

Le 9 septembre 2017

« Hitler (de triste mémoire) se serait arrêté au château des Roches-Baritaud lors de son voyage en Espagne pendant l'Occupation ».

Témoignage manuscrit d'un anonyme
au dos d'une carte postale
du château des Roches-Baritaud.

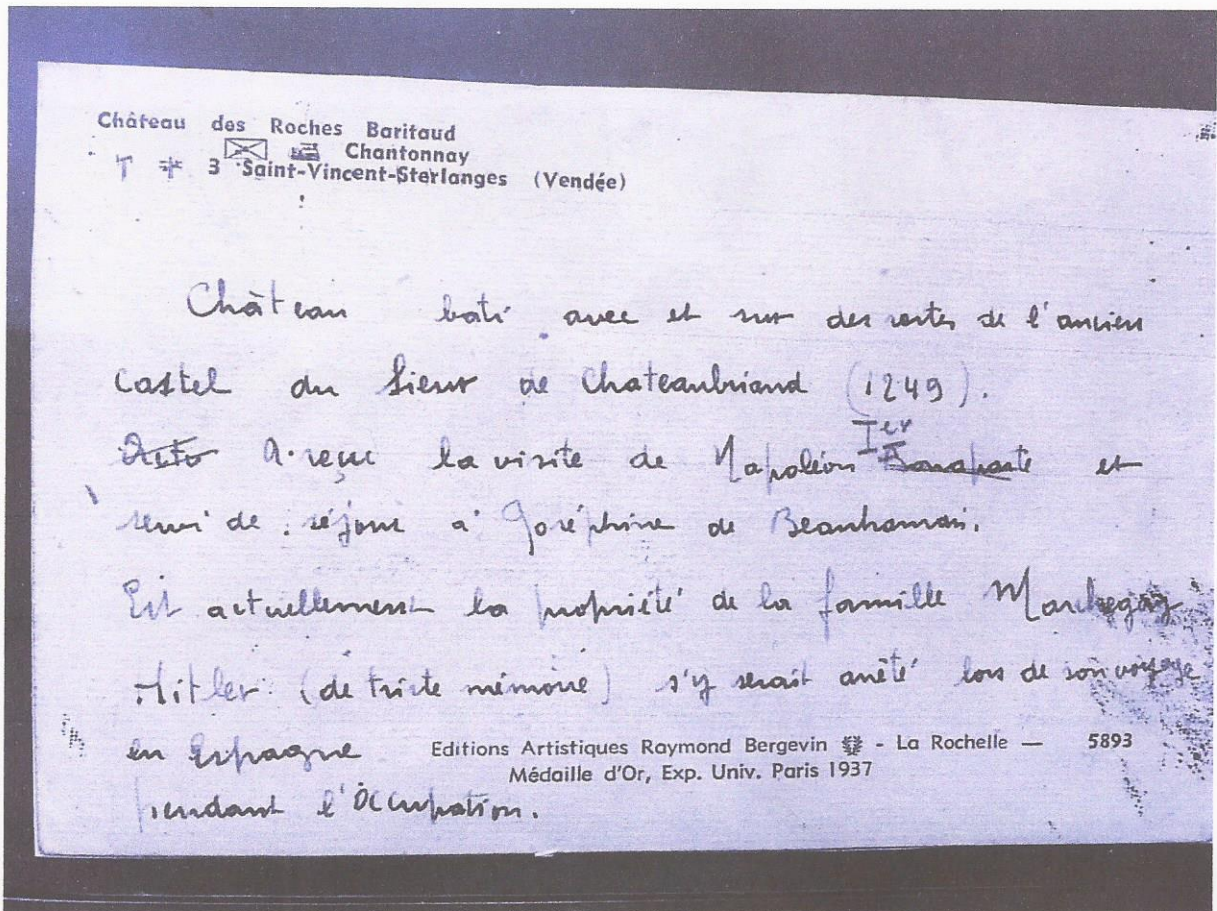
**En fin de matinée du 24 octobre 1940,
le train blindé d'Hitler « Amerika »
venant de Hendaye
se serait arrêté en gare de Saint-Vincent-Sterlanges
avant la rencontre de Montoire.**



