

LES PRISONNIERS ALLEMANDS À ÉVREUX DURANT LA GRANDE GUERRE

À travers la lecture du *Courrier de l'Eure* – 3 septembre 1914-31 juillet 1919

Thierry LE HÊTE 9900 NOMBRE DE SIGNES ESPACES COMPRIS / 1531 MOTS

Lors des grandes offensives et contre-offensives qui ponctuent la Première Guerre mondiale, les belligérants ont fait de nombreux prisonniers : au moment de l'Armistice, l'Allemagne détenait 600 000 prisonniers quand la France en retenait 400 000¹. Après chaque offensive, il faut impérativement évacuer ces combattants ennemis vers l'arrière-front par convois ferroviaires de prisonniers à destination des camps de Fougères, Dinan, Châteauneuf-d'Ile-et-Vilaine, Saint-Brieuc, Montfort-sur-Meu, Guer-Coëtquidan, Quiberon, Belle-Île, Lorient, l'Île-Longue et Brest². Ainsi nombre de convois ont transité par la gare d'Évreux en provenance de la Somme via Rouen. Quant aux hôpitaux temporaires localisés à Évreux, ils prennent en charge, tout au long de la guerre, de nombreux blessés de guerre allemands, rejoignant ainsi les milliers de blessés et de malades français rapatriés du front.

LES CONVOIS FERROVIAIRES DE PRISONNIERS

Dès le début des hostilités, lors de la bataille de la Marne (6-12 septembre 1914), *Le Courrier de l'Eure* informe ses lecteurs du passage de prisonniers allemands à Évreux. L'édition du 10 octobre 1914 note qu'au cours des derniers

jours, de nombreux prisonniers ont transité par la gare, après avoir évoqué le 3 octobre le passage d'un train entier de 600 prisonniers, dont plusieurs officiers, transportés dans des wagons belges.

Trois semaines plus tard, le journal mentionne le passage de 168 prisonniers³. Le 2 décembre, il annonce que deux nouveaux convois sont passés par Évreux, dont l'un à destination de Laval, tandis que le 26 décembre, est signalée l'arrivée à Évreux d'une cinquantaine de prisonniers, dont deux officiers allemands préalablement soignés à Rouen.

Au début de mars 1915, suite aux combats dans le Pas-de-Calais, autour d'Arras, de nouveaux convois de prisonniers cheminent par Évreux : ils concernent 47 prisonniers le 24 mars, puis 249 le 27 mars. De nouveaux engagements dans le Pas-de-Calais, en mai 1915, font 5 000 prisonniers allemands, entraînant le passage de deux importants convois de 926 prisonniers (12 mai) et 685 (13 mai), dont une vingtaine d'officiers⁴. Deux autres convois à destination de Rennes transitent à nouveau par Évreux, 25 prisonniers le 15 mai, suivis par 156 autres le lendemain, avant 76 prisonniers supplémentaires signalés le 29 mai. Après juin 1915, ces informations se font plus rares, et lorsque la France entre, en 1917, dans une période particulièrement dramatique, marquée par les restrictions

1. Maxime VERCHOT, « Le lent retour au pays des prisonniers allemands capturés par l'armée française (1918-1920) », *Revue d'Alsace*, n° 139, 2013, p. 219-234.
2. Comité international de la Croix-Rouge, *Rapport de MM. Ed. NAVILLE et V. VAN BERGHE, Dr C. de MARVAL, A. EUGESTER sur leurs visites aux camps de prisonniers en Angleterre, France et Allemagne*, Genève, Georg & Cie, mars 1915.
3. *Le Courrier de l'Eure*, 24 octobre 1914.
4. *Le Courrier de l'Eure*, 15 mai 1915.

alimentaires, l'épuisement moral du pays et le déclenchement de mutineries au sein de certaines unités, la censure devient plus rigoureuse et plus aucune information sur le transit de prisonniers allemands n'est publiée dans la presse locale.

LES PRISONNIERS DE GUERRE ALLEMANDS SOIGNÉS À ÉVREUX

Dès le début du conflit, plusieurs bâtiments sont réquisitionnés à Évreux pour servir d'hôpitaux complémentaires ou auxiliaires destinés à recevoir des soldats français blessés sur le front. On en compte sept⁵, mais seuls quatre d'entre eux semblent avoir reçu des blessés allemands, selon la presse locale :

- l'hôpital auxiliaire n°12, qui occupe le pensionnat de la Providence,
- l'hôpital-hospice de Saint-Louis qui accueille les plus gravement touchés,
- l'hôpital complémentaire n° 2 situé dans les locaux de l'ancien petit séminaire, rue Saint-Aquilin,
- et l'hôpital complémentaire n° 26 qui occupe l'École normale d'institutrices, 44 rue Victor-Hugo.

Dès les tout débuts du conflit, des prisonniers allemands arrivent à Évreux pour y être soignés. En septembre 1914, pas moins de 200 blessés sont pris en charge par l'hôpital auxiliaire n° 12, à la suite de la terrible bataille de la Marne. Le 10 octobre 1914, *Le Courrier de l'Eure* signale que dix soldats allemands, décédés des suites de leurs blessures, ont été inhumés au cimetière Saint-Louis, dans le

carré où reposaient déjà leurs compatriotes tués en 1870-1871.

