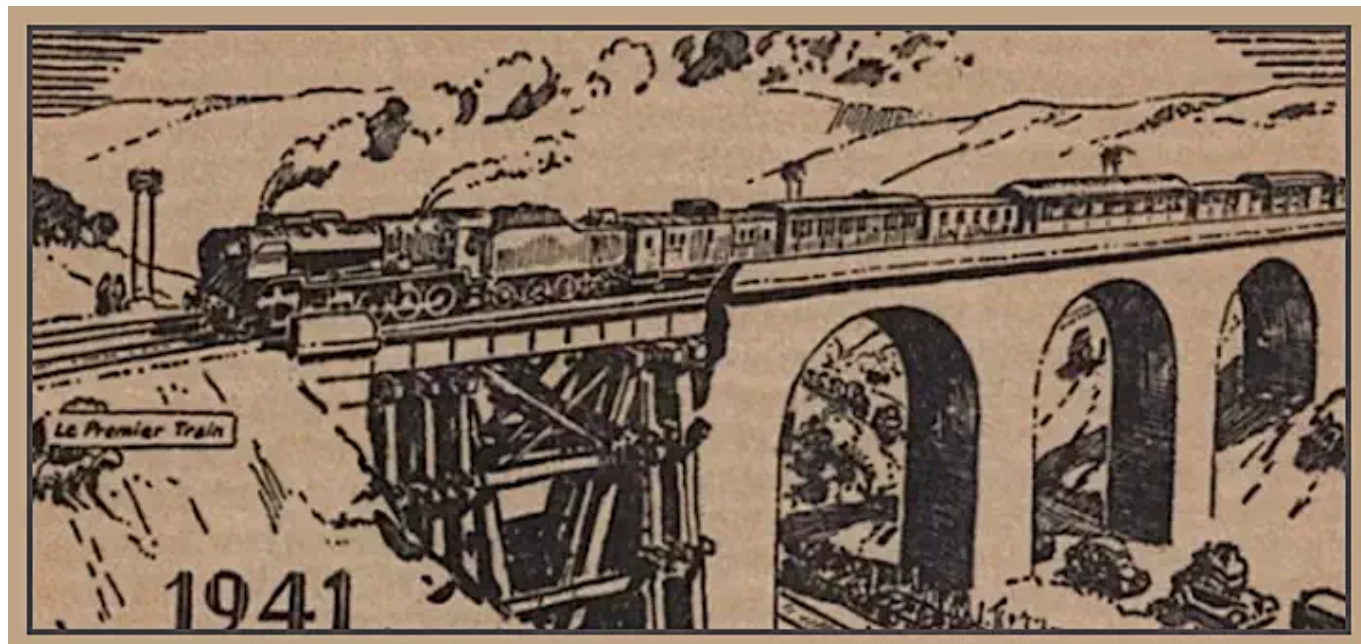


L'occupation, les bombardements et la libération à Maintenon en 1944



Ce document, élaboré après des recherches approfondies et une analyse critique des informations disponibles, a pour objectif de faire le point sur ces thèmes et de rectifier les nombreuses erreurs contenues dans les récits de ces événements décrits par plusieurs publications et articles récents de journaux.

Ces erreurs proviennent de ce que leurs auteurs, n'ont ni vécu les faits, ni bien évalué la fiabilité de leurs sources.

En effet à plusieurs reprises on rencontre les mêmes erreurs provenant d'un même document ancien peu fiable. L'auteur initial peut avoir décrit les événements à partir de récits imprécis ou les avoir volontairement déformés ou amplifiés afin d'attirer l'attention du lecteur ou pour valoriser certaines actions.

La rectification de ces erreurs est indispensable, elle est possible par une analyse approfondie des informations et un examen minutieux des photos de l'époque. Pour cela nous avons recherché plusieurs sources de récits de personnes ayant vécu les événements nous avons aussi collecté les photos et documents d'époque disponibles puis, elles ont été analysées et recoupées. Ces sources sont citées en fin de ce document, leurs origines sont variées (locales, presse, ouvrages, comptes rendus armées US et F aviation GB).

