

Fiche 5 : l'Aéronautique du Cher sous domination allemande (1940- 1944)

En août 1938, une mission militaire française est invitée en Allemagne afin d'assister à une exposition présentant l'aviation de guerre nazie. A cette occasion, les officiels français prennent conscience de la relative faiblesse de leurs forces aériennes par rapport à celles de l'ennemi. Le ciel de France est sans doute moins bien défendu qu'on ne le croyait.

Afin de limiter les risques de bombardement allemands sur les villes françaises, on organise la défense dite « passive » des villes. En mai 1939, la municipalité berruyère prévoit de protéger les bâtiments de Bourges à l'aide de sacs de sable, de distribuer des masques à gaz à la population et d'installer des batteries antiaériennes. La même année, une brochure officielle présentant la défense passive est distribuée aux élèves des écoles primaires afin de sensibiliser les jeunes français et leurs parents à cette question. Illustrée par Marcel Jeanjean (**voir fiche 2**), celle-ci est rédigée conjointement par les services de la Défense nationale et par ceux de l'Éducation nationale (**document 42**). En janvier 1940, des tirailleurs reçoivent l'ordre de creuser des abris antiaériens dans le parc de l'École Nationale Professionnelle de Jeunes Filles de Bourges (actuellement le lycée Jacques Cœur).

Le gouvernement veut aussi accélérer le réarmement français. En 1938, de nombreuses sociétés aéronautiques nationales (Dewoitine, Caudron, Potez...) sont chargées de construire en plus grand nombre des avions modernes. Afin d'augmenter le nombre des appareils français, 300 Curtiss H 75 sont achetés à une société aéronautique américaine puis montés dans les ateliers berruyers de la S.N.C.A.C.

Le 1^{er} septembre 1939, les troupes allemandes envahissent la Pologne : deux jours plus tard, la France et le Royaume-Uni entrent dans la Seconde Guerre mondiale, en déclarant la guerre à l'Allemagne. Les régions d' Avord, Bourges, Châteauroux et Romorantin doivent assurer leur défense aérienne ainsi que celle de leurs industries d'armement. 15 avions de chasse Caudron 714 et 4 patrouilles aériennes, composés de pilotes polonais et français, sont chargés de cette mission. Après avoir conquis la Pologne, Hitler lance l'offensive à l'Ouest le 10 mai 1940. Le 11 mai, la base d' Avord est bombardée par une trentaine de bombardiers Heinkel, escortés par des avions de chasse allemands. Lors de cette attaque, quatre militaires français sont tués et dix autres sont blessés.

Un peloton d'usine, dirigé par le lieutenant-colonel Marcel Haegelen, stationne sur l'Aéroport de Bourges afin de défendre la S.N.C.A.C. Le fuselage de son Curtiss H 75 porte une image de cigogne, emblème de l'escadrille auquel il a appartenu pendant la Première Guerre mondiale (**document 43**). Le 5 juin, le bombardement de la ville de Bourges provoque la mort de 14 personnes. L'asile départemental de Bellevue, situé à l'ouest de la cité, est gravement endommagé.

A la suite de la défaite militaire infligée à la France par l'armée allemande, le président du Conseil, le maréchal Pétain, demande un armistice le 17 juin 1940. Le lendemain, le maire Henri Laudier déclare que la cité de Bourges est une « ville ouverte », en vertu des ordres du gouvernement replié à Bordeaux. Le 19 juin, les Allemands entrent à Bourges puis réquisitionnent l'usine de la S.N.C. A.C., ainsi que les logements de 300 familles du quartier de l'Aéroport. Quelques avions français Curtiss H 75, encore en état de marche, sont repeints aux couleurs de l'Allemagne nazie (**document 47a**). A la fin du mois, Bourges se situe désormais en zone occupée.

Le 10 juillet 1940, une très large majorité de parlementaires français – dont le sénateur-maire de Bourges Henri Laudier - vote les pleins pouvoirs au maréchal Pétain. Celui-ci devient le chef de l'État français et installe peu à peu un régime dictatorial. Le 24 octobre, Pétain rencontre Hitler à Montoire et engage la France dans la voie de la collaboration avec l'Allemagne nazie. De 1940 à 1944, la base d' Avord est ainsi utilisée par la Luftwaffe afin de

former des pilotes allemands et lancer des raids aériens contre l'Angleterre. La S.N.C.A.C. de Bourges est dirigée par la société allemande Arado afin de réparer les avions de la Luftwaffe avec du personnel français (**document 44**). Le 7 mars 1941, les nazis détruisent l'aérogare afin de construire une piste en béton longue de 1260 mètres, ainsi que de nombreuses casemates de protection pour leurs avions. Sous l'Occupation, cette piste est utilisée pour aller bombarder l'Angleterre. En avril, la firme Arado cède sa place à l'entreprise d'aviation Siebel (**documents 44, 45 et 46**). Jusqu'en 1944, la S.N.C.A.C. produit 168 avions Siebel 204 A et D destinés, entre autres, au transport des états-majors allemands (**document 47b et 49**).