Il existe un témoignage de cette prise en charge, celle du soldat Paul Rudloff : « À minuit nous arrivons à Évreux et sommes transportés en landau dans un hôpital. On nous a débarqués avec beaucoup d'attentions ; le traitement, la nourriture, les lits, les soins médicaux sont irréprochables. La population civile, très convenable. Cela nous plaît à tous énormément ; avec les soldats français blessés qui sont ici nous sommes camarades ; bref, nous sommes frères dans toute l'acception du mot. Rendons pleine justice au peuple français. »⁶

Une instruction datée du 6 octobre 1914 a été adressée aux services de santé régionaux afin d'organiser les soins médicaux qui « doivent être donnés aux prisonniers comme à nos propres malades⁷ », en application de la Convention de Genève (1864). Les hôpitaux d'Évreux continuent de recevoir régulièrement des blessés allemands. Dans son édition du 25 mai 1915, *Le Courrier de l'Eure* relate ainsi la présence de blessés allemands soignés à l'hôpital civil de Saint-Louis. Début mai, sept captifs sont arrivés pour s'y faire soigner, puis une fois remis sur pied, ils ont été escortés à la gare pour reprendre le train. Ils laissent la place, le 18 mai, à 25 nouveaux blessés faits prisonniers du côté d'Arras. Certains d'entre eux sont grièvement blessés et ce sont 29 soldats allemands qui sont soignés à l'hôpital de Saint-Louis. D'autres arrivent encore à Évreux dans la dernière semaine de mai. Les infirmières ont alors la surprise de devoir prendre en charge un soldat allemand présentant deux pieds bots : malgré son handicap, celui-ci avait néanmoins été appelé

à servir dans les tranchées, car on lui avait expliqué qu'il était en mesure de se servir d'un fusil et qu'il aurait très peu à marcher...

En octobre 1916, des soldats allemands sont accueillis dans l'ancienne École normale d'institutrices de la rue Victor-Hugo. Le 11 octobre, un train s'est arrêté en gare d'Évreux transportant des blessés français, mais également 11 Allemands ; puis, dans la troisième semaine d'octobre, ce ne sont pas moins de 83 soldats allemands provenant des lignes de front du Pas-de-Calais qui sont soignés à Évreux. Une quarantaine était encore attendue après la date du 23 octobre. Tous ces blessés seront regroupés à l'hôpital complémentaire n° 2 dans l'ancien petit séminaire, rue Saint-Aquilin.

LES PRISONNIERS ÉVADÉS

Hormis les blessés, ces prisonniers allemands ne stationnent généralement pas en Normandie, mais sont disséminés plus à l'ouest, pour l'essentiel en Bretagne. Certains sont néanmoins tentés de s'évader pour regagner leur patrie, mais parfois leur fuite s'achève à Évreux. Le 9 octobre 1917, trois Allemands de 20, 24 et 34 ans, échappés d'un camp de travail à Saint-Clair-d'Arcey dans l'Eure, sont ainsi interceptés sans opposer de résistance, rue de la Buffardièrre, par l'aspirant Lucien Lefebvre. Ce dernier recevra une prime de 75 francs pour leur arrestation. Le 21 août 1918, le garde-frein d'un train de marchandises en provenance de Mézidon prévient l'un des sous-chefs de gare d'Évreux de la présence de trois prisonniers allemands évadés, qui seront alors cueillis dans un des wagons de queue.

5. Archives municipales d'Évreux, Exposition « Les anges blancs de la Providence » 2018.

6. Paul RUDLOFF, soldat du 4^e corps de réserve Inf. Reg. n° 82, 12^e compagnie (Göttingen), récit d'une arrivée de blessés allemands à l'hôpital d'Évreux, le 14 septembre 1914, in *Le régime des prisonniers de guerre en France et en Allemagne au regard des conventions internationales 1914-1916*, préface de M. Louis RENAULT, Imprimerie nationale, Paris, 1916. p. 13.

7. Frédéric MÉDARD, *Les prisonniers en 1914-1918. Acteurs méconnus de la Grande Guerre*, Éditions SOTECA, 14-18, 2010, p. 43.

QUELQUES CONSIDÉRATIONS SUR LES PRISONNIERS ALLEMANDS

Le Courrier de l'Eure rapporte à l'occasion quelques informations sur l'état d'esprit des prisonniers allemands de passage à Évreux, même si l'on peut douter qu'il ait pu recueillir directement ces témoignages. Les mentalités du temps conduisent naturellement le journal à les qualifier de « Boches », mais ce dernier souligne également que ces hommes se sont battus dans les mêmes conditions épouvantables que les Français. S'il ne manque pas d'évoquer la morgue des officiers, ceux qui témoignent sont assez éloignés de la figure de l'officier prussien. Parmi eux, il y a des francophones – ce qui facilite les échanges – à l'exemple du capitaine Gusmann, commandant le 1^{er} bataillon du Badisches Infanterie-Regiment Nr. 170, qui évoque en mars 1915, l'incroyable courage des soldats

français, salue la puissance de feu du canon de 75 mm et reconnaît que l'utilisation d'avions de reconnaissance a empêché les Allemands de l'emporter en 1914.

LA CONTRIBUTION DES PRISONNIERS À L'ÉCONOMIE DE GUERRE

Les prisonniers allemands valides ont été largement employés dans l'agriculture, l'industrie et la manutention dans les ports, puis après l'Armistice au déminage des champs situés dans les zones de combats. La France aura beaucoup de réticence à les libérer et les derniers ne le seront qu'en février 1920⁸. *Le Courrier de l'Eure* n'évoque qu'une seule fois, dans son édition du 24 novembre 1917, l'emploi de prisonniers dans l'agriculture, dans les environs de la Neuve-Lyre (canton de Rugles). Cinq cents d'entre eux sont alors réquisitionnés par les Anglais, au grand dam

des agriculteurs locaux, pour des travaux de dessouchages dans une forêt exploitée par des Canadiens.

En octobre 1916, des soldats allemands sont accueillis dans l'ancienne École normale d'institutrices de la rue Victor-Hugo. Le 11 octobre, un train s'est arrêté en gare d'Évreux transportant.

CONCLUSION

Évreux, durant la Première Guerre mondiale, est, de par sa position géographique, encore trop proche du front pour servir de lieu de campement permanent pour des prisonniers allemands. Les camps furent en fait installés en Bretagne. La Cité jolie ne fut qu'une étape furtive pour des milliers de prisonniers de

guerre allemands qui n'en virent que la gare, puisque ceux-ci étaient essentiellement transportés par chemin de fer. Néanmoins, Évreux, comme de nombreuses villes de l'arrière-front, a joué un rôle important dans les soins prodigués aux soldats français blessés. On souligne trop peu souvent que les médecins français ont aussi pris en charge des milliers de soldats blessés pris à l'ennemi. De ce point de vue, ces hôpitaux de l'arrière ont indéniablement constitué quelques gouttes d'humanité dans un océan de dévastations. Mis à part quelques photographies, l'empreinte de la présence de ces hommes sur Évreux fut quasiment inexistante.