L'occupation allemande

Maintenon, paisible bourgade de la vallée de l'Eure était en 1944 devenue pour l'occupant un lieu stratégique comme il l'avait été quelques années auparavant pour la marine française avec l'installation de septembre 1939 à juin 1940 de l'état major de l'Amirauté [1]. Cela résultait de la situation particulière de Maintenon par rapport à la capitale, avec des moyens de communication privilégiés (route nationale N°10 et route de la Normandie vers Châteauneuf-en-Thymerais), la ligne principale des Chemins de fer de l'Ouest conduisant vers la Bretagne avec ses embranchements vers Dreux et Auneau, ses câbles téléphoniques avec un important relais, et surtout des possibilités d'implantations très discrètes et facilement accessibles depuis la gare (vastes espaces boisés autour de la gare, dans les vallées de l'Eure et de la Voise et dans le parc du château).

C'est ainsi que les allemands établirent autour de Maintenon l'un de leurs plus importants dépôts de munitions de l'ouest pour la Luftwaffe. Implanté dans de grandes étendues boisées situées de part et d'autre de la gare et dans les collines de la Garenne. Les zones de stockage desservies par des routes goudronnées, étaient équipées de grands bassins maçonnés pour constituer des réserves d'eau destinées à la lutte anti-incendie. Des stockages de munitions étaient aussi dispersés dans les prairies, allées et bosquets d'arbres du parc du château. Ces derniers étaient constitués dans de nombreux petits abris en bois, camouflés par des bâches imitant des vaches et entourés de vrais bovins, assurant leur bonne dispersion et dissimulation, garantissant ainsi leur protection contre les attaques aériennes.

La garnison allemande [2] présente à Maintenon était donc devenue conséquente car bien occupée par ses activités de manipulation des munitions dans des zones strictement interdites. Elle restait cependant discrète car bien dispersée dans et autour de l'agglomération (dans le parc du château, à la Folie, dans les bois de la gare et à la Garenne...). Les principaux lieux occupés par les troupes et les officiers étaient les suivants (voir les emplacements fig.1). L'Hôtel de Ville (ancienne mairie) était investi par la Kommandantur dont le personnel était logé dans des hôtels du centre ou les propriétés réquisitionnées (Laloy bd. Carnot pour le commandant, un industriel Bavarois).

Les écoles (Collin d'Harleville) dont le grand bâtiment central accueillait la section d'une quarantaine de « jeunesses hitlériennes ». La maison Tailleur dans laquelle les troupes de service étaient installées avec un restaurant « kantine » dans deux bâtiments préfabriqués édifiés dans ses jardins par les allemands. C'est dans ces préfabriqués conservés après la Libération que seront installés le musée préhistorique « Léon Petit » et une classe provisoire de l'école encore utilisée en 1957.

Dans le secteur de la propriété Gail (manoir, parc et pavillon) et de la laiterie de Pierres (en face) plusieurs casernements et points de contrôle étaient établis. A la gare et à proximité, où les hangars, l'hôtel et les immeubles de Guignonville (rond point actuel) furent des lieux particulièrement occupés et gardés par les troupes. Un poste de commandement spécifique aux camps de munitions avec une buvette réservée aux troupes y fut établi. Dans le secteur de la Folie où le plus gros casernement occupait, à proximité du Haras (fig.4), des baraques (fig.5) construites en 1939 par les marins de l'Amirauté. Les troupes de ce gros casernement regagnaient le secteur de la gare par les allées du parc du château (voir leur cheminement en violet sur la photo aérienne de la fig.1). Le bâtiment des « PTT » en haut du faubourg Larue était occupé par des militaires de l'agence Todt chargés de la maintenance du réseau de communications. L'auberge de St. Mamert, peu éloignée de la gare avait été occupée par des troupes chargées de la surveillance du viaduc et du contrôle de la zone de la gare et des allées d'accès au parc du château (par où se faisait le transfert des munitions). D'autres propriétés remarquables déjà réquisitionnées par l'Amirauté comme l'auberge de l'étaient de nouveau par l'occupant pour le logement des officiers : « Laloy » au début du Boulevard Carnot, « Dessemme » à Bellevue (entrée de Maintenon vers Paris), « Bose » rue Thiers (la villa aux cigognes).

Ainsi comme en 1939-40 avec l'Amirauté, l'agglomération de Maintenon était devenue une zone stratégique fortement occupée et gardée dans laquelle il n'était pas bon de musarder dans la journée et encore moins le soir. Des postes militaires équipés de moyens de défense antichar et aérienne (flak) étaient installés aux entrées de Maintenon (vers Paris, Chartres et Châteauneuf-en-Thymerais) mais aussi pour la défense de la gare et du viaduc ainsi qu'à la sous station d'alimentation électrique des voies à la sortie de Maingournois.