Jean - Henry BOUFFARS

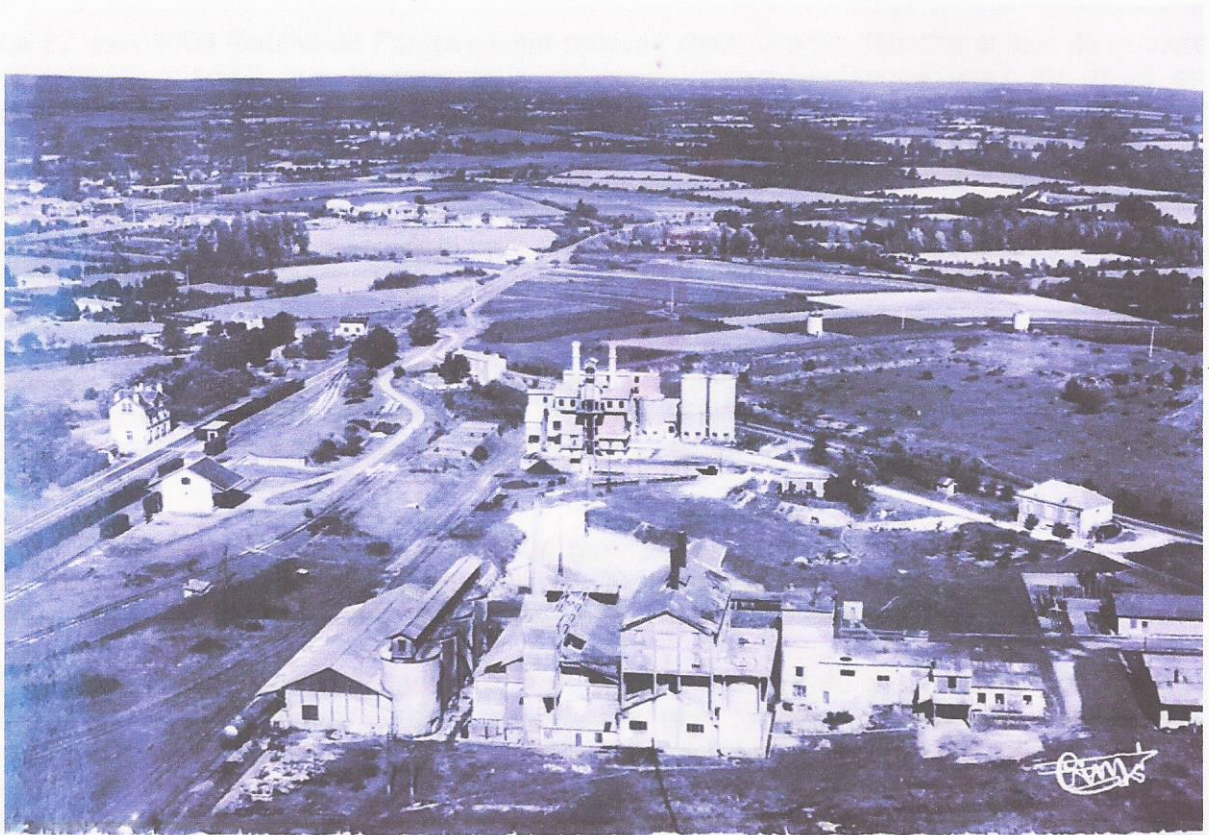


Le témoignage d'un anonyme au dos de la carte du château des Roches-Baritaud.





Le complexe industriel et ferrovière de Saint-Vincent-Sterlanges en 1920 et 1950.



Etude sur le passage possible du train d'Hitler à Saint-Vincent-Sterlanges en Vendée dans la matinée du 24 octobre 1940

Rappel de l'existence d'une carte postale à l'image du Château des Roches-Baritaud (Vendée) dont le manuscrit anonyme témoigne de l'événement surprenant :

« Château bâti avec et sur des restes de l'ancien Castel du Sieur de Chateaubriand (1249). A reçu la visite de Napoléon 1^{er} et servi de séjour à Joséphine de Beauharnais. Est actuellement la propriété de la famille Marchegay. Hitler (de triste mémoire) s'y serait arrêté lors de son voyage en Espagne. »

Le château des Roches-Baritaud n'a pas été le siège de la Kommandantur dans la région. Lorsque j'ai rencontré Edmond Marchegay dans sa demeure afin de lui présenter la fameuse carte postale, il a été catégorique sur ce point. Il a cependant été étonné de l'information contenue. Après un long entretien on a pu en retenir qu'un arrêt discret d'Hitler devant le château en mémoire de Joséphine et de l'Empereur qu'il admirait. A la fin de notre entretien il m'a prié de le tenir au courant de mes recherches.