9900 NOMBRE DE SIGNES ESPACES
COMPRIS / 1531 MOTS

8. Maxime VERCHOT, *art. cit.*

PIERRE MENDÈS FRANCE ET LES RELATIONS FRANCO-ALLEMANDES

CLAUDE CORNU

25843 NOMBRE DE SIGNES ESPACES COMPRIS / 4125 MOTS

La présence de Pierre Mendès France, député de l'Eure de 1932 à 1958, dans cet ouvrage se justifie à double titre : il a servi durant la guerre dans l'armée de l'Air, et surtout, président du Conseil en juin 1954, il œuvre en faveur d'un dialogue et d'une coopération entre la France et l'Allemagne. Aussi, après avoir rappelé comment, Parisien de naissance, il vint s'installer à Louviers en 1930 pour briguer le siège de la circonscription, puis son arrivée à Londres en 1942 et son engagement dans les Forces aériennes françaises libres, nous évoquerons le rôle qu'il joua, à la tête du gouvernement sous la IV^e République, pour permettre le réarmement de l'Allemagne et le rétablissement de sa souveraineté, de l'échec de la CED aux accords de Paris, mais également pour régler l'ensemble des contentieux entre les deux pays.

L'IMPLANTATION DANS L'EURE

Mendès France n'avait aucune attache dans le département, Descendant, du côté paternel, d'une lignée de juifs d'origine portugaise, il est né en 1907 à Paris, où son père avait créé au début du siècle un commerce de confection pour dames, et c'est dans la capitale qu'il accomplit toute sa scolarité. Diplômé de Sciences Po à 18 ans, licencié en droit et avocat stagiaire à 19 ans, il clôt son parcours universitaire par un doctorat en droit obtenu

en 1928 à 21 ans. Sa thèse révèle l'intérêt qu'il porte au monde contemporain et aux problèmes économiques. Il a choisi, en effet, un sujet d'économie, qui plus est lié à l'actualité la plus immédiate : « le redressement financier français en 1926 et 1927 », qui vient d'être accompli par Poincaré après l'échec du Cartel des gauches (1924-1926).

En marge de ses études, il milite activement. Il s'inscrit au parti radical très tôt, séduit par l'éloquence d'Herriot, entendu au Palais de la Mutualité : « Il parlait dans un style magnifique, d'une voix chaude et claire, de paix, de réconciliation avec l'Allemagne, de reconnaissance des Soviets, de désarmement, de l'évacuation de la Ruhr. Ce fut pour moi le coup de foudre¹. » En 1924, il rejoint, dès sa création, la Ligue d'action universitaire républicaine et socialiste (LAURS), qui regroupe les étudiants de la gauche non communiste. Il y exerce des fonctions de direction : secrétaire général de la section parisienne en 1926, président national en 1927-1928. La LAURS partage, en politique extérieure, le pacifisme de la gauche et les positions défendues, à la Chambre comme à la tribune de la SDN, par Aristide Briand. « Les Laursistes, écrit Emmanuel Naquet, souhaitent des relations internationales fondées à la fois sur la réconciliation franco-allemande et la révision du diktat de Versailles, le désarmement moral et militaire – lié à un arbitrage international des conflits – et la

création d'une Europe unie². » Paix, arbitrage, désarmement, ce sont les mots que reprendra Mendès France dans sa profession de foi de 1932.

Au cours de ces années, il se familiarise avec l'Allemagne. Durant ses études secondaires, il choisit comme première langue l'allemand, qu'il pouvait pratiquer à la maison, puisque sa mère, née à Strasbourg dans une Alsace annexée en 1871, le parlait couramment. Sa maîtrise de la langue facilitera en 1954 ses entretiens avec le chancelier Adenauer : « Mendès, écrit Jean-Marie Soutou, savait assez d'allemand pour pouvoir converser³. » Il a aussi étudié l'histoire du pays. Les Archives de Sciences Po conservent un devoir rédigé

en 1925 sur les constitutions allemandes de 1871 et 1919. La copie, notée 17, vaut au jeune étudiant une appréciation élogieuse : « Beaucoup de savoir et de lectures. Bouillonne d'idées. » Il a l'occasion, enfin, de parcourir le pays en 1930. Il visite Worms, Cologne, Berlin, Hambourg⁴. Il rencontre de jeunes démocrates et noue une amitié durable avec Hans Albert Kluthe, qui, proche d'Adenauer, accomplira pour le Chancelier une mission officieuse de bons offices auprès du président du Conseil en juillet 1954.

Membre du parti radical, de la LAURS, de la Ligue des droits de l'homme, il lui arrive, à ces divers titres, de prendre la parole en province. C'est ainsi qu'il fait ses premiers pas dans

2. Emmanuel Naquet, « La LAURS, un mouvement prototypique de l'entre-deux-guerres », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 41 n° 4, octobre-décembre 1994, p. 628.

3. Jean-Marie Soutou, *Un diplomate engagé*, Paris, Éditions de Fallois, 2011, p. 98.

4. Le fonds Mendès France des Archives de Louviers conserve des lettres de correspondants allemands lui rappelant leurs rencontres. En 1945, Annelise Lüth lui transmet ses amitiés « en souvenir d'une rencontre que nous avons eue avec vous à Hambourg en juin 1930 » (Archives municipales de Louviers, fonds Pierre Mendès France, B 58).

1. Propos cités par Jean Lacouture, *Pierre Mendès France*, Paris, Seuil, 1981, p. 64.

première expérience ministérielle comme sous-secrétaire d'État au Trésor dans le second cabinet Blum (mars-avril 1938).

