Les contraintes d'une nouvelle frontière

La ligne de démarcation est véritablement une nouvelle frontière qui se met en place progressivement. Elle est conçue comme un moyen de contrôle militaire, politique et économique de la France vaincue, et coupe en deux, sans état d'âme, des villages, des hameaux, et des familles.

L'Ausweis : le laissez-passer indispensable pour le passage légal



(ADIL, ZA)

Pour toutes personnes, le franchissement de la ligne de démarcation est soumis à autorisation, uniquement aux points de passage officiels sur présentation d'une carte d'identité et d'un Ausweis (laissez-passer), obligatoire à partir de 14 ans, délivré par la Kommandantur (bureau de l'autorité allemande chargé de l'administration militaire ou civile d'une zone déterminée du territoire).

Pour son obtention, les autorités allemandes demandent un dossier comprenant photographie d'identité, certificat de domiciliation, motif de la demande, déposé à la mairie, et transmis à la Kommandantur. Autant de démarches administratives longues et souvent dissuasives.

Il n'existe pas d'Ausweis permanent: il faut régulièrement les renouveler, même pour les personnalités françaises. Seul Pierre Laval, le Président du Conseil, a l'autorisation de pouvoir traverser la ligne sans contrainte.

Les personnes indésirables, françaises ou non, pour les autorités allemandes, ne peuvent se rendre en zone nord, en particulier les juifs, sauf à passer clandestinement. Nombre d'entre elles tente cette aventure risquée, en juillet 1940, souhaitant rentrer chez elles à Paris, après avoir fui devant les troupes allemandes. Pour les autres personnes, qui souhaitent revenir à leur domicile, en zone occupée, il faut obtenir un laissez-passer.



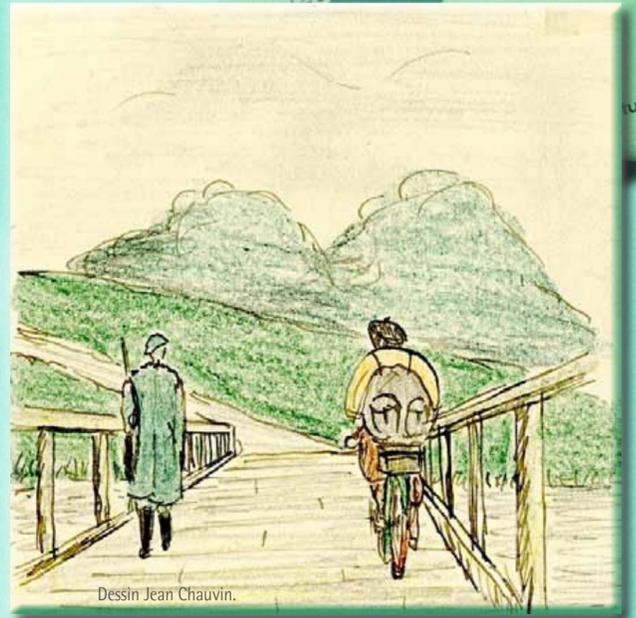
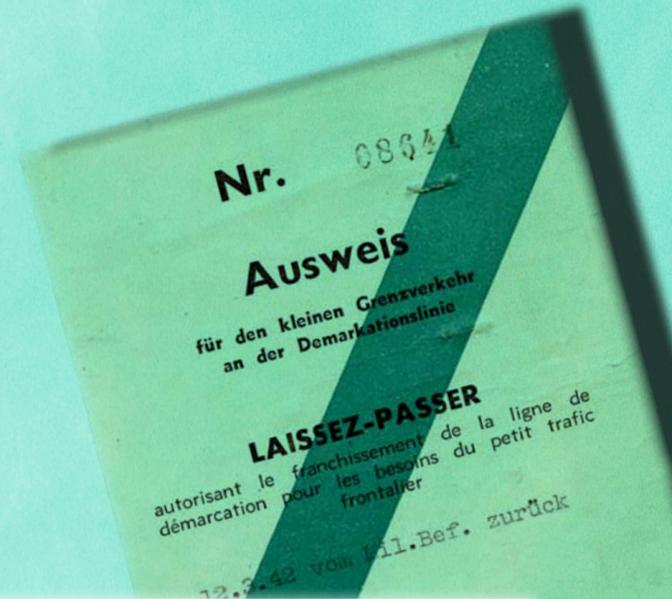
(collection Jean Chauvin)

Le retour des réfugiés en août 1940. Passage de la ligne à Saint-Aignan-sur-Cher.