Le viaduc était devenu un enjeu stratégique majeur avec le débarquement de Normandie en 1944, les troupes allemandes et l'agence Todt le réparèrent de nombreuses fois après les attaques aériennes des alliés en juin et juillet 1944.

Il le fut d'ailleurs dès le début de l'occupation, car en juin 1940 le génie militaire français avait dynamité et détruit la première arche à côté de la gare comme l'illustre la fig.6 (dessin de carte de voeux du docteur Raffegeau pour la nouvelle année 1941). Après la libération il avait été provisoirement réparé en octobre 1945 pour permettre la circulation des trains (sur une seule voie) jusqu'à la construction du nouveau viaduc en 1946 (fig.7) et son inauguration avec la mise en circulation des trains au printemps 1947.

Malgré, mais aussi grâce à cette lourde occupation, l'activité traditionnelle des Maintenonais et Pierrotins essentiellement portée par les commerces, l'industrie locale, la culture et l'élevage, resta vivante et soutenue. L'usine d'appareillage électrique des Ets Bresson installée dans le moulin principal fonctionna dès août 1940 pendant toute la période d'occupation en employant plus de 100 personnes dont plusieurs jeunes ouvriers spécialisés qui ont ainsi pu éviter le service du travail obligatoire en Allemagne (STO). Jusqu'au début de 1944, les liaisons ferroviaires avec Paris permettaient le transport de denrées alimentaires produites localement dans les nombreux jardins et fermes de Maintenon et des environs. Ce fut le cas en particulier du lait dont la collecte et le traitement étaient effectués dans les deux importantes laiteries locales (Laiterie centrale à Pierres et Maggi à la Folie et à la gare de Maintenon). De plus un petit trafic, « marché-gris », s'était organisé avec des petits porteurs venant de Paris par le train en fin de semaine. En raison de la présence très importante des troupes d'occupation sur Maintenon, les résistants locaux ne pouvaient pas être actifs ni efficaces. Ils s'étaient constitués surtout à partir de 1943 dans des lieux moins risqués comme St Martin-de-Nigelles mais subirent une très forte répression lors de l'hiver 43-44 (voir ci-après).

Les bombardements

La menace croissante d'un débarquement allié sur la façade atlantique avait conduit l'Allemagne à renforcer ses défenses du Mur de l'Atlantique donnant ainsi plus d'importance stratégique à la ligne de chemin de fer passant par Maintenon car elle conduisait vers la Bretagne. Le dépôt de munitions de Maintenon avait pris de l'importance, on y stockait disaient-on des torpilles pour la base sous marine de Lorient. De nombreux convois ferroviaires transportaient de nuit les matériaux (ciment, acier...), matériels et munitions nécessaires aux renforcements des défenses côtières et à l'extension de la base sous marine de Lorient. Des travaux avaient été entrepris pour augmenter la capacité des voies et quais de déchargement de la gare (ils furent interrompus en 1943).

Dès le début de 1944 l'aviation alliée avait acquis la maîtrise du ciel et bombardait inlassablement les villes et objectifs industriels allemands. Aussi dès le printemps 1944 les objectifs visés concernèrent les moyens de renforcement du Mur de l'Atlantique en prévision d'un futur débarquement. Maintenon était alors devenue une cible prioritaire à cause de son dépôt de munitions et pour son viaduc dont la destruction permettrait de couper des transports ferroviaires vers l'ouest.

Un événement majeur imprévu amorça violemment la période des bombardements sur Maintenon [3]. Le 18 février 1944 à 11h 10 (GMT +2) de formidables explosions se produisirent en gare de Maintenon : trois détonations distinctes correspondant à l'explosion de deux rames de trains de munitions et à l'explosion du gazomètre (réservoir de l'usine à gaz proche de la gare). Dans un rayon de 500 mètres, elles causèrent de graves destructions et un grand nombre de victimes (35 morts et disparus, 16 blessés hospitalisés, 200 à 300 blessés légers soignés sur place).

