

Jean est né le 26 juillet 1926 en gare de Longueau. Ces parents habitaient dans le logement de fonction de cette gare où son père était sous-chef. Jean faisait partie de ces enfants qui ont connu le chemin de fer dès leur tendre enfance. Il côtoiera les écoles comme tout bon garçon et fera des études primaires à ARRAS jusqu'à son certificat d'études. Il rentre ensuite en école supérieure dans cette même ville. C'est ainsi qu'après de brillantes études, il commence sa carrière de cheminot le 9 avril 1943 à Ham et détaché en gare de Rosières.

Cet homme dont la vie a été un exemple, entre à la SNCF par ces temps difficiles et accomplit ses missions sous les bottes Allemandes. Jean est un gaillard qui n'a pas froid aux yeux, effectue dans les triages au nez et à la barbe des Allemands le croisement des étiquettes d'expédition, envoyant par exemple des wagons-couvert de « fruits et légumes » dans une partie de la zone occupée alors que l'ennemi attendait des couvertures. Cette qualité lui permet notamment d'apporter son aide aux autres. Il entre dans la Résistance le 1^{er} février 1944, est affecté à la première compagnie FTPF de la Somme dans le groupe de Rosières. Jean travaille au service de l'exploitation. Il est Facteur Mixte, c'est à dire un agent habilité à accomplir plusieurs fonctions du service commercial, la formation des trains, la manœuvre des signaux, etc... Il assure les remplacements dans diverses gares de son secteur. C'est un agent particulièrement qualifié, connaissant toutes les installations et leurs spécificités. Il avait donc la possibilité d'aller en zone interdite ce qui lui permettait de participer aux différentes actions au sein même de la Résistance avec plus de facilités :

Parmi toutes ces actions, en voici quelques-unes :

- En février 1944, il passe 3 aviateurs alliés, abattus dans le nord de la France, de la zone interdite vers le Sud.
- 5 février 1944, il fait dérailler un train de troupe sur la ligne Amiens-Tergnier à la hauteur de Rosières.
- Le 15 février 1944, il participe à une opération dite « Crève pneus » entre Amiens et St Quentin.
- En mars 1944, il fait passer de la zone interdite vers le sud de la France 5 prisonniers évadés.
- Le 3 mars 1944, il sabote une citerne d'essence en gare de Lihons.
- En mai 1944, il envoie des wagons-couverts à Longpré-les-Corps-Saints au lieu de wagons-plats empêchant ainsi l'embarquement de chars Allemands.
- En juin 1944 il fait dérailler un train blindé en gare de Chaulnes. Le chef du convoi donne l'ordre de décharger ce train et de prendre la route. L'obscurité est proche, les véhicules sont parkés dans la sucrerie et dans la cour de l'école d'Eppeville. Mais, repérés par l'aviation alliée, ils subiront dans la nuit un violent bombardement qui occasionnera beaucoup de dégâts matériels et malheureusement de nombreuses victimes.
- Le 30 juillet, il participe aux sabotages de 7 lignes téléphoniques le long des voies de chemin de fer autour de Montdidier.
- L'ensemble des cheminots de la zone occupée se mettent en grève suite aux nombreuses attaques alliées, malgré les menaces de la direction Régionale et celles de Paris le 20 juillet 1944, de ce fait la gare de Chaulnes est la première gare à être désertée par son personnel.
- Malgré les risques le père de Jean, chef de gare à Chaulnes, continue normalement d'exercer afin d'éviter des représailles allemandes. Alors qu'il devrait être à Rosières, Jean s'arrange avec un de ses collègues de travail pour rester auprès de son père et lui porter assistance en cas de besoin.
- Le 1^{er} septembre 1944, Jean participe à la libération de Chaulnes avec son groupe et feront 69 prisonniers.

Jean avait de nombreuses autres qualités qui suscitaient l'admiration de ses collègues et de ses proches. Il avait la hargne et la volonté de retrouver une France libre mais « surtout les belles actions accomplies par le courage sans espoir de récompense » Or celles-ci n'ont pas manqué.