(ADIL, 52W3)

Ce laissez-passer établi le 19 juillet 1940, au château de la Branchoire, à Chambrey, où se trouvait la Kommandantur, permet à Simone Goupille de revenir à Paris.



Dessin Jean Chauvin.

Un gendarme emprisonné pour avoir franchi clandestinement la ligne

Le 22 mars 1942, Raymond Cluzeau, emprisonné à Tours, pour avoir franchi la ligne sans laissez-passer, écrit au ministre des territoires occupés, pour plaider sa cause.

« Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous rendre compte que j'ai franchi en bicyclette, sans laissez-passer, faute d'avoir un certificat médical pour l'obtenir, la ligne de démarcation, entre la zone occupée et la zone libre, le 10 courant, pour me rendre auprès de ma mère âgée de 80 ans, qui était souffrante. J'ai franchi à nouveau cette même ligne, le 14 courant, pour regagner mon domicile à Nogent-sur-Marne et reprendre mon service à l'Octroi de Paris. J'ai eu la malchance de rencontrer une patrouille de douaniers allemands, qui m'a arrêté. Je suis depuis cette date, détenu civil, à la caserne Lasalle à Tours, je ne sais pour combien de temps. J'ai l'honneur de solliciter de votre très haute bienveillance, Monsieur le Ministre, la faveur de me faire libérer au plus tôt et de me faire restituer ma bicyclette (qui pour moi est un outil de travail). J'ai hâte de rentrer à Paris, pour reprendre mon service, car je crains qu'un plus long retard dans la reprise de mon service, qui devait avoir lieu le 17 courant, me soit une cause de préjudice énorme, qui peut aller jusqu'à la révocation.

Raymond Cluzeau, ex-gendarme, employé à l'Octroi de Paris, demeurant à Nogent-sur-Marne ».

(ADIL, 52W3)

Les contraintes d'une nouvelle frontière



Vérification du laissez-passer au passage de la ligne de démarcation à Dolus-le-Sec. (Archives allemandes : Bundesarchiv, Koblenz)



Le petit trafic frontalier

Les personnes résidantes à l'intérieur d'une zone de dix kilomètres de part et d'autre de la ligne sont soumises à un régime particulier. Elles peuvent demander des « Ausweis für den kleinen Grenzverkehr » (laissez-passer pour le petit trafic frontalier) qui leur permettent de circuler pour un temps déterminé « de l'autre côté ».

Une lettre du préfet, datée du 18 octobre 1941, adressée aux maires de la zone occupée, précise les catégories de personnes qui peuvent obtenir un laissez-passer de trafic frontalier.

- celles qui, pour exercer leur profession ou gagner leur vie, sont obligées de franchir la ligne de démarcation : les cultivateurs, vignerons, exploitants forestiers, les ouvriers et employés, les médecins, sages-femmes, infirmières.
- les enfants devant fréquenter l'école,
- les malades devant être admis à l'hôpital,
- les personnes, en cas de nécessité immédiate : maladie grave, décès d'un parent, incendie, catastrophe.

Un trafic postal perturbé...

Le courrier entre les zones est soumis à la censure de l'occupant. Au mois de septembre 1940, les Tourangeaux comme la majorité des Français peuvent désormais envoyer à travers la ligne de démarcation des cartes dites « interzones » sur lesquelles il faut compléter des mentions pré-imprimées. Le 7 mai 1941, de nouvelles cartes interzones sont éditées qui permettent de rédiger sept lignes de texte. Mais celles-ci sont utilisées peu de temps puis supprimées le 1^{er} août au profit de simples cartes postales pré-imprimées. Finalement, en octobre, les cartes sans texte pré-imprimé et sans limite de contenu sont autorisées à condition que leur texte soit parfaitement lisible et qu'il ne soit pas subversif.

Le transport illégal des lettres représentait un risque important. En septembre 1941, René Besnard, maire de Dolus-le-Sec est arrêté, en revenant de Tours, à la traversée de la ligne de démarcation, pour avoir tenté de passer dans sa voiture, des lettres, de zone occupée vers la zone libre. Comme le souligne l'adjoint au maire, qui plaide sa cause auprès du préfet, pour sa libération : « Nul doute, que M. Besnard soit victime de son dévouement et de son bon cœur, une commune a besoin plus que jamais de son maire ». (ADIL 996 W2)



Les cartes interzones ne permettaient pas un échange suffisant ; de nombreuses personnes vont chercher des intermédiaires, pour poster ou recevoir directement leurs lettres en zone libre. En témoigne cette lettre, écrite par une jeune institutrice d'Alençon, adressée à André Goupille à Descartes.