Dans le département du Cher, la Résistance s'organise peu à peu et bénéficie du soutien britannique : Marcel Haegelen est membre de l'Intelligence Service dès 1940. Dans l'usine de la S.N.C.A.C., la forme de résistance la plus courante consiste à freiner la production en travaillant lentement.

Le 11 novembre 1942, des tracts circulant dans l'usine demandent à tous les salariés français d'observer trois minutes de silence afin de commémorer la victoire sur l'Allemagne lors de la Première Guerre mondiale. A midi, alors que la sirène de l'usine vient de retentir, la quasi totalité des 2000 salariés de la S.N.C.A.C. s'immobilisent. En représailles, les responsables allemands de l'usine procèdent à l'arrestation de plusieurs travailleurs. Léo Agogué, membre du bureau d'études de l'entreprise, est dénoncé comme agent de renseignement pour la Résistance (**document 49**). Incarcéré le 25 novembre à la prison du Bordiot à Bourges, il est ensuite transféré à la prison d'Orléans et de Compiègne. Le 23 janvier 1943, il est déporté vers le camp de concentration de Sachsenhausen, en Allemagne. Devenu le matricule 58216, il travaille dans des conditions terribles pour le bureau d'études de l'usine aéronautique Heinkel. Survivant libéré des camps de concentration nazis, il retourne en France le 22 mai 1945.

La Résistance organise aussi des sabotages, afin de paralyser la production d'avions, en détruisant les fuselages de Siebel 204 (**document 48**). D'autres salariés de la S.N.C.A.C. résistent à l'occupant nazi en refusant de partir en Allemagne afin d'effectuer le Service du Travail Obligatoire. Dès 1943, Roger Daout, dessinateur industriel à la S.N.C.A.C., se camoufle dans les bois de Brécy (Cher) en compagnie du groupe de résistance Libération-Nord. Le 7 octobre, il est arrêté par les Allemands (**documents 50a et 50b**). Interrogé sous la torture dans les caves de la Gestapo à Bourges, puis ramené à la prison du Bordiot, il trouve un peu de réconfort auprès d'un gardien allemand de la prison, Alfred Stanke, surnommé « le franciscain de Bourges » après la guerre. De novembre 1943 au 8 mai 1944, Roger Daout est interné au camp disciplinaire de Michenon (41) d'où il s'évade à la faveur d'un bombardement allié. Après la Libération, la S.N.C.A.C. rend hommage aux 48 salariés de l'usine résistants tués par les nazis, ainsi qu'aux victimes des bombardements allemands de juin 1940 (**Document 51**).

Au début de 1944, la peur a changé de camp. L'armée allemande craint désormais les bombardements alliés qui visent à détruire les usines fabriquant du matériel militaire nazi. Dès le 18 mars, la Halle au Blé est réquisitionné pour y déménager une partie de la chaîne des fuselages du Siebel 204 (**document 52**).

De février à juin 1944, la base d'Avord, l'aéroport de Bourges et la S.N.C.A.C. sont bombardés par des appareils anglo-américains. Évoluant à 4000 mètres d'altitude afin d'échapper aux tirs de la D.C.A. allemande, ces appareils larguent des bombes explosives et incendiaires sur leurs objectifs, parfois sans grande précision. A Bourges, nombre de logements appartenant à la cité jardins de l'Aéroport sont détruits. Dans un tel contexte, il est facile pour la propagande vichyste de démontrer que les bombes lancées par l'aviation américaine sur la population du Cher sont particulièrement meurtrières pour les civils et que les Alliés n'ont pas l'intention de délivrer la France (**documents 53**).

Malgré la propagande vichyste ou nazie, la population du Cher soutient les Alliés dans sa grande majorité (**document 55**). Le 6 juin, vers 11h30, un avion de reconnaissance américain

survole et photographie l'aéroport de Bourges, au-dessus des fumées de bombardement **(documents 54a et 54b)**. Au cours de ces bombardements, de nombreux Allemands sont tués ainsi que 12 employés de la S.N.C.A.C. **(document 51)**. L'usine berruyère, quant à elle, est pratiquement détruite **(documents 56, 57a, 57b, 57c)**. De nombreux impacts de bombes visibles du ciel sillonnent l'aéroport de Bourges **(document 58)**.

Le 18 août 1944, les Allemands détruisent les installations de la S.N.C.A.C. avant de s'enfuir. Le département du Cher est libéré en septembre 1944. La base aérienne d'Avord, détruite à 90 % environ pendant la Seconde Guerre mondiale, doit être remise en état. Jusqu'au mois d'octobre 1945, la municipalité de Bourges quant à elle, organise l'extraction des obus de l'aérodrome et la reconstruction de la S.N.C.A.C. en collaboration avec l'État.