J'en veux pour preuve ce jour peu connu du 26 Aout 1944, où Jean et son père vont arrêter le dernier train de déportés à la hauteur de Péronne. Ce sont quelques décennies plus tard au local de l'association, que Jean nous racontera l'histoire invraisemblable mais bien réelle de ce train de prisonniers déportés, il nous raconte ainsi les faits suivants :

« Le téléphone sonne, Jean et son père reçoivent l'ordre de rester dans cette gare et de ne pas en sortir. Ils tentent en vain d'en connaître la raison auprès du chef de gare allemand. Ils apprennent alors qu'il s'agit d'un train de prisonniers pour l'Allemagne. Jean comprend très vite qu'il faut rapidement intervenir pour stopper ce train. Il envoie alors une dépêche de sécurité

« Arrêt du train. Expédition de la machine vers Cambrai et donner suite ».

La gare et le pont de Péronne Chapelette ayant été détruits, une locomotive de la gare de Péronne sera envoyée sur la voie unique vers Chaulnes et stoppée volontairement sur la voie, coupant ainsi l'accès sur cette ligne par la signalisation fermée. Ainsi ce jour-là au péril de leurs vies, ils stoppent ce train à la hauteur de Péronne. Après quelques heures, les allemands désertent le secteur craignant l'approche des Alliés et grâce à l'action de groupe de résistants dont ils ont fait appel, ces déportés seront libérés de ce train.

Comment rester insensible devant cette conduite héroïque !

Jean prend sa retraite durant l'été 1981, il recevra une première carte, celle du Combattant, par le Service Départementale de la Somme le 10 Juillet 1985. Elle sera suivie un an plus tard par la carte de *Combattant Volontaire de la Résistance* le 18 juin 1986 décernée par le secrétaire d'Etat et du Ministre de la Défense chargés des Anciens Combattants, accompagnée d'une croix du combattant volontaire avec barrette "Guerre 39-45"

En 2010 il reçoit un *diplôme d'honneur aux combattants de l'armée Française 1939-1945 de la République Française* pour le 70^{ème} anniversaire de la 2^{ème} Guerre Mondiale.

Jean, passionné de chemin de fer depuis son enfance, emmène un de ses camarades, Jacques Mercier, dans les sous-sols de la gare de Paris-Nord en 1970 pour y faire une visite. Ils croisent un homme en pleurs : il s'agit de l'archiviste de cette gare à qui on a demandé d'évacuer toutes les anciennes archives en vue de futurs travaux. Ils découvrent alors des documents de la gare d'Amiens voués à la disparition et prennent donc la décision de les évacuer sur Amiens. Depuis ce jour-là, ils entreprennent les démarches pour constituer une Association de sauvegarde. Ils seront très vite rejoints par Jean-Marie Tiquet et Gilles Erard. La SNCF leur fournira un local en gare de St Roch qu'ils ne quitteront jamais. En 1972, l'Association prendra le nom ARPDO (*Association pour la Recherche et la Préservation des Documents et Objets ayant trait au chemin de fer en Picardie*). Durant de nombreuses années, ils se sont dévoués à récolter sans relâche des documents et objets afin de les faire revivre au travers de diverses expositions. En 2001, Une association "Rotonde 80" fait son apparition pour la sauvegarde de la rotonde de Bernard Lafaille construite à Longueau et menacée de destruction. Cette association jeune et dynamique, récolte elle aussi de nombreux documents et objets. Les deux Associations se côtoient et décide de fusionnées en 2007 sous l'impulsion de nos anciens pour n'en faire qu'une et pérenniser tout ce patrimoine ferroviaire. Depuis l'Association *ARPDO&Rotonde 80* a multiplié les manifestations et expositions.

Durant toutes ces années, il y consacrera au minimum 2 jours par semaines. On t'avait donné le surnom de « *disque dur* » car en effet tu avais les capacités de retrouver un document dans la minute. Nous sommes aujourd'hui les ambassadeurs d'un riche patrimoine ferroviaire qui nécessite un musée tant souhaité par nos anciens. Nous continuerons donc dans cette démarche pour que ce musée aboutisse.

C'est pourquoi par notre attitude, nos dires et nos écrits nous devons entretenir ta mémoire et nous y référer.

Jean, tu nous manqueras !

Repose en Paix.