L'éloignement de la gare par rapport au centre ville (à l'époque très peu d'habitations se situaient à moins de 600 m) et la ceinture d'arbres la protégeant (beaucoup plus dense et étendue qu'actuellement), fit que le bilan des victimes (le plus lourd de l'année 1944) et les destructions en ville furent assez faibles eu égard à l'importance des explosions. Néanmoins dans un rayon de 1200 m toutes les vitres des fenêtres furent soufflées et des débris métalliques pesant jusqu'à 10 kg

tombèrent en ville détériorant les toits des maisons et surtout ceux du château (beaucoup de toits étaient couverts avec des petites tuiles ou des ardoises très fragiles à ces chutes). Habitant à l'époque rue Thiers à 800 m de la gare, les morceaux de verre jonchant les sols de la maison furent, d'après ma mère, un jeu sur lesquels je faisais mes premiers pas.

A noter que le journal local de l'époque, *la Dépêche d'Eure-et-Loir* (pro. gouvernemental), titrait le 20 février : « Terrible catastrophe à Maintenon - le gazomètre saute provoquant de graves dégâts » mais ne parlait pas du tout des explosions des wagons de munitions (prudence oblige vis-à-vis de l'occupant). L'origine de ces explosions n'a jamais été prouvée, les enquêteurs de l'époque ont avancé l'hypothèse de la conjonction d'un sabotage d'une rame en partance pour l'atlantique prévue pour exploser en rase campagne et d'une malencontreuse manœuvre dans la zone des aiguillages. Les explosions de l'autre rame et du gazomètre succédèrent à la première par un effet d'explosions en chaîne (cela explique plusieurs témoignages citant trois explosions). Les témoignages, les plans et photos prises après le drame permettent d'émettre des hypothèses cohérentes sur les événements [4] et [5]. Les deux rames de wagons de munitions se situaient très en amont vers Paris dans la zone des aiguillages, l'une d'elle étant probablement en manœuvres. C'est là en effet que se situèrent les plus grosses excavations et soulèvements des voies provoquées par les explosions des munitions. Les deux bâtiments de la laiterie et la villa du chef de dépôt (fig.8 avant, après) proches de cette zone furent complètement détruits et rasés et tout autour les arbres étaient fortement décapités. La grande cheminée bien protégée par le grand bâtiment de la laiterie résista à ces explosions ainsi que les murs du grand bâtiment de l'usine à gaz. Lorsque le gazomètre explosa parce qu'atteint, quelques secondes plus tard par des munitions projetées des wagons, les murs de l'usine à gaz protégèrent la grande cheminée du souffle formidable engendré par l'explosion du gazomètre. C'est alors ce souffle qui engendra les destructions des bâtiments de la gare et de l'hôtel (avant, fig.13 après). On peut noter que les arbres autour de ce dernier ne furent pas décapités comme ceux des bois situés derrière la laiterie () et la grande cheminée de la laiterie resta debout bien que criblée de projectiles ().

Contrairement aux dires de certains le viaduc plus éloigné et en contrebas, donc protégé, ne subit aucun dégât.

Rapidement après ce terrible évènement les voies de circulation faiblement endommagées car éloignées de la zone d'explosion furent remises en état et la circulation des trains reprit.

Cet épisode imprévu permit de recueillir des informations plus précises sur l'organisation de ces lieux strictement gardés et interdits d'accès (zones des dépôts de munition, moyens de défense..).

Mais le réseau des résistants locaux organisé par Georges Léger [6] de St Martin-de-Nigelles avait été décimé par de nombreuses arrestations en décembre 1943 et janvier 1944 qui touchèrent plusieurs réseaux de l'Eure et Loir.

Noé et Omer Sadorge, Pierre Sadorge, René Rion de Maintenon, Albert Gautier et Roger Calbris de Pierres furent parmi les 31 résistants condamnés à mort et exécutés le 30 mars 1944 au Mont Valérien.

C'est par l'intermédiaire de Fernand Cipiére [7] qui agissait en dehors des réseaux de l'Eure et Loir que les informations les plus utiles parvinrent aux alliés. Ce jeune ingénieur (Arts et Métiers promotion Angers 1938) âgé de 24 ans, chef de district principal pour les voies et bâtiments de la SNCF, venu pour les travaux de réparation après les explosions du 18 février, avait recueilli ces précieuses informations. Avec son père cheminot « chef sécurité » de la circulation de trains de la gare de triage de Nantes-Doulon, il transmettait aux alliés les informations par l'intermédiaire d'un réseau de résistants d'Angers.