L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

Les années de guerre ont été pour Mendès France une période fondatrice⁵. À la veille du conflit, il n'est

encore qu'un jeune parlementaire d'avenir. En 1945, fort de son engagement dans la France libre et des responsabilités exercées aux côtés du général de Gaulle, il est à l'évidence appelé à jouer bientôt les tout premiers rôles et il a acquis la stature d'un homme d'État.

En septembre 1939, il est mobilisé comme lieutenant de réserve dans l'armée de l'Air. Résolu à se battre, il se porte volontaire pour le Levant, où l'état-major, croit-il, projette une opération de diversion, et entend passer dans le personnel navigant. Il vient d'obtenir son brevet d'officier observateur et se trouve en permission en France lorsque survient l'offensive allemande de mai 1940. Il demande aussitôt à partir pour le front, mais il doit d'abord parfaire sa formation pour être opérationnel. En juin, au milieu de la débâcle, il finit par obtenir son affectation à l'École d'observateurs de Bordeaux. Celle-ci s'étant repliée au Maroc, il s'embarque le 21 juin sur le *Massilia*⁶ pour rejoindre son unité.

La signature de l'armistice le lendemain est l'occasion pour le gouvernement de Vichy de faire passer les parlementaires à bord pour des fuyards et ceux qui étaient mobilisés, dont Mendès France et Jean Zay, pour des déserteurs. Mendès France est bientôt arrêté et emprisonné en métropole. Le 9 mai 1941, au terme d'un procès inique, il est condamné pour désertion par le tribunal militaire de Clermont-Ferrand à six ans de prison. Le verdict est pour lui inacceptable : le 21 juin, il s'évade, mais c'est pour reprendre au plus tôt sa place avec ceux qui se battent. En février 1942, il peut enfin gagner Londres.

Dès son arrivée, il est reçu par le général de Gaulle, auquel il exprime sa volonté de servir

dans une unité combattante. Le 27 février, il signe un engagement dans les Forces aériennes françaises libres et, promu capitaine, est affecté au groupe de bombardement *Lorraine*. La nécessité de suivre au préalable une période de formation sur le type d'appareils en service dans son unité – des bombardiers britanniques Boston – retarde sa participation aux opérations. Le journal qu'il a tenu de juillet à novembre 1943⁷ constitue un document précieux sur son activité et son état d'esprit. Son instruction terminée, il lui tarde de partir en opération : « J'enrage d'être cloué là, inutile », écrit-il le 26 juillet. Le 8 août, enfin, son avion fait partie de la formation qui doit attaquer un dépôt de la marine allemande près de Rennes. Au total, Mendès France

l'Eure en 1927, pour des conférences à Évreux et à Conches. Il revient dans le département l'année suivante, à l'occasion des législatives, pour porter la contradiction au député sortant dans la circonscription de Pont-Audemer. Ces incursions ont attiré sur lui l'attention et, dès 1929, les radicaux lovériens le sollicitent pour être leur candidat lors des prochaines échéances. On peut imaginer les raisons qui le décident à accepter la proposition : l'ambition légitime d'embrasser une carrière politique, les perspectives professionnelles offertes par le rétablissement prochain du tribunal de Louviers. En octobre 1930, il s'installe comme avocat dans la ville et entreprend la conquête méthodique de la circonscription. En mai 1932, à 25 ans, il est élu député, en battant de 200 voix le sortant. Il conforte ensuite sa position par la conquête de mandats locaux : la mairie de Louviers en 1935, puis, un an après sa réélection à la Chambre, le siège de conseiller général du canton de Pont-de-l'Arche. Il accède très vite à la notoriété par des interventions remarquées au Parlement et une

5. Claude Cornu, « Un parlementaire normand à l'épreuve de la guerre », *Les Normands et la guerre*, Actes du 49^e congrès de la Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Normandie, 2015, p. 269-279.

6. L'Allemagne tardant à faire connaître sa réponse à la demande d'armistice, le *Massilia* a été affrété pour emmener au Maroc les parlementaires présents à Bordeaux, au cas où il faudrait poursuivre la lutte en Afrique du Nord.

7. Notes publiées dans Pierre Mendès France, *Écrits de résistance*, Paris, CNRS Éditions, 2018, p. 465-698.

va participer avec son équipage à treize opérations, pour l'essentiel sur le nord de la France. Le Boston est, en effet, un bombardier à moyen rayon d'action, qui ne peut opérer en territoire allemand. Certaines de ces missions sont particulièrement dangereuses, car pour toucher plus sûrement les objectifs et épargner la population civile, les équipages du groupe *Lorraine* se sont spécialisés dans le bombardement en vol rasant. Cette technique accroît les risques : le 16 août, au cours du bombardement de l'usine de locomotives de Denain, l'un des appareils est soufflé par l'explosion d'une de ses bombes et s'écrase en flammes au sol. Six des missions accomplies par Mendès France sont effectuées en vol rasant. La plus connue est le bombardement de la centrale de Chevilly-Larue, au sud de Paris, le 3 octobre 1943, qui lui vaut une citation à l'ordre de l'armée aérienne et l'attribution de la Croix de guerre. Elle a fait l'objet d'un récit, publié en 1946⁸, et d'un film tourné en direct par les actualités cinématographiques anglaises⁹.

Le 10 novembre 1943, Mendès France s'envole pour une treizième et dernière mission. La veille, il a reçu un télégramme du général de Gaulle l'appelant à Alger pour prendre le portefeuille des Finances dans le Comité français de Libération nationale (CFLN). Commissaire, puis ministre des Finances lorsque le CFLN se transforme en gouvernement provisoire en juin 1944, ministre de l'Économie lors du remaniement du 4 septembre, il demeure aux affaires durant près de 18 mois et peut donner la mesure de ses capacités. Il défend une politique de rigueur, privilégiant les investissements indispensables au redémarrage de l'économie et rappelle aux

8. *Roissy-en-France*, *ibid.*, p. 761-782.