Les événements historiques dans le canton de Chantonay au début de l'invasion allemande.

L'avant-garde allemande arrive le 23 juin 1940 à Chantonay avant la signature de l'Armistice.

Les troupes allemandes s'installent peu après le 28 juillet dans le canton.

« Il y a eu deux occupations à Saint-Vincent-Sterlanges, la première dans l'été 1940 et la seconde plus longue pendant l'hiver 1940 jusqu'au printemps 1941. La Kommandantur était installée à St. Vincent dans notre maison » témoigne Gabriel de Fontaines dans le bulletin municipal de janvier 2006.

Le 22 août 2006 Gabriel de Fontaines me recevait chez lui pour débattre autour de la carte postale. Il m'apprit que la cimenterie de Saint-Vincent-Sterlanges avait été mise en adjudication avant la guerre et reprise par l'industriel bordelais Guy Tesson¹ qui possédait par ailleurs une importante distillerie sur le même site depuis sa création en 1937². Il ajouta que la cimenterie avait été remise en service et que la distillerie approvisionnerait plus tard les usines de V1 et V2 de Pennemünde en biocarburants. Il m'a confié que des trains de wagons-citernes partaient régulièrement pour l'Allemagne et qu'à la Libération il avait avec d'autres résistants empêché le dernier convoi transportant du bioéthanol vers l'Allemagne de quitter la gare³.

Duclos le directeur de la cimenterie placé en 1940 par l'industriel bordelais habita le pavillon⁴ dans l'enceinte de l'usine sur la route des Roches. Il a été condamné à la libération pour acte de collaboration avec l'ennemi selon le témoignage en 2008 de Gabriel de Fontaines.

Dès l'Occupation, **Fonteneau le chef de gare** de Saint-Vincent-Sterlanges a été soumis contre son gré à l'autorité des allemands, au silence et au fait que le réseau des chemins de fer français était sous contrôle de la Deutsche Reichsbahn en zone occupée.

L'industriel bordelais Guy Tesson était un membre actif du groupe « Collaboration⁵ », fondé en 1940 par Alphonse de Châteaubriant, dont le siège se trouvait à Bordeaux. Il regroupait des commerçants, des négociants et des entrepreneurs qui collaboraient avec les allemands pour des raisons économiques et politiques. Alphonse de Châteaubriant a été fortement soutenu par l'ambassadeur Otto Abetz et Joachim Von Ribbentrop qui seront tous deux présents à Montoire. Il faut rappeler qu'Alphonse de Châteaubriant, séduit par le national-socialisme d'Hitler avait rencontré le Führer à Berchtesgaden le 13 août 1938. Après la Libération, réfugié en Autriche, il a été condamné à mort par contumace le 25 octobre 1945 par la cour de justice de Paris

Au sujet de l'opération Todt projetée bien avant l'occupation.

Après son arrivée au pouvoir en 1933, Hitler confia à l'ingénieur Fritz Todt⁶ un ministère du travail destiné à employer les très nombreux chômeurs sur des chantiers de construction d'autoroutes de 1933 à 1938, ensuite le déploiement d'un système fortifié, la ligne Siegfried, face à la ligne Maginot. Après la défaite de la France, l'organisation Todt (OT) se mit au service de la Wehrmacht afin de reconstruire les routes, les voies ferrées, les pistes d'aérodromes et dégager les voies fluviales et portuaires. C'est au cours de l'été 1940 que l'organisation construisit en quelques semaines sur les côtes du Pas-de-Calais plusieurs batteries d'artillerie lourde. En 1941 elle mettait en chantier sur les côtes atlantiques françaises les bases sous-marines de Brest, Lorient et Saint-Nazaire...

En Vendée à partir de 1942 une main-d'œuvre importante de travailleurs locaux fut employée par l'OT dans une vaste campagne de propagande axée sur des hauts salaires et de multiples primes. En particulier l'OT est à l'origine d'importantes réquisitions d'entreprises du bâtiment et du transport de matériaux, ciments, graviers et sables. Des carrières, toujours visibles, jouxtaient la cimenterie de l'autre côté de la route des Roches.

Une loi d'octobre 1941 a fixé les règles générales dans l'organisation du ravitaillement dans le cadre national, régional et départemental. Un arrêté ministériel de novembre 1941 fixe les règles de la composition, du fonctionnement et du contrôle des comités centraux de ravitaillement. En 1942 sont désignés les agents chargés de la collecte des légumes d'hiver et leurs zones de ramassage⁷.

Il est étonnant qu'aucune de ces zones n'aient été désignée à Chantonnay et que les communes de Saint-Germain-de-Prinçay et de Saint-Vincent-Sterlanges n'ont pas été prospectées. Elles n'apparaissent pas dans les archives de Vendée.

Le périple du train blindé d'Hitler, « l'Amerika » en protection rapprochée.

Dans son ouvrage « Sur la scène internationale » (1950), Paul Schmidt, interprète officiel du Reich, présent dans toutes les conférences internationales et tout au long du voyage d'octobre 1940, écrira : « Rendez-vous vite à la gare, on va sonner l'alerte aérienne ! m'annonça-t-on du central téléphonique des Affaires étrangères dans la soirée du 20 octobre 1940. J'étais sur le point d'entreprendre un grand voyage qui devait me faire parcourir en quelques jours plus de 6000 kilomètres, me conduire à Hendaye jusqu'à la frontière franco-espagnole, à Florence ensuite en faisant un vaste détour par Mannheim et me ramener enfin à Berlin ».

Parti de Munich le 22 octobre à 5h00, le train blindé d'Hitler « Amerika » avait devancé celui de Ribbentrop « Heinrich », celui de Schmidt « Von Dörnberg » et probablement, un troisième train de l'OKW (Haut commandement de la Wehrmacht) en protection rapprochée. Le voyage était sous le nom de code « Erika ». Pour ses déplacements Hitler préférait le confort de son train spécial et empruntait des itinéraires compliqués ou des voies ferrées secondaires.

Après un passage en Belgique et une nuit à Yvoir chez Göring, puis Laon, un grand tour de Paris, Vendôme, les trains d'Hitler, de Ribbentrop et de Schmidt arrivèrent vers 18h30 à Montoire⁸. Un court entretien entre Hitler et Laval, en présence de Ribbentrop et Schmidt, servit à préparer une rencontre avec le maréchal Pétain prévue deux jours plus tard au même endroit. Tard dans la nuit les trains spéciaux partirent en direction de l'Espagne.

Plus de vingt heures leur restaient pour parcourir un itinéraire d'environ 700 km : Montoire, Tours, Bordeaux et enfin Hendaye.

Arrivés à Hendaye le 23 octobre vers 16h00, Hitler et Ribbentrop attendirent une heure sur le quai le train spécial de Franco qui entra en gare avant leur entretien dans le wagon-salon de l'Amerika. Les négociations furent difficiles et finirent sur un échec malgré un dîner et une courte reprise de la discussion tard dans la nuit. Hitler furieux quitta Hendaye le 24 octobre vers 4h30 du matin suivi des trains de Ribbentrop et Schmidt. Ces derniers sont restés la nuit pour tenter de persuader les diplomates espagnols, sans succès. Ils retournèrent par avion à Montoire dans la journée. On ne sait de quel voyage était le photographe Hoffmann?

Pendant ce temps le train blindé d'Hitler suivait son parcours d'environ 800 km via Bordeaux, Rochefort, La Pallice, Luçon, Chantonnay, **Saint-Vincent-Sterlanges**, Chantonnay, Bressuire, Thouars, Chinon, Tours et arriva enfin à Montoire à 15h29 où devait avoir lieu vers 18h00 l'entretien historique Pétain-Hitler qui devait sceller les bases de la Collaboration de la France avec l'Allemagne.

L'arrêt de l'Amerika à Saint-Vincent-Sterlanges ?

Admettons que l'auteur du manuscrit a dit vrai. Alors imaginons le scénario de ce qui aurait pu se passer ce jour du 24 octobre 1940 en fin de matinée quand le train blindé d'Hitler s'arrêta 500 mètres avant la gare de Saint-Vincent-Sterlanges, planqué dans une voie en déblai d'environ 600 mètres et protégé par deux rangées d'arbres encore feuillus, par un temps de brouillard. A l'arrière du train il ne fallut au Führer que 700 mètres de trajet dans une voiture de la Wehrmacht pour aller admirer le château des Roches-Baritaud où planaient les fantômes de Joséphine de Beauharnais et de Napoléon⁹. De retour dans son train il aurait *peut-être* ?¹⁰ reçu sous bonne garde Guy Tesson et Duclos, le premier dans le cadre de la production de biocarburants destinés aux usines de V1 et V2 en Allemagne, le second dans le cadre de l'OT en prévision de la production de ciment sur les chantiers atlantiques¹⁰.

Les acteurs :

Hitler était toujours très bien informé des moindres détails historiques et géographiques de la France et en particulier de Napoléon⁹ qu'il admirait. L'arrêt à Saint-Vincent-Sterlanges avait peut-être aussi un but en lien avec la future politique de collaboration industrielle avec la France.

Otto Abetz était ambassadeur d'Allemagne à Paris depuis août 1940. Il avait été prié par Hitler d'affaiblir la France par la division des partis collaborationnistes. Il prônait la paix et l'unification de l'Europe sous la domination allemande. Il favorisa la collaboration avec les syndicats et les fédérations de travailleurs.

Joachim Von Ribbentrop a été ministre des Affaires Etrangères de 1938 à 1945,

Il avait exercé divers métiers dont celui d'importateur de vins, Champagnes et spiritueux.

Après le conflit il devint représentant de Champagne pour Pommery. Il avait aménagé luxueusement son train blindé et suivait tout le temps Hitler dans ses déplacements.

Alphonse de Châteaubriant, écrivain français, chantre de la Collaboration avec l'Allemagne, avait fondé le mouvement « Collaboration » dont l'industriel bordelais Guy Tesson, propriétaire de la cimenterie et de la distillerie, était un membre actif. Le vice-président du groupe était Jean Weiland ancien représentant en Champagne et vieil ami d'Otto Abetz et de Ribbentrop.

Guy Tesson était le fils d'Abel Tesson qui avait créé sa propre entreprise de cognac.

Enfin pour clore le dossier il faut ajouter un document d'archives important : le 24 octobre 1940, avant l'entrevue Pétain-Hitler, le médecin Bernard Ménétreil et conseiller privé du Maréchal, son « éminence grise », réputé pour être très bien informé, avait pris des notes sur des cartes-lettres concernant les entretiens de Montoire, sur l'une : « on attend avion de Ribbentrop et train H. » et sur une autre : « **Départ pour destination inconnue vendéenne, Montoire escorte allemande Arrivée à Montoire à 18h et parti à 19h45...** »¹¹

Après l'échec total des négociations à Hendaye, l'entretien de Montoire fut pour Hitler une formalité car **la collaboration était déjà bien engagée depuis longtemps**. Après la rencontre historique et un dîner dans le wagon-restaurant, le train blindé poursuivi son parcours vers l'Allemagne quand un événement, qui mit le Führer en rage, le détourna vers l'Italie : la guerre était déclarée par Mussolini avec la Grèce.

Notes

- 1 - L'Ouest Eclair du 18 janvier 1938 – pages la Roche-sur-Yon.
- 2 - Archives départementales de la Vendée – 5M301-21 du 23 décembre 1937.
- 3 - Archives départementales de la Vendée – 1W57/718.
- 4 - Le pavillon muré est toujours visible dans l'enceinte de l'usine en ruines.
- 5 - « Bordeaux brûle-t-il ? Ou la libération de la Gironde, 1940-1945 » par Dominique Lormier – pages 50 et 51.
- 6 - Le Mur de l'Atlantique par Rémy Duquesnes - Editions Ouest-France
- 7 - Recherches Vendéennes – N°3/1996 – pages 56, 57 et 69.
- 8 - « Montoire : rencontre historique improvisée » par Claude Gounelle – pages 702 à 712.
- 9 - « La réunion de Montoire à laquelle participèrent, hormis Pétain et Laval, Keitel et l'interprète Schmidt, se tint dans le wagon-salon. Il y fut question d'associer la totalité de l'industrie française au potentiel de guerre de l'Allemagne... l'entretien dura environ 2 heures... Après leur départ Hitler remonta dans sa voiture. Il était d'excellente humeur. Au dîner, il se montra particulièrement fier d'avoir été comparé à Napoléon par Laval ».
« Le Dossier Hitler de Staline » par Henrik Heberle et Mathias Uhl, Editions Presse Cité - page 116.
- 10 - Voir plus bas la réponse de Delpla au sujet de l'hypothétique rencontre avec la direction du complexe industriel de Saint-Vincent-Sterlanges.
- 11 - « Pétain à Montoire » par Henri Amouroux, Historia N°388, page 50.

Pour conclure :

Voici la réponse d'**Henri Amouroux** à un mon courrier du 16 mars 2006 :

« Cher Monsieur, merci de votre lettre qui me surprend beaucoup... Mais il n'est rien d'impossible. Si vos recherches vous conduisent vers des certitudes pourrez-vous me le faire savoir... » Le 28 mars 2006.

Et celle de **François Delpla** à mon courrier du 23 décembre 2014 :

« Il ressort de votre travail que Hitler a probablement fait une pause pour contempler discrètement un séjour de l'Empereur⁹; en revanche, une rencontre avec les collabos du coin me semble hautement improbable¹⁰ : ce n'était pas le moment, et pas de son niveau. »

(Rappel)

Les acteurs :

Hitler était toujours très bien informé des moindres détails historiques et géographiques de la France et en particulier de Napoléon^o qu'il admirait. L'arrêt à Saint-Vincent-Sterlanges avait peut-être aussi un but en lien avec la future politique de collaboration industrielle avec la France.

Otto Abetz était ambassadeur d'Allemagne à Paris depuis août 1940. Il avait été prié par Hitler d'affaiblir la France par la division des partis collaborationnistes. Il prônait la paix et l'unification de l'Europe sous la domination allemande. Il favorisa la collaboration avec les syndicats et les fédérations de travailleurs.

Von Ribbentrop, diplomate personnel d'Hitler depuis 1935 puis ministre des Affaires Etrangères dès 1938. Ancien négociant en vins de Champagne et importateur de vins, Champagnes et spiritueux.

Alphonse de Châteaubriant, écrivain français, chantre de la Collaboration avec l'Allemagne, fondateur du mouvement « Collaboration », a rencontré Hitler à Berchtesgaden le 13 août 1938.

L'industriel bordelais **Guy Tesson**, fils d'Abel Tesson fondateur d'une entreprise de cognac, propriétaire de la cimenterie de Saint-Vincent-Sterlanges qu'il transforma en distillerie en 1937, était membre actif du groupe « Collaboration » dont le vice-président **Jean Weiland** ancien représentant en Champagnes et vieil ami d'**Otto Abetz** ambassadeur d'Allemagne à Paris et de **Von Ribbentrop**.

Le scénario possible :

Ribbentrop, diplomate personnel d'Hitler depuis 1935 et plus tard ambassadeur d'Allemagne en France, ancien négociant en vins de Champagne et de Bordeaux était proche d'**Alphonse de Châteaubriant**, écrivain, journaliste et grand collaborateur du **Groupe Collaboration** qu'il créa et présida dès 1940 à Bordeaux.

Ils rencontrèrent tous deux le **Führer** à Berchtesgaden le 13 août 1938.

Guy Tesson, grand fabricant de Cognac et collaborateur du même groupe, racheta en 1937 l'usine de ciments de Saint-Vincent-Sterlanges alors en faillite et la transforma en grand complexe industriel de distillerie, dirigé par Duclos qui sera condamné à la Libération.

Le trio de malfaiteurs **Ribbentrop - Châteaubriant - Tesson** auraient-ils conclu le **projet de production exclusive et secrète de biocarburants destinés à Peenemünde** où, depuis 1936, Von Braun expérimentait les prototypes des futures fusées balistiques qui bombarderaient l'Angleterre.

Il est certain que pendant la guerre les récoltes des cultures environnantes ne furent pas enregistrées, que la gare de marchandises fut protégée par la Wehrmacht et que des trains de wagon-citerne quittaient régulièrement Saint-Vincent-Sterlanges vers la Baltique.

Quant à l'arrêt du **Führer** au château des Roches-Baritaud, il aurait été secrètement décidé en mémoire d'un hypothétique passage de l'Empereur le 8 août 1808.

L'histoire se répèterait-elle comme une farce ?

L'Empereur, fou de rage au retour de Bayonne parce qu'il y a perdu l'Espagne, verra sa perte proche en Russie dans la bataille de la Bérézina.

Le **Führer**, fou de rage au retour d'Hendaye parce qu'il y a perdu un allié en Franco, verra sa perte proche en Russie dans la bataille de Stalingrad.

L'un et l'autre auraient connu le même sort au détour du château des Roches-Baritaud