« Alençon, le 15 mai 1941,

Monsieur,

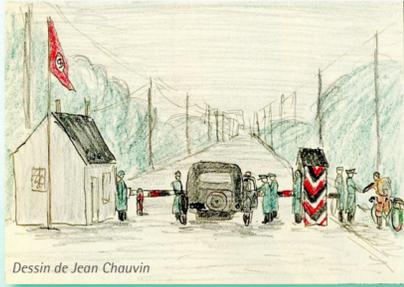
Votre adresse m'a été communiquée par un ami de ma famille qui m'a confié que vous ne refuseriez pas de me faire parvenir quelquefois des lettres en zone libre. Je m'excuse de l'audace de ma démarche, mais depuis un an, je suis séparée et presque sans nouvelles de mon fiancé. Lui-même ne reçoit presque rien de moi, puisque les cartes inter-zones sont notre moyen de correspondance. Je vous serais très reconnaissante de bien vouloir indiquer au dos de la lettre ci-jointe votre adresse en zone libre qui permettra à mon fiancé de vous écrire quelquefois. Excusez-moi encore, cher Monsieur, et croyez, je vous prie à toute ma reconnaissance.

Denise Leducq.

(ADIL, 42 J 1)

...une correspondance réduite à des cartes interzones.

LA LIGNE DE DÉMARCATIION EN INDRE-ET-LOIRE



Dessin de Jean Chauvin
Le passage de la ligne de démarcation au poste allemand.

Circulation des marchandises et ravitaillement

La ligne de démarcation traverse champs et prairies sans aucune distinction. Tracée à l'écart de toute agglomération en Indre-et-Loire, elle perturbe profondément les échanges et la vie quotidienne des territoires ruraux. Paradoxalement, cette proximité a poussé le monde rural à résister à l'occupant.

Une division économique

L'Indre-et-Loire ne reflète pas complètement la réalité nationale. En effet, c'est la partie non occupée du département qui dégage des surplus de produits agricoles de première nécessité comme le blé, le beurre et le lait; mais les marchés des villes se trouvant en zone occupée sont fermés aux exploitants de la zone non occupée. Hormis les frontaliers qui disposent d'un laissez-passer, les agriculteurs et commerçants de la zone non occupée ne peuvent plus écouler leurs excédents normalement, déséquilibrant sensiblement l'économie locale. Le préfet d'Indre-et-Loire le souligne dans un de ses rapports :

« la production laitière a diminué de 20% en raison des réquisitions. De plus quatre ou cinq laiteries importantes se trouvent désormais en zone non occupée. (ADIL, 52 W3)

D'autre part, les douaniers français ont pour consigne de laisser passer toutes les matières premières du nord vers le sud, tant que les autorisations sont en règle. Le rôle des postes n'est pas alors de gérer les interdictions, mais seulement de se limiter à un relevé statistique de tout ce qui passe par la ligne de démarcation, dans un sens comme dans l'autre. En cas de fraude découverte, ils saisissent la marchandise.

Des marchandises en quantité limitée

Lorsque des produits alimentaires sont transportés au titre de consommation familiale, il n'y a pas besoin d'avoir une autorisation mais les quantités sont limitées et la marchandise doit être portée par le ou les intéressés eux-mêmes.

On ne peut emmener que :

- deux douzaines d'œufs,
- deux pièces de volaille ou lapin,
- 5 kilogrammes maximum de légumes et fruits frais.

Ces faibles quantités expliquent les fraudes dans la circulation des produits alimentaires. Une note de service de l'intendance de police, dénonce, en avril 1942, les véritables fraudeurs.

« La surveillance doit être souple et sans tracasseries inutiles, la répression exercée à bon escient. Le véritable marché noir est celui des fraudeurs professionnels, gros responsables des prix exagérés et du manque d'approvisionnement du marché. En aucun cas, le transport des denrées en faible quantité destinées à l'approvisionnement familial ne devra faire l'objet de saisies et de poursuites. » (ADIL 251 W 36)

Un nouveau moyen de transport: la voiture à gazogène

Le transport des marchandises nécessite bien souvent des véhicules, ce qui rajoute des tracasseries supplémentaires. L'autorisation de franchir la ligne de démarcation doit se doubler d'une autorisation de circuler. De plus l'essence manque et il faut la remplacer par l'utilisation du gazogène.