9. Marcel Ophuls en a intégré une séquence dans *Le Chagrin et la pitié*.

Français les sacrifices auxquels ils doivent consentir dans l'intérêt commun. Il fait aussi la démonstration de son intransigeance et de son refus des compromis : les solutions drastiques qu'il préconise n'étant pas adoptées, il démissionne en avril 1945.

L'ARTISAN DE LA RÉCONCILIATION FRANCO-ALLEMANDE

Après la guerre, Mendès France reprend sa place dans la vie politique locale et au Parlement. Mais il se tient à l'écart de toutes les combinaisons ministérielles et ne cesse de dénoncer l'immobilisme et les attermoissements des gouvernements successifs, en particulier la poursuite en Indochine d'une guerre ruineuse et sans issue. Le désastre de Diên Biên Phu confirme ses mises en garde et lui ouvre la voie. C'est à lui que l'Assemblée s'en remet pour résoudre la crise : le 18 juin 1954, il est investi président du Conseil et se saisit de tous les dossiers brûlants, dont celui du réarmement de l'Allemagne.

Dès la signature des accords de Genève mettant fin à la guerre d'Indochine, il s'attaque au problème de la Communauté européenne de défense (CED), laissé en souffrance par ses prédécesseurs depuis deux ans. Il s'agit pourtant, à l'origine, d'une initiative française pour répondre à une exigence américaine. En septembre 1950, les États-Unis, engagés dans la guerre de Corée, signifient à leurs partenaires de l'OTAN la nécessité de réarmer l'Allemagne pour renforcer la défense de l'Europe occidentale face à la menace soviétique. Pour éviter la renaissance d'une

armée allemande autonome, inacceptable pour l'opinion française cinq ans après la fin de l'Occupation, le président du Conseil René Pleven, reprenant une idée soufflée par Jean Monnet, propose la création d'une armée européenne qui intégrerait des contingents allemands. Le traité de la CED, fruit de longues discussions, est signé à Paris le 27 mai 1952 : il institue une armée composée de divisions appartenant aux six pays signataires (France, RFA, Italie, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg), placée sous l'autorité d'un commissariat collégial doté de pouvoirs supranationaux et mise à la disposition du commandant supérieur (américain) de l'OTAN. En 1954, la France ne l'a toujours pas ratifié, les différents gouvernements s'étant gardés de proposer à l'Assemblée un texte divisant profondément la classe politique. La ligne de fracture passe à l'intérieur même des partis. Si le MRP est favorable à la CED, si les communistes, solidaires de l'URSS, et les gaullistes, opposés à tout abandon de souveraineté, sont unanimement hostiles, les autres formations, notamment la SFIO et les radicaux, se partagent entre le refus et l'approbation. Dans l'Eure, élus en 1951 sur la liste conduite par Mendès France, Cavalier et Forcinal, anciens combattants de la Grande Guerre (le second a été aussi résistant et déporté), sont opposés au réarmement de l'Allemagne. La position des anticédistes est, en effet, dictée avant tout par une germanophobie nourrie des souvenirs des deux guerres¹⁰.

Mendès France se refuse à tergiverser encore : les alliés attendent depuis trop longtemps une réponse claire de la France. Mais il est réservé sur le traité, car, outre qu'il regrette l'absence de la Grande-Bretagne, il éprouve

pour l'Allemagne des sentiments ambivalents. Il ne cache pas son admiration pour son redressement économique « véritablement extraordinaire »¹¹. Il affiche sa « volonté sincère de réconciliation définitive entre la France et l'Allemagne », profession de foi qui a d'autant plus de poids que ces mots sont prononcés pour l'inauguration du monument aux morts des maquis de la Nièvre : « L'avenir et surtout un avenir de paix ne se construit pas à partir de rancunes, même les plus justifiées¹². » Il sait enfin que le réarmement de l'Allemagne est nécessaire pour l'équilibre des forces entre l'Est et l'Ouest et inéluctable, vu les pressions des États-Unis. Mais, s'il est exempt de germanophobie, il considère qu'il faut se prémunir contre les risques de cette remilitarisation : « Comment la perspective du réarmement de l'Allemagne laisserait-elle, en effet, indifférents les hommes et les femmes de notre génération ?¹³ » Il est d'autre part soucieux de préserver l'unité nationale. Sur une question aussi grave, il est nécessaire d'obtenir un large assentiment : « Il y a des choses qu'une majorité fragile ne peut pas imposer à une minorité ardente¹⁴. »

Aussi demande-t-il à deux de ses ministres, le général Koenig, anti-cédiste, et Bourguès-Maunoury, partisan du traité, de tenter un rapprochement entre les deux camps. Cette mission de conciliation ayant échoué, Mendès France s'empare du dossier de la CED et élabore un compromis qui pourrait permettre le vote du texte par le Parlement, s'il était adopté par les partenaires de la France. Il propose donc aux autres pays signataires un protocole additionnel aménageant l'application du traité. Il s'agit notamment de suspendre pendant une période de huit ans les clauses supranationales, en permettant à chaque pays d'opposer son veto à toute décision du commissariat contraire à ses intérêts vitaux, et de limiter l'intégration aux forces armées de la zone de couverture¹⁵, afin d'éviter que des unités allemandes stationnent sur le territoire français. La conférence réunie à Bruxelles, du 19 au 22 août, pour discuter de ces propositions est un échec : soutenus en coulisses par les États-Unis, les cinq autres pays refusent toute nouvelle concession. Mendès France soumet donc à l'Assemblée le traité tel quel mais sans

11. Terme employé dans un article publié dans *Paris-Normandie*, 5 février 1950.

12. Discours prononcé à Nevers, 19 septembre 1954, Pierre Mendès France, *Œuvres complètes*, t. III [ci-après *OC III*], Paris, Gallimard, 1986, p. 328.