Dans la nuit du 30 avril au 1er mai une grosse opération de bombardement fut organisée par les alliés ainsi bien renseignés. Débutée à partir de 23 h 30, elle se poursuivit pendant plusieurs heures avec des explosions jusqu'à 7 h du matin. Effectuée par 116 bombardiers « Lancaster » (fig. 14) de la RAF du « 1st. group Marking Flight » basé à Binbrook (Lincolnshire) [8] et [9] avec des équipages spécialement entraînés pour les bombardements nocturnes à basse altitude, elle avait

pour objectif principal la destruction des vastes zones de stockage de munitions implantées de part et d'autre des voies de la gare (fig. 15). La destruction des installations ferroviaires faisait aussi partie des objectifs. La réussite de l'opération fût confirmée par la coupure des 4 voies de circulation et par les explosions en chaîne dans les dépôts de munitions. Cependant la circulation des trains avait été rétablie peu de temps après.

Une dizaine de tués et 14 blessés hospitalisés furent les victimes civiles de cet intense bombardement dont le vacarme fut perçu à plus de 66 km. Il causa une immense frayeur dans la population conduisant celle-ci à la recherche d'abris sûrs (caves sous les coteaux), ceux qui le pouvaient trouvèrent dans les villages environnants des lieux de refuge au moins pour la nuit. C'est à Ponçeau dans une ferme de ce hameau de St Martin de Nigelles que notre famille trouva refuge car nous habitions trop près (800 m) de la gare à Maintenon.

A partir du début juin les bombardements s'intensifièrent. Du 4 juin au 10 août plus de 12 bombardements visèrent spécifiquement le viaduc et les installations ferroviaires (voies, postes d'aiguillages, ponts sous ou sur les voies, sous-station d'alimentation électrique..) voir les dessins d'impacts des bombes () et en annexes. Les bombardements du 6 juillet sur le viaduc et du 8 juillet sur les voies sur remblais et la sous station (après le viaduc vers Chartres) entraînèrent plusieurs coupures des voies mais celles-ci furent rapidement réparées. La coupure définitive du trafic avait été obtenue le 25 juillet par le bombardement le plus destructeur entraînant l'effondrement de quatre arches du viaduc () et l'affaissement de cinq autres.

Le secteur de la Folie avec son importante garnison, son grand moulin sur l'Eure (transformé en laiterie vers 1906) dans lequel était stocké des équipements et des véhicules ainsi que de l'essence (dans les cuves de la laiterie) et surtout à proximité la zone de stockage de munitions de la Garenne, fut le 3 août la cible d'une importante attaque aérienne [12] et [13]. Organisée à partir de renseignements fournis par Louis Robert [15], le fermier de la ferme de la Folie, cette attaque, menée par 36 bombardiers légers B26 Marauder du 391st Bomber Group de la 9e USAAF (US Air Force) basé à Matching Green Airfield au nord-est de Londres, détruisit largement le moulin et les bâtiments de la laiterie, il fit quelques victimes civiles au hameau de Maingournois. Ce Bomber Group avait déjà effectué le 6 juillet une mission de bombardement sur le viaduc. Un avion fut abattu le 4 août par la « Flak » (DCA) installée à la sous-station. Pour empêcher le détournement des trains sur Dreux après la coupure définitive du viaduc (suite aux bombardements des 25 juillet et 1er août), des bombardements furent effectués les 9 et 10 août sur les voies, en amont des aiguillages (et 26), autour et sur le Pont des Pucelles (pont sur la route menant au Parc qui fut détruit et reconstruit seulement en 1959-60).

Après le 10 août les bombardements se concentrèrent autour de Chartres sur les objectifs militaires, industriels, et de communications. Il en résulta pour Maintenon et les environs la cessation des bombardements mais aussi l'interruption de l'alimentation électrique. Le moulin de Maintenon équipé de moyens de production d'électricité (alternateurs entraînés par des moteurs hydrauliques : roue et turbine) permit, par un couplage sur le réseau de la ville, l'éclairage et surtout le fonctionnement des pétrins des boulangers.