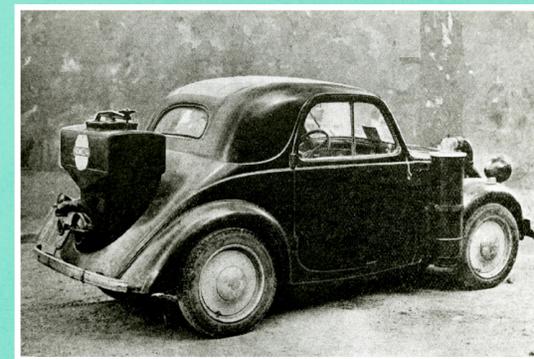
Archives allemandes - Bundesarchiv, Koblenz

Contrôle des bagages transportés en vélo au poste de Reignac



Archives allemandes - Bundesarchiv, Koblenz

Les convois de la Croix-rouge française transportant vivres et médicaments sont aussi contrôlés par les Allemands au poste de Reignac.



Collection Jean Chauvin

Voiture équipée d'un gazogène. Revue Automobilia. Août 1941.

Le gazogène, inventé par Georges Imbert au début du 20^e siècle est un procédé permettant de faire tourner n'importe quel moteur en produisant un gaz combustible avec du bois ou un combustible solide contenant du carbone (charbon de bois, coke ou anthracite). Outre cette solution de remplacement au carburant, le gazogène permettait de circuler dans les deux zones.

Les voitures à essence étaient interdites à la circulation en zone occupée, les voitures à gazogène avaient un permis de circuler automatiquement.



LA LIGNE DE DÉMARCATIION EN INDRE-ET-LOIRE



Les passeurs : des organisations familiales



André Goupille



Jeanne Goupille

A Descartes : la famille Goupille

A Descartes, André Goupille décide très tôt avec son épouse Jeanne de résister à l'occupation allemande. La proximité de la ligne et les « facilités » de circulation données par sa profession de vétérinaire vont lui donner l'occasion de passer clandestinement courrier et personnes.

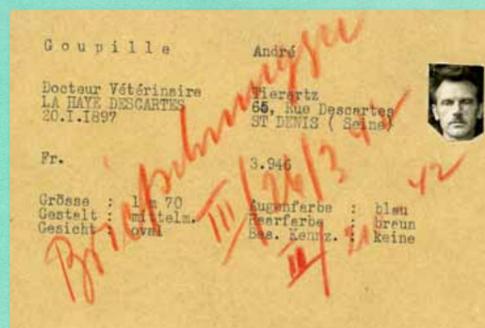
Toute la famille était mise à contribution : les enfants : Elisabeth (16 ans), Pierre (15 ans), Louis (14 ans), Jean (13 ans) accompagnaient parfois les prisonniers évadés. Le landau de Jean-Jacques (2 ans) servait même de cachette pour les lettres ou les bagages.

André Goupille a raconté lui-même ses souvenirs dans un ouvrage, intitulé « De la Résistance au retour de déportation ».

« Personnellement, je passais la ligne, journellement pour les besoins de ma clientèle, et cachais les lettres dans mes bottes, un jour j'expliquais même à un soldat allemand, que je mettais du papier pour me protéger du froid. Bonne idée me répondit-il, en m'ouvrant la barrière. »

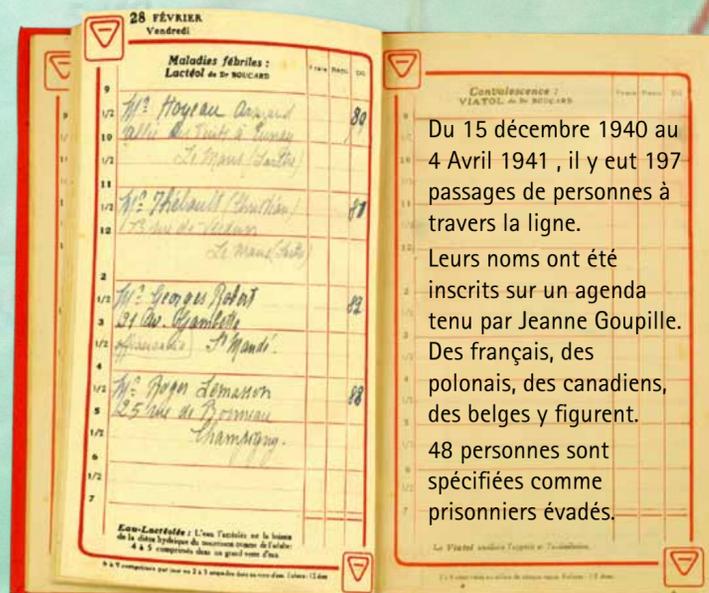
Le plus souvent, les personnes qui traversaient la ligne de démarcation souhaitaient avertir leurs familles du succès de leur entreprise et nous demandaient de servir d'intermédiaire pour transmettre leur courrier. Au début, je les plaçais sous les coussins de ma voiture, mais quand le contrôle s'est fait plus strict, je me suis mis à les dissimuler dans les boîtes à médicaments. A la fin de l'année 1941, je n'en passais plus guère, que tous les 15 jours. Il fallut malheureusement que j'ai 32 lettres dans ma voiture, le 19 janvier 1942. »

Ce jour-là, pris en flagrant délit, André Goupille est arrêté, incarcéré à Tours, puis Angers pendant quatre semaines. Privé de son laissez-passer à son retour à Descartes, il choisit de s'installer avec sa famille, en zone libre, au Grand-Pressigny à la Brémaudière.



(ADIL 24)

Fiche de renseignements pour l'établissement du laissez-passer d'André Goupille établi par la Kommandantur portant l'inscription en allemand Briefschmuggler : passeur de lettres.



(ADIL 42 J 5)

Agenda, page du 28 février, avec mention des noms des personnes traversées clandestinement
M. Hoyau Armand (Le Mans),
M. Thébault Christian (Le Mans)
M. Georges Robert (Saint-Mandé)
M. Roger Lemasson (Champigny)

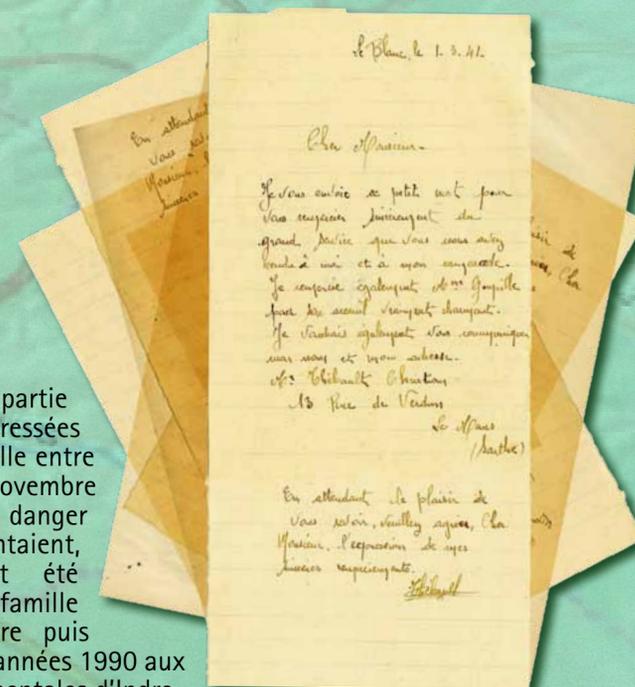
Du 15 décembre 1940 au 4 Avril 1941, il y eut 197 passages de personnes à travers la ligne.

Leurs noms ont été inscrits sur un agenda tenu par Jeanne Goupille. Des français, des polonais, des canadiens, des belges y figurent.

48 personnes sont spécifiées comme prisonniers évadés.

Cette lettre fait partie des 360 lettres adressées à la famille Goupille entre octobre 1940 et novembre 1942. Malgré le danger qu'elles représentaient, ces lettres ont été conservées par la famille pendant la guerre puis données dans les années 1990 aux Archives départementales d'Indre-et-Loire.

Elles représentent un témoignage fondamental sur la ligne de démarcation.



(ADIL 42 J 1)

Lettre de remerciement, écrite le 1^{er} mars 1941 envoyée du Blanc par Christian Thébault dont le nom figure sur l'agenda au passage du 28 février



Les passeurs : des organisations familiales



(collection privée)

Pierre, Maria et ses 9 enfants en 1934, à Kerlerouix.

Une famille de passeurs : les Murzeau à Tauxigny

Bien que située à une douzaine de kilomètres de la ligne de démarcation, la ferme de Franc-Jeu à Tauxigny constitua un des maillons de cette chaîne de passeurs qui aidèrent à franchir la ligne. En effet, Pierre et Maria Murzeau ayant travaillé à la ferme de Kerlerouix jusqu'en 1936 connaissaient bien les lieux où passait la ligne entre Dolus-le-Sec et Vou.



(collection privée)

Pierre et Maria Murzeau avec 4 de leurs enfants : Noémie, Hélène avec sa fille assise sur la petite chaise, Roger et Yvonne, en 1942 à Franc-Jeu.

La ferme de Franc-Jeu : un refuge pour les prisonniers évadés

En août 1941, des prisonniers évadés nord-africains restent trois semaines cachés dans le bois à proximité de la ferme, en raison des difficultés à passer la ligne. Leur chef, le sergent Jean Hamitouch, aide la famille Murzeau à faire la cuisine et la vaisselle. Il porte à manger à ses hommes des pommes de terre, des haricots et du mouton car ils ne mangent pas de porc. Un soir, ils partent et passent sans difficulté. Il ne reste plus que 10 km à pied pour rejoindre un camp de secours à Loches. Le 8 septembre, Hamitouch envoie de Loches une carte postale informant Murzeau de son arrivée à Loches dans de bonnes conditions, en écrivant à mots couverts : « le colis est arrivé à bon port ».



(collection Jean Chauvin)

La ligne de démarcation à Kerlerouix, photo prise le 16 avril 1941

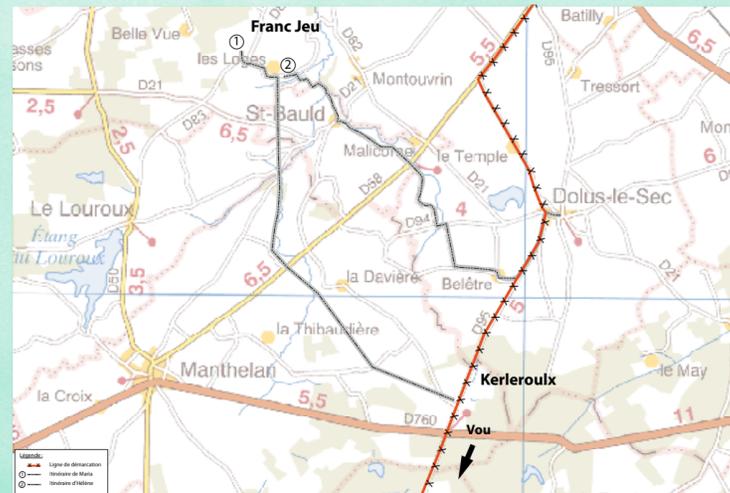
Le courage de Maria

Après sa journée de travail, à la tombée de la nuit, Maria Murzeau, accompagnée la plupart du temps d'une de ses filles, part vers dix heures du soir pour rejoindre la ligne de démarcation entre Dolus-le-Sec et Vou. Le lendemain, elle est de retour vers 4 ou 5 heures du matin. Surtout, que sur le chemin du retour, après avoir conduit ses passagers, à 150 mètres de la ligne de démarcation, fatiguée elle s'assoit et s'endort. L'enfant qui l'accompagne trouve le temps bien long, avec l'attente dans la nuit, les chaussures souvent trempées et surtout la peur des Allemands.

Mais le vendredi 26 juin 1942, les douaniers allemands arrêtent Maria Murzeau au croisement de la route D.58 de Bléré à Manthelan. Elle a juste le temps d'avaloir le message qu'elle transportait. Ce jour là, ses filles n'accompagnaient pas leur mère.

Elle est retenue quelques jours à Manthelan, puis transférée à la prison de Tours, rue Henri Martin, où elle reste 9 mois. Ses enfants lui rendent visite en lui apportant du linge à raccommoder et des vêtements à coudre pour les plus jeunes.

En 1950, Maria Murzeau est décorée de la Croix de Guerre, avec palme.



Les itinéraires de Maria Murzeau et de sa fille Hélène

Les trajets d'Hélène

Hélène Murzeau, qui a 19 ans en 1940, n'hésite pas à passer du courrier clandestinement.

Elle reçoit le courrier destiné pour la zone libre, à son nom à la ferme de Franc-Jeu par la poste dans des enveloppes doubles et le porte soit à pied, soit en bicyclette à la poste de Dolus-le-Sec en zone libre. Quand elle utilise sa bicyclette, elle cache le courrier dans les pneus, à pied, elle le dissimule au fond du landau, sous sa fille. A Dolus, Hélène a une poste restante, elle y récupère le courrier destiné à la zone occupée, qu'elle poste à chaque fois dans une commune différente : Le Louroux, Saint-Branches.

Hélène est parfois accompagnée par des «passagers», elle utilise l'itinéraire qui passe par Malicorne, où habitent ses cousins Murzeau. Tandis que tranquillement en bicyclette, elle prend la route, les clandestins avec un outil sur l'épaule la suivent à distance à travers les champs pour rejoindre Dolus-le-Sec. Le trajet est long, elle part le matin vers 9 heures, et arrive à Dolus vers midi où elle déjeune à l'hôtel de madame Perrusson.

Témoignages recueillis par Jean Rideau-Berthier.



(collection privée)

Le poste français de Dolus-le-Sec. Photo prise à l'occasion d'un mariage.

Jacques Bloch, qui a passé la ligne, en février 1942, grâce à la famille Murzeau témoigne :

« On nous conduisit, soigneusement cachés sous des couvertures et en carriole à cheval, chez M. et Mme Murzeau, agriculteurs à Tauxigny. Après encore un ou deux jours d'attente dans ce nouveau relais, Madame Murzeau nous annonça « C'est pour cette nuit ! » Une fois celle-ci tombée, la petite caravane se mit en route silencieusement, Mme Murzeau en tête puis mon père, moi-même et une très jeune fille Murzeau (Yvonne) de 13 ou 14 ans. Après une marche pénible de quelques kilomètres à travers labours et près gelés, Mme Murzeau nous chuchota « Nous sommes arrivés ! Nous allons nous quitter, il ne vous restera qu'à traverser cette route à quelques mètres : c'est la ligne. Ecoutez bien avant d'avancer si vous n'entendez pas les bruits des pas de la patrouille allemande ou même française. Au revoir et bonne chance ! » La mère et la fille disparurent dans la nuit... Après nous être assurés du silence sur la route à ce moment précis, nous l'avons traversé le plus discrètement possible. De l'autre côté, nous étions en zone non occupée »

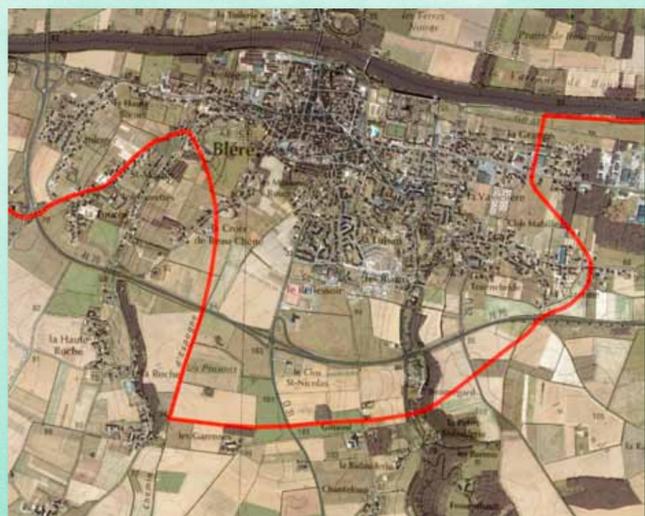


LA LIGNE DE DÉMARCATIION EN INDRE-ET-LOIRE



Bléré : une position unique sur la ligne de démarcation

Bléré est situé à un endroit particulier de la ligne, où son tracé fait un virage à angle droit pour suivre un axe nord-sud parallèle à la côte atlantique, et représente aussi le lieu de franchissement le plus proche de Paris.



la Ligne de démarcation à Bléré

Un tracé particulier qui complique la vie de ses habitants

En septembre 1940, le préfet adresse une lettre à la Kommandantur, pour lui demander d'accorder des laissez-passer aux viticulteurs qui vont vendanger en « territoire libre », mais qui vont vinifier leur récolte, en territoire occupé, notamment à la cave coopérative. Il en va de même pour les agriculteurs, qui récoltent le blé en zone libre, et qui le font transformer en farine et en pain en territoire occupé.



(Cliché Joël Pairis)

Poteau rappelant le passage de la ligne de démarcation à Bléré, 37 avenue du 11 novembre, près de la cave vinicole.

«Soudain la ligne de démarcation transforme des hameaux en lieux stratégiques et des fermiers en héros.» Eric Alary

La famille Marteau

Roger, Robert, Raymond, Marteau ont respectivement 16, 14 et 12 ans en 1940. L'irruption soudaine dans leur quotidien, de la ligne de démarcation toute proche, place le père et les 3 fils dans un engrenage. La ferme, située Vallée de Fontenay, à 100 m de la ligne, non loin d'un poste allemand installé en haut d'une butte, devient un lieu de passage, pour tous ceux qui cherchent à rejoindre la zone occupée. Le passage en lui-même n'a rien de spectaculaire Il suffit en tenant compte des horaires de patrouilles, d'aller tout droit sans se faire repérer. Les Marteau partent à quatre : trois pour faire le guet, un pour conduire les voyageurs. Dès que le poste français marquant l'entrée en zone non occupée est visible, les Marteau indiquent les sentiers à suivre pour passer sans risques. En 20 minutes, le tour est joué. Comme le souligne Robert Marteau :

« On a juste aidé. De toute façon, on n'avait pas le choix ».

La famille Leloup



Fiche de renseignements pour l'établissement du laissez-passer de Jean Leloup établi par la Kommandantur. (ADIL, ZA)

Louis Leloup charpentier-couvreur, à Bléré dispose de son premier laissez-passer en juillet 1940, pour réparer en zone libre les dégâts de couverture, occasionnés par les combats de juin 1940. Ce sont plusieurs centaines de prisonniers évadés et de militaires des troupes alliés qu'il va conduire, essentiellement de nuit, suivant un itinéraire, qui partant du bourg de Bléré, passait entre la Croix-de-Beauchêne et la «barrière» des canaux, et au dessus de la Roche, pour arriver jusqu'au poste français

des Ouches : un itinéraire de 2 km, qui n'empruntait que des terres cultivées et des vignes, longeant les chemins de terre, évitant les fermes et les hameaux. Il fallait bien connaître le terrain, pour ne pas retomber en zone occupée, notamment pour la partie « en hernie », près de la Croix-de-Beauchêne. Aidé par sa femme, qui se charge de nourrir, et d'héberger, tous ceux qui se présentent pour passer la ligne, Louis Leloup est accompagné de son fils Jean, âgé de 15 ans en 1940, qui voit dans ces expéditions nocturnes « un défi à l'occupant ». 70 ans après, il s'en rappelle :

Après le passage d'une patrouille, mon père voyant si le chemin était libre, nous disait : « le temps est clair, on y va ».

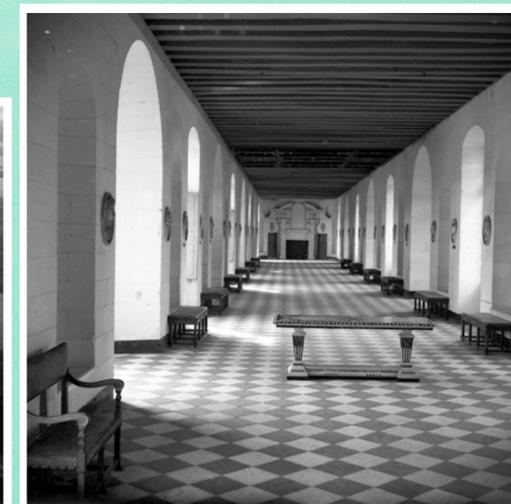
Chenonceau : un château sur la ligne.

De Vierzon à Bléré, c'est le Cher qui marque la frontière entre les 2 zones. Le château de Chenonceau, dont la galerie enjambe le Cher, a joué un rôle particulier pour le franchissement clandestin de la ligne de démarcation. Les soldats allemands, qui n'occupaient pas le château, mais patrouillaient uniquement le long du Cher, ne s'aperçurent pas tout de suite, d'après les témoins, de l'utilisation singulière de cette galerie.



Clichés S.Knecht, (ADIL, 45FI)

Vue aérienne du château de Chenonceau



La galerie du château qui sert de passage clandestin de la ligne de démarcation



Collection privée

L'entrée du château de Chenonceau. On distingue à gauche, la guérite allemande peinte avec des motifs en chevron.



LA LIGNE DE DÉMARCATIION EN INDRE-ET-LOIRE