13. Causerie radiophonique du 14 août 1954, *OC III*, p. 228.

14. Lettre à Thierry de Clermont-Tonnerre, 9 juin 1954, Archives municipales de Louviers, fonds PMF, B 30.

15. La zone de couverture contre une attaque venue de l'Est comprend l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas.

10. « La germanophobie imprègne également le camp des partisans de la CED », nuance toutefois Philippe Buton (« La CED, l'affaire Dreyfus de la Quatrième République ? », *Vingtème siècle*, 2004/4, p. 53).

engager la responsabilité du gouvernement, puisqu'il n'a pu obtenir les amendements jugés nécessaires. Le débat tourne court : la question préalable (dont l'objet est de décider qu'il n'y a pas lieu à délibérer) déposée par un opposant ayant été adoptée le 30 août par 319 voix contre 264, le texte est considéré comme rejeté. Le MRP ne pardonnera jamais à Mendès France « le crime du 30 août », considérant – à tort, comme le montre l'ampleur du rejet – que, si le président du Conseil s'était engagé en posant la question de confiance, le texte aurait été adopté.

Il faut maintenant reconstruire. Pour éviter l'isolement de la France, Mendès France entreprend aussitôt, avec le concours des Britanniques, de mettre sur pied une solution de rechange. La formule suggérée par Anthony Eden consiste à conclure une alliance militaire classique incluant l'Allemagne, en remaniant le pacte de Bruxelles signé en 1948. Ce traité, conclu entre la France la Grande-Bretagne et les pays du Benelux, prévoyait une assistance mutuelle en cas de renaissance du danger allemand, mais on pouvait en modifier la visée et l'élargir à l'Allemagne et l'Italie. Le projet mis au point lors de la conférence de Londres (28 septembre-3 octobre 1954) est finalisé et signé au terme de la conférence de Paris (20-23 octobre)¹⁶. Est créée l'Union de l'Europe occidentale (UEO), comprenant l'Allemagne et l'Italie aux côtés des cinq pays signataires du traité de Bruxelles. L'Allemagne recouvre sa pleine souveraineté et entre dans l'OTAN (ce qui sera effectif en mai 1955). Une armée allemande est donc reconstituée au sein de l'UEO, mais avec les garanties réclamées par la France. Les accords établissent une limitation

16. Les deux conférences réunissent les ministres des Affaires étrangères des États-Unis, du Canada, de la Grande-Bretagne et des six pays qui avaient signé le traité de la CED.

des effectifs et des armements et l'Allemagne renonce à produire des armes nucléaires. Enfin, point capital pour Mendès France, la Grande-Bretagne s'engage à maintenir ses forces sur le continent et à ne les retirer qu'avec l'accord de ses partenaires. Les accords de Paris seront ratifiés par l'Assemblée le 30 décembre 1954, avant d'être par le Conseil de la République en mars 1955.

La solution du réarmement n'était pas le seul objectif de Mendès France. La réconciliation franco-allemande nécessitait le règlement de l'ensemble du contentieux opposant les deux pays. En marge de la conférence de Paris, des conversations bilatérales entre Mendès France et le chancelier Adenauer s'ouvrent au château de la Celle-Saint-Cloud le 19 octobre 1954. Les deux hommes conviennent de la nécessité

d'étendre la coopération dans les domaines agricole et industriel et de développer les échanges culturels entre jeunes. Sont abordés également divers problèmes nés de la guerre. Deux conventions seront signées le 23 octobre¹⁷. La première concerne les dépouilles des victimes de la déportation : l'Allemagne mettra à la disposition de la Mission française chargée de l'exhumation et du transfert des corps les fonds nécessaires pour l'achèvement de cette tâche et s'engage à entretenir les hauts lieux de la déportation. La seconde règle la question des sépultures militaires allemandes. Les soldats morts en France lors des combats de 1944-1945 avaient été enterrés à la hâte dans des centaines de communes, parfois même en plein champ. Un regroupement des corps restait à accomplir. Les deux gouvernements procéderont à un recensement des sépultures et à l'identification des corps. Le service allemand des sépultures, le *Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge*, procédera à leur regroupement dans des cimetières, dont les terrains seront fournis gratuitement par la France. Six seront ainsi aménagés en Normandie, dont celui de Champigny-la-Futelaye dans l'Eure, inauguré en 1964 : y reposent les corps des 20 000 soldats allemands qui avaient été inhumés dans l'Eure, l'Orne, la Seine-Maritime, l'Eure-et-Loir et la Seine-et-Oise.

En revanche, lorsqu'on aborde la question sarroise, la plus épineuse, le climat se détériore. Le 19 octobre, écrit Adenauer, « nous nous quittâmes à vingt-trois heures sans qu'il soit possible de déceler le moindre signe d'entente¹⁸ ». Depuis 1947, la Sarre constitue un territoire autonome, doté d'un gouvernement et d'un Parlement, sous la tutelle de la

17. *Notes et Études documentaires*, La Documentation française, n° 1949, 16 novembre 1954.

18. Konrad Adenauer, *Mémoires*, t. 2, Paris, Hachette, 1967, p. 351.

France. L'autonomie est associée à une union économique, monétaire et douanière, la Sarre fournissant en particulier le charbon et le fer nécessaires à la France. L'Allemagne refuse d'entériner cette situation, considérant la Sarre comme partie intégrante de son territoire et Adenauer a repoussé le projet d'eupéisation présenté l'année précédente. Le différend est d'autant plus crucial que Mendès France a lié son acceptation de l'entrée de l'Allemagne dans l'UEO et dans l'OTAN au règlement du préalable sarrois. C'est seulement le 22 octobre, la veille de la signature prévue des accords de Paris, que les deux hommes parviennent à lever l'obstacle, au cours d'un entretien en tête à tête, lors du dîner offert à l'ambassade de Grande-Bretagne. « Dès que le dessert fut servi, écrit le chancelier, nous nous retirâmes, Mendès France et moi, afin de tenter une dernière fois de nous mettre d'accord¹⁹. » Des concessions mutuelles permettent d'aboutir à un compromis. L'accord consacre l'autonomie de la Sarre mais dans un cadre européen. Un commissaire européen (qui ne sera ni français ni allemand) assurera la représentation du territoire pour les affaires extérieures et la défense. Le maintien de l'union économique avec la France s'accompagne de la perspective de relations semblables avec l'Allemagne. Le statut ainsi défini sera soumis à référendum et, en cas d'adoption par les Sarrois, restera valable jusqu'au traité de paix. Mais Adenauer obtient que le règlement de la question sarroise qui figurera dans le futur traité de paix fasse aussi l'objet d'un référendum.