Il faut noter que plusieurs des bombardements causèrent des dégâts hors des objectifs et des victimes civiles en particulier parmi les habitants vivant à proximité de la gare (hameaux de Guignonville, du Parc, et de St Mamert) et surtout près du viaduc (hameau de Maingournois). Ce fut aussi le cas de quatre personnes de la famille du marbrier Guilvard du Boulevard Carnot ensevelies dans leur cave (sous les coteaux) où ils s'étaient réfugiés et sur laquelle tomba une bombe lors du bombardement du 25 juillet. L'aqueduc évidemment non stratégique subit des destructions involontaires liées à des erreurs de l'aviation US qui, de très haute altitude, l'avait pris pour cible à la place du viaduc.

Le château ne fut jamais pris pour cible par l'aviation alliée. Cependant, lors d'un largage

prématuré, une bombe tomba dans les douves à l'arrière de l'aile Est et en explosant dans l'eau projeta un déluge de boue qui pénétra dans plusieurs pièces du château par les vitres brisées par le souffle. Ces dégâts vinrent s'ajouter à ceux du 18 février provoqués par le souffle et les projections d'objets des explosions de la gare qui affectèrent les toitures et les fenêtres mais pas la structure des bâtiments.

Enfin, avant leur départ le 15 août, les allemands détruisirent les réparations qu'ils avaient effectuées sur le viaduc pour consolider ou remplacer les travées affaiblies ou détruites par les bombardements, ceci afin de rendre plus difficile les réparations nécessaires au rétablissement du trafic qui ne fût réalisé qu'à la fin de l'année 1945.

La libération

La libération de Maintenon avait été obtenue sans aucun combat par le départ dès le 15 août des troupes allemandes restantes et de la kommandantur. La veille de son départ elle avait complété ses véhicules par la réquisition d'une dizaine de voitures et camionnettes françaises avec leurs conducteurs par peur de sabotages. Libérés après 60 km dans la plaine d'Etampes, lorsque les allemands rassurés prirent le volant, les conducteurs français durent rentrer à pied.

Le 16 août en fin de matinée un camion allemand, fuyant la bataille de Chartres, força le passage au Pont Neuf (maintenant pont Cipièrre) en cours de réparation par une équipe de volontaires sous la direction de Fernand Cipièrre qui fut mortellement blessé par une grenade lancée du camion après qu'il eut fait signe à ses collègues de s'abriter. Les ponts avaient été minés par les allemands avant leur départ mais seul le pont Neuf avait été partiellement endommagé car les FFI avaient déminé les autres.

Le même jour dans l'après midi une automitrailleuse d'éclaireurs US traversa Maintenon en se dirigeant sur Rambouillet où elle effectua une reconnaissance. Arrivés sans encombre dans la ville peu défendue [16], ils se dirigèrent vers la kommandantur de Rambouillet avec l'aide des habitants () dont l'un d'eux Serge Petit, après les avoir guidés, prit part à leur attaque éclair. Ils repartirent rapidement vers Chartres par la route d'Orcemont.

Le 17 août quelques allemands encore présents à Maintenon, ceux du poste PTT du faubourg Larue, se rendirent sans résistance aux FFI. Quelques règlements de comptes furent perpétrés (femmes tondues), le docteur Raffegau et l'abbé Clavelou y mirent fin. Le maire de l'occupation (Blin) désigné par le préfet fut arrêté et remplacé par celui de 1940 (Leproust).

Le 18 août, à l'issue de la bataille de Chartres, les troupes et blindés US de la « 7th armored division » du général Walker [17] traversèrent Maintenon, pour rejoindre et occuper la ville de Dreux, après avoir été remplacés à Chartres par la « 5th infantry division ». Les chars Sherman M4 et leurs équipages avaient été accueillis en libérateurs par la population comme en témoigne les photos de ce jour ().

Au croisement de la rue du Pont Rouge l'ensemble du convoi avait viré à gauche vers Pierres pour rejoindre Dreux, mais quelques éclaireurs en jeep se dirigèrent vers la route de Paris. Arrivés sur le plateau après le virage du passage à niveau (nouveau rond-point actuel) ils firent feu sur une voiture qui semblait s'enfuir vers St Martin-de-Nigelles l'un de ses occupants Robert Fallet jeune Maintenonnais de 15 ans fut tué.

Le 23 août dans l'après midi le Général de Gaulle venant de Chartres s'arrêtait une dizaine de minutes sur la place de la mairie () où devant la population réunie il prononça un discours et félicita les FFI. Il repartit rapidement pour le château de Rambouillet car au général Leclerc qui de Rambouillet lui avait fait part des préparatifs de la libération de Paris, il lui avait répondu de Chartres où il était encore à 14 h 55 :

«Je voudrais vous voir aujourd'hui. Je compte être à Rambouillet ce soir et vous y voir. Je vous

embrasse. » C. de Gaulle.

