



Le tunnel ferroviaire du Cerisier : micro-musée de la Résistance à ciel (c)ouvert...

Dès lors qu'une « voie verte » emprunterait la ligne de chemin de fer Moulins Montluçon sur son tracé dans la traversée du bocage de nombreux atouts touristiques pourraient la jaloner avec Souvigny (site clunisien et histoire de la verrerie...), Noyant (histoire de la mine de charbon et de la cité des rapatriés d'Indochine, pagode, maison musée...), ouvrages d'art (viaduc de Messarges, tunnel du Cerisier...).

Pourraient s'y ajouter quelques pages d'histoire sous la voûte du [tunnel ferroviaire du Cerisier](#) entre Noyant et Tronget.

Ce tunnel, long de 160 m en légère courbe conserve sur ses parois les traces des déraillements provoqués par les Résistants en 1944. Il pourrait abriter une exposition permanente consacrée à la mémoire de la Résistance au cœur du Bocage Bourbonnais. La courbure du tracé est intéressante en ce qu'elle empêche d'avoir une vue traversante et offre un passage dans une semi-obscurité...

L'installation de panneaux d'information fixes à l'abri du tunnel pourrait s'envisager sur les bases de l'exposition « Terre de Résistance » remaquetée. Des Qrcodes pourraient permettre d'enrichir le contenu fixe avec images, sons et vidéo sur une application mobile...

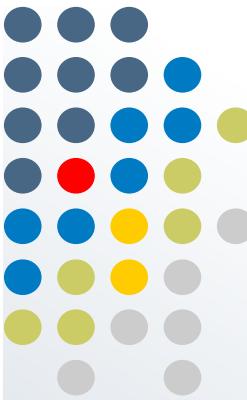
Il s'agirait de concevoir un environnement sonore et visuel pour produire un espace muséal moderne où la déambulation des visiteurs conduirait d'espace en espace au gré d'une répartition thématique des informations présentées dans des textes, des bruitages, des vidéos, etc.

L'hypothèse d'une organisation basée sur l'exposition existante comporterait 7 haltes échelonnées sur la traversée du tunnel :

Outre des affichages sur panneaux fixes, des projections vidéo et des enregistrements audio pourraient guider les visiteurs dans cette « traversée du tunnel » qui serait en même temps un cheminement dans les pages d'un chapitre de notre histoire... Un peu à la manière d'un « chemin de croix » ou des gares égrenées le long d'une ligne de chemin de fer... au fil des stations pourrait se raconter l'histoire de la Résistance dans la traversée de la guerre comme dans notre exposition « Terre de Résistance » ... Et comme on cheminerait dans une forme de couloir pour finir par « voir le bout du tunnel », on pourrait avoir à gauche à l'intérieur du virage l'évocation de la mémoire de la Résistance et de l'autre son écho dans l'actualité de notre siècle... Ce serait la signature citoyenne de l'ANACR qui porte la mémoire de la Résistance pour la faire vivre et propager auprès des générations nouvelles les valeurs fondamentales de notre démocratie républicaine aujourd'hui mises à mal... et distiller l'espoir des « Jours Heureux » !

1. *L'entrée en guerre*
2. *Des jeunes du groupe Montluçon-ville au Camp Hoche*
3. *Le camp Danielle Casanova, du débarquement à la Libération*
4. *Collaboration – délation*
5. *La répression, internements et déportations*
6. *Guérilla, sabotages et embuscades*
7. *La Paix*

Cette approche s'ouvrirait aussi sur la découverte de l'itinéraire de Résistance parcourant le bocage Bourbonnais ...



Tunnel des Cerisiers Noyant d'Allier



Du printemps à l'été 1944, l'espoir a changé de camp et les opérations de harcèlement des forces d'occupation, rendant plus difficile leur repli vers l'est ou leur acheminement vers le front de Normandie, ne manquent pas de se multiplier à l'initiative des combattants du Maquis Casanova, à Noyant d'Allier par exemple...

A de nombreuses reprises la liaison ferroviaire transversale Moulins-Montluçon a été la cible des résistants du secteur. L'objectif était toujours le même, entraîner la circulation des convois allemands et l'obstruction du tunnel est une solution efficace ! Tout comme les sabotages de lignes électriques, ceux des voies de communication viennent perturber leur usage au service de l'armée d'occupation.

Un bouchon sous le tunnel

Jean CHABREDIER, tout jeune adolescent à l'époque, se souvenait du passage fréquent des résistants, le soir, auprès de son père qui était Chef de gare à Tronget. Ils venaient lui confier leurs intentions afin qu'il

prenne les mesures utiles de son côté pour protéger les voyageurs tout en réservant la surprise du sabotage aux Allemands et aux sbires de Pétain passant par là...

Un jour, quand deux locomotives lancées à toute vapeur face à face dans le tunnel se rencontrèrent dans un gigantesque fracas, il fallut quelques jours pour tout déblayer et remettre la ligne en état pour son exploitation.

Régulièrement ça tarde...

Une première locomotive, en provenance de Montluçon et conduite par le mécanicien Raymond BRUN et le chauffeur Jean Joliet, avait été envoyée en dérive, la voie ayant été préalablement sabotée. La machine (141 TA 315) s'était couché le long de la paroi du tunnel. Mais celui-ci ayant été prévu pour une double voie, un simple ripage de la voie



unique avait permis de rétablir la circulation des trains avec franchissement à 10 km/h.

Quelquefois on arrête tout !

Pierre BRUGUIERE raconte.

« Octave GRANIER, ingénieur chef d'arrondissement de Montluçon, me téléphone la veille du déraillement pour me demander de faire une tournée à pied tout de suite dans le tunnel car des trains allemands attendent groupés à Montluçon. ..



Je me rends de Souvigny à Noyant à vélo, signe de mon nom à la boîte de contrôle de la gare puis à celle placée au milieu tunnel et, à environ 50 à 100 m de la sortie, côté Montluçon, je découvre plusieurs pains de plastic équipés de leur crayon détonateur...

Au même moment, j'entends le soufflet lentement cadencé d'une machine à vapeur. Je presse le pas et j'aperçois à 300 m environ de la sortie, un train allemand, roulant au pas entre deux rangées de soldats en armes. Devant la machine : deux plates-formes ; sur la première sont assis une dizaine de civils (des cantonniers pris en otages).

Je crie fort à l'intention des maquisards cachés tout près : « Ne bougez pas, les gars j'arrête le train, il y a des otages ». Je mets mon brassard vert et rouge, et j'étends les bras en croix en marchant vers le train. Il s'arrête. Trois Allemands en descendant et me demandent qui je suis et ce que je fais là. J'explique que j'ai vu des pétards dans le tunnel en faisant ma tournée. Aussitôt, deux soldats sont envoyés pour

enlever les crayons et le plastic. Et le train repart sur Moulins.

Souvent ça saute, et ça bouche !

Toujours dans le témoignage de Pierre BRUGIERE...

« L'après-midi, je téléphone à l'ingénieur GRANIER pour lui rendre compte et lui dire que je rejoignais immédiatement Clermont-Ferrand pour raison de famille. Mais je rentrai à Souvigny. Le lendemain, je vois, en attente en gare, deux machines accouplées, l'avant en direction de Montluçon. Je demande aux mécanos de m'attendre pour m'amener à Montluçon.

Puis je fonce à vélo sur Noyant expliquer à Pierre COFFIN, chef de gare, que deux machines allaient passer sans arrêt, que je serai sur la première et qu'aussitôt 1^e tunnel franchi, je ferai arrêter les deux machines. Ensuite, après leur décollage, l'une serait renvoyée en arrière, puis la deuxième, la voie ayant été plastiquée après le premier passage des machines.

Comme Pierre COFFIN ne devait pas quitter son poste, il fait prévenir les maquisards en faction au tunnel par sa fille d'une dizaine d'années.

Le convoi des deux locomotives, une fois le tunnel franchi, s'arrête comme prévu. Tout comme moi, les deux mécaniciens et les deux chauffeurs récupèrent leurs affaires personnelles. Les deux locomotives sont désaccouplées. Le chef de canton, Emile AUBERGER, dit Mimile, et son équipe de Résistants en faction au tunnel plastiquent la voie. Il ne reste plus qu'à envoyer en arrière, régulateur à fond, la locomotive placée en seconde position. Elle saute dans le tunnel puis reçoit le renfort de l'autre qui s'écrase sur elle dans un grand fracas, constituant ainsi un bouchon efficace. » C'est un énorme tas de ferraille qui va obstruer complètement la galerie jusqu'à la fin de la guerre.



La page du lieu de mémoire...



Le site de l'ANACR Allier



terre de Résistance



Sabotage au Tunnel des Cerisiers

1. Les Champs - Clairière de la Pièce Plate - MEILLARD - Stèle maquis Hoche(*)
2. Chapillière - MEILLARD - Stèle maquis Hoche et Casanova
3. Mairie - MEILLARD - Plaque déportés Morts pour la France
4. Cimetière - MEILLARD - Plaque Morts pour la France
5. Pont sur l'Allier - CHATEL de NEUVRE - Destruction du pont
6. La Vivière - BESSON - Stèle Roger Bellien
7. Le Parc - CRESSANGES - Stèle Marc Bonnot
8. Le Rocher Noir - CHATILLON - Stèle Embuscade maquis D Casanova
- 9. Les Cerisiers - NOYANT d'ALLIER**
- sabotage tunnel ferroviaire
10. Villars - NOYANT d'ALLIER ferme incendiée
11. La Croix de la Roche TRONGET - Stèle Louis Lanusse
12. Monument aux Morts ROCLES - monument pacifiste
13. Le Montcel - Saint SORNIN - Stèle R Riothon & A Hubschwerlin

(*) stèle installée en propriété privée uniquement accessible au public lors de la cérémonie commémorative le second Dimanche de mai



PANNEAU D'INFO EXISTANT

anacr03.fr



Comité local Meillard - Le Montet

Association Nationale des Anciens Combattants et Ami(e)s de La Résistance

25 juin 1944...

Comme le **sabotage des lignes électriques**, celui des voies ferrées perturbe leur usage au service de l'armée allemande.

Sapin raconte : « Nous avons donné l'ordre au chauffeur de lancer la locomotive à toute vapeur puis de sauter à temps. Le train dérailla comme prévu sous le tunnel, de la fumée sortait par les deux bouts . Pas facile à dégager, la oie ferrée était inutilisable pendant longtemps ! »



mémoires itinérantes



projet homologué

SUR LES CHEMINS DES MÉMOIRES DE L'ALLIER

NOUVEAU PROJET

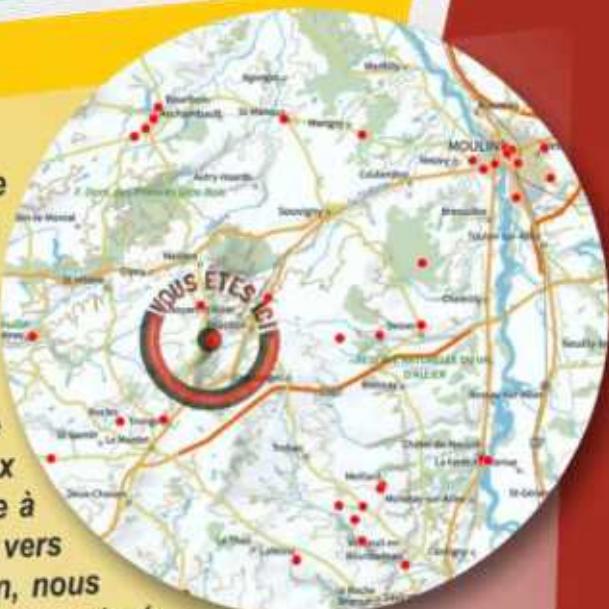
SABOTAGE Sous LE TUNNEL

La liaison ferroviaire Moulins Montluçon était une ligne importante dans la phase du repli des troupes d'occupation vers le nord-est...

René Dufaut, alias « Sapin », témoigne d'un des premiers sabotages par le maquis Danielle Casanova : « ... Cette action, nous l'avions menée au début, à l'époque où nous ne disposions pas de détonateurs, d'explosifs et de plastic. Deux cheminots nous avaient donné la clé de la boîte à outils pour dévisser les rails. Sous un tunnel, vers Noyant, sur la ligne qui conduisait à Montluçon, nous avons dévissé et déplacé légèrement les rails, puis placé plusieurs cartouches d'anciens fusils pour provoquer une explosion qui endommagerait durablement la voie. Deux cents mètres avant le tunnel, nous avions placé un drapeau tricolore pour arrêter le train et un résistant se tenait sur le tunnel avec un fusil-mitrailleur. Le train contenait cinquante personnes, nous les avons fait descendre du train. Deux allemands n'ont pas voulu obtempérer : par une fenêtre, ils reçurent une grenade qui a dû les anéantir.

Nous avons donné l'ordre au chauffeur de lancer la locomotive à toute vapeur puis de sauter à temps. Le train dérailla comme prévu sous le tunnel, de la fumée sortait des deux bouts du tunnel. » Et les parois du tunnel en portent encore les traces !

Certaines tentatives ont échoué quand les Allemands accrochaient devant la locomotive un wagon plat avec des otages en bouclier humain !



Scannez- moi pour en savoir +
sur le sujet ... et aux environs



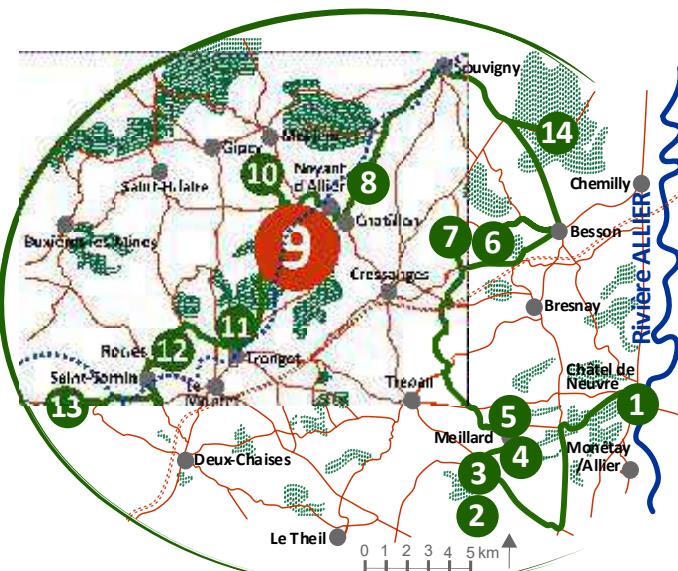
ALLIER
BOURBONNAIS
Le Département



COMITÉ DÉPARTEMENTAL DE L'ALLIER



Tunnel ferroviaire du Cerisier



NOYANT d'ALLIER

NOYANT d'ALLIER

p29

DOUBLE PAGE LIVRET

Plusieurs sabotages de la voie ferrée sont intervenus dans l'année 1944.

De celui du 25 juin 1944 selon le rapport Jatteau, **René DUFAUT** (alias Sapin) s'en souvient :

« ... Cette action, nous l'avions menée au début, à l'époque où nous ne disposions pas de détonateurs, d'explosifs et de plastic. Deux cheminots nous avaient donné la clé de la boîte à outils pour dévisser les rails. Sous un tunnel, vers Noyant, sur la ligne qui conduisait à Montluçon, nous avons dévissé et déplacé légèrement les rails, puis placé plusieurs cartouches d'anciens fusils pour provoquer une explosion qui endommagerait durablement la voie.

Deux cents mètres avant le tunnel, nous avions placé un drapeau tricolore pour arrêter le train et un résistant se tenait sur le tunnel avec un fusil-mitrailleur. Le train contenait cinquante personnes, nous les avons fait descendre du train. Deux Allemands n'ont pas voulu obtempérer : par une fenêtre, ils reçurent une grenade qui a dû les anéantir.

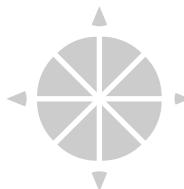
Nous avons donné l'ordre au chauffeur de lancer la locomotive à toute vapeur puis de sauter à temps. Le train dérailla comme prévu sous le tunnel, de la fumée sortait des deux bouts du tunnel.

Ça a dû être coton pour dégager tout ça, car

sous un tunnel, pas question d'utiliser des grues pour tout soulever. Il faut tout découper au chalumeau en petits morceaux et tirer les morceaux un à un. Voilà une voie ferrée inutilisable pendant un bon moment... ».

D'autres fois locomotives et wagons ont quitté les voies à la sortie du tunnel... et parfois il avait fallu renoncer.

Les maquisards de Casanova intervenaient en relation étroite avec le chef de gare de Tronget. Ce dernier avait pour mission d'éviter que des voyageurs empruntent les trains qui étaient visés par les sabotages...



La parade du bouclier humain

Les Allemands avaient trouvé une parade en ajoutant devant la locomotive un wagon plat sur lequel ils faisaient monter un groupe de civils qui leur servaient ainsi de bouclier humain.

Lors d'une opération de dynamitage des voies sous le tunnel des Cerisiers, au tout dernier moment le maquisard placé en sentinelle en amont et qui surveillait l'arrivée du train fut surpris en voyant le convoi précédé du wagon plat sur lequel les soldats allemands avaient placé leurs otages... Il eut juste le temps d'alerter ses camarades à l'entrée du tunnel pour qu'ils désamorcent les charges d'explosifs avant le passage du train !

La mission de sabotage avait échoué...
Mais les otages avaient eu la vie sauve ! »

TERRE de Résistance

Dans la même logique de harcèlement que le sabotage des lignes électriques, celui des voies ferrées perturbe leur usage au service de l'armée allemande...

Un bouchon sous le tunnel

25 juil. 1944 selon le rapport Jethau
(Témoignage de René Dufaut alias « Sapin »)

« ... Cette action, nous l'avons menée au début, à l'époque où nous ne disposions pas de détonateurs, d'explosifs et de plastique. Deux cheminots nous avaient donné la clé de la boîte à outils pour dévisser les rails. Sous un tunnel, vers Noyant, sur la ligne qui conduisait à Montluçon, nous avons dévisé et déplacé légèrement les rails, puis placé plusieurs cartouches d'anciens fusils pour provoquer une explosion qui endommagerait durablement la voie. Deux cents mètres avant le tunnel, nous avions placé un drapeau tricolore pour arrêter le train et un résistant se terrait sur le tunnel avec un fusil-mitrailleur. Le train contenait cinquante personnes, nous les avons fait descendre du train. Deux allemands n'ont pas voulu décamper : par une fenêtre, ils reprirent une grenade qui a dû les amputer. Nous avons donné l'ordre au chauffeur de lancer la locomotive à toute vapeur puis de sauter à temps. Le train dérailla comme prévu sous le tunnel, de la fumée sortait des deux bouts du tunnel. Ça a dû être coton pour dégager tout ça, car sous un tunnel, pas question d'utiliser des grues pour tout soulever. Il faut tout découper au chalumeau en petits morceaux et tirer les morceaux un à un. Voilà une voie ferrée inutilisable pendant un bon moment. »

A de nombreuses reprises la liaison ferroviaire transversale Moulins-Montluçon a été la cible des résistants dans le secteur : Jean Chabredier, tout jeune adolescent, à l'époque, se souvenait du passage des résistants le soir, auprès de son père chef de gare à Tronjet pour lui confier leurs intentions afin qu'il prenne les mesures utiles de son côté.

Tunnel ferroviaire SABOTAGE

1944 | 1945

ANACR 10
moulinen itinerantes

NOYANT
Tunnel ferroviaire des Cerisiers

Association Nationale des Anciens Combattants et Ami(e)s de La Résistance
Comité local Meillard - Le Montet (ALLIER)



Carte interactive



Application android



Récit audio



Site anacr03.fr



Application web



Poster 16
des 20 de l'exposition
« Terre de
Résistance »