L'accord, signé le lendemain, sera également ratifié en décembre par l'Assemblée. Mais il n'a pas été obtenu sans arrière-pensées et divergences d'interprétation. Pour Mendès

France, le statut est une solution définitive, qui sera reprise dans le traité de paix. « Sur le plan politique, écrit-il à Michel Debré, nous avons obtenu que soit proclamé un statut européen à caractère définitif [...] et qui sera ratifié par référendum²⁰. » Adenauer, en revanche, le considère comme un règlement provisoire. S'il a conscience d'avoir pris un risque en acceptant un référendum, il table d'ailleurs sur les sentiments allemands des Sarrois; « J'espérais qu'ils sauraient, le moment venu, comment il leur fallait voter²¹. » La suite devait lui donner raison. Le 23 octobre 1955, le non obtient 67,7 % des suffrages. Ce résultat équivaut à un plébiscite pour le rattachement du territoire à l'Allemagne, dont il est impossible de ne pas tenir compte. À la suite des accords de Luxembourg signés par les gouvernements français et allemand le 27 octobre 1956, la Sarre devient un *Land* de la République fédérale le 1^{er} janvier 1957.

CONCLUSION

En 1957, Mendès France manifeste la même ambivalence à l'égard de l'Allemagne lors de la création du Marché commun. S'il affirme avoir toujours été partisan d'une construction organique de l'Europe, il vote contre le traité de Rome, redoutant pour la France la concurrence de pays ne supportant pas les mêmes charges. Il craint en particulier « une emprise allemande sur l'économie française »²². On peut penser, avec Jacques Julliard, que dans cette affaire il « a manqué de clairvoyance »²³. Ces réserves faites, force est de constater que l'action de Mendès France, durant son bref passage au pouvoir en 1954, et ses entretiens avec Adenauer, dont il a su vaincre l'hostilité

initiale, ont constitué, neuf ans après la fin d'une guerre meurtrière, le point de départ d'un partenariat entre les deux pays. Comme le souligne Jean-Marie Soutou dans ses *Mémoires* posthumes, « il a déblayé la route de l'entente franco-allemande en levant un certain nombre d'obstacles, qui sans doute seraient devenus difficilement surmontables, route sur laquelle le Général, après 1958, allait lui-même s'engager²⁴ ».

5843 NOMBRE DE SIGNES ESPACES
COMPRIS / 4125 MOTS

22. Discours dans le débat sur la ratification du traité de Rome, 6 juillet 1957, OC IV, p. 348.
23. Jacques Julliard, *Les gauches françaises*, Paris, Flammarion, 2012, p. 844.
24. Jean-Marie Soutou, *op. cit.*, p. 143.

19. K. Adenauer, *op. cit.*, p. 355.
20. Lettre à Michel Debré, 26 octobre 1954, OC III, p. 415.
21. K. Adenauer, *op. cit.*, p. 356.

LE TRANSALL C-160

2600 NOMBRE DE SIGNES ESPACES COMPRIS / 402 MOTS

Au milieu des années 1950, alors même que le *Noratlantique* vient d'entrer en service, l'armée de l'air recherche déjà un nouvel avion de transport stratégique pouvant couvrir un rayon d'action de 4 500 km. Parallèlement, l'Allemagne de l'Ouest cherche également à se doter d'un avion de transport permettant, si besoin, d'évacuer rapidement sa frontière à l'Est en cas d'invasion soviétique. Afin de supporter les coûts élevés de développement de nouveaux appareils, les deux pays se mettent d'accord sur un programme commun en juin 1958 et plusieurs projets sont alors présentés. Ce sont finalement ceux de Nord Aviation et de Weser Flugzeugbau qui sont retenus et qu'il convient de fusionner. Au début de l'année 1959, le consortium Transport Allianz est créé pour produire ce qui va devenir le Transall C-160.

Au lancement du programme, 160 exemplaires sont commandés, dont 110 pour l'Allemagne et 50 pour la France, auxquels s'ajoutent rapidement 9 avions pour l'Afrique du Sud. L'armée de l'air française reçoit ses premiers C-160 opérationnels entre 1967 et 1972. Dans la première moitié des années 1980, 29 modèles d'une seconde série, les C-160NG (Nouvelle Génération) sont perçus. Enfin, à partir de la fin de la même décennie, tous les C-160 français connaissent des modifications de leur avionique et sont alors dénommés C-160R (Rénové).

Le C-160 est un avion de transport bimoteur équipé de turbopropulseurs Rolls-Royce RB.109 type 20 Mk 22 générant au total 11 330 chevaux (5 565 /moteur) et permettant une vitesse maximale de l'ordre de 510 km/h et un plafond pratique de 8 200 m. Mesurant 32,4 m de long et 11,78 m de haut pour une envergure de 40 m et 160 m² de surface alaire, le Transall peut emporter jusqu'à 16 tonnes de charge et atterrir ou décoller d'une piste sommaire de 600 m.

Au sein des forces aériennes françaises, le Transall a été exploité sur de nombreux théâtres d'opération (Zaïre, Tchad, Kosovo, Mali, etc.) configuré spécifiquement en fonction des missions : transport de troupes (93 personnes), parachutages de personnels (61 personnes), transport sanitaire (62 blessés), transport et largage de fret, ravitaillement en vol d'autres appareils (à partir de la version C-160NG). Par ailleurs, certains appareils sont aménagés pour mener des missions d'écoute électroniques (C-160G *Gabriel*) ou servir de station relais de transmissions pour les sous-marins de dissuasion nucléaire (C160H *Astarté*). En 2021, l'armée de l'air et de l'espace utilise toujours 11 Transall C-160.