En fin d'après midi le même jour **les chars Sherman du 12e RCA (Régiment de Chasseurs d'Afrique) de la division Leclerc** [18 et 19], traversaient Maintenon (). Venant de Sées et Mortagne en passant par Châteauneuf-en-Thymerais, ils se dirigeaient vers Rambouillet qu'ils atteignirent à la tombée de la nuit sous une pluie battante. Acclamé par la population présente en grand nombre le convoi passa par le Pont Rouge qui résista aux lourdes charges. A la sortie de Maintenon après le virage du passage à niveau de la route de Hanches (actuel rond point de la libération inauguré le 18 septembre 2021) le char « Bordelais II » du Lieutenant de Miscalta cassa son moteur et restait sur place jusqu'à sa récupération par la «compagnie d'échelon ».

La libération de Maintenon s'était donc réalisée sans combats par la fuite des occupants pendant la bataille de Chartres.

Jacques Bresson
Maintenon le 11 novembre 2021

Sources :

Archives communales de Maintenon ; Bulletin municipal :

Archives départementales d'Eure-et-Loir (AD 28) :

Gallica, bibliothèque numérique :

Geneanet, généalogie sur internet :

Géoportail, cartes IGN et photos aériennes anciennes (remonter le temps) :

Bibliographie :

[1] BRESSON Jacques « *Histoire de l'Amirauté à Maintenon* », Calaméo février 2018 :

[2] LEPRON Guillaume, ROBIN Alexis « *Maintenon en guerre de l'amirauté à la libération* », Editions Beaufort ., mai 2018.

[3] « *Maintenon mémoires croisées d'hier et d'aujourd'hui* », CUTL de Maintenon et de sa région, *récit de l'explosion du 18/02/1944 par B. Quatreboeufs*, Manchecourt, 2001, .

[4] MAINTENON « *1940-1944 de l'occupation à la libération de Maintenon* », document de synthèse de l'exposition du 6 au 9 mai 2004 à l'occasion du 60e anniversaire du débarquement.

[5] FAILLE Jean Raoul, chef de la défense passive « *compte rendu de l'explosion du 18/2/1944 à Maintenon* ». Archive de l'auteur.

[6] LEGER George « *mémoire* » :

[7] LIVET-HISTOIRE « *Fernand Cipièrè* » :

- [8] 103 Squadron RAF « *Operation-Maintenon-30th April-1st May 1944* » :
- [9] 550 Squadron Operations Targets « *Maintenon 30 Apr 1944-01 May 1944* » :
- [10] FRANCOIS Jean-Jacques, « *La guerre de 1939-40 en Eure et Loir* », 2 tomes, Luisant, Ed. La Parcheminière, 1996, 1998.
- [11] SANTIN Eric, « *Derniers Combats 1944, Eure et loir* », Eric Santin. Puydarrieux, juin 2001, Imp. Conseil Imprim, 2e édition.
- [12] RICKARD J., « *391st Bombardment Group* » :
- [13] 391st Bombardment Group « *missions 109 et 130 sur Maintenon* » :
- [14] Association Forced Landing « *les bombardements en Eure et loir* »,
- [15] Valorisation du Patrimoine St Piat-Mévoisins « *La seconde guerre mondiale dans nos villages* » brochure n°31 janvier 2020 :
- [16] WINIESKA Françoise, « *Août 1944 La Libération de Rambouillet* », Ed. Shary, 1999.
- [17] JOHNSTON W. Wesley, « *7th Armored Division August 1944* », *Combat Interviews and After Action Reports, CreateSpace Independent Publishing Platform, 20 octobre 2014.*
- [18] 12e RCA « *Lt-de-Miscault* » :
- [19] Historique du 12e RCA :
- [20] LESSIEUR R., « *dessins des impacts de bombes sur les voies et bâtiments* », 1944. Archives de l'auteur.

Annexes

Détails des impacts des bombes sur les voies et bâtiments, par cercles proportionnels aux diamètres des trous, distances en Km. depuis Paris MP (ancienne gare Montparnasse),Dessins établis le 30/08/1944 par R. Lessieur chef du bureau de dessin des Ets Bresson (*images de documents originaux inédits*)