Alexandre Gallo

LE TRANSALL C-160

2600 NOMBRE DE SIGNES ESPACES COMPRIS / 402 MOTS

Au milieu des années 1950, alors même que le *Noratlantique* vient d'entrer en service, l'armée de l'air recherche déjà un nouvel avion de transport stratégique pouvant couvrir un rayon d'action de 4 500 km. Parallèlement, l'Allemagne de l'Ouest cherche également à se doter d'un avion de transport permettant, si besoin, d'évacuer rapidement sa frontière à l'Est en cas d'invasion soviétique. Afin de supporter les coûts élevés de développement de nouveaux appareils, les deux pays se mettent d'accord sur un programme commun en juin 1958 et plusieurs projets sont alors présentés. Ce sont finalement ceux de Nord Aviation et de Weser Flugzeugbau qui sont retenus et qu'il convient de fusionner. Au début de l'année 1959, le consortium Transport Allianz est créé pour produire ce qui va devenir le Transall C-160.

Au lancement du programme, 160 exemplaires sont commandés, dont 110 pour l'Allemagne et 50 pour la France, auxquels s'ajoutent rapidement 9 avions pour l'Afrique du Sud. L'armée de l'air française reçoit ses premiers C-160 opérationnels entre 1967 et 1972. Dans la première moitié des années 1980, 29 modèles d'une seconde série, les C-160NG (Nouvelle Génération) sont perçus. Enfin, à partir de la fin de la même décennie, tous les C-160 français connaissent des modifications de leur avionique et sont alors dénommés C-160R (Rénové).

Le C-160 est un avion de transport bimoteur équipé de turbopropulseurs Rolls-Royce RB.109 type 20 Mk 22 générant au total 11 330 chevaux (5 565 /moteur) et permettant une vitesse maximale de l'ordre de 510 km/h et un plafond pratique de 8 200 m. Mesurant 32,4 m de long et 11,78 m de haut pour une envergure de 40 m et 160 m² de surface alaire, le Transall peut emporter jusqu'à 16 tonnes de charge et atterrir ou décoller d'une piste sommaire de 600 m.

Au sein des forces aériennes françaises, le Transall a été exploité sur de nombreux théâtres d'opération (Zaïre, Tchad, Kosovo, Mali, etc.) configuré spécifiquement en fonction des missions : transport de troupes (93 personnes), parachutages de personnels (61 personnes), transport sanitaire (62 blessés), transport et largage de fret, ravitaillement en vol d'autres appareils (à partir de la version C-160NG). Par ailleurs, certains appareils sont aménagés pour mener des missions d'écoute électroniques (C-160G *Gabriel*) ou servir de station relais de transmissions pour les sous-marins de dissuasion nucléaire (C160H *Astarté*). En 2021, l'armée de l'air et de l'espace utilise toujours 11 Transall C-160.

LE TRANSALL C-160

2600 NOMBRE DE SIGNES ESPACES COMPRIS / 402 MOTS

Au milieu des années 1950, alors même que le *Noratlas* vient d'entrer en service, l'armée de l'air recherche déjà un nouvel avion de transport stratégique pouvant couvrir un rayon d'action de 4500 km. Parallèlement, l'Allemagne de l'Ouest cherche également à se doter d'un avion de transport permettant, si besoin, d'évacuer rapidement sa frontière à l'Est en cas d'invasion soviétique. Afin de supporter les coûts élevés de développement de nouveaux appareils, les deux pays se mettent d'accord sur un programme commun en juin 1958 et plusieurs projets sont alors présentés. Ce sont finalement ceux de Nord Aviation et de Weser Flugzeugbau qui sont retenus et qu'il convient de fusionner. Au début de l'année 1959, le consortium Transport Allianz est créé pour produire ce qui va devenir le Transall C-160.

Au lancement du programme, 160 exemplaires sont commandés, dont 110 pour l'Allemagne et 50 pour la France, auxquels s'ajoutent rapidement 9 avions pour l'Afrique du Sud. L'armée de l'air française reçoit ses premiers C-160 opérationnels entre 1967 et 1972. Dans la première moitié des années 1980, 29 modèles d'une seconde série, les C-160NG (Nouvelle Génération) sont perçus. Enfin, à partir de la fin de la même décennie, tous les C-160 français connaissent des modifications de leur avionique et sont alors dénommés C-160R (Rénové).

Le C-160 est un avion de transport bimoteur équipé de turbopropulseurs Rolls-Royce RB.109 type 20 Mk 22 générant au total 11 330 chevaux (5 565 /moteur) et permettant une vitesse maximale de l'ordre de 510 km/h et un plafond pratique de 8 200 m. Mesurant 32,4 m de long et 11,78 m de haut pour une envergure de 40 m et 160 m² de surface alaire, le Transall peut emporter jusqu'à 16 tonnes de charge et atterrir ou décoller d'une piste sommaire de 600 m.

Au sein des forces aériennes françaises, le Transall a été exploité sur de nombreux théâtres d'opération (Zaïre, Tchad, Kosovo, Mali, etc.) configuré spécifiquement en fonction des missions : transport de troupes (93 personnes), parachutages de personnels (61 personnes), transport sanitaire (62 blessés), transport et largage de fret, ravitaillement en vol d'autres appareils (à partir de la version C-160NG). Par ailleurs, certains appareils sont aménagés pour mener des missions d'écoute électroniques (C-160G *Gabriel*) ou servir de station relais de transmissions pour les sous-marins de dissuasion nucléaire (C160H *Astarté*). En 2021, l'armée de l'air et de l'espace utilise toujours 11 Transall C-160.

Alexandre